

BELGISCHE SENAAAT SENAT DE BELGIQUE

ZITTING 1955-1956

VERGADERING VAN 12 JUNI 1956

Ontwerp van wet die de Begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt, met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen en van nationaal belang.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De haven van Antwerpen is niet alleen een der belangrijkste zeehavens van Europa, maar tevens van de wereld.

Nochtans, niettegenstaande het goederenverkeer ter zee voor de haven van Antwerpen 32 miljoen ton bedroeg in 1955 en aldus het recordcijfer van 29,4 miljoen ton voor 1951 gebroken werd, mag niet uit het oog verloren worden dat de haven van Antwerpen toch een relatieve achteruitgang kent in vergelijking met andere Europese havens.

De statistieken tonen inderdaad aan dat ten opzichte van 1954 de trafiek te Rotterdam in 1955 met 35,8 pct., te Hamburg met 16 pct., en te Bremen met 22,5 pct. toenam, dan wanneer ze te Antwerpen slechts met 12,9 pct. steeg.

Die relatieve achteruitgang dient enerzijds toegeschreven aan het gemis aan voldoende aanlegplaatsen en anderzijds aan het feit dat de haven van Antwerpen van zware beschadiging gespaard bleef tijdens de tweede wereldoorlog, dan wanneer de havens van Rotterdam en Hamburg, ingevolge de door het oorlogsgeweld opgelopen vernielingen, zich uitrustten met modern materieel dat aan het hedendaags verkeer is aangepast.

Een studie welke in 1955 gedaan werd voor de Interministeriële Economische Commissie naar aanleiding van de problemen in verband met de

SESSION DE 1955-1956

SEANCE DU 12 JUIN 1956

Projet de loi modifiant le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le port d'Anvers est un des ports maritimes les plus importants non seulement d'Europe, mais aussi du monde.

Cependant, si le mouvement des marchandises au port d'Anvers a atteint, en 1955, le chiffre de 32.000.000 de tonnes, dépassant ainsi le record de 29,4 millions de tonnes enregistré en 1951, il ne faut pas perdre de vue que l'activité du port d'Anvers subit tout un fléchissement relatif, par rapport aux autres grands ports de mer européens.

En effet, les statistiques révèlent pour 1955, par rapport à 1954, une augmentation du trafic de 35,8 p. c. à Rotterdam, de 16 p. c. à Hambourg et de 22,5 p. c. à Brême, contre 12,9 p. c. seulement à Anvers.

Ce recul relatif doit être attribué, d'une part, au manque de quais d'accostage, et, d'autre part, au fait que le port d'Anvers a été relativement épargné au cours de la deuxième guerre mondiale, alors que par suite des destructions qu'ils ont subies pendant cette période, les ports de Rotterdam et de Hambourg ont pu s'équiper d'un matériel moderne répondant aux nécessités actuelles du trafic maritime.

Il ressort des conclusions d'une étude effectuée en 1955 pour la Commission économique interministérielle, portant sur les problèmes relatifs au

kostprijs voor het behandelen der goederen in de Belgische zeehavens, besloot dat de oplossing van de meeste der problemen vooral te zoeken is in het moderniseren en het uitbreiden van de havenuitrusting en -instelling en dat daarom investeringen van het hoogste belang zijn en bij hoogdringendheid dienen verwezenlijkt in de haven van Antwerpen.

Het ministerieel Comité voor Economische Coördinatie besloot de Studiegroep voor Openbare Investerings te belasten met het uitbrengen van een advies nopens de dringendheidsgraad welke toe te kennen is aan zekere werken voor de haven van Antwerpen in het raam van een algemeen investeringsprogramma.

Deze studiegroep beaamde het besluit van de voornoemde studie voor Interministeriële Economische Commissie en uitte o.a. volgende beschouwingen nopens de huidige toestand van de haven van Antwerpen :

« Investerings zijn dus volstrekt noodzakelijk opdat Antwerpen haar traditie van snelste haven van het vasteland zou kunnen hooghouden. Zo Rotterdam goedkoper werkt, Antwerpen daarentegen levert prima werk en beschikt over uitstekende arbeidskrachten.

» Tot besluit, een dringende uitbreiding van de haven van Antwerpen blijkt een eerste noodzakelijkheid te zijn. Sommige vreemde scheepvaartlijnen, die sinds tientallen jaren te Antwerpen gevestigd zijn, dreigen zich naar Rotterdam en Hamburg te verplaatsen zo het tekort aan aanlegplaatsen mocht voortduren. »

Doch niet alleen in een eventuele concurrentiestrijd op de wereldmarkt is het nationaal belang dat de haven van Antwerpen modern uitgerust worde maar het is nog meer van overwegend belang voor 's lands algemene economie dat onze zeehavens zeer efficiënt hun rol kunnen vervullen en aan de laagst renderende prijzen hun diensten kunnen aanbieden.

PROGRAMMA VAN INVESTERINGEN.

Deze beschouwingen hebben er toe geleid een programma van investeringen op te maken, waarvan het verwezenlijken, in een redelijke termijn, de haven van Antwerpen moet voorzien van voldoende aanlegplaatsen en van een moderne toerusting. Dit programma, aangevuld met nieuwe of gemoderniseerde toegangswegen zowel te water als te land, moet de haven van Antwerpen toelaten het hoofd te bieden aan de menigvuldige eisen van een moderne zeehaven.

Het programma der uitbreidingswerken omvat (cfr. kaart) :

coût de la manutention des marchandises dans les ports de mer belges, qu'il faut chercher la solution de la plupart des problèmes, notamment dans la modernisation et l'extension de l'équipement et des installations portuaires et qu'en conséquence, il est de la plus haute importance que des investissements soient effectués de toute urgence dans le port d'Anvers.

Le Comité ministériel de coordination économique avait décidé de charger un Groupe d'études des investissements publics d'émettre un avis au sujet du degré d'urgence qu'il convient de reconnaître à certains travaux intéressant le port d'Anvers dans le cadre d'un programme général d'investissements.

Ce groupe d'études s'est rallié aux conclusions de l'étude effectuée pour la Commission économique interministérielle susvisée et a émis notamment les considérations suivantes au sujet de la situation actuelle du port d'Anvers :

« Des investissements sont donc absolument indispensables pour permettre à Anvers de maintenir sa tradition de port le plus rapide du Continent. Si Rotterdam travaille moins cher, Anvers, au contraire, fournit du travail de choix et une main-d'œuvre de qualité.

» En conclusion, un développement urgent du port d'Anvers apparaît comme une nécessité de premier ordre. Certaines agences étrangères installées depuis des décennies à Anvers, menacent de se déplacer vers Rotterdam et Hambourg au cas où le manque de quais d'accostage persisterait. »

Cependant, ce n'est pas seulement en considération d'une aggravation éventuelle de la concurrence sur le marché mondial qu'il importe de moderniser l'équipement du port d'Anvers. Cette nécessité se manifeste d'une manière plus impérieuse encore sur le plan de l'économie générale du pays, laquelle exige que nos ports de mer remplissent leur rôle avec le maximum d'efficacité, et puissent offrir des tarifs bas et néanmoins rentables.

PROGRAMME DES INVESTISSEMENTS.

Ces considérations ont conduit à l'établissement d'un programme d'investissements dont la réalisation dans un délai raisonnable doit permettre de pourvoir le port d'Anvers des quais d'accostage nécessaires et d'un équipement moderne. Ce programme, complété par la création ou la modernisation de voies d'accès tant par terre que par eau, doit permettre au port d'Anvers de répondre aux multiples exigences imposées à un port de mer moderne.

Le programme des travaux d'extension prévoit (cfr. carte) :

- aanleg vijfde havendok met industriedok en het geschiktmaken van terreinen ;
- toerusting vijfde havendok ;
- uitbreiding van kaai laadbruggenbedrijf ;
- aankoop van nieuwe elektrische kranen ;
- geschiktmaken van gronden aan ingang van petroleumhaven ;
- aankoop van nieuwe vlottende tuigen ;
- nieuwe aanlegsteiger petroleumrichting-zuid ;
- aanleg dok A ;
- aanleg zesde havendok ;
- toerusting zesde havendok ;
- aanleg dok B1 ;
- toerusting dok B1 ;
- aanleg dok B2.

RECHTVAARDIGING.

1. Aanlegplaatsen.

De haven van Antwerpen heeft een nijpend tekort aan ligplaatsen voor regelmatige lijnen, die over een vaste meergelegenheid wensen te beschikken om hun exploitatie efficiënt te organiseren.

Zo hebben reeds 19 regelmatige zeescheepvaart-diensten een of meerdere ligplaatsen aangevraagd.

Vijf firma's hebben om terreinen met ligplaatsen voor zeeschepen verzocht met het oog op de oprichting van industriële en semi-industriële inrichtingen.

Vijf andere firma's hebben terreinen met ligplaatsen gevraagd voor het oprichten van gespecialiseerde inrichtingen voor goederenbehandeling.

Zes firma's stellen belang in terreinen met ligplaatsen voor het oprichten van petroleumopslagplaatsen en/of raffinaderijen.

Daarbij komt dan nog dat voor het behandelen van mijnhout minstens 1.200 m. kaailengte zou moeten beschikbaar zijn.

De lengte der aanlegplaatsen werd vroeger alleen bepaald door de lengte der schepen die er moesten meren. Zo werd in de oudere haveninstellingen rekening gehouden met lengten van 80 à 100 m., terwijl in het nieuwere deel van de haven 150 m. aangenomen was voor het bepalen van het aantal ligplaatsen.

- la construction d'une cinquième darse avec bassin industriel et la mise en état de terrains ;
- l'équipement de la cinquième darse ;
- l'extension du quai des ponts transbordeurs ;
- l'acquisition de nouvelles grues électriques ;
- la mise en état de terrains à l'entrée du port pétrolier ;
- l'acquisition de nouveaux engins flottants ;
- la construction d'un nouvel appontement aux installations pétrolières sud ;
- la construction d'un bassin A ;
- la construction de la sixième darse ;
- l'équipement de la sixième darse ;
- la construction du bassin B1 ;
- l'équipement du bassin B1 ;
- la construction du bassin B2.

JUSTIFICATION.

1. Ouvrages d'accostage.

Le port d'Anvers souffre d'un grave manque de quais d'accostage pour les lignes régulières qui désirent disposer en tout temps d'un même quai d'accostage, afin de pouvoir organiser leur exploitation de manière efficiente.

C'est ainsi que dixneuf lignes régulières de navigation maritime ont déjà demandé à pouvoir disposer d'un ou de plusieurs quais d'accostage.

Cinq firmes ont demandé des terrains avec quai d'accostage pour navires de mer, en vue de l'aménagement d'installations industrielles ou semi-industrielles.

Cinq autres firmes ont demandé des terrains avec quai d'accostage pour l'aménagement d'installations spécialisées de manutention des marchandises.

Six firmes s'intéressent à des terrains avec quai d'accostage en vue de l'aménagement de dépôts et/ou de raffineries de pétrole.

En outre, il faudrait pouvoir disposer d'au moins 1.200 m. de murs de quai pour la manutention des bois de mines.

Autrefois la longueur des quais d'accostage était déterminée uniquement en fonction de la longueur des navires qui devaient y amarrer. C'est ainsi que le nombre de quais d'accostage a été déterminé, pour les anciennes installations portuaires, sur la base de longueurs de 80 à 100 m., tandis qu'on a adopté le chiffre de 150 m. pour la partie la plus récente du port.

Daar de moderne werkmethode van goederen-behandeling, waarbij alle nutteloze verplaatsing van goederen dient vermeden, een grotere ruimte vergen en in bepaalde gevallen een grotere kaailengte dan de lengte van het schip, daar bovendien tijdens de jongste jaren de gemiddelde tonnemaat van de zeeschepen merkkelijk toenam en daar ten slotte het aantal schepen met grote tonnemaat een steeds groeiend aandeel in de scheepvaart-traffic van de havens opeisen, dient een minimum van 160 m. aangenomen als ligplaats voor de nieuw aan te leggen haveninstellingen.

Om aan de onmiddellijke aanvragen om ligplaatsen te voldoen volstaat het aanleggen van het vijfde havendok niet, zelfs niet dat van een zesde havendok. Daarom worden de schikkingen voorzien die in voornoemd programma zijn opgenomen en die, onder oogpunt van aanlegplaatsen, omvatten : het aanleggen van een vijfde havendok met industriedok, van een zesde havendok en van een kanaaldok, gevormd door de dokken B1 en B2.

Daardoor worden de aanlegplaatsen als volgt vermeerderd :

vijfde havendok :

Noordkaaien : 1.300 m. kaaimuur ;

Zuidkaaien : 1.600 m. kaaimuur ;

industriedok :

1.750 m. waarvan 250 m. diep gefundeerde kaaimuur ;

zesde havendok :

± 3.200 m. kaaimuur ;

kanaaldok :

dok B1 :

± 2.000 m. kaaimuur met grote water diepte langs één zijde, en

± 2.000 m. kaaimuur met beperkte waterdiepte (type petroleumhaven) langs de tweede zijde ;

dok B2 :

± 10.000 m. taludoever.

Het vijfde en zesde havendok en het kanaaldok zijn voldoende gerechtvaardigd door de aanlegplaatsen, die ze bieden.

Het industriedok zal worden aangelegd om tegemoet te komen aan de vragen van bedrijven, die in de aanvoer en afvoer van hun grondstoffen en fabriekaten aan het vervoer te water gebonden zijn en noodzakelijkerwijze moeten gelegen zijn langsheen meergelegenheden voor zeeschepen.

Etant donné que les méthodes modernes de manutention des marchandises, qui évitent tout déplacement inutile des marchandises, exigent plus d'espace et dans certains cas, une longueur de quai supérieure à la longueur du navire ; qu'en outre, au cours des dernières années, le tonnage moyen des navires de mer a augmenté sensiblement, et qu'enfin, le nombre de navires de fort tonnage entre dans une proportion sans cesse accrue dans le trafic maritime des ports, il y a lieu de prévoir un minimum de 160 m. pour les quais d'accostage des installations portuaires à réaliser.

Pour satisfaire aux demandes de quais d'accostage, il ne suffit pas de construire une cinquième, ni même une sixième darse. Aussi le programme défini plus haut prévoit-il, en matière de quais d'accostage, l'aménagement d'une cinquième darse avec bassin industriel, d'une sixième darse et d'un bassin-canal, constitué par les bassins B1 et B2.

Les emplacements disponibles pour l'accostage se trouveront ainsi augmentés dans la mesure ci-après :

cinquième darse :

quais nord : 1.300 m. de mur de quai ;

quais sud : 1.600 m. de mur de quai ;

bassin industriel :

1.750 m. dont 250 m. de mur de quai à fondations profondes ;

sixième darse :

± 3.200 m. de mur de quai ;

bassin-canal :

bassin B1 :

± 2.000 m. de mur de quai à grand mouillage d'un côté, et

± 2.000 m. de mur de quai à mouillage réduit (type port pétrolier) de l'autre côté ;

bassin B2 :

± 10.000 m. de rive en talus.

La construction de la cinquième et de la sixième darse et du bassin-canal se justifie à suffisance par les possibilités d'amarrage qu'ils offriront.

Le bassin industriel sera construit pour répondre aux demandes des entreprises qui sont tributaires des transports par eau pour la réception et l'expédition de leurs matières premières ou de leurs produits, et doivent donc nécessairement être situées le long des quais d'accostage pour navires de mer.

Aan de westeroever van de toegangsgeul tot het petroleumdok dient meergelegenheid verwezenlijkt voor de aanvoer van ruwe minerale oliën en voor het bunkeren van zeeschepen. De achterliggende terreinen dienen daartoe aangepast, terwijl de meergelegenheid zal verkregen worden door het aanleggen van een dokje dat door een landingsteiger in twee gedeeld wordt.

De uitbreiding van de kaai voor laadbruggenbedrijf is dringend noodzakelijk daar door het vergroten van de aanleglengte en van de opslagterreinen de trafiek van erts, pyriet en kolen zal kunnen opgevoerd worden door de toename van de Duitse, de Franse en ook de Belgische erts-invoer.

2. Uitrusting.

Voor de behandeling van goederen beschikt de haven van Antwerpen o.m. over 542 stedelijke walkranen.

Het hoeft geen verder betoog dat de walkraanuitrusting verouderd is indien gezegd wordt dat er slechts 16 kranen zijn van minder dan 10 jaar, dat de 113 zogezegde moderne topkranen op zijn minst 25 jaar zijn en dat 396 kranen meer dan 30 jaar zijn, waaronder er 211 van meer dan 50 jaar.

De laatste 211 kranen kunnen wegens hun geringe afmetingen geen nuttig werk meer verrichten aan zeeschepen van enige grootte. Het is dan ook uitgemaakt dat het gebruik der kranen vermeerderd naar gelang hun technische kwaliteiten verbeteren.

Financieel bekeken is de exploitatie van een moderne kraan ook merklijker gunstiger dan die van een oude, omdat ze meer gebruikt wordt en omdat ze aan een meer renderend tarief kan verhuurd worden.

Dit zijn afdoende redenen om te beslissen dat het volstrekt nodig is de walkraanuitrusting te vernieuwen, te beginnen met de oudste.

Zo zal het aankopen van een 80-tal nieuwe kranen aanzienlijk bijdragen tot het bevorderen van een snelle rotatie van de schepen, wat een belangrijke factor is in de doelmatige werking en die dient bevorderd om de duurte van de haven relatief te verminderen.

Het is vanzelfsprekend dat de Noordkaaien van het vijfde havendok, de kaaien van het zesde havendok en kaaien van dok B1 met ongeveer 95 kranen zullen moeten toegerust worden om een efficiënte uitbating van deze dokken te bekomen.

De verouderde stoomgraanzuigers dienen geleidelijk vervangen door een modern type met diesel-

A la rive ouest du chenal d'accès du bassin pétrolier, il y a lieu de prévoir des quais d'accostage pour l'approvisionnement en huiles minérales et pour le soutage des navires de mer. Les terrains situés en retrait doivent être aménagés à cet effet et la construction d'un petit bassin divisé en deux par un débarcadere résoudra la question des postes d'amarrage.

L'extension du quai des ponts transbordeurs est une nécessité absolue, étant donné que l'agrandissement des murs de quai et des terrains d'entrepôt sera de nature à provoquer un accroissement du trafic des minerais de pyrite et de la houille, grâce à l'augmentation des importations allemandes, françaises et belges de minerais.

2. Outillage.

Le port d'Anvers dispose notamment, pour la manutention des marchandises, de 542 grues de quai appartenant à la ville.

Il suffira de signaler, pour faire ressortir le caractère de vétusté de l'équipement en grues de quai, que 16 grues seulement ont moins de 10 ans, que les 113 grues à flèche relevable dites « modernes » ont au moins 25 ans d'âge et que 396 grues datent, les unes de plus de 30 ans, et les autres — au nombre de 211 — de plus de 50 ans.

Ces dernières ne peuvent, du fait de leurs dimensions réduites, être d'aucune utilité réelle pour les navires de mer de quelque importance. Il est d'ailleurs avéré que plus la valeur technique des grues s'améliore, plus leur utilisation s'intensifie.

D'autre part, au point de vue financier, l'exploitation d'une grue moderne est notablement plus avantageuse que celle d'une ancienne, car son utilisation est plus intensive et elle peut se louer à un tarif plus rentable.

Ces considérations constituent une justification péremptoire de la nécessité absolue de renouveler les grues de quai, à commencer par les plus anciennes.

L'acquisition de quelque 80 nouvelles grues contribuera dans une large mesure à accélérer la rotation des navires, laquelle constitue un facteur important de l'efficacité de l'exploitation et doit être améliorée si l'on veut arriver à faire d'Anvers un port relativement moins cher.

Il va de soi que les quais nord de la cinquième darse, les quais de la sixième darse et ceux du bassin B1 devront être équipés de quelque 95 grues, de façon à assurer une exploitation efficiente de ces darses.

Il faudra remplacer progressivement les vieux élévateurs à grains, mus par vapeur, par des éléva-

aandrijving. Het programma voorziet het aankopen van ongeveer zeven graaf-elevatoren.

Het aantal vlotkranen en sleepboten dient vermeerderd om de uitrusting aan te passen aan de aangroei van de havenactiviteit.

Een 14-tal vlotkranen van 5 en 10 ton, een zwaarlastkraan, en een 8-tal sleepboten zullen de vloot komen vermeerderen. Een baggermolen is eveneens voorzien.

Sedert het aanleggen van de nieuwe petroleumhaven is de trafiek van tanklichters naar de petroleuminstellingen-Zuid toegenomen met het gevolg dat de petroleumpier van 300 m. lang onvoldoende aanleggelegenheid voor lichters heeft en dat een nieuwe steiger dient gebouwd.

FINANCIERING.

De financiering van dit investeringsprogramma zal gedaan worden door de Staat a rato 100 pct. voor de onderbouwwerken, zoals dit ten andere geschiedde voor onderbouw van de petroleumhaven en voor het geheel der Boudewijns-luis. De Staat zal 60 pct. tussenkomen voor de bovenbouwwerken, voor dewelke de stad Antwerpen 40 pct. zal betalen.

Bovendien stelt de stad Antwerpen de vereiste gronden voor het uitvoeren van de onderbouwwerken kosteloos ter beschikking van de Staat.

Als onderbouwwerken worden beschouwd :

- graven van dokken, inbegrepen het tewerkstellen van gabaggerde specie tot ophoging van gronden in de kortst mogelijke nabijheid ;
- aanleggen van kaaimuren, taludbekledingensteigers en over het algemeen al wat in verband is met het meren van schepen ;
- aanleggen van kaai- en straatverhardingen, inbegrepen riolen ;
- kunstwerken van verkeerstechnische aard als bruggen.

Als bovenbouwwerken worden beschouwd :

- exploitatiegebouwen op kaai, als transitaf-daken, stapelhuizen en dergelijke, alsook dienstgebouwen voor openbare diensten, als diensthoudsen, werkplaatsen, magazijnen voor onderhoudsmaterialen ;

teurs du type moderne, à moteur Diesel. Le programme prévoit l'acquisition d'environ sept élévateurs à grains.

Le nombre de grues flottantes et de remorques devra être augmenté de façon à adapter l'équipement au développement de l'activité du port. Quelques 14 grues flottantes de 5 et de 10 tonnes, une grue pour lourdes charges, et quelque 8 remorqueurs viendront enrichir la flotte. Une drague est également prévue.

Depuis l'aménagement du nouveau port pétrolier, le trafic des allèges à citerne vers les installations pétrolières sud s'est accru ; il en résulte que le pier pétrolier de 300 mètres de long est devenu insuffisant et qu'il y a lieu de construire un nouvel appontement.

FINANCEMENT.

L'Etat financera ce programme d'investissements à raison de 100 p. c. pour les travaux d'infrastructure, comme il l'a d'ailleurs fait pour l'infrastructure du port pétrolier et pour la totalité de l'écluse Baudouin. Il interviendra en outre pour 60 p. c. dans le coût des travaux de superstructure, dont la ville d'Anvers paiera les 40 p. c. restants.

D'autre part, la ville d'Anvers mettra gratuitement à la disposition de l'Etat, les terrains nécessaires pour l'exécution des travaux d'infrastructure.

Sont considérés comme travaux d'infrastructure :

- le creusement de darses et bassins, y compris la mise en œuvre des matières draguées pour l'exhaussement des terrains dans le voisinage le plus immédiat ;
- la construction de murs de quai, revêtement de talus, d'appontement et d'une manière générale, de tout ce qui intéresse l'amarrage des navires ;
- l'établissement de revêtements sur les quais et la voirie, y compris les égouts ;
- les ouvrages d'art intéressant la circulation, notamment les ponts.

Sont considérés comme travaux de superstructure :

- les bâtiments d'exploitation à construire sur les quais, tels que les hangars de transit, les entrepôts, ainsi que les bâtiments de service affectés aux services publics, tels que les locaux de service, les ateliers, les magasins pour le matériel d'entretien ;

- alle uitrusting voor overslag of behandeling van goederen als kaaikranen, vlottende kranen, graanzuigers ;
- alle exploitatieuitrusting als sleepboten, baggermaterieel ;
- alle elektrische uitrusting, zo hoog- als laagspanning, transformatorenposten, kraanfeeder-net, verlichtingskabelnet, verlichtingsinrichtingen voor openbare wegen en in gebouwen.

DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID DER WERKEN.

In het programma van openbare werken dat opgevat is of in uitvoering is, zijn er meerdere investeringen die rechtstreeks verband houden met de activiteit van de haven van Antwerpen.

Voor het spoor is dit het elektrificeren van de lijn Luxemburg-Brussel, die zal aansluiten bij de reeds voltooide lijn Schaarbeek-Antwerpen Noord.

Voor de wegen is het de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitse grens.

Voor de waterwegen is het de modernisering van enkele belangrijke vaarwegen voor schepen van 1.350 ton, programma dat sinds enkele jaren in uitvoering is en waarmede de regering akkoord gaat dat het onverdroten zou voortgezet worden.

Al deze werken zullen het hinterland nauwer aan de haven van Antwerpen aansluiten en het is hoog tijd dat er binnen de haven werken ondernomen worden om de vermeerdering van activiteit, welke daardoor mag verwacht worden, een uitweg te bieden.

DOEL VAN DE WET.

Een programma van investeringen in de haven van Antwerpen dient dus hoogdringend uitgevoerd. Het aandeel van de Staat wordt op 3,5 miljard frank geraamd en dit van de stad Antwerpen op ongeveer 700 miljoen frank.

De uitvoering van de werken moet volgens een voldoende snel ritme geschieden om de haven van Antwerpen in de gelegenheid te stellen zo vlug mogelijk van de stijgende wereldeconomie te doen genieten.

Voor het bedrag van 3,5 miljard frank worden de vastleggingen dan ook gespreid over een periode van 10 jaar van 1956 af en wel per jaar volgens hiernagaande tabel.

- tout l'équipement de transbordement ou de manutention des marchandises, et notamment les grues de quai, les grues flottantes, les élévateurs à grains ;
- tout l'équipement d'exploitation, tels que les remorqueurs, le matériel de dragage ;
- tout l'équipement électrique, tant à haute qu'à basse tension, les cabines de transformation, le réseau d'alimentation des grues, le réseau de câbles d'éclairage, les installations d'éclairage des voies publiques et des bâtiments.

URGENCE DES TRAVAUX.

Le programme des travaux publics projetés ou en cours d'exécution prévoit un certain nombre d'investissements qui intéressent directement l'activité du port d'Anvers.

En ce qui concerne les chemins de fer, notons l'électrification de la ligne Luxembourg-Bruxelles, qui sera raccordée à la ligne Schaerbeek-Anvers-Nord, déjà terminée.

Au point de vue routier, citons l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande.

Quant aux voies navigables, signalons le programme de modernisation de quelques voies navigables importantes, par leur mise au gabarit de 1.350 tonnes. Ce programme est en cours d'exécution depuis quelques années et le gouvernement est d'avis qu'il y a lieu d'en poursuivre la réalisation sans désespérer.

Tous ces travaux auront pour conséquence de lier plus étroitement le port d'Anvers à son hinterland. Aussi est-il grand temps d'entreprendre dans le port lui-même, les travaux qui lui permettront d'absorber le surcroît d'activité qu'on est en droit d'espérer.

BUT DE LA LOI.

Il s'impose donc de réaliser de toute urgence un programme d'investissements dans le port d'Anvers. La participation de l'Etat est estimée à 3,5 milliards de francs et celle de la ville d'Anvers, à environ 700 millions de francs.

Les travaux devront être réalisés selon un rythme suffisamment rapide pour que le port d'Anvers puisse profiter aussitôt que possible du mouvement ascendant de l'économie mondiale.

C'est pourquoi les engagements afférents au montant de 3,5 milliards de francs seront répartis, par année, suivant le tableau ci-joint, sur une période de 10 ans, prenant cours en 1956.

Het opgevatte programma voldoet aan de huidige behoeften en het is zeker niet te ruim gezien. De opvolgende uitbreidingen in de haven van Antwerpen hebben telkens aangetoond dat de nieuw gebouwde dokken spoedig in gebruik worden genomen. Alles laat ook nu vermoeden dat dit weer het geval zal zijn doordat meerdere firma's om ligplaatsen en om terreinen aan diepwater zullen verzoeken, wanneer ze zullen inzien dat het ernst is met een snelle havenuitbreiding.

Bij de opeenvolgende havenuitbreidingen te Antwerpen kon steeds een gunstiger ligging bekomen worden voor de sluizen ten opzichte van de Schelde.

Zo ook zal de nu voorgestelde uitbreiding, indien nodig later aan haar noorder uiteinde aan de Schelde kunnen aangesloten worden door een sluis welke nog meer rationeel zal kunnen opgevat worden dan de bestaande sluizen.

Daar die sluis 8 km. meer afwaarts zal liggen dan de Boudewijns sluis zullen er twee drempels minder moeten overvaren worden.

De vaart zal ook veiliger worden voor grote zeeschepen en bijzonder voor zeetaankers, die nu over een zeer beperkte tijdsruimte per tij beschikken om het traject Bath-Boudewijns sluis af te leggen. Nu mogen zij Bath inderdaad niet vroeger voorbij varen dan bij hoogwater aldaar, dit in verband met de daar bij vloed heersende dwarsstromen en zij moeten zich vóór de Boudewijns sluis bevinden bij stil water of ten laatste begin eb. Door het korter traject tussen Bath en de nieuwe sluis zal het mogelijk zijn Bath later voorbij te varen dan nu.

Door het programma van hoogdringende werken in een wet vast te leggen is de uitvoering ervan in de gestelde termijn verzekerd.

Dit heeft als voordeel dat de industriëlen, zowel zij die reeds in het havengebied gevestigd zijn als zij die zinnens zijn er zich te vestigen, dat de firma's die betrokken zijn bij de werking van de haven, ook hun plannen op rationele wijze zullen kunnen uitvoeren door ze aan te passen aan die van het investeringsprogramma.

Ook de technische diensten belast met het instuderen der uit te voeren werken zullen, door een vooraf wel omschreven programma, bij machte zijn goed opgevatte plannen te ontwerpen waardoor de uitvoering ervan, zo economisch mogelijk, zal geschieden.

Tel qu'il est conçu, le programme répond aux besoins actuels et il n'est certainement pas trop ambitieux. Les extensions successives du port d'Anvers ont chaque fois démontré que les nouveaux besoins étaient utilisés très rapidement. Tout permet d'augurer qu'il en sera ainsi une fois de plus, car plusieurs firmes demanderont à pouvoir disposer de quais d'accostage et de terrains situés au droit de mouillage profonds, lorsqu'elles se rendront compte que l'extension rapide du port n'est pas un mythe.

Les extensions successives du port d'Anvers ont toujours permis d'améliorer l'implantation des écluses par rapport à l'Escaut.

De même, les nouvelles darses projetées pourront, au besoin, être reliées plus tard à l'Escaut, par une écluse qui pourra être conçue d'une façon plus rationnelle encore que les écluses existantes.

Du fait que cette écluse sera située à 8 kilomètres en aval de l'écluse Baudouin, elle présentera, par rapport à cette dernière, l'avantage d'épargner à la navigation le franchissement de deux seuils.

La navigation des grands navires de mer, et particulièrement des gros pétroliers, qui ne disposent actuellement que de très peu de temps à chaque marée pour parcourir le trajet Bath-écluse Baudouin pourra ainsi s'effectuer dans de meilleures conditions de sécurité. En effet, il ne faut pas perdre de vue que ces bâtiments ne peuvent dépasser Bath qu'au moment des hautes eaux, en raison des courants transversaux qui s'y forment à marée montante, et qu'ils doivent se trouver devant l'écluse Baudouin pendant l'étalement ou, au plus tard, au début du jusan. Grâce au fait que la distance entre Bath et la nouvelle écluse sera plus réduite, les navires pourront dépasser Bath plus tard qu'ils ne le font actuellement.

Définir dans une loi le programme des travaux d'extrême urgence, c'est avoir la garantie de sa réalisation dans le délai prévu.

Ceci présente l'avantage que de leur côté, les industriels, tant ceux qui sont déjà établis dans le port que ceux qui envisagent de s'y établir, ainsi que les firmes intéressées aux activités du port, pourront concevoir rationnellement leurs projets, en les adaptant à ceux du programme d'investissements.

En outre, disposant d'un programme préalablement bien défini, les services techniques chargés de l'étude des travaux à effectuer seront en mesure d'établir des projets bien conçus, dont la réalisation pourra se faire dans les conditions les plus économiques.

Zelfs de industriëlen, wier inrichtingen in het binnenland gevestigd zijn, zullen door het voorgenomen programma gerustgesteld en aangemoedigd worden, daar het hen de verzekering geeft dat de haven van Antwerpen steeds haar rol zal kunnen blijven vervullen.

Wanneer dit programma zal verwezenlijkt zijn zal alras kunnen vastgesteld worden dat de daartoe nodige kredieten goed belegd werden en dat de haven van Antwerpen steeds de nationale haven is, daar haar bloei de welvaart van het Land betekent.

De Minister van Financiën,

L'existence du programme envisagé aura également pour effet de rassurer et d'encourager les industriels dont les installations sont établies à l'intérieur du pays, car l'assurance leur sera donnée que le port d'Anvers sera toujours en mesure de remplir son rôle.

Dès que ce programme aura été réalisé, on constatera que les crédits accordés ont représenté un investissement profitable et que le port d'Anvers demeure le port national, dont la prospérité a pour corollaire celle du pays tout entier.

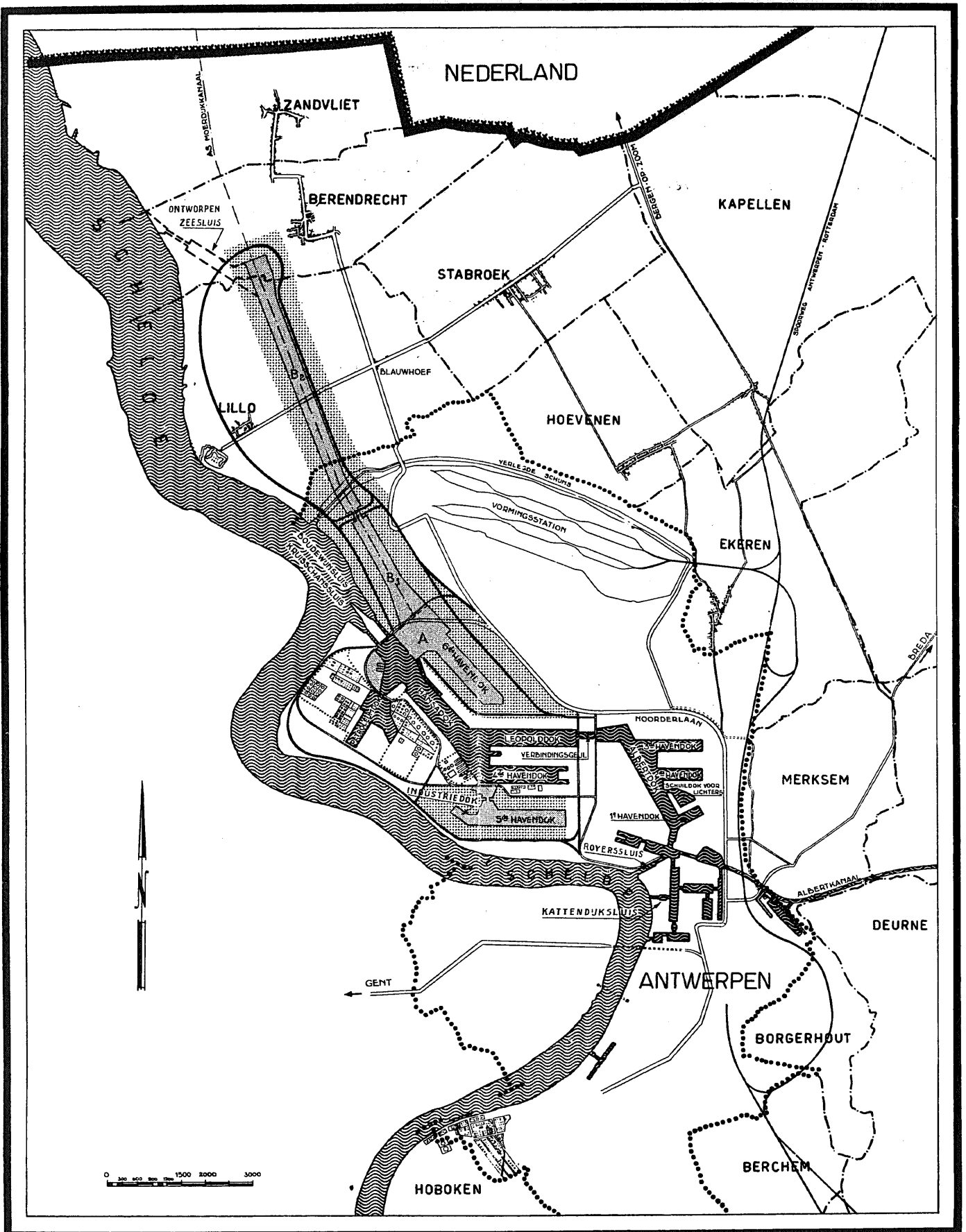
Le Ministre des Finances,

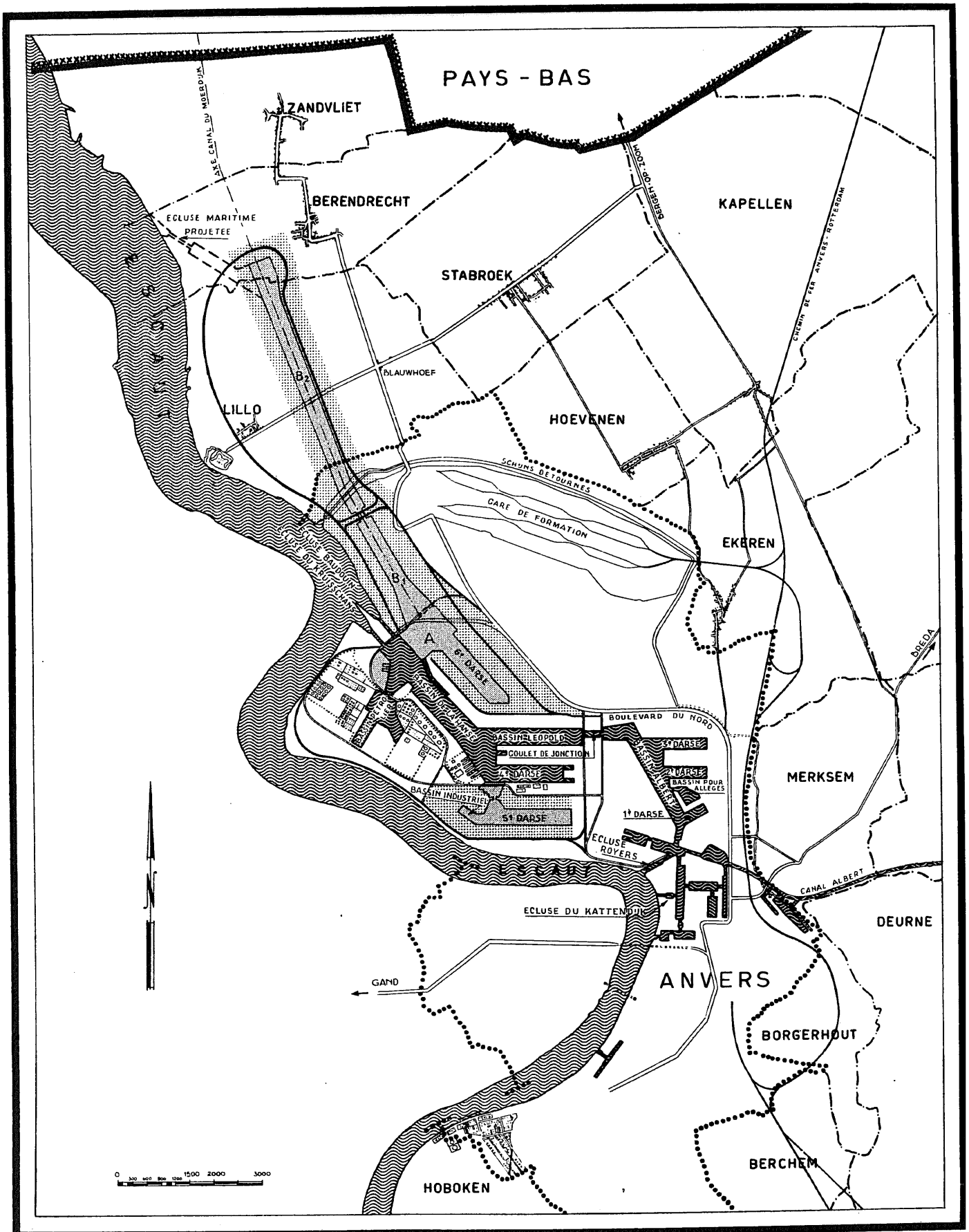
H. LIEBAERT.

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,*

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,*

O. VANAUDENHOVE.





Ontwerp van wet die de Begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1956 wijzigt, met het oog op het uitvoeren in de haven van Antwerpen van een programma van dringende investeringen en van nationaal belang.

BOUDEWIJN,
KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden,
HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast, in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen waarvan de tekst volgt :

Eerste Artikel.

De hierna vermelde werken en leveringen ten behoeve van de haven van Antwerpen worden van nationaal belang en dringend verklaard. Zij zullen door de Staat uitgevoerd of gesubsidieerd worden en aangerekend op de kredieten te dien einde jaarlijks op de buitengewone begroting uitgetrokken :

- aanleggen van een vijfde havendok met industriedok, van een zesde havendok, van een kanaaldok, met geschiktmaken van terreinen en met toerusting ;
- uitbreiding van de kaai laadbruggenbedrijf, geschiktmaken van gronden aan de ingang van de petroleumhaven en nieuw aanlegsteiger petroleumrichting-zuid ;
- aankopen van nieuwe elektrische kranen en van nieuwe vlottende tuigen, waarvan de volstrekte noodzakelijkheid erkend werd.

Art. 2.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw is gemachtigd alle gewenste schikkingen te treffen met het oog op het vastleggen van het geheel der uitgaven, voorzien in artikel 1, tot een totaal beloop van 3.500 miljoen, gedurende een periode van tien jaar gaande van 1956 tot 1965 inbegrepen en in de onderstande volgorde :

Projet de loi modifiant le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, en vue de la réalisation d'un programme d'investissements urgents et d'intérêt national au port d'Anvers.

BAUDOUIN,
ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article Premier.

Les travaux et fournitures au profit du port d'Anvers ci-après désignés sont déclarés d'intérêt national et urgents. Ils sont exécutés ou subsidiés par l'Etat et imputés sur les crédits inscrits annuellement au budget extraordinaire à cet effet :

- construction d'une cinquième darse avec bassin industriel, d'une sixième darse, d'un bassin-canal, avec appropriation de terrains et équipements ;
- extension du quai des ponts transbordeurs, appropriation de terrains à l'entrée du port pétrolier et construction d'un nouvel appontement aux installations pétrolières-sud ;
- acquisition de nouvelles grues électriques et des nouveaux engins flottants, dont la nécessité absolue aura été reconnue.

Art. 2.

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est autorisé à prendre toutes dispositions utiles en vue de l'engagement de l'ensemble des dépenses, prévues à l'article 1^{er}, à concurrence d'une somme totale de 3.500 millions de francs, pendant une période de dix ans allant de 1956 à 1965 inclusivement, et dans l'ordre suivant :

- aanleggen vijfde havendok met industriedok en geschiktmaken van terreinen : 1956 tot en met 1958,
- toerusting vijfde havendok : bestrating : 1957-1958 ; kranen, afdaken, electriciteit : 1958 tot en met 1960,
- uitbreiding van kaai laadbruggenbedrijf : 1957-1958,
- aankoop van nieuwe elektrische kranen : 1957 tot en met 1961,
- geschiktmaken van gronden aan ingang van petroleumhaven : 1958-1959,
- aankoop van nieuwe vlottende tuigen : 1958 tot en met 1965,
- aanlegsteiger petroleumrichting-zuid : 1958,
- aanleg dok A : 1959,
- zesde havendok : aanleg 1960-1961 ; toerusting : 1960 tot en met 1963,
- dok B 1 : aanleg : 1961-1962 ; toerusting : 1963-1964,
- aanleg dok B 2 : 1963 tot en met 1965.
- construction d'une cinquième darse avec bassin industriel, et appropriation de terrain : de 1956 à 1958 inclusivement,
- équipement de la cinquième darse : revêtements : 1957-1958 ; grues, hangars, travaux d'électricité : de 1958 à 1960 inclusivement,
- extension du quai des ponts transbordeurs : 1957-1958,
- acquisition de nouvelles grues électriques : de 1957 à 1961 inclusivement,
- appropriation de terrains à l'entrée du port pétrolier : 1958-1959,
- acquisition de nouveaux engins flottants : de 1958 à 1965 inclusivement,
- quai d'accostage aux installations pétrolières sud : 1958,
- construction du bassin A : 1959,
- sixième darse : construction : 1960-1961 ; équipement : de 1960 à 1963 inclusivement,
- bassin B 1 : construction : 1961-1962 ; équipement : 1963-1964,
- construction du bassin B 2 : de 1963 à 1965 inclusivement.

Art. 3.

Op de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1956, wordt onder een artikel 523bis (nieuw), met volgende benoeming : « Dringende investeringen van nationaal belang in de haven van Antwerpen, waarvoor het aandeel van de Staat geraamd is op F 3.500.000.000 » een vastleggingskrediet van F 200.000.000 en een betalingskrediet van F 15.000.000 uitgetrokken, zoals aangegeven in de bij onderhavige wet gevoegde tabel.

De vastleggings- en betalingskredieten welke het voorwerp uitmaken van artikel 524 van diezelfde begroting zijn respectievelijk teruggebracht tot F 11.000.000 en F 5.000.000.

Art. 4.

Om rekening te houden van de in artikel 1 voorziene uitgaven, worden jaarlijks minstens en te beginnen met 1957 de vastleggingskredieten, aangegeven in de hiernavolgende tabel, en de daarmee in verband staande betalingskredieten op de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven uitgetrokken :

Art. 3.

Il est ouvert au budget des recettes et des dépenses extraordinaires de l'exercice 1956, sous un article 523bis (nouveau) intitulé : « Investissements d'intérêt national et urgents au port d'Anvers pour lesquels la participation de l'Etat est évaluée à F 3.500.000.000 » un crédit d'engagement de F 200.000.000 et un crédit de paiement de F 15.000.000 conformément aux indications du tableau annexé à la présente loi.

Les crédits d'engagement et de paiement faisant l'objet de l'article 524 de ce même budget sont réduits respectivement à F 11.000.000 et à F 5.000.000.

Art. 4.

En vue des dépenses prévues à l'article 1^{er}, il est inscrit au minimum chaque année, à partir de 1957, au budget des recettes et dépenses extraordinaires, les crédits d'engagement indiqués au tableau ci-dessous, ainsi que les crédits de paiement y afférents :

ANNEE JAAR	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Vastleggingskrediet (F. in miljoen) Crédits d'engagement (en millions de francs)	250	400	400	400	400	400	400	400	250

Art. 5.

De Staat voert de onderbouwwerken volledig op zijn kosten uit.

De stad Antwerpen stelt de vereiste gronden kosteloos ter beschikking van de Staat.

De onderbouwwerken omvatten :

- graven van havendokken en dokken, inbegrepen het aanwenden van gebaggerde specie tot ophoging van gronden in de kortst mogelijke nabijheid ;
- aanleggen van kaaimuren, taludbekledingen, steigers, en over het algemeen al wat in verband is met het meren van schepen ;
- aanleggen van kaai- en straatverhardingen, inbegrepen riolen ;
- kunstwerken van verkeerstechnische aard als bruggen.

Art. 6.

De stad Antwerpen voert de bovenbouwwerken uit onder toezicht van de Staat.

De bovenbouwwerken omvatten :

- exploitatiegebouwen op kaai, als transitaf-daken, stapelhuizen en dergelijke, alsook dienstgebouwen voor openbare diensten, als dienstloodsen, werkplaatsen, magazijnen voor onderhoudsmaterialen ;
- alle uitrusting voor overslag of behandeling van goederen als kaaikranen, vlottende kranen, graanzuigers ;
- alle exploitatieuitrusting als sleepboten, baggermaterieel ;
- alle elektrische uitrusting, zo hoog- als laagspanning, transformatorenposten, kraanfeeder-net, verlichtingskabelnet, verlichtingsinrichtingen voor openbare wegen en in gebouwen.

Art. 5.

L'Etat effectue entièrement à ses frais les travaux d'infrastructure.

La ville d'Anvers met gratuitement à la disposition de l'Etat les terrains nécessaires.

Les travaux d'infrastructure comprennent :

- le creusement de darses et bassins, y compris la mise en place des matières draguées pour l'exhaussement de terrains les plus avoisinants ;
- la construction de murs de quai, de revêtements, de talus, d'appontements et d'une manière général, de tout ce qui intéresse l'amarrage des navires ;
- l'établissement de revêtements sur les quais et la voirie, y compris les égouts ;
- les ouvrages d'art intéressant la circulation, notamment les ponts.

Art. 6.

La ville d'Anvers réalise, sous le contrôle de l'Etat, les travaux de superstructure.

Les travaux de superstructure comprennent :

- les bâtiments d'exploitation à construire sur les quais, tels que les hangars de transit et les entrepôts, ainsi que les bâtiments administratifs affectés aux services publics, tels que les locaux de service, les ateliers, les magasins pour le matériel d'entretien ;
- tout l'équipement de transbordement ou de manutention des marchandises, et notamment les grues de quai, les grues flottantes, les élévateurs à grains ;
- tout l'équipement d'exploitation, tels que les remorqueurs et le matériel de dragage ;
- tout l'équipement électrique tant à haute tension qu'à basse tension, les cabines de transformation, le réseau d'alimentation de grues, le réseau de câbles d'éclairage, les installations d'éclairage des voies publiques et des bâtiments.

Voor zover deze bovenbouwwerken als van nationaal belang erkend zijn, worden de er op betrekking hebbende uitgaven door de Staat gesubsidieerd naar rato van 60 pct.

Art. 7.

Een overeenkomst tussen de Staat en de stad Antwerpen regelt o.m. :

1. De uitvoering van de onderbouwwerken waarvan sprake in artikel 5, 3^e lid, van onderhavige wet ;

2. De kosteloze overdracht naar het patrimonium van de stad Antwerpen van de aldus uitgevoerde werken, naargelang hun voorlopige keuring, met al de voordelen en lasten die hieruit voor de stad voortspruiten ;

3. Het programma van werken en aankopen door de stad Antwerpen te verrichten en waarvan sprake is in artikel 6 van onderhavige wet.

Gegeven te Brussel, 12 juni 1956.

Dans la mesure où ces travaux de superstructure sont reconnus d'intérêt national, les dépenses y afférentes sont subsidiées par l'Etat à raison de 60 p. c.

Art. 7.

Une convention entre l'Etat et la ville d'Anvers règle notamment :

1. L'exécution des travaux d'infrastructure prévus à l'article 5, alinéa 3, de la présente loi ;

2. Le transfert gratuit au patrimoine de la ville d'Anvers, des ouvrages ainsi réalisés, au fur et à mesure de leur réception provisoire, avec tous les avantages et charges qui en résultent pour la ville

3. Le programme des travaux et acquisitions à réaliser par la ville d'Anvers et dont il est question à l'article 6 de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 12 juin 1956.

BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën,

PAR LE ROI :
Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,

Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,

O. VANAUDENHOVE.

(19)

20

Art. 523bis (nieuw). — Dringende investeringen van nationaal belang in de haven van Antwerpen waarvoor het aandeel van de Staat geraamd is op F 3.500.000.000,—.

(In duizendtallen frank —)

Art.	AANWIJZING VAN DE DIENSTEN EN VAN HET VOORWERP DER UITGAVEN	Raming der uitgaven volgens het programma — <i>Evaluation des dépenses suivant programme</i>		VASTLEGGINGSKREDIETEN — <i>CREDITS D'ENGAGEMENT</i>		
		Oorspronkelijk — <i>Primitif</i>	Aangepast — <i>Ajusté</i>	Verplichtingen aangegaan in 1954 en vroeger — <i>Obligations contractées en 1954 et antérieurement</i>	Door de vorige begrotings- wetten toegestaan plafon — <i>Plafond autorisé par les lois budgétaires antérieures</i>	Nieuwe verplichtingen toegestaan door de huidige wet — <i>Obligations nouvelles autorisées par la présente loi</i>
1	2	3	4	5	6	7
	Toegestane nieuwe verplichtingen : F 200.000.000,— Aangevraagd betalingskrediet : F 15.000.000,— Dringende investeringen van nationaal belang in de haven van Antwerpen.	3.500.000	—	—	—	200.000
	Aanleggen van 5 ^e havendok met Industriedok.	550.000	—	—	—	200.000

Mij bekend om te worden bijgevoegd bij de wet van

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,

O. VANAUDENHOVE.

Art. 523bis (nouveau). — Investissements | lesquels la participation de l'Etat est évaluée à
d'intérêt national et urgents au port d'Anvers pour | F 3.500.000.000, —.

En milliers de francs)

BETALINGSKREDIETEN — CREDITS DE PAIEMENT					DESIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DEPENSES	Art.
Nieuw toegestaan plafon	In 1954 en vroeger geordonnan- ceerde uitgaven	Plafon van de uitgaven welke tot 31-12-1955 mogen geor- donnanceerd worden krachtens vorige begro- tingswetten	Nieuwe betalingen toegestaan door de huidige wet	Nieuw toegestaan plafon		
—	—	—	—	—		
Plafond nouveau autorisé	Dépenses ordonnancées en 1954 et antérieurement	Plafond des dépenses pouvant être ordonnancées jusqu'au 31-12-1955 en vertu des lois budgétaires antérieures	Paiements nouveaux autorisés par la présente loi	Plafond nouveau autorisé		
8	9	10	11	12	13	14
200.000	—	—	15.000	15.000	Obligations nouvelles autorisées : F 200.000.000, — Crédit de paiement sollicité : F 15.000.000, — Investissements urgents d'intérêt national au port d'Anvers .	
200.000	—	—	15.000	15.000	Construction de la 5 ^e darse avec bassin industriel	

Vu pour être annexé à la loi du

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,

O. VANAUDENHOVE.