

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 24 NOVEMBER 1926.

Wetsontwerp

waarbij de Regeering gemachtigd word het plan goed te keuren, door de Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen, van Brussel, vastgesteld voor het aanleggen eener voorhaven (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER HALLET.

MIJNE HEEREN,

Door de Regeering wordt bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp aanhangig gemaakt, *waarbij zij wordt gemachtigd het plan goed te keuren, door de Naamlooze Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen, van Brussel, vastgesteld voor het aanleggen eener voorhaven.*

In de Memorie van Toelichting wordt er aan herinnerd, dat daags na de aanneming van de wet van 11 September 1895, tot goedkeuring van de statuten der Naamlooze Vennootschap van de Vaart- en Haveninrichtingen van Brussel, de Regeering reeds, voor de toekomst, de noodzakelijkheid inzag van de Brusselsche voorhaven aan te leggen in de vlakten van Mon-Plaisir, nabij de vormingsstatie van Schaarbeek.

De Provinciale Commissie voor de Haveninrichtingen, welke van 1890 tot 1895 werkzaam was, had, te dien tijde, door hare technische diensten ook algemeene ontwerpen van deze voorhaven doen opmaken.

De Regeering vroeg, op 7 Juli 1897, aan het Parlement de noodige credieten om de terreinen aan te koopen, gelegen tusschen de statie van Schaarbeek en het kanaal; de Kamers namen hare voorstellen aan en, de Belgische Staat werd, overeenkomstig de wet van 19 Augustus 1897, eigenaar van ongeveer 44 hectaren grond *« ten einde later bestemd te worden tot het uitbreiden der inrichtingen van den spoorweg, ofwel tot het inrichten van instellingen hebbende tot voorwerp de exploitatie of de benutting der vaart van Brussel tot den Ruppel.*

De onteigening van deze eigendommen kon worden voortgezet zonder vooraf-

(1) Wetsontwerp, n° 258 (1925-1926.)

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit de heeren Mer-nier, Van Cauwelaert, Fischer, Gendebien, Melckmans, Gelders.

gaande overlegging van een plan de uit te voeren werken aanduidende. De 44 hectaren werden voor 1,117,000 frank aangekocht.

Het was onder de ingeving van den heer de Smet de Naeyer, toenmalig Minister van Financiën en van Openbare Werken dat deze verrichting werd opgevat en tot een goed einde gebracht.

Sedert dien belangrijken aankoop, zijn negen en twintig jaar verlopen.

Gedurende dit tijdperk, werden de Brusselsche Zeehaven en de verandering van de vaart Brussel-Ruppel tot een 6^m50 diep zeekanaal uitgevoerd en op 12 November 1922 begonnen de schepen met 5^m80 diepgang die inrichtingen te gebruiken.

De oevers van de veranderde vaart, vanaf Brussel tot Grimbergen, zijn gansch bezet met talrijke nijverheidsinrichtingen : molens, houtstapelplaatsen, petroleumraffinaderijen, cokesovens, fabrieken van scheikundige producten, cement-fabrieken, enz. die aan de Schatkist groote inkomsten in vorm van allerlei belastingen bezorgen.

De in 1897 aangekochte gronden hebben aldus eene belangrijke meerwaarde verworven en men mag er tevreden over zijn dat die grond voorbehouden is gebleven voor de aanstaande uitbreidingen van de Brusselsche Zeehaven.

De sedert zoo lang voorziene uitbreidingen hebben de Wetgevers nog in 1921 onledig gehouden en de wet van 30 Maart 1921 doen aannemen, waarbij de gemeenten Laeken, Neder-over-Heembeek, Haren en een gedeelte van het grondgebied van St-Jans-Molenbeek en Schaarbeek bij de hoofdstad werden gevoegd ten einde de *inrichtingen der aan te leggen voorhaven en toegangswegen gansch* op het grondgebied der stad Brussel te plaatsen.

De vooruitzichten der Regeering betreffende de noodzakelijkheid eener voorhaven zijn verwezenlijkt ; het huidige verkeer van de Brusselsche Haven heeft zoodanig toegenomen dat al de kaaien, en door den zeehandel en door het vervoer te water van zware materialen, volkomen bezet en versperd worden : het uur der verruiming is geslagen.

Het schijnt ons de moeite waard eenige cijfers aan te halen betreffende de uitbreiding van het verkeer, wij halen ze uit het jongste jaarlijksch verslag van de Naamlooze Vennootschap van de Vaart- en Haveninrichtingen (Dienstjaar 1925).

Ziehier :

In 1922, bedroeg het totaal verkeer van in- en uitvarende, geladen of ledige schepen	391,807 t. m ³
In 1923, bedroeg het	1,035,477 —
In 1924, —	1,089,757 —
In 1925, —	1,406,582 —
Anderzijds, bedraagt het verkeer op binnenwateren, in 1925,	4,911,982 —

Het zeeverkeer in de Brusselsche Haven geschiedt met regelmatige beurtschepen, geladen met allerlei koopwaar, zoowel voor in- als voor uitvoer en door bijzondere schepen die, vooral voor den invoer, de opslagplaatsen van hout, kaolin, kolen, enz., belien.

Zooals de Memorie van toelichting doet uitschijnen, is de toegang der huidige haven belemmerd door de Lakensche spoorbrug : de zeevaart lijdt erg door die hindernis wegens het groot aantal treinen welke deze brug moet belemmeren en waardoor het verkeer der zeeschepen geen groote uitbreiding kan nemen.

Wij zijn het daarmede eens en de echte Brusselsche zeehaven, zal tot stand

komen door de uitvoering van het ter goedkeuring voorgelegde programma waarvan al de grondtrekken en de bijzonderheden aangenomen zijn door de betrokken diensten : Spoorwegen, Bruggen en Wegen en de stad Brussel.

BESCHRIJVING VAN DE ONTWORPEN VOORHAVEN.

De eigenlijke voorhaven, op 2 kilometer stroomafwaarts van de spoor-brug van Laeken, en omvattend de vaartverbrediging van 110 meter op eene lengte van 2 kilometer, met een station van 175 meter diameter, werd in werkelijkheid uitgevoerd, tegelijkertijd als de werken van het zeekanaal : er bestaat dus sedert 1908 een ruim doek van 22 hectaren water, waarvan de boorden achtereenvolgens kunnen bedekt worden met kaaien bereikbaar door zeeschepen, uitgerust voor het laden en lossen van hun ladingen.

Het is juist op dit tweede deel van de ontwikkeling van de voorhaven dat het ontwerp toepasselijk is : het geldt hier het in bedrijf brengen van den rechteroever van het doek der voorhaven, door het af te boorden met zeekaaien, loodsen, voorzien van kranen en bediend door een volledig net van spoorwegen verbonden met het vormingsstation van Schaarbeek, waarvan zij een belangrijk bestanddeel zullen uitmaken.

Het programma-plan voorziet het achtereenvolgend aanleggen van 2,000 loopende meter zeekaaien op den rechteroever van de voorhaven.

Deze kaaien worden bedekt met loodsen, moderne opslagplaatsen, electrische kranen van verschillende kracht, in voldoende getal om snelle bewerkingen te kunnen uitvoeren en aldus een groot resultaat te bereiken, en met spoorwegen noodig voor het transitoverkeer.

De gronden, in 1897 aangekocht, zullen op de volgende wijze gebruikt worden :

H. A. C.

Voor de gronden van de kaaien met loodsen, kasseibedekkingen, spoorwegen en hunne verbindingslijnen, open opslagplaatsen . . .	8 44 80
--	---------

Voor de straten en toegangen, omvattend hoofdzakelijk eene straat van 25 meter breedte, met verbindingen naar de Werkhuizenkaai, het viaduc van de Leeuwenstraat, de Staatsbaan naar Brussel en naar Vilvoorde	6 87 25
--	---------

Onder deze straat zal de overwelfde Zenne loopen over eene lengte van 1,995 meter.

Voor de spoorwegen die om zoo te zeggen eene aanvulling en eene afhankelijkheid van het vormingsstation van Schaarbeek uitmaken .	6 58 51
---	---------

Dit gedeelte is niet afgestaan, het is in zekeren zin ingelijfd in het station van Schaarbeek.

Aan den Belgischen Staat zal bovendien, van den grond in 1897 aangekocht, eene oppervlakte blijven van 14 h. 00 a. 80 c. grond tot industrieel en commercieel gebruik, tusschen de straat van 25 meter, hooger aangeduid, en dezer verbindingswegen, en de Staatsbaan van Brussel op Vilvoorde, vroeger aangelegd op 25 meter breedte over een gedeelte van de gronden in 1897 aangekocht.

Dit blok van 14 h. 00 a. 80 c. heeft thans reeds eene zeer belangrijke waarde, die nog stijgen zal wanneer de overwelfing van de Zenne heelemaal zal voltrokken zijn onder den nieuwen publieken verkeersweg van 25 meter.

De benutting van de thans leeg liggende gronden zal door de definitieve uit-

voering van de achtereenvolgende werken van de Brusselsche voorhaven voor goed een feit worden.

Het ontworpen werk is ontegenzeggelijk van algemeen belang.

Zoo werd eveneens geoordeeld, toen de Belgische Staat is tusschengekomen voor het aanleggen van de haven en het zeekanaal van Brussel en de uitvoering daarvan heeft aangemoedigd door de voornaamste aandeelhouder te worden van de Naamlooze Vennootschap van de Brusselsche vaart- en zeehaveninrichtingen.

Het nationaal belang is des te meer betrokken bij de oprichting van de voorhaven, daar het inrichtingen geldt die ontzaglijk veel moeten opbrengen : zij zullen de vaart naar Charleroi, die omstreeks 1930 zal tot stand gebracht zijn, voor het verkeer der schepen van 300 ton, laten beschikken over overlaadkaaien voor alle uitvoerproducten van de nijverheidsstreken van het Zuiden van Brabant, van de bekkens van Charleroi en van het centrum van Henegouw, die aldus rechtstreeksche verkeerslijnen zullen volgen waarvan het gebruik gemakkelijker zal geworden zijn door de ruimere en verbeterde kunstwerken.

Door het feit, dat de werken tot verandering van de Charleroi-vaart en die tot het aanleggen van de voorhaven van Brussel tegelijk zullen voltooid zijn, zal onze uitvoer naar de overzeesche landen worden bevorderd.

Het algemeen belang van de voorhaven vloeit ook voort uit haar bijzonderen toestand die zich daardoor kenmerkt, dat zij een hulpinrichting is voor de groote voormingsstatie te Schaarbeek, vernits zij bij het net van deze laatste 22 kilometer spoorlijnen voegt. Men geeft zich rekenschap van het meerder gemak van doorvoer der goederen die met gansche treinladingen uit de provincie aankomen of uit de schepen geladen en weggevoerd worden door middel van ter plaatse gevormde treinen.

Deze speciale ligging van de voorhaven wordt ten eerste naar waarde geschat door de Regeering omdat de verbinding met onze waterwegen naar het Noorden en het Zuiden, en met de hoofdlijnen van ons spoorwegnet, uiterst voordeelig zijn voor het zwaar vervoer : het is dit belang van algemeen aard dat, in het ontwerp, de bepalingen ten grondslag ligt, die aangenomen werden krachtens de overeenkomst gesloten tusschen den Belgischen Staat, de stad Brussel en de Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen tot verwezenlijking van vorenvermelde uitbreiding der Brusselsche haven.

Overeenkomst tusschen de betrokken Machten. — De grondslag van deze Overeenkomst is de volgende :

a) De Staat doet, bij wijze van inbreng, afstand aan de Vennootschap, van den eigendom over de gronden waarop de eigenlijke inrichtingen van de voorhaven moeten aangelegd worden.

Het maatschappelijk kapitaal wordt vermeerderd met de waarde van den nieuwen inbreng, en den Staat ontvangt, ter vergoeding, de aandeelen die uitgegeven worden tot een bedrag van 3 miljoen frank.

Bedoelde inrichtingen worden, bij het verstrijken van den maatschappelijken termijn, krachtens artikel 49 van de standregelen der Vennootschap van de Vaart- en Haveninrichtingen, eigendom der Stad Brussel; derhalve betaalt de Stad Brussel aan den Staat, op hetzelfde tijdstip, een som van 3 miljoen, overeenstemmend met de huidige waarde van den ingebrachten grond, mits aftrek van de winstaandeelen op deze som, welke aan den Staat zullen toegekend worden op de netto-winst van de exploitatie der voorhaven.

De prijs der afgestane 8 ha. 44 a. 80 ca. wordt thans op 3 miljoen frank

geschat, en het aandeel van den Staat, als aandeelhouder, wordt met dit bedrag vermeerderd; hij deelt naar evenredigheid in de netto-winst van de exploitatie.

Uit den prijs van 3 miljoen frank voor 8 ha. 44 a. 80 ca. blijkt dat de prijs van de hectare, die 22,000 frank bedroeg in 1897, thans 350,000 frank beloopt.

De belangen van den Staat worden dus niet beneden hunne waarde geschat.

Thans leveren de gronden slechts geringe ontvangsten op, voortvloeiende uit de verhuring voor tijdelijke bebouwing en de aanwending voor den dienst der navordering van oorlogsschade.

In overeenstemming met den Belgischen Staat, zal de betaling der som van 3 miljoen slechts plaats grijpen na afloop van den duur der Vennootschap. Op dat tijdstip, den 31^{sten} December 1986, binnen 60 jaar, wordt de Stad Brussel, eenige eigenaar der havens; zij zal de exploitatie in handen nemen en de Belgische Staat verkrijgt den eigendom over den waterweg en al wat er bij behoort.

De Staat stelt er echter prijs op, financieel tusschen te komen in de uitvoering der werken en hij neemt aan, dat van de som die hem moet terugbetaald worden, de winstaandeelen worden afgetrokken die hij ontvangen heeft gedurende de exploitatiejaren van de voorhaven. Zoo men de huidige uitslagen van de exploitatie der Brusselsche haven (Vergote-dok) nagaat, waarin de belangrijke ontvangsten van opslagplaatsen, liften en kranen der kaaien, gronden en bergplaatsen begrepen zijn, die, voor 1925, 2,190,345.20 frank beloopten voor eene uitgave van 1,557,430.40 frank, dan kan men ten aanzien van de opbrengst der voorhaven nog zeer gunstigste vooruitzichten koesteren voor de periode der exploitatie die op de voltooiing der werken volgen zal.

De voor den handel voorbehouden gronden blijven het eigendom van den Staat die deze kan verkoopen of verhuren voor nijverheids- of handelsinrichtingen; men mag er uit afleiden dat het hoofdaandeel der rechtstreeksche en onrechtstreeksche winsten der voorhaven-exploitatie in de Schatkist zal terecht komen.

b) De Staat doet kosteloos afstand van de gronden, bestemd tot het aanleggen van de wegen. De Vennootschap belast zich met de wegeniswerken en met de overwelving van de Zenne.

Door dien kosteloozen afstand van 6 ha. 87 a. 25 ca. voor de ligging die openbare wegen die langsheen en in de nabijheid van de voorhaven moeten aangelegd worden, handelt de Staat zooals alle eigenaars die den grond afstaan waarop de straten moeten aangelegd worden waardoor de waarde stijgt van de overblijvende gronden, door deze wegen doorkruist. Hier is het belang van den Staat evenredig met de oppervlakte der gronden die hij behoudt, d. i. 14 h. 80 ca.

In de afgestane gronden is de huidige bedding van de Zenne begrepen; deze bedding wordt door eene overwelving vervangen, een werk dat van groote beteekenis is voor de volksgezondheid. De uitvoering der overwelvings- en wegeniswerken, aan de Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen overgelaten, zal een van de voornaamste posten van het bestek der werken uitmaken.

De tusschenkomst van de Provincie Brabant is principieel toegestaan voor dit werk van volksgezondheid.

De kostelooze afstand van deze gronden kan dus geene tegenwerping uitlokken.

c) De Staat behoudt niet alleen den eigendom over de gronden bestemd tot

herverkoop, maar ook nog die welke noodig zijn voor het inrichten der verbinding van de voorhaven met de statie te Schaarbeek.

Het aandeel van den Staat is natuurlijk zeer belangrijk uit hoofde van de aanzienlijke waarde der 14 ha. 80 ca. der terug te verkoopen gronden. Deze gronden zullen perceelsgewijs, het een na het ander verkocht worden. Sommige perceelen zijn voor verkoop reeds vatbaar, zelfs vóór de uitvoering van het werk, doch na definitieve goedkeuring der plans; andere zullen volgen, naarmate de uitvoering der werken vordert; men mag uit dezen wederverkoop eene ontvangst verwachten tot een gezamenlijk bedrag van meer dan 15 miljoen frank.

De Staat behoudt nog 6 ha. 58 a. 51 ca. van de gronden waarop het spoorwegnet voor de bediening der kaaien van de voorhaven aangelegd zal worden; dit zal een aanvullend net zijn voor de statie te Schaarbeek en zoo wordt de wet van 31 Augustus 1897 van toepassing, vermits daarbij bepaald wordt dat de aangekochte gronden later zullen kunnen gebruikt worden tot uitbreiding van den spoorweg.

De Spoorweg zal die lijnen in verbinding stellen met de statie te Schaarbeek en zal hij al de uitgaven, veroorzaakt door dit werk, te zijnen laste nemen.

Hij zal de ontvangsten innen, wegens het verkeer tusschen de voorhaven en de statie te Schaarbeek. Hij past trouwens dezelfde voorwaarden toe op al de Belgische havens.

VERWEZENLIJKE DER WERKEN.

Uit hoofde van de huidige financiële bezwaren, zal de uitvoering der werken, voorzien in het algemeen programma, trapsgewijs moeten geschieden: de spoed der uitvoering zal natuurlijk afhangen van de uitbreiding van het havenverkeer.

Deze werken omvatten inzonderheid :

Uitgravingen	255,000 kubiek meter.
Aanaardingen	255,000 —
Kaaimuren	2,040 meter.
Overwelving der Zenne	1,995 —
Rioleeringen	1,780 —
Bestratingen	155,000 vierkante meter.
Afsluitingen	2,000 meter.
Opslagplaatsen	53,200 vierkante meter.
Gebouwen voor de diensten	2,000 —
Kranen	20

De uitgave voor deze werken, werden vóór den oorlog op ongeveer 15 miljoen geschat. Nu zal de uitgave vijfmaal grooter zijn. Men zal de moeilijkheid om zulke aanzienlijke kapitalen bijeen te brengen, kunnen te boven komen, door de uitvoering trapsgewijs te doen geschieden.

Voor het oogenblik, zal de uitvoering beperkt blijven bij het aanleggen van 600 meter kaaien langs de vaart, met de daarbij behorende bergplaatsen, spoorlijnen, lichtmachines, verlichtingtoestellen, 170 meter overwelving van de Zenne, en bij het aanleggen van wegen tot verbinding met de bestaande straten. De uitgave wordt op 10 miljoen frank geschat.

Financieele middelen, door de Stad Brussel in te brengen. — Ter openbare vergadering van 17 November 1924, nam de Brusselsche gemeenteraad een beraadslaging (waarvan de tekst bij de Memorie van Toelichting is gevoegd); hij keurde eene overeenkomst goed waarbij de Stad Brussel zich bereid verklaart om aan de Naamlooze Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen de noodige gelden te verschaffen tot het aanleggen van een voorhaven waarvan het programma zal goedgekeurd worden bij Koninklijk besluit te nemen na de aanneming van de wet.

Het ontwerp der onmiddellijke uitvoering is dus beperkt bij het aanleggen van 600 meter kaaien waarvan de kosten op 10 miljoen frank geraamd worden. Deze overeenkomst bepaalt : dat de rentevoet die is tegen welken de Stad de door haar voorgeschoten kapitalen zal ontleenen, dat de voorschotten-rekening zal gesloten worden den dag vóór dien waarop de werken in bedrijf genomen worden en dat de interest bij het voorgeschoten kapitaal zal gevoegd worden.

De voorgeschoten som zal interest opbrengen op den gemiddelden voet der voorschotten en wel van af de inbedrijfneming. De Vennootschap der Vaart zal een bijzondere boekhouding hebben voor de exploitatie der voorhaven.

Zijn de ontvangsten van een jaar onvoldoende, dan zal het bedrag van den niet betaalden interest bij de hoofdsom van het voorgeschoten kapitaal gevoegd worden, zonder zelf interest op te leveren.

De achterstallige interest zal evenwel op de netto-ontvangst der volgende jaren en bij voorrang geïnd worden.

De Stad Brussel mag de terugbetaling harer vordering slechts eischen na het vervallen van den duur der Vennootschap (31 December 1986).

Tegen dezelfde voorwaarden, moet zij de noodige kapitalen bezorgen noodig voor de voltooiing, mits het totaal harer voorschotten op 25 miljoen frank te beperken.

Einde 1986, worden de inrichtingen en aanhoorigheden der voorhaven eigendom der Stad Brussel.

Die overeenkomst moet goedgekeurd worden door de Algemeene vergadering van de Naamlooze Vennootschap der Vaart- en Haveninrichtingen van Brussel en door de Regeering : dit wordt bepaald bij § 5 van het eerste artikel van het thans aan de goedkeuring der Kamer voorgelegd wetsontwerp.

De tusschenkomst van de stad Brussel bestaat dus in het voorschieten van kapitalen en van de intresten dezer kapitalen gedurende de uitvoering der werken en in de verdaging van het betalen der interesten gedurende de exploitatie-periode, indien de ontvangsten onvoldoende mochten blijken.

Daarenboven verbindt de Stad zich, einde 1986, aan den Staat zonder interest eene som te betalen van 3,000,000 frank, als inbreng der gronden, mits aftrekking der dividenden voor die som van 3,000,000 frank welke aan den Staat zullen toegekend worden op de zuivere winst van de exploitatie der voorhaven.

De Stad zal schadeloos gesteld worden met de voorhaven en aanhoorigheden in vollen eigendom te bekomen, en aldus is het dat zij hare rechten van schuldeischer zal doen gelden.

Die wijze van tusschenkomst verschilt van die, aangenomen voor de oprichting van de bestaande haven, voor dewelke de Stad, in hoedanigheid van aandeelhoudster, het grootste deel der uitgegeven kapitalen heeft gegeven, maar dit gebeurde in de verleden eeuw, in een tijdperk van voorspoed der stedelijke financiën. Heden ten dage, is de Stad genoodzaakt al hare uitgaven te besnoeien, de gemeentewerken tot het hoognoodige te beperken, en al de bezuinigingen te

verwezenlijken die de moeilijke toestand van het land vergt; men mag voorzien dat de door haar onderschreven voorwaarden haar zware offers zullen opleggen om de ontwikkeling en de verfraaiing van het haar aangehecht nieuw grondgebied te verzekeren.

Wij zijn dus van meening dat de Kamer die overeenkomst mag goedkeuren en de Regeering machtigen ze goed te keuren luidens het 5° van het eerste artikel van het wetsontwerp.

WIJZIGINGEN VAN DE STATUTEN DER NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP VAN DE VAART- EN HAVENINRICHTINGEN.

De goedkeuring van het wetsontwerp en van de financiële overeenkomst tusschen de stad Brussel en de Vennootschap van de Vaart- en Haveninrichtingen moet noodzakelijkerwijs de statuten der Vennootschap doen wijzigen.

Die wijzigingen zijn :

EERSTE HOOFDSTUK. — Voorwerp, zetel en duur der Vennootschap.

Bij artikel 22 wordt een lid 3bis toegevoegd, betreffende het nieuwe voorwerp der Vennootschap, te weten :

3bis. *De aanlegging eener zee-voorhaven met de noodige inrichtingen en werktuigen, gelijkvormig aan het plan-programma aan de tegenwoordige statuten gehecht ;*

Paragraaf 4 van hetzelfde artikel moet gewijzigd worden door toevoeging van de woorden « van de voorhaven » en wordt aldus :

4° *De exploitatie van het kanaal, van de haven, van de voorhaven en van hunne aanhoorigheden.*

Bij hoofdstuk II. — Kapitaal. — Schuldbrieven.

Artikel 5 dient aangevuld als volgt, wegens het feit dat het kapitaal verhoogd is met 3,000,000 frank, door den inbreng van grond door den Staat :

« Het maatschappelijk kapitaal, oorspronkelijk vastgesteld op 33,580,000 frank, opvolgenlijk gebracht op 50,580,000 frank, op 57,080,000 frank en op 68,180,000 frank, is thans vastgesteld op 71,180,000 frank :

Deze laatste verhooging bestaat uit de inbrengst door den Staat, in uitvoering der wet van, van eenen blok gronden groot 8 hectaren 44 aren 50 centiaren, gelegen te Brussel, ter plaatse, wijk van het kadaster, nummers »

Bij Hoofdstuk VII — Rekeningen — Balansen.

Artikel 46 zal derwijze worden aangevuld dat eene afzonderlijke rekening dient gehouden voor de voorhaven.

Dus dient een 3° toegevoegd :

« 3° voor de voorhaven en zijne aanhoorigheden. »

In het laatste lid van artikel 46, moet de voorhaven vermeld worden als volgt :

« Het aandeel van de vaart, dit der haven en dit der voorhaven in de algemeene onkosten van het beheer der Vennootschap en in de betaling van de bij artikel 9 voorziene renten, wordt geregeld door den Beheerraad ».

Artikel 9 heeft geen betrekking op de voorhaven.

Artikel 48 moet nader bepaald worden en het eerste lid gewijzigd als volgt :

« De zuivere winsten *der exploitatie van de vaart en van de haven*, na aftrek van de algemeene onkosten, enz... »

De winst der voorhaven heeft, inderdaad, eene bijzondere bestemming die bij een nieuw lid aldus dient geregeld :

« Laatste lid (nieuw). *De zuivere winsten van de uitbating der vóórhaven, na aftrekking der algemeene onkosten, zijn bij voorrang bestemd tot het betalen der interesten aan de Stad Brussel verschuldigd op de voorschotten door haar toegestaan voor het aanleggen der vóórhaven.* »

Bij Hoofdstuk VIII. — Ontbinding.

Het 2° van artikel 49 moet aangevuld worden als volgt :

« Der aanhoorigheden der haven, vanaf den benedenkant der bruggen der Leopold II laan, *de aanhoorigheden der vóórhaven*, de stapelplaatsen, kaaien, magazijnen, enz... worden het eigendom van de Stad Brussel tot aan de grenzen van haar gebied. »

Ook dient er een nieuw lid toegevoegd voor de betaling van de 3,000,000 frank aan den Staat :

« Laatste lid (nieuw). — *De Stad verbindt zich, daarenboven, aan den Staat te betalen, zonder interesten, eene som van 3 millioen frank, ten titel van terugbetaling der onroerende inbrengst vermeld onder artikel 5, met aftrekking der winstaandeelen op gezegde som van 3 millioen frank, welke aan den Staat zullen toegekend geweest zijn op de zuivere winsten van de uitbating der vóórhaven.* »

Dit zijn de wijzigingen welke aan de statuten der Naamlooze Vennootschap van de Vaart- en Haveninrichtingen dienen toegebracht.

Het 4° van het eerste artikel van het wetsontwerp heeft ten doel de Regeering te machtigen ze goed te keuren als gevolg van de overeenkomsten gesloten betreffende plans, grondafstand en financieele overeenkomsten met de stad Brussel.

Ten slotte, in zijn artikel 2, bepaalde het wetsontwerp dat de te sluiten akten en overeenkomsten, van de verwezenlijking der beoogde werken, van registratie- en overschrijvingsrechten moeten vrijgesteld worden.

Daar het beoogde doel essentieel van openbaar nut is en denzelfden maatregel overigens reeds getroffen werd voor de werken van de huidige haven en vaart, zal de Kamer dit artikel 2 in haar tekst aannemen.

Wij besluiten dus dat de Kamer der Volksvertegenwoordigers goed zou handelen met eene gunstige stemming uit te brengen over het wetsontwerp waarbij de voorhaven van Brussel wordt opgericht, dit nieuw centrum van macht en werkzaamheid voor het Belgisch vervoerwezen, een middel tot ontwikkeling voor de nijverheidsbedrijven en den handel der hoofdstad, de onontbeerlijke bekrooning van het werk van het Brusselsche zeekanaal dat, onbetwistbaar, in het hart van het Land eene bronader van grootere nijverheidsmogelijkheden moet uitmaken.

De Voorzitter-Verslaggever,

MAX HALLET.