

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 FEBRUARI 1907.

Wetsvoorstel betreffende het aanleggen van de eerste twee havenkommen en van het kanaal-dok te Antwerpen.

TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De noodwendigheid om onverwijld in de vergrooting der haveninrichtingen te Antwerpen te voorzien, en tevens de antwoorden, door den heer Minister van Financiën en Openbare Werken gegeven ter zitting van 12 en van 19 Februari 1907, verklaren en wettigen het wetsvoorstel dat wij de Kamer ter goedkeuring voorleggen.

I.

Op den tijd van tien jaar verdubbelde nagenoeg de tonnenmaat der zeeschepen die te Antwerpen binnenvaarden. Van 5,820,000 ton in 1896 klom zij in 1906 tot 10,812,000 ton.

Voor dit laatste jaar alleen was er een verhooging van een millioen ton op verleden jaar.

De ontoereikendheid der haveninrichtingen voor dit immer stijgend verkeer heeft aanleiding gegeven tot een onophoudelijke stremming, die op zekere tijden een hevige crisis veroorzaakt; deze toestand is hoogst nadeelig voor de goede faam der haven, voor het behoud en de toeneming harer cliënteete.

Om de Kamer te overtuigen, volstaat het den toestand even na te gaan.

In den regel zouden zeeschepen, die een haven als Antwerpen aandoen, dadelijk plaats moeten vinden: zij moeten ofwel kunnen aanleggen aan de Scheldekaaien indien er plaats beschikbaar is, ofwel bij de eerste tij in de dokken kunnen varen.

Dit ware de normale toestand. Laat ons echter zien wat zich in stede daarvan voordeed, bij voorbeeld van 25 December 1906 tot 25 Januari 1907.

Als wij nagaan, dag voor dag, de lijst der schepen die hebben moeten

				4 JANUARI 1907.	
	Ton. Gr Reg		Ton Gr Reg		Ton. Gr Reg.
S. Athena	2,016	S. Trewyn	3,084	S. Dulverton	4,113
S. Twerton	3,825	S. George Allen	2,309	S. T. R. Thompson	3,538
S. Kilnsea	2,994	S. Hetty	107	S. Baltico	3,667
S. Netherton	4,226	S. Newlyn	2,899	S. Colaba	6,019
S. Antar	3,580	S. Alladin	1,800	S. Tynedale	2,948
S. Gulf of Suez	1,608	S. Thordis	1,749	S. Tronto	4,668
S. Loire	671	S. Brabo	1,238	S. Yolanda	740
S. Theodor	919	S. Cederic	1,128	S. Trewyn	3,084
S. Graphic	3,295	S. Schaldis	1,241	S. George Allen	2,309
S. Joshua Nicholson	1,853	S. Athena	2,016	S. Newlyn	2,899
S. Portugaleta	3,568	S. Twerton	3,825	S. Alladin	1,800
S. Breconshire	3,567	S. Kilnsea	2,994	S. Brabo	1,238
S. Zarifis	2,896	S. Netherton	4,226	S. Cederic	1,128
S. Gotha	720	S. Antar	3,580	S. Schaldis	1,241
S. Yessied	2,256	S. Theodor	919	S. Athena	2,016
S. Freneglos	3,886	S. Graphic	3,295	S. Twerton	3,825
S. Thirlwald	3,051	S. Joshua Nicholson	1,853	S. Kilnsea	2,994
S. Liège	2,187	S. Portugaleta	3,568	S. Netherton	4,226
	<u>Ton. 114,623</u>	S. Zarifis	2,896	S. Antar	3,580
		S. Treneglos	3,886	S. Graphic	3,295
		S. Thirlwald	3,051	S. Joshua Nicholson	1,853
		S. Liège	2,187	S. Portugaleta	3,568
		S. Kortenaer	2,151	S. Zarifis	2,896
		S. Cap Tarifa	1,239	S. Treneglos	3,886
		S. Brenner	1,878	S. Thirlwald	3,051
		S. Drumerec	4,052	S. Liège	2,187
		S. Tweed	929	S. Kortenaer	2,151
		S. Celia	1,250	S. Cap Tarifa	1,239
		S. Clanstad	677	S. Brenner	1,878
			<u>Ton. 110,256</u>	S. Drumore	2,460
				S. Maria Madre	1,877
				S. Clanstad	677
				S. Orjen	2,363
				S. Viking	1,420

3 JANUARI 1907.

S. Dulverton	4,113
S. T. R. Tompson	3,538
S. Foston	2,961
S. Baltico	3,667
S. Colaba	6,019
S. Tronto	4,668
S. Baron Dalmeny	3,899
S. Segura	4,747
S. Henri Gerlinger	1,200
S. Yolanda	740
S. Westmoor	3,591
S. Munin	1,267
S. Thurland Castle	3,819

	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
S. Kingfield	3,122	S. Vedra	4,957	S. Gretavale.	3,124
S. Canara	6,012	S. Eddie	2,652	S. Georgios Michalinos	3,060
S. Assumina.	4,430	S. Hero.	1,812	S. Reichsanzeiger	810
S. Theseus	984	S. Tabaristan	3,898	Z. Mixtery	190
S. Urmston Grange	3,596	S. Gretavale.	3,124	S. Isle of Ramsay.	1,708
S. Hansa	2,800	S. Baron de Macar	2,431	S. Sandsend	3,814
S. Comte de Flandre	1,793	S. Illmari.	1,762	S. Epirus	3,276
S. Ocean Monarch	4,511	S. Georgios Michalinos	3,060	S. Antwerpen	1,637
S. Centaur	190	S. Reichsanzeiger	810	S. Fenmore	2,300
S. Mashona	4,145	Z. Mystery	190	Z. Guiding Star	107
S. Olympo.	1,675	S. Isle of Ramsay.	1,708	S. Senga	450
Z. Eleonore	256	S. Sandsend.	3,814	S. Van Dyck.	1,132
S. Vedra	4,057	S. Epirus	3,276	S. Rob ^t Adamson.	2,992
S. Eddie	2,652	S. Antwerpen	1,637	S. Becchuana	4,148
S. Hero.	1,812	S. Fenmore	2,300	S. Aldgate	3,380
		Z. Guiding Star	107	Z. Solent	1,915
Ton.	<u>64,814</u>	S. Senga	450	S. Grindon Hall	3,721
		S. Van Dyck.	1,132	S. Sprinz	903
12 JANUARI 1907.		S. Rob ^t Adamson.	2,992	S. Frentham Hall.	4,173
S. Heros	2,362			S. Rondam	1,177
S. Cassia	1,088	Ton.	<u>81,382</u>	S. Alesia	5,258
Z. Speedwell	245			S. Merchant Prince.	3,092
Z. C. H. S.	202	13 JANUARI 1907.			
S. Ethelbrytha	3,084	S. Cassia	1,088	Ton.	<u>89,067</u>
S. City of Bombay	4,548	S. Tropea	4,671		
S. Tropea	4,671	S. Isle of Kent	3,038	14 JANUARI 1907.	
S. Isle of kent	3,038	S. Kingfield	3,122	S. Tropea	4,671
S. Kingfield	3,122	S. Canara	6,012	S. Kingfield	3,122
S. Canara	6,012	S. Assumina.	4,430	S. Canara	6,022
S. Assumina.	4,430	S. Comte de Flandre	1,793	S. Mashona	4,145
S. Theseus	984	Z. Centaur	190	Z. Eleonore	256
S. Comte de Flandre	1,793	S. Mashona	4,145	S. Vedra	4,057
Z. Centaur	190	Z. Eleonore	256	S. Tabaristan	3,898
S. Mashona	4,145	S. Vedra	4,057	S. Georgios Michalinos	3,060
Z. Eleonore	256	S. Tabaristan	3,898	S. Reichsanzeiger	810

	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
S. Imbros	2,380	S. Themisto	3,594	S. Edenhall	3,610
S. Elsa Alexander	913	S. Ebba	3,269	S. Imbros	2,380
S. John	1,110	S. Hurricane	950	S. John	1,110
S. Talabot	1,298	S. Poseidon	2,592	S. Grenmar	463
S. Adour	731	S. Euphrates	2,809	S. Zero	1,143
S. Grenmar	463	S. Helios	1,953	Z. Ragna	1,765
S. Zero	1,143	S. Fermia	500	S. Themisto	3,594
S. Ragna	1,765	S. Rhea	1,145	S. Ebba	3,269
S. Themisto	3,594	S. Hedworth	1,081	S. Poseidon	2,592
Ton.	69,467	S. Arana	1,471	S. Euphrates	2,809
21 JANUARI 1907.		S. Trevider	3,082	S. Helios	1,953
S. Randane	1,177	S. Catholim	912	S. Fermia	500
S. Ruperra	1,232	S. Perseveranza	3,512	S. Rhea	1,145
S. Glengoil	2,963	S. Ceres	641	S. Hedworth	1,081
Z. Unity	287	S. Strathyre	4,320	S. Arana	1,471
S. Askehall	4,231	S. Amiral Jaureguiberry	5,029	S. Trevider	3,082
S. Newcastle	3,403	S. Mudir	762	S. Perseveranza	3,512
S. Kossuth	3,600	S. Frana Coverdale	3,849	S. Ceres	641
S. Othon Stathatos	3,022	S. Comte du Hainaut	1,793	S. Strathyre	4,320
Z. Howe	175	S. Ad. Andersen	970	S. Amiral Jaureguiberry	5,029
S. Teviot	3,271	S. Memento	1,117	S. Mudir	762
S. Port Hunter	4,435	Ton.	96,061	S. Frank Coverdale	3,849
S. Glenroy	4,901	22 JANUARI 1907.		S. Ad. Andersen	970
S. City of Belfast	805	S. Glengoil	2,963	S. Memento	1,117
S. Royal	1,446	Z. Unity	287	S. Faro	1,143
S. Edenhall	3,610	S. Newcastle	3,403	S. Savoya	2,595
S. Imbros	2,380	S. Kossuth	3,600	S. Jos./Dickson	856
S. Elsa Alexander	913	S. Othon Stathatos	3,022	S. Diana	516
S. John	1,110	Z. Howe	175	S. British Prince	2,217
S. Talabot	1,298	S. Port Hunter	4,435	S. Baltazan	3,278
S. Grenmar	463	S. Glenroy	4,901	S. Sappho	1,275
S. Zero	1,143	S. City of Belfast	805	S. Westfield	3,418
Z. Ragna	1,765			S. Bulgarean	2,545
				S. Eric	1,340

Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.	
S. Eddi	1,096	S. Frank Coverdale .	3,849	S. Themisto	3,594
S. Oakwell	248	S. Ad. Andersen . .	970	S. Ebba	3,269
S. Guildhall	2,609	S. Memento	1,417	S. Rhea	1,145
S. Gustav Boldt . . .	1,305	S. Savoya	2,595	S. Hedworth	1,081
S. Amelie	1,135	S. James-Dickson . .	856	S. Arana	1,471
S. Cayo Gitano	3,073	S. Diana	516	S. Trevider	3,082
Ton.	404,387	S. British Prince . .	2,217	S. Perseveranza . . .	3,512
23 JANUARI 1907.					
S. Glengoil	2,963	S. Baltazan	3,278	S. Ceres	641
Z. Unity	287	S. Sappho	1,275	S. Strathyre	4,320
S. Newcastle	3,403	S. Westfield	3,418	S. Amiral Jaureguiberry	5,029
S. Kossuth	3,600	S. Bulgarian	2,515	S. Mudir	762
S. Othon Stathatos . .	3,022	S. Erik	1,340	S. Frank Coverdale .	3,849
S. Glenroy	4,901	S. Eddi	1,096	S. Ad. Andersen . . .	970
S. Edenhall	3,610	S. Oakwell	248	S. Memento	1,417
S. Imbros	2,380	S. Guildhall	2,609	S. James-Dickson . . .	856
S. John	1,110	S. Gustav Boldt . . .	1,305	S. Diana	516
S. Grenmar	463	S. Amelle	1,135	S. British Prince . . .	2,217
S. Zero	1,143	S. Australia	2,196	S. Baltazan	3,278
Z. Ragna	1,765	S. Cayo Gitano	3,073	S. Sappho	1,275
S. Themisto	3,594	S. Tregenna	2,623	S. Westfield	3,418
S. Ebba	3,269	S. Clan Stuart	3,594	S. Bulgarian	2,515
S. Poseidon	2,592	Ton.	103,423	S. Erik	1,340
24 JANUARI 1907.					
S. Helios	1,953	S. Glengoil	2,963	S. Eddi	1,096
S. Fermia	500	Z. Unity	287	S. Oakwell	248
S. Rhea	1,145	S. Newcastle	3,403	S. Guildhall	2,609
S. Hedworth	1,081	S. Kossuth	3,600	S. Gustav Boldt	1,305
S. Arana	1,471	S. Othon Stathatos . .	3,022	S. Amelie	1,135
S. Trevider	3,082	S. Glenroy	4,901	S. Australia	2,196
S. Perseveranza	3,512	S. Edenhall	3,610	S. Cayo Gitano	3,073
S. Ceres	641	S. Imbros	2,380	S. Glécearn	4,461
S. Strathyre	4,320	S. Grenmar	463	S. Fregenna	2,623
S. Amiral Jaureguiberry	5,029	S. Zero	1,143	S. Clan Stuart	3,594
S. Mudir	762	Z. Ragna	1,765	S. Linda Woermann . .	1,377
Ton.					
108,016					

KORTE HERHALING.

DATUMS.	TONNENMAAT (Ton gross register.)	VERLIES. c. 4 ^d per ton.
1906.		
December 25	Ton. 98,549	Pond sterl. . . 1,640.09.08
— 26	— 59,416	— 985.05.04
— 27	— 80,564	— 1,342.14.08
— 28	— 95,189	— 1,586.09.08
— 29	— 80,376	— 1,339.12 »
— 30	— 70,489	— 1,174.16.04
— 31	— 88,717	— 1,478.12.04
1907.		
Januari 1	— 75,056	— 1,250.18.08
— 2	— 114,623	— 1,910.07.08
— 3	— 110,256	— 1,837.12 »
— 4	— 97,837	— 1,630.12.04
— 5	— 103,296	— 1,721.12 »
— 6	— 80,313	— 1,338.11 »
— 7	— 92,238	— 1,537.06 »
— 8	— 100,988	— 1,683.02.08
— 9	— 102,903	— 1,715.01 »
— 10	— 83,495	— 1,391.11.08
— 11	— 64,814	— 1,080.04.08
— 12	— 80,582	— 1,343.08 »
— 13	— 89,067	— 1,484.09 »
— 14	— 85,330	— 1,422.03.04
— 15	— 105,352	— 1,755.17.04
— 16	— 99,746	— 1,434.08.08
— 17	— 83,392	— 1,389.17.04
— 18	— 66,873	— 1,114.11 »
— 19	— 63,107	— 1,051.15.08
— 20	— 69,167	— 1,152.15.08
— 21	— 96,061	— 1,601.04 »
— 22	— 104,387	— 1,739.15.04
— 23	— 103,423	— 1,723.14.04
— 24	— 108,016	— 1,800.05.04
		— <u>45,659.04.10</u>
	C/. 25.30	Frank 1,155.178.80

Het is dus bewezen :

1^o dat dagelijks, twintig, dertig, veertig schepen, en meer nog, op de beide reeden en op de verschillende ankerplaatsen tot Vlissingen toe verspreid lagen, wachtende vergeefs dagen lang op hunne beurt om in de dokken te varen of aan de Scheldekaaien aan te leggen ;

2^o dat de vracht der aldus wachtende schepen dagelijks van zestig tot honderdduizend ton beliep, en op den tijd van tien dagen heel de tonnenmaat van gansch een jaar overtrof in een haven als die te Gent ;

3^o dat, zoo men dit wachten omzet in geldwaarde, tot grondslag dier berekening het gewone cijfer nemend van de Engelsche bevrachtingen voor overligdagen, men tot een verlies komt, in een enkele maand, van meer dan elf honderd duizend frank ! En dit is slechts het verlies van interest der reederij ; buitendien moet men rekening houden met den terugslag van dat wachten op den handel in koopwaren, op het vervoer te water en te land, op de markten der grondstoffen of op de leveringen der nijverheid ! Moet men dan niet erkennen dat zulke toestand, die zich niet beperkt bij het enkele door ons aangehaalde tijdstip en die ofschoon voor 't oogenblik gunstiger, toch niet normaal is, noch worden kan, onmiddellijk dient verholpen, en dat wij vóór alles bezorgd moeten zijn om elk gevaar van vertraging, hoe luttel ook, te vermijden ?

De voorspoed van onzen zeehandel berust grootendeels op een driedubbelen grondslag :

1^o Onze cliëntele van reederijen, en voornamelijk onze regelmatige scheepvaartlijnen, die Antwerpen maken tot een vrachtmarkt van eersten rang, waar het bijna altijd mogelijk is, te allen tijde gelegenheid te vinden tot vervoer, meer dan in welke andere haven ook van het vasteland, naar welke overzeesche bestemming ook ;

2^o de geringe haven-, plaats- en ladingskosten ;

3^o onze gewone klanten : laders en fabrieken, die, sedert lang de haven getrouw, om hunne te Antwerpen gevestigde handelsbetrekkingen en de agenten die zij er hebben aangesteld, natuurlijk geneigd zijn onze haven te bevoordeelen.

Geen dezer grondslagen is onaantastbaar, en alle moeten lijden onder de stremming, aan den loop der handelszaken toegebracht door de engheid der haveninrichtingen.

Trouwens, in zulke zaken is het meer dan zeker, dat, zoo men niet vooruitgaan, zoo men zich niet op de hoogte houdt van het steeds aangroeiend verkeer, zoo men nieuwe scheepvaartlijnen, die Antwerpen voor aanleghaven konden kiezen, ware er plaats geweest, zich elders laat vestigen, men achteruitgaat en de nederlaag bewerkt.

De Kamer kan dus niet overschatten de uitzonderlijke hoogdringendheid van de hulpmiddelen, die tegen den thans bestaanden toestand moeten worden beraamd, ten behoeve van gansch den Belgischen uitvoerhandel.

Op het voorstel van den heer Helleputte werd, door artikel 5 der wet van 30 Maart 1906, het ontwerp van sluiskanaal met havendokken, afgescheiden van het ontwerp van rechtmaking van den stroom; een eerste krediet van 20 miljoen werd bestemd tot de werken door het Departement van Finan-

ciën en Openbare Werken uit te voeren, met uitzondering van het ontwerp van den grooten doorsteek.

De openbare meening was eenstemmig van gevoelen, dat de aldus aangenomen wetstekst aan de Regeering het recht toekende, al de werken uit te voeren, zoowel het kanaal-dok op zich zelf als de havenkommen die er een onafscheidbaar bestanddeel van zijn.

Doch, uit het debat in de Kamer bleek dat de aldus besliste werken van betrekkelijk langen duur zouden zijn. De Regeering sprak van drie of vier jaar, die zouden noodig zijn tot de voorafgaandelijke verlegging van de Schijnen en hare zijrivieren. Dit werk moest, naar hare meening, aan alle andere voorafgaan. daar de Schijnen door gronden loopen waar het kanaal-dok met zijne havenkommen moet gegraven worden, en daar hare verlegging, vóór elk ander werk, moest uitgevoerd worden. (Verklaring van den heer Minister van Financiën en Openbare Werken op 13 October gedaan, aan de heeren afgevaardigden van de Koophandelskamer te Antwerpen.)

Op 16 Juni nochtans, legde de stad Antwerpen den heer Minister van Financiën en Openbare Werken een plan voor, waardoor het mogelijk werd, deze vertraging te vermijden. De stad had toen 400,000 kubieke meter aanvulaarde noodig; zich afvragend waar zij die vinden zou, kwam zij tot het besluit dat zij die uitgraven kon langs de eerste twee ontworpen havenkommen, op zulke wijze dat die uitgraving, schier zonder kosten uitgevoerd, een voorloopige verlegging uitmaakte van de grachten die tot afwatering van de Schijnen dienen, en de onmiddellijke uitgraving van een gedeelte van het kanaal-dok en van de eerste twee havenkommen zou mogelijk maken.

Het was de voortzetting van het stelsel dat reeds voor de tusschendokken gevolgd werd.

« Wij hebben gemeend, zei de Stad, dat wij, met een weinig hogere uitgaaf, dezen grond konden wegnemen aan den buitenkant der thans bestaande gracht, en dat alzoo de voorloopige verlegging dier grachten, zonder kosten, gedeeltelijk zou uitgevoerd zijn; dit zou ons dan verder veroorloven, een nieuw gedeelte van het kanaal-dok en de twee havenkommen te graven, zonder te moeten wachten totdat de Schijnen voorgoed naar de Kruisschans zouden verlegd zijn. »

Het was voorzeker een voordeelig plan, deze uitgravingswerken tot de voorloopige verlegging van de Schijnen te laten dienen. De Minister aarzelde niet het goed te keuren; hij deed zelfs meer: hij besloot kort nadien de aanwijzing, door de Stad in haren brief gegeven, te verwezenlijken en onmiddellijk het eerste eind van het kanaal-dok en van de twee havenkommen te graven in het terrein dat, volgens die aanwijzing, beschikbaar werd. Dit meldde hij op 15 October 1906 aan de afgevaardigden van de Koophandelskamer, en zijn uitnemend besluit droeg ieders goedkeuring mede, zoodra het openbaar werd gemaakt. Zooals de heer Minister het aan ondergeteekende schreef, zal dit ontwerp dit voor hebben, binnen een termijn van drie jaar 5,000 meter nieuwe kaaien ten dienste van den handel te stellen, « zonder daarom welke andere oplossing ook te benadeelen. »

Verscheidene maanden verlieden na de vergadering van 12 October 1906 en de mededeelingen die er het gevolg van geweest waren; en toen op 12 Februari de heeren Delvaux, Tonnelier en de ondergeteekende den heer Minister in de Kamer ondervroegen aangaande het tijdstip waarop het aanleggen van de eerste twee havenkommen en van het daarbij aangesloten gedeelte van het kanaal-dok zou kunnen aanvangen, werd hun geantwoord « dat het aanleggen zou aanbesteed worden zoodra de Regeering van de Wetgeving de noodige kredieten zou bekomen hebben tot het graven der havenkommen, en dat het krediet zou uitgetrokken worden op de eerstkomende buitengewone begrooting. »

Daar nu uit dit antwoord bleek, dat de Regeering in de meening verkeerde dat de wet van 30 Maart 1906 haar het noodige krediet niet verleende, of haar niet toeliet het gestemde krediet tot de bewuste werken te gebruiken, namen de heeren Tonnelier, Delvaux, Verheyen en de ondergeteekende onmiddellijk het besluit, een wetsvoorstel in te dienen tot opening, met dat doel, van een krediet van 12 millioen frank, bij benadering voor die werken noodig, volgens de inlichtingen die zij verkregen hadden.

Het blijkt uit een latere verklaring van den heer Minister van Financiën en Openbare Werken, dat het krediet kon uitgetrokken worden op de 20 millioen, toegestaan door de wet van 30 Maart 1906, en dat aldus, om de uitvoering te verzekeren van een hoogst wenschelijk werk waarover alle partijen het eens zijn, ten slotte, een eenvoudige regeling van krediet kon vols aan.

Maar deze regeling is noodig om de inzichten der Regeering door de Kamer te laten bekrachtigen, en de Kamer, wij twijfelen er niet aan, zal aangaande dit punt eenstemmig zijn.

Onzes inziens, bestaat er geen reden om deze stemming tot de buitengewone begrooting te verschuiven, nu dit wetsontwerp voorgesteld wordt, nu de Regeering de veronderstelling niet weert, dat later een krediet zou kunnen noodig zijn, en de Kamer reeds het vraagstuk heeft opgelost door eene eenstemmige beslissing over het kanaal-dok.

De tabel die wij noodig gevonden hebben u voor te leggen, toont aan dat een vertraging van eenige weken, wat toch niet onvoorzien schijnt in het parlementaire leven, in den huidige toestand de zwaarste gevolgen na zich slepen kan. Het is derhalve wijs behandeld, en overeenkomstig met alle gebruiken, de stemming dier kredieten niet uit te stellen tot het oogenblik zelf van het ten uitvoer brengen van het ontwerp, inzonderheid daar die uitstel ons tot laat in dezen zittijd kan brengen, en daar de onzekerheid, die er altijd mee samengaat, een nadeelige uitwerking heeft op den spoed waarmee in onderhavig geval de voorbereiding der werken moet geschieden.

De andere oorzaken van vertraging, door den heer Minister van Financiën en Openbare Werken op 19 Februari aangewezen, bestaan niet meer of zullen welhaast niet meer bestaan. Wij hopen dat onder deze omstandigheden de Regeering, aan wier inzichten ons ontwerp beantwoordt, de vraag van verwijzing naar een Bijzondere Commissie zal ondersteunen, welke vraag wij tot de Kamer zullen richten wanneer zij dit ontwerp in overweging zal gelieven te nemen.

LOUIS FRANCK.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au Ministère des Finances et des Travaux publics un crédit de douze millions en vue de commencer sans retard la construction des deux premières darses et de la partie adjacente du bassin-canal faisant suite aux bassins intercalaires d'Anvers.

Ce crédit sera couvert, soit au moyen des excédents du crédit de vingt millions porté à la loi du 30 mars 1906, soit au moyen d'un emprunt.

WETSVOORSTEL

EENIG ARTIKEL.

Bij het Ministerie van Financiën en Openbare Werken wordt een krediet van twaalf miljoen geopend ten einde onverwijld een aanvang te maken met het aanleggen van de eerste twee havenkommen en het belendend gedeelte van het dokkanaal, voortzetting van de tusschendokken van Antwerpen.

Dit krediet wordt gedekt hetzij door middel van het overschot der bij de wet van 30 Maart 1906 voorziene twintig miljoen, hetzij door middel van eene leening.

Louis FRANCK.
G. TONNELIER.
Fréd. DELVAUX.
VERHEYEN.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1908.

Proposition de loi relative à l'exécution, à Anvers, des deux premières darses et du bassin-canal.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

La nécessité de pourvoir, sans aucun retard, à l'agrandissement des installations maritimes du port d'Anvers, en même temps que les réponses faites par M. le Ministre des Finances et des Travaux publics, dans la séance du 12 février 1907 et dans celle du 19 février suivant, ont motivé et justifient la proposition de loi que nous soumettons à l'approbation de la Chambre.

I.

En dix ans, le tonnage des navires de mer arrivant à Anvers a presque doublé. De 5,820,000 tonnes, en 1896, il passe, en 1906, à 10,812,000 tonnes.

Dans cette dernière année seule, l'augmentation est d'un million de tonnes comparativement à l'année précédente.

La disproportion entre ce trafic toujours croissant et les installations du port a amené un état d'encombrement chronique, qui atteint, à certaines époques, une gravité d'une crise aiguë, éminemment nuisible au renom du port, au maintien et au développement de sa clientèle.

Pour en convaincre la Chambre, une simple constatation suffit.

Normalement, les navires de mer arrivant dans un port comme Anvers, doivent y trouver place sans retard et pouvoir, soit s'amarrer aux quais de l'Escaut si un emplacement y est disponible, soit entrer dans les bassins à la première marée.

Au lieu de cette situation normale, voyons celle qui s'est présentée, par exemple, du 25 décembre 1906 au 25 janvier 1907.

	Ton Gr. Reg.		Ton Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
V. Hetty	107	S. Newlyn	2,899	S. Alladin	1,800
S. Newlyn	2,899	S. Aladdin	1,800	S. Thordis	1,749
S. Alladin	1,800	S. Thordis	1,749	S. Brabo	1,238
S. Thordis	1,749	S. Brabo	1,238	S. Cederic	1,128
S. Brabo	1,238	S. Cederic	1,128	S. Schaldis	1,241
		S. Schaldis	1,241	S. Memento	1,117
Tonnes.	84,275	S. Memento	1,117		
				Tonnes.	75,056
		Tonnes.	88,717		
31 DÉCEMBRE 1906.				2 JANVIER 1907.	
S. Rhodesian	4,313	1 JANVIER 1907.		S. Dulverton	4,313
S. Dulverton	4,508	S. Dulverton	4,313	S. T. A. Thompon	3,538
S. Ormazan	3,238	S. Pinta	1,469	S. Foston	2,961
S. Pinto	1,469	S. Ormazan	3,238	S. Baltico	3,667
S. T. A. Thompson	3,538	S. F. R. Thompson	3,538	S. Colaba	6,019
S. Foston	2,961	S. Foston	2,961	S. Tinedale	2,948
S. Baltico	3,667	S. Baltico	3,667	S. Tronto	4,668
S. Colaba	6,019	S. Colaba	6,019	S. Dalmeny (Baron)	3,899
S. San-Fulgencio	1,558	S. San-Fulgencio	1,558	S. Segura	4,747
S. Tynedale	2,948	S. Tynedale	2,948	S. C ^{lasse} de Flandre	3,180
S. Tronto	4,668	S. Tronto	4,668	S. Henri Gerlinger	1,200
S. Baron Dalmeny	3,899	S. Baron Dalmany	3,899	S. Yolanda	740
S. Segura	4,747	S. Segura	4,747	S. Westmoor	3,591
S. Gloamin	3,477	V. Nicola Deabundo	1,469	S. Munin	1,267
S. Clan Maclean	4,676	S. C ^{lasse} de Flandre	3,180	S. Thurland Castle	3,819
V. Nicola Deabundo	1,469	S. Henri Gerlinger	1,200	S. Frederic Morel	1,393
S. C ^{lasse} de Flandre	3,180	S. Yolande	740	S. Trewyn	3,084
S. Henri Gerlinger	1,200	S. Westmoor	3,591	S. George Allan	2,309
S. Yolantha	740	S. Munin	1,267	V. Hetty	107
S. Westmoor	3,591	S. Thurland Castle	3,819	S. Newlyn	2,899
S. Munin	1,267	S. Frederic Morel	1,393	S. Alladin	1,800
S. Thurland Castle	3,819	S. Trewijn	3,084	S. Thordis	1,749
S. Frederic Morel	1,393	George Allen	2,309	S. Brabo	1,238
S. Trewyn	3,084	V. Hetty	107	S. Cederic	1,128
S. George Allen	2,309	S. Newlyn	2,899	S. Schaldis	1,241
V. Hetty	107				

				4 JANVIER 1907.	
	Ton. Gr Reg		Ton Gr Rég		Ton. Gr Reg
S. Athena.	2,016	S. Trewyn.	3,084	S. Dulverton.	4,113
S. Twerton	3,825	S. George Allen	2,309	S. T. R. Thompson	3,538
S. Kilnsea.	2,994	S. Hetty	107	S. Baltico	3,667
S. Netherton.	4,226	S. Newlyn.	2,899	S. Colaba	6,019
S. Antar	3,580	S. Alladin.	1,800	S. Tynedale	2,948
S. Gulf of Suez.	1,608	S. Thordis	1,749	S. Tronto	4,668
S. Loire.	671	S. Brabo	1,238	S. Yolanda	740
S. Theodor	919	S. Cederic.	1,128	S. Trewyn.	3,084
S. Graphic	3,295	S. Schaldis	1,241	S. George Allen	2,309
S. Joshua Nicholson.	1,853	S. Athena.	2,016	S. Newlyn	2,899
S. Portugalete	3,568	S. Twerton	3,825	S. Alladin.	1,800
S. Breconshire	3,567	S. Kilnsea.	2,994	S. Brabo	1,238
S. Zarifis	2,896	S. Netherton.	4,226	S. Cederic.	1,128
S. Gotha	720	S. Antar	3,580	S. Schaldis	1,241
S. Yessied.	2,256	S. Theodor	919	S. Athena.	2,016
S. Freneglos.	3,886	S. Graphic	3,295	S. Twerton	3,825
S. Thirlwald.	3,051	S. Joshua Nicholson.	1,853	S. Kilnsea.	2,994
S. Liège	2,187	S. Portugalete	3,568	S. Netherton.	4,226
	<hr/>	S. Zarifis	2,896	S. Antar	3,580
Tonnes.	114,623	S. Treneglos.	3,886	S. Graphic	3,295
		S. Thirlwald.	3,051	S. Joshua Nicholson.	1,853
		S. Liège	2,187	S. Portugalete	3,568
		S. Kortenaer.	2,151	S. Zarifis	2,896
		S. Cap Tarifa.	1,239	S. Treneglos.	3,886
		S. Brenner	1,878	S. Thirlwald.	3,051
		S. Drumree.	4,052	S. Liège.	2,187
		S. Tweed	929	S. Kortenaer.	2,151
		S. Celia.	1,250	S. Cap Tarifa	1,239
		S. Clanstad	677	S. Brenner	1,878
			<hr/>	S. Drumree	2,460
		Tonnes.	110,256	S. Maria Madre.	1,877
				S. Clanstad	677
				S. Orjen	2,363
				S. Viking	1,420

3 JANVIER 1907.

	Ton	Gr. Reg.		Ton.	Gr. Reg.		Ton	Gr. Reg.
S. Levuka	1,640		S. Orqen	2,363		S. Cap Tarifa	1,239	
S. Clan Chesholm	2,647		S. Viking	1,420		S. Brenner	1,878	
S. Ben Macdui	584		S. Levuka	1,640		S. Drumore	2,460	
S. B. A. Brock	870		S. Clan Chestohm	2,647		V. Tweed	199	
S. Klio	1,260		S. Ben Macdui	584		S. Orjen	1,420	
			S. B. A. Brock	870		S. Viking	2,647	
Tonnes	97,837		S. Klio	1,260		S. Clan Chisholm	1,420	
			S. Carperby	2,104		S. Ben Macdui	584	
5 JANVIER 1907.			S. Naldemar	860		S. B.-A. Brock	870	
S. Dulverton	4,113		S. Ferro	1,222		S. Carperby	1,104	
S. Baltico	3,167		S. Uranus	970		S. Ferro	1,222	
S. Colaba	6,019		S. Arnold	1,188		S. Uranus	970	
S. Tynedale	2,948		S. Leopold II	2,965		S. Arnold	1,213	
S. Tronto	4,668		S. Dardanus	4,633		S. Leopold II	2,965	
S. Westmoor	3,591		S. Zeno	2,896		S. Zeno	2,896	
S. Alladin	1,800		S. Andrea	1,507		S. Andrea	1,507	
S. Cederie	1,128		V. Scandinavia	1,510		V. Scandinavia	1,510	
S. Tiverton	3,825		S. Prin ^{cesse} Élisabeth	1,747		S. Prin ^{cesse} -Élisabeth	1,747	
S. Kilnsea	2,994					S. Idlewild	785	
S. Netherthon	4,226		Tonnes	103,296		S. Auto	870	
S. Antar	3,580					S. Ethyl	3,052	
S. Graphic	3,295		6 JANVIER 1907.			S. Dramond	1,126	
S. Joshua Nicholson	1,853		S. Dulverton	4,113		S. Andreana	2,958	
S. Portugalete	3,562		S. Colaba	6,019		S. Vixen	115	
S. Treneglos	3,886		S. Tronto	4,668		Tonnes	80,613	
S. Thirlwald	3,051		S. Cederie	1,118				
S. Liège	2,187		S. Kilnsea	1,994		7 JANVIER 1907.		
S. Kortenaer	2,151		V. Netherthon	4,226		S. Colaba	6,019	
S. Cap Tarifa	1,239		S. Antar	3,580		S. Tronto	4,668	
S. Brenner	1,878		S. Treneglos	3,886		S. Antar	3,580	
S. Drumere	2,460		S. Graphic	3,295		S. Treneglos	3,886	
V. Tweed	199		S. Portugalete	3,562		S. Graphic	3,295	
S. Maria Madre	1,877		S. Thirlwall	3,051		S. Portugalete	3,562	
S. Clanstad	677		S. Liège	2,187		S. Thirlwall	3,051	
			S. Kortenaer	2,151				

	Ton. Gr. Reg.		Ton Gr. Reg		Ton Gr Reg.
S. Kortenaer	2,151	S. Ethelbrytha . . .	3,084	S. Hieronymi	2,288
S. Cap Tarifa	1,239	S. Arta	2,338	S. Khorazan	3,286
S. Drumcree	2,860	S. Luna	468	S. Hedworth	1,081
V. Tweed	199	S. City of Bombay .	4,548	S. Cassia	1,088
S. Orjan	1,420	S. Diana	1,248	S. Northwaite . . .	3,626
S. Clan Chisholm . .	2,647	S. Saint-Barthelemy.	1,476	S. Grenmar	463
S. Ben Macdui	584			S. Helsingborz . . .	2,258
S. B. A. Brock	870	Tonnes	92,588	V. Speedwell	245
S. Carperby	1,104	8 JANVIER 1907.		V. C. H. S.	202
S. Ferro	1,224	S. Treneglos	3,886	S. Ethelbryta . . .	3,084
S. Arnold	1,213	S. Graphic	3,295	S. Arta	2,338
S. Leopold II	2,965	S. Portugaleta . . .	3,568	S. Luna	468
S. Andrea	1,507	S. Kortenaer	2,151	S. City of Bombay .	4,548
V. Scandinavia	1,510	S. Cap Tarifa	1,239	S. Diana	1,248
S. Ethyl	3,052	S. Drumcree	2,490	S. Saint-Barthelemy	1,476
S. Diamond	1,126	S. Tweed	199	S. Oldenburg	1,316
S. Adriana	2,958	S. Clan Chisholm . .	2,647	S. Porto	1,812
V. Vixen	115	S. Orjan	1,420	S. Olof Wijk	779
V. Robert Powell . . .	220	S. Ben Macdui	584	S. Tropea	4,671
V. Kindly Licht	116	S. T. A. Brock	870	S. Kronos	929
V. Texas	180	S. Carperby	1,104	S. Hercules	1,255
V. Therese	116	S. Ferro	1,224	S. Arad	3,927
S. Heros	2,362	S. Leopold II	2,965	S. Isle of Kent . . .	3,038
S. Hieronymi	2,288	S. Andrea	1,507	S. Kingfield	3,122
S. Khorazan	3,286	V. Scandinavia	1,510	S. Canara	6,012
S. Hedwork	1,081	S. Ethyl	3,052	S. Frigga	1,046
S. Cassia	1,088	S. Diamond	1,126	S. Assumina	2,878
S. Benlawers	3,949	S. Adriana	2,958	S. Theseus	984
S. Northwaite	3,626	V. Vixen	115	S. Urmston Grange .	3,596
S. Grenmar	463	V. Robert Powell . . .	220		
S. Helsingborz	2,258	V. Kindly Light . . .	116	Tonnes	100,988
S. Amelie	1,135	V. Texas	180		
V. Speedwell	245	V. Therese	166		
V. C. H. S.	202	S. Heros	2,362		

	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
S. Kingfield	3,122	S. Vedra	4,057	S. Gretavale.	3,124
S. Canara	6,012	S. Eddie	2,652	S. Georgios Michalinos	3,060
S. Assumina	4,430	S. Hero.	1,812	S. Reichsanzeiger	810
S. Theseus	984	S. Tabaristan	3,898	V. Mixtery	190
S. Urmston Grange	3,596	S. Gretavale.	3,124	S. Isle of Ramsay.	1,708
S. Hansa	2,800	S. Baron de Macar	2,431	S. Sandsend	3,814
S. Comte de Flandre	1,793	S. Illmari	1,762	S. Epirus	3,276
S. Ocean Monarch	4,511	S. Georgios Michalinos	3,060	S. Antwerpen	1,637
S. Centaur	190	S. Reichsanzeiger	810	S. Fenmore	2,300
S. Mashona	4,145	V. Mystery	190	V. Guiding Star	107
S. Olympo	1,675	S. Isle of Ramsay.	1,708	S. Senga	450
V. Eleonore	256	S. Sandsend.	3,814	S. Van Dyck.	1,132
S. Vedra	4,057	S. Epirus	3,276	S. Robt Adamson.	2,992
S. Eddie	2,652	S. Antwerpen	1,637	S. Beechuana	4,148
S. Hero.	1,812	S. Fenmore	2,300	S. Aldgate	3,380
		V. Guiding Star	107	V. Solent	1,915
Tonnes.	64,814	S. Senga	450	S. Grindon Hall	3,721
		S. Van Dyck.	1,132	S. Sprinz	903
12 JANVIER 1907.		S. Robt Adamson.	2,992	S. Frentham Hall.	4,173
S. Heros	2,362			S. Rondam	1,177
S. Cassia	1,088	Tonnes.	81,382	S. Alesia	5,258
V. Speedwell	245			S. Merchant Prince.	3,092
V. C. H. S.	202	13 JANVIER 1907.			
S. Ethelbrytha	3,084	S. Cassia	1,088	Tonnes.	89,067
S. City of Bombay	4,548	S. Tropea	4,671		
S. Tropea	4,671	S. Isle of Kent	3,038	14 JANVIER 1907.	
S. Isle of kent	3,038	S. Kingfield	3,122	S. Tropea	4,671
S. Kingfield	3,122	S. Canara	6,012	S. Kingfield	3,122
S. Canara	6,012	S. Assumina	4,430	S. Canara	6,022
S. Assumina	4,430	S. Comte de Flandre	1,793	S. Mashona	4,145
S. Theseus	984	V. Centaur	190	V. Eleonore	256
S. Comte de Flandre	1,793	S. Mashona	4,145	S. Vedra	4,057
V. Centaur	190	V. Eleonore	256	S. Tabaristan	3,898
S. Mashona	4,145	S. Vedra	4,057	S. Georgios Michalinos	3,060
V. Eleonore	256	S. Tabaristan	3,898	S. Reichsanzeiger	810

				16 JANVIER 1907.	
	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
V. Mystery	490	S. Georgios Michalinos	3,060	S. Tropea	4,674
S. Epirus	3,276	S. Reichsanzeiger	810	S. Tabaristan	3,898
S. Isle of Ramsay	4,708	V. Mistery	490	S. Georgios Michalinos	3,060
V. Guiding star	407	S. Eplrus	3,276	S. Epirus	3,276
S. Senga	450	S. Isle of Ramsay	4,708	S. Isle of Ramsay	4,708
S. Van Dyck	4,432	V. Guiding Star	407	S. Robt Adamson	2,992
S. Robt Adamson	2,992	S. Robt Adamson	2,992	S. Aldgate	3,380
S. Bechuana	4,448	S. Bechuana	4,448	S. Grindon Hall	3,721
S. Aldgate	3,380	S. Aldgate	3,380	S. Twentham Hall	4,173
V. Solent	1,915	V. Solent	1,915	S. Rondane	1,177
S. Grindon Hall	3,721	S. Grindon Hall	3,721	S. Alesia	5,258
S. Sprinz	903	S. Trentham Hall	4,173	S. Ruperra	4,232
S. Trentham Hall	4,173	S. Rondane	1,177	S. Glengoil	2,963
S. Rondane	1,177	S. Alesia	5,258	S. Seresia	2,380
S. Alesia	5,258	S. Ruperra	4,232	V. Unity	287
S. Merchant Prince	3,092	S. Nordstjernen	2,130	S. Askehall	4,231
S. Ruperra	4,232	S. Minerva	1,256	S. Port Caroline	4,076
S. Napoli	774	S. Glengoil	2,963	S. Newcastle	3,403
S. Nordstjernen	2,130	V. Doris	1,534	S. Willow Branch	3,314
S. Barsac	1,806	S. Seresia	2,380	S. Trevean	3,084
S. Minerva	1,256	S. Hermes	1,905	S. Kossuth	3,600
S. Glengoil	2,963	S. Gotha	740	S. Othon Stathatos	3,022
S. Uranus	970	V. Unity	287	S. Milton	2,679
V. Doris	1,534	S. Askehall	4,231	S. Lonsdale	3,174
S. Seresia	2,380	S. D. Siedler	1,210	V. Howe	175
S. Hermes	1,905	S. Ludvig Peyron	1,430	S. Kentra	4,800
S. Gotha	720	S. Port Caroline	4,076	S. GrafTistza Istvange	952
		S. Newcastle	3,403	S. Teviot	3,274
Tonnes	85,330	S. Willow Branch	3,314	S. Port Hunter	4,435
		S. Trevean	3,084	S. Glenroy	4,901
15 JANVIER 1907.		S. Kossuth	3,600	S. Portland	2,793
S. Tropea	4,674	S. Othon Stathatos	3,022	S. Bergenserren	666
S. Canara	6,022	S. Milton	2,679		
S. Vedra	4,057	S. Lonsdale	3,174	Tonnes	99,746
S. Tabaristan	3,898	V. Howe	175		
		Tonnes	105,852		

17 JANVIER 1907.					
	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
S. Epirus	3,276	V. Unity	287	S. Bergenseren	666
S. Aldgate	3,380	S. Askehall	4,231	S. Glenlogan	5,723
S. Grindon Hall	3,721	S. Port Caroline	4,076	S. City of Belfast	805
S. Rondane	1,177	S. Newcastle	3,403	S. Royal	1,446
S. Alesia	5,258	S. Willow Branch	3,314	S. Tasso	1,859
S. Ruperra	4,232	S. Kossuth	3,600	S. Edenhall	3,610
S. Glengoil	2,963	S. Othon Stathatos	3,022	S. Imbros	2,380
V. Unity	287	S. Milton	2,679	S. Elza Alexander	945
S. Askehall	4,231	S. Lonsdale	3,171	S. John	1,110
S. Port Caroline	4,076	V. Howe	175	S. Talabot	1,298
S. Newcastle	3,403	S. Graf Tistza Istvan	952	S. Garonne	905
S. Willow Branch	3,314	S. Teviot	3,271	S. Adour	731
S. Trevean	3,081	S. Port Hunter	4,435	Tonnes	63,107
S. Kossuth	3,600	S. Glenroy	4,901		
S. Othon Stathatos	3,022	S. Portland	2,793		
S. Milton	2,679	S. Bergenseren	666	20 JANVIER 1907.	
S. Lonsdale	3,171	S. Glenlogan	5,723	S. Randane	1,177
V. Howe	175	S. City of Belfast	805	S. Ruperra	4,232
S. Kentra	4,800	Tonnes	66,873	S. Glengoil	2,963
S. Graf Tistza Istvange	952			V. Unity	287
S. Teviot	3,271	19 JANVIER 1907.		S. Askehall	4,231
S. Port Hunter	4,435	S. Randane	1,177	S. Newcastle	3,403
S. Glenroy	4,901	S. Ruperra	4,232	S. Kossuth	3,600
S. Portland	2,793	S. Glengoil	2,963	S. Othon Stathatos	3,022
S. Bergenseren	666	V. Unity	287	S. Lonsdale	3,171
S. Glenlogan	5,723	S. Askehall	4,231	V. Howe	175
S. City of Belfast	805	S. Newcastle	3,403	S. Teviot	3,271
Tonnes	83,392	S. Kossuth	3,600	S. Port Hunter	4,435
		S. Othon Stathatos	3,022	S. Glenroy	4,901
		S. Lonsdale	3,171	S. Portland	2,793
18 JANVIER 1907.		S. Howe	175	S. Bergenseren	666
S. Epirus	3,276	S. Teviot	3,271	S. Glenlogan	5,723
S. Grindon Hall	3,721	S. Port Hunter	4,435	S. City of Belfast	805
S. Rondane	1,177	S. Glenroy	4,901	S. Royal	1,446
S. Ruperra	4,232	S. Portland	2,793	S. Tasso	1,859
S. Glengoil	2,963			S. Edenthall	3,610

	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
S. Imbros	2,380	S. Themisto	3,594	S. Edenhall	3,610
S. Elsa Alexander	913	S. Ebba	3,269	S. Imbros	2,380
S. John	1,110	S. Hurricane	950	S. John	1,110
S. Talabot	1,298	S. Poseidon	2,592	S. Grenmar	463
S. Adour	731	S. Euphrates	2,809	S. Zero	1,143
S. Grenmar	463	S. Helios	1,953	V. Ragna	1,765
S. Zero	1,143	S. Fermia	500	S. Themisto	3,594
S. Ragna	1,765	S. Rhea	1,145	S. Ebba	3,269
S. Themisto	3,594	S. Hedworth	1,081	S. Poseidon	2,592
Tonnes.	69,167	S. Arana	1,471	S. Euphrates	2,809
21 JANVIER 1907.		S. Trevider	3,082	S. Helios	1,953
S. Randane	1,177	S. Catholim	912	S. Fermia	500
S. Ruperra	4,232	S. Perseveranza	3,512	S. Rhea	1,145
S. Glengoil	2,963	S. Ceres	641	S. Hedworth	1,081
V. Unity	287	S. Strathyre	4,320	S. Arana	1,471
S. Askehall	4,231	S. Amiral Jaureguiberry	5,029	S. Trevider	3,082
S. Newcastle	3,403	S. Mudir	762	S. Perseveranza	3,512
S. Kossuth	3,600	S. Frana Coverdale	3,849	S. Ceres	641
S. Othon Stathatos	3,022	S. Comte du Hainaut	1,793	S. Strathyre	4,320
V. Howe	175	S. Ad. Andersen	970	S. Amiral Jaureguiberry	5,029
S. Teviot	3,271	S. Memento	1,117	S. Mudir	762
S. Port Hunter	4,435	Tonnes.	96,061	S. Frank Coverdale	3,849
S. Glenroy	4,901	22 JANVIER 1907.		S. Ad. Andersen	970
S. City of Belfast	805	S. Glengoil	2,963	S. Memento	1,117
S. Royal	1,446	V. Unity	287	S. Faro	1,143
S. Edenhall	3,610	S. Newcastle	3,403	S. Savoya	2,595
S. Imbros	2,380	S. Kossuth	3,600	S. Jos./Dickson	856
S. Elsa Alexander	913	S. Othon Stathatos	3,022	S. Diana	516
S. John	1,110	V. Howe	175	S. British Prince	2,217
S. Talabot	1,298	S. Port Hunter	4,435	S. Baltazan	3,278
S. Grenmar	463	S. Glenroy	4,901	S. Sappho	1,275
S. Zero	1,143	S. City of Belfast	805	S. Westfield	3,418
V. Ragna	1,765			S. Bulgarean	2,515
				S. Eric	1,340

	Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.		Ton. Gr. Reg.
S. Eddi	1,096	S. Frank Coverdale	3,849	S. Themisto	3,594
S. Oakwell	248	S. Ad. Andersen	970	S. Ebba	3,269
S. Guildhall	2,609	S. Memento	1,117	S. Rhea	1,145
S. Gustav Boldt	1,305	S. Savoya	2,595	S. Hedworth	1,081
S. Amelie	1,135	S. James-Dickson	856	S. Arana	1,471
S. Cayo Gitano	3,073	S. Diana	516	S. Trevider	3,082
Tonnes	104,387	S. British Prince	2,217	S. Perseveranza	3,512
23 JANVIER 1907.		S. Baltazan	3,278	S. Ceres	641
S. Glengoil	2,963	S. Sappho	1,275	S. Strathyre	4,320
V. Unity	287	S. Westfield	3,418	S. Amiral Jaureguiberry	5,029
S. Newcastle	3,403	S. Bulgarian	2,515	S. Mudir	762
S. Kossuth	3,600	S. Erik	1,340	S. Frank Coverdale	3,849
S. Othon Stathatos	3,022	S. Eddi	1,096	S. Ad. Andersen	970
S. Glenroy	4,901	S. Oakwell	248	S. Memento	1,117
S. Edenhall	3,610	S. Guildhall	2,609	S. James-Dickson	856
S. Imbros	2,380	S. Gustav Boldt	1,305	S. Diana	516
S. John	1,110	S. Amelie	1,135	S. British Prince	2,217
S. Grenmar	463	S. Australia	2,196	S. Baltazan	3,278
S. Zero	1,143	S. Cayo Gitano	3,073	S. Sappho	1,275
V. Ragna	1,765	S. Tregenna	2,623	S. Westfield	3,418
S. Themisto	3,594	S. Clan Stuart	3,594	S. Bulgarian	2,515
S. Ebba	3,269	Tonnes	103,423	S. Erik	1,340
S. Poseidon	2,592	24 JANVIER 1907.		S. Eddi	1,096
S. Helios	1,953	S. Glengoil	2,963	S. Oakwell	248
S. Fermia	500	V. Unity	287	S. Guildhall	2,609
S. Rhea	1,145	S. Newcastle	3,403	S. Gustav Boldt	1,305
S. Hedworth	1,081	S. Kossuth	3,600	S. Amelie	1,135
S. Arana	1,471	S. Othon Stathatos	3,022	S. Australia	2,196
S. Trevider	3,082	S. Glenroy	4,901	S. Cayo Gitano	3,073
S. Perseveranza	3,512	S. Edenhall	3,610	S. Glecearn	4,461
S. Ceres	641	S. Imbros	2,380	S. Fregenna	2,623
S. Strathyre	4,320	S. Grenmar	463	S. Clan Stuart	3,594
S. Amiral Jaureguiberry	5,029	S. Zero	1,143	S. Linda Woermann	1,377
S. Mudir	762	V. Ragna	1,765	S. Sir W. F. Lewis	3,517
				S. Dunstaffnage	1,393
				Tonnes	108,016

RÉCAPITULATION.

DATES.	TONNAGE (Tonnes gross register.)	PERTE. c. 4 ^d par tonne.
1906.		
Décembre 25	Tonnes 98,549	Livr. sterl. 1,640.09.08
— 26	— 59,416	— 985.05.04
— 27	— 80,564	— 1,342.14.08
— 28	— 95,189	— 1,586.09.08
— 29	— 80,376	— 1,339.12 »
— 30	— 70,489	— 1,174.16.04
— 31	— 88,717	— 1,478.12.04
1907.		
Janvier 1	— 75,056	— 1,230.18.08
— 2	— 114,623	— 1,910.07.08
— 3	— 110,256	— 1,837.12 »
— 4	— 97,837	— 1,630.12.04
— 5	— 103,296	— 1,721.12 »
— 6	— 80,313	— 1,338.11 »
— 7	— 92,238	— 1,537.06 »
— 8	— 100,988	— 1,683.02.08
— 9	— 102,903	— 1,715.01 »
— 10	— 83,495	— 1,391.11.08
— 11	— 64,814	— 1,080.04.08
— 12	— 80,582	— 1,343.08 »
— 13	— 89,067	— 1,484.09 »
— 14	— 85,330	— 1,422.03.04
— 15	— 105,352	— 1,755.17.04
— 16	— 99,746	— 1,434.08.08
— 17	— 83,392	— 1,389.17.04
— 18	— 66,873	— 1,114.11 »
— 19	— 63,107	— 1,051.15.08
— 20	— 69,167	— 1,152.15.08
— 21	— 96,061	— 1,601.04 »
— 22	— 104,387	— 1,739.15.04
— 23	— 103,423	— 1,723.14.04
— 24	— 108,016	— 1,800.05.04
		— <u>45,659.04.10</u>
	C/. 25.30	Francs 1,155.178.80

Il est donc avéré :

1° Que journallement, vingt, trente, quarante navires, et plus, étaient échelonnés dans les deux rades et dans les divers lieux d'ancrage jusqu'à Flessingue, attendant vainement leur tour d'entrer dans les bassins ou d'accoster les quais de l'Escaut et ayant à l'attendre pendant plusieurs jours ;

2° Que le tonnage ainsi retardé atteignait, par jour, de soixante mille à cent mille tonnes, et dépassait, en dix jours, tout le tonnage entrant, en une année entière, en un port comme celui de Gand ;

3° Que si l'on calcule la valeur que représente ce retard, en prenant pour base le taux habituellement admis dans la plupart des chartes-parties anglaises pour les surestaries, on arrive à une perte, en un seul mois, de plus de onze cent mille francs ! Et cette perte n'est que celle de l'intérêt-armement ; en dehors d'elle, il faut considérer la répercussion de ces retards sur les affaires en marchandises, sur les transports fluviaux et terrestres, sur les marchés de matière première ou sur les livraisons de l'industrie ! Il faut bien alors reconnaître que pareille situation, qui ne s'est pas bornée à la seule période que nous avons relevée et qui, tout en étant momentanément meilleure, n'est pas devenue et ne peut devenir normale, appelle des remèdes immédiats et que la préoccupation d'éviter toute chance de retard, quelque minime qu'elle soit, est devenue primordiale.

La prospérité de notre commerce maritime repose dans une large mesure sur trois éléments :

1° Notre clientèle d'armateurs et, spécialement, de lignes régulières, qui font d'Anvers un marché de fret de premier ordre, où, plus qu'en tout autre port du continent, il est presque toujours possible de trouver à toutes époques des occasions de transport pour toutes destinations maritimes ;

2° Les frais réduits du port, de place et de mise à bord ;

3° Notre clientèle établie de chargeurs et d'usines qui, par une longue habitude, leurs relations à Anvers et les agents qu'ils y ont institués, ont une tendance naturelle à favoriser notre port.

Aucun de ces éléments n'est intangible, et chacun d'eux est menacé par les entraves que l'exiguité des installations apporte aujourd'hui aux affaires et au commerce.

En cette matière, d'ailleurs, il est trop certain que ne plus progresser, ne pas se maintenir à la hauteur du trafic qui se développe, laisser s'établir ailleurs de nouvelles lignes qui auraient pu avoir Anvers pour port d'attache, si elles y avaient trouvé place, c'est reculer et préparer la défaite.

La Chambre ne saurait donc s'exagérer l'urgence exceptionnelle que présentent, pour le commerce d'exportation belge tout entier, les remèdes qu'il convient d'apporter à la situation actuelle.

A la suite de l'initiative de M. Helleputte, l'article 5 de la loi du 30 mars 1906 a consacré la distinction entre le projet de canal éclusé avec bassins-darses et le projet de rectification du cours du fleuve ; un premier crédit de 20 millions a été affecté à l'exécution des travaux qui incombent au Département des Finances et des Travaux publics, le plan de grande coupure excepté.

L'opinion considérait unanimement que le texte de la loi ainsi voté, comportait pour le Gouvernement le droit d'exécuter tous les travaux concernant tant le bassin-canal en lui-même que les darses qui en sont un élément essentiel.

Mais il avait été exposé, lors du débat parlementaire, que les travaux ainsi décidés comporteraient des délais relativement longs. Le Gouvernement renseignait une durée de trois ou quatre années à consacrer au détournement préalable des Schyn et de leurs affluents. Ce dernier travail devait être, dans sa pensée, « les préliminaires de tous les autres », les Schyn couvrant les terrains où devait se creuser le bassin-canal avec ses darses, et leur détournement devant donc être assuré préalablement à tout autre travail. (Déclaration de M. le Ministre des Finances et des Travaux publics, du 13 octobre, à MM. les délégués de la Chambre de Commerce d'Anvers.)

Le 16 juin cependant, la ville d'Anvers indiquait à M. le Ministre des Finances et des Travaux Publics une combinaison permettant d'éviter ces retards. Elle avait à ce moment besoin de 400,000 mètres cubes de terres de remblai ; recherchant où elle pourrait les prendre, elle arriva à la conclusion qu'elle pourrait le faire sur un tracé contournant les deux premières darses projetées, de façon telle que ce travail, exécuté à peu près sans frais, réalisât un détournement provisoire des fossés servant à l'écoulement des Schyn et permit la construction immédiate d'une partie du bassin-canal et des deux premières darses.

C'était la continuation du système déjà suivi pour les bassins intercalaires.

« Nous avons songé, disait la Ville, que nous pourrions, moyennant un prix peu supérieur, prendre cette terre à l'extérieur du fossé actuel et que, de cette façon, se trouverait partiellement réalisé, sans frais, un détournement provisoire de ces fossés, ce qui permettrait éventuellement de construire une nouvelle partie du bassin-canal et les deux darses, sans devoir attendre le détournement définitif des Schyn vers le Kruisschans. »

L'idée d'utiliser les travaux de déblai au profit de ce détournement provisoire des Schyn était assurément heureuse. Le Ministre n'hésita pas à l'approuver et, faisant plus, il décida, après quelque temps, de donner corps à l'indication contenue dans la lettre de la Ville et de construire immédiatement le premier tronçon du bassin-canal et les deux darses sur le terrain qui, d'après ces indications, devenait utilisable. C'est ce qu'il annonça, le 13 octobre 1906, aux délégués de la Chambre de Commerce, et cette décision excellente, bientôt rendue publique, fut accueillie avec une satisfaction unanime. Comme M. le Ministre a bien voulu l'écrire au soussigné, ce projet aura le mérite de mettre, dans un délai d'environ trois ans, à la disposition du commerce 5,000 mètres de quais nouveaux, « sans nuire à aucune autre solution. »

Plusieurs mois se passèrent après la réunion du 12 octobre 1906 et les communications qui en avaient été la conséquence, et quand, le 12 février, MM. Delvaux, Tonnelier et le soussigné interrogèrent le Ministre, à la Chambre, au sujet de l'époque à laquelle pourrait être entamée la construction des deux premières darses et de la partie correspondante du bassin

canal, il leur fut répondu « que la construction serait mise en adjudication dès que le Gouvernement aurait obtenu de la législation les crédits nécessaires au creusement des darses, et que le crédit figurerait au prochain budget extraordinaire ».

Comme il résultait de cette réponse que le Gouvernement considérait que la loi du 30 mars 1906 ne lui fournissait pas le crédit nécessaire, ou ne lui permettait pas d'affecter le crédit voté aux travaux dont il était question, et qu'à l'examen cette opinion parut exacte, MM. Tonnelier, Delvaux, Verheyen et le soussigné déposèrent immédiatement un projet de loi ouvrant, à cette fin, un crédit de 12,000,000 de francs, coût approximatif des travaux, d'après les renseignements qu'ils avaient obtenus.

D'une déclaration que M. le Ministre des Finances et des Travaux publics a faite ultérieurement, il résulte que le crédit pourrait être imputé sur les 20 millions déjà accordés par la loi du 30 mars 1906, et qu'ainsi, pour assurer sans retard l'exécution d'un travail hautement désirable, et sur lequel toutes les parties sont d'accord, il suffit, en somme, d'une simple régularisation de crédit.

Mais cette régularisation est nécessaire pour que les intentions du Gouvernement soient consacrées par la Chambre qui se trouvera — nous l'espérons — unanime sur ce point.

A notre sens, il n'y a aucune raison pour retarder ce vote jusqu'au budget extraordinaire, alors que le présent projet de loi est déposé, alors que le Gouvernement n'écarte point l'hypothèse que l'utilisation du crédit à une date antérieure pourrait être nécessaire et que la Chambre, par sa décision unanime sur le bassin-canal, a déjà tranché la question.

Le tableau, que nous avons tenu à reproduire, montre qu'un retard même de quelques semaines, ce qui ne paraît point imprévu dans la vie parlementaire, peut, dans la situation actuelle, entraîner les plus graves conséquences. Il est, dès lors, sage autant que conforme à la pratique usuelle de ne pas reculer le vote des crédits jusqu'au moment même de la mise à exécution du projet, spécialement quand ce délai doit mener à une date avancée de la session et que l'incertitude qu'il crée, malgré tout, ne peut influencer que défavorablement la diligence que comporte dans le cas actuel, la préparation des travaux.

Les autres causes de délai que M. le Ministre des Finances et des Travaux publics signalait le 19 février, ont disparu ou sont sur le point de disparaître. Nous espérons que dans ces conditions le Gouvernement, dont le projet rencontre les intentions, appuiera la demande d'urgence et de renvoi à une Commission spéciale, demande que nous nous proposons d'adresser à la Chambre lorsqu'elle voudra bien prendre le présent projet en considération.

Louis FRANCK.

PROPOSITION DE LOI**ARTICLE UNIQUE.**

Il est ouvert au Ministère des Finances et des Travaux publics un crédit de douze millions en vue de commencer sans retard la construction des deux premières darses et de la partie adjacente du bassin-canal faisant suite aux bassins intercalaires d'Anvers.

Ce crédit sera couvert, soit au moyen des excédents du crédit de vingt millions porté à la loi du 30 mars 1906, soit au moyen d'un emprunt.

WETSVOORSTEL**EENIG ARTIKEL.**

Bij het Ministerie van Financiën en Openbare Werken wordt een krediet van twaalf miljoen geopend ten einde onverwijld een aanvang te maken met het aanleggen van de eerste twee havenkommen en het belendend gedeelte van het dokkanaal, voortzetting van de tusschendokken van Antwerpen.

Dit krediet wordt gedekt hetzij door middel van het overschot der bij de wet van 30 Maart 1906 voorziene twintig miljoen, hetzij door middel van eene leening.

Louis FRANCK.

G. TONNELIER.

Fréd. DELVAUX.

VERHEYEN.