

SÉNAT DE BELGIQUE

RÉUNION DU 28 JUIN 1927

Rapport de la Commission des Finances, chargée de l'examen du Projet de Loi approuvant la Convention conclue le 9 mai 1927, entre l'État et la Ville d'Anvers pour l'extension des installations maritimes de celle-ci.

(Voir les n°s 201, 214 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 8 et 9 juin 1927.)

Présents : MM. FRANÇOIS, président f.f., BARNICH, DE CLERCQ, PIERLOT, RONVAUX et COOLS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Au Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1899, le Gouvernement sollicita un crédit de 3 millions pour les travaux maritimes d'Anvers.

Il s'agissait de la continuation des deux kilomètres de mur de quai à l'amont de la Ville et des travaux de dragage dans les passes du fleuve, à l'aval.

Le rapporteur de la Section centrale, chargée de l'examen du Budget, l'honorable M. Helleputte, attira vivement l'attention de la Chambre sur l'extrême urgence des travaux maritimes à l'étude et n'hésita pas à affirmer que la situation d'Anvers était d'une gravité exceptionnelle.

« Si l'on ne s'empresse par des mesures énergiques et promptes d'améliorer le port », disait-il, « la progression du trafic s'arrêtera et la décadence, de relative qu'elle est aujourd'hui, deviendra absolue et définitive. »

Qu'il nous soit permis de rappeler qu'à toute époque la concurrence entre

Anvers, Rotterdam et Hambourg est des plus acharnées, et que, de 1880 à 1897, ces deux derniers ports avaient pris sur Anvers une très forte avance.

Les discussions techniques, quant à l'amélioration du cours de l'Escaut retardaient considérablement l'exécution des travaux que le Gouvernement et la Ville considéraient comme urgents, mais sur lesquels on ne voulait ou l'on ne pouvait se mettre d'accord.

La place fit défaut aux installations maritimes d'Anvers et l'accroissement réel du trafic s'en ressentit tout naturellement.

Émus enfin de cette situation alarmante, les pouvoirs compétents cherchèrent un terrain d'entente.

La Ville, par lettre collégiale du 23 décembre 1897, présenta au Ministre des Finances un avant-projet comportant le creusement d'un chenal d'accès par les anciens bassins, d'un canal et d'un bassin, dit « darse », venant s'embrancher sur le canal.

La correspondance fut longue et laborieuse.

Un accord de principe fut obtenu au

mois de mars 1900; mais ce ne fut que vers la fin de 1902 que le projet définitif fut adopté.

Il comprenait, outre le canal et la darse, la construction d'une écluse maritime aux dimensions suivantes :

Longueur utile : 180 mètres;

Largeur : 22 mètres;

Les buses à la côte : — 6^m50;

Largeur du chenal d'accès : 44 mètres.

Les travaux, divisés en deux lots, furent adjugés en 1903 et terminés en quatre ans.

La Ville fit le service financier des deux entreprises : approximativement 16 millions, non compris l'outillage (engins de levage et accessoires) et la superstructure (hangars).

Les dépenses totales payées à ce jour s'élèvent à plus de 31 millions.

Ces installations, en ce moment très développées, peuvent être considérées comme la première section du nouveau port.

Le Gouvernement, de son côté, ne resta point inactif, à la suite de l'alerte du rapport Helleputte.

En effet, la loi du 10 mai 1900, contenant le Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour cet exercice, portait notamment en l'article 8 la disposition suivante :

« Art. 8. — En vue de l'amélioration du cours de l'Escaut en aval d'Anvers, de l'extension des établissements maritimes et des installations du chemin de fer, du déplacement éventuel de l'enceinte et de la création de nouveaux quartiers, le Gouvernement est autorisé à exproprier, pour être affectés ultérieurement à ces destinations, les immeubles situés sur les territoires des communes d'Austruweel, Merxem, Wilmarsdonck, Oorderen et Lillo, indiqués aux plans parcellaires et aux tableaux d'emprises arrêtés par le Ministre des Finances et des Travaux publics, le 9 avril 1900. »

Par son projet, déposé le 16 mai 1905,

relatif au système défensif d'Anvers et à l'extension de ses installations maritimes, — projet qui est devenu la loi du 30 mars 1906, — le Gouvernement, en dehors des travaux militaires exceptionnellement importants pour l'époque, soumet à la législature un plan complet de travaux maritimes au Nord d'Anvers.

Il est ouvert à cet effet au Ministère des Finances et des Travaux publics un premier crédit de 20 millions, destinés aux expropriations des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux militaires et maritimes.

Le Gouvernement est autorisé, par la loi du 18 août 1907, à construire dans les mêmes conditions que le bassin-canal à creuser au Nord des installations maritimes, les deux premières darses correspondant au tronçon sud de ce bassin-canal, et à utiliser à cet effet le crédit de 20 millions ouvert au Département des Finances et des Travaux publics.

Ces travaux ont été terminés vers la fin de l'année 1913.

La Ville d'Anvers a repris ces travaux du Gouvernement; elle lui a versé de ce chef la somme de 22,011,000 francs, y compris les intérêts composés au taux moyen des emprunts de l'Etat, avant la guerre.

Nous pensons que vous apprendrez avec satisfaction que la Ville a dépensé pour l'outillage et la superstructure des quais de ces installations — jusqu'à la clôture de l'exercice 1926 — la somme de 51,057,941 francs; les travaux d'aménagement sont loin d'être terminés.

Le bassin-canal prolongé et les deux darses latérales peuvent être considérés comme la seconde section du nouveau port.

Les deux sections donnent à présent un rendement très satisfaisant.

En séance du 20 février 1912 (Cham-

bre des Représentants) , le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, M. A. Van de Vyvere, déposa un nouveau projet de loi relatif à l'amélioration du cours de l'Escaut entre Anvers et le Kruisschans et aux travaux qui en sont la conséquence.

L'exposé des motifs débute comme suit :

« La loi du 30 mars 1906, relative au système défensif d'Anvers et à l'extension de ses installations maritimes réserva, aux termes de son article 5, 1^o, b, la décision en ce qui concerne les travaux qui font l'objet de la présente proposition, tout en admettant explicitement le principe de l'amélioration du cours de l'Escaut et en décrétant les expropriations que comportait le projet de loi déposé par le Gouvernement.

» Dans le but de réaliser l'extension du port d'Anvers et l'amélioration du fleuve, le Gouvernement avait élaboré un tracé reliant le quai du Rhin au coude du Kruisschans. Ce tracé, légèrement courbé, d'un développement de 9 mille 900 mètres environ, couramment appelé « Grande Coupure », donna lieu à de graves objections. Après de longs débats, la Chambre se rallia à la solution provisoire décrétée par la loi du 30 mars 1906.

» A la suite de cette décision, un arrêté royal du 31 mai 1907 institua une Commission pour l'étude des questions relatives à l'amélioration de l'Escaut en rade et en aval d'Anvers.

» Les études de la Commission durèrent jusqu'au 27 mars 1911. Les derniers procès-verbaux des séances furent communiqués au Gouvernement le 1^{er} décembre 1911. Ils furent distribués aux membres de la Législature, le 8 décembre 1911. »

Parlant des objections pour ce qui concerne les difficultés de l'exécution des travaux d'amélioration du cours de l'Escaut et des vives inquiétudes qui ont été manifestées au sujet des dangers de la co-existence momentanée de deux

lits, l'honorable Ministre dit, à la page 3 du même exposé qu'« il est d'importance primordiale qu'en aucun cas l'accès des navires au port d'Anvers ne soit rendu impossible, ni même difficile. C'est pourquoi le Gouvernement s'est engagé à *créer une communication directe*, facile et sûre entre les Bassins et l'Escaut *avant l'ouverture d'un lit nouveau*.

» Quel que soit le système adopté pour l'amélioration du fleuve, cet engagement doit être tenu. »

Le Gouvernement, tenant compte de cette promesse, soumit le plan à l'Administration communale d'Anvers qui, moyennant quelques légères retouches, l'accueillit favorablement.

Comme par le passé, les modifications au cours du fleuve furent formellement réservées.

Dans l'entretemps, les travaux de la seconde section, bassin-canal (prolongement), darses latérales, construction des murs de quai le long de ces bassins, furent poussés activement.

Aussi les parties directement et administrativement intéressées (Etat et Ville) songèrent-elles, en conformité des conditions provisoires qui permettaient à cette dernière de reprendre les travaux au fur et à mesure des besoins du commerce et de la navigation, à sanctionner en clauses contractuelles les engagements qui avaient été pris de part et d'autre.

Les négociations amorcées entre Bruxelles et Anvers, à ce sujet, quoiqu'empreintes d'une grande courtoisie, furent longues et laborieuses.

Il s'agissait, en réalité, de concilier, dans une juste mesure, des intérêts qui semblaient contradictoires et de vaincre les hésitations de ceux qui avaient la conviction que les efforts imposés à la Métropole pouvaient dépasser ses moyens financiers et son organisation administrative.

Néanmoins, les représentants de l'Etat, dans la ferme volonté de servir

les intérêts du pays, et les représentants de l'Administration communale ayant pour mission la défense des intérêts d'Anvers, signèrent en juin 1914, un projet de convention qui doit être considéré comme un compromis fort honorable pour les deux parties contractantes.

Comme, d'une part, ce projet ne fut point communiqué à la Législature et comme, d'autre part, la longue guerre a bouleversé toutes les conditions économiques, nous croyons que l'analyse détaillée de ce document n'a plus qu'un intérêt purement rétrospectif.

Bornons-nous à rappeler que la Ville s'engageait à reprendre une partie des terrains compris dans le périmètre du nouveau port, qu'une autre partie restait en indivision par moitié et que l'Etat se réservait en toute propriété la meilleure partie des terrains, ceux notamment, situés le long de la voie d'accès au Kruisschans, d'une longueur approximative de 9,000 mètres.

La superficie à céder à la Ville était à déterminer par un planimétrage.

La Ville s'engageait, en outre, à reprendre les darses 2 et 3 et la partie correspondante du bassin-canal.

Ces installations forment la seconde section des travaux du Nord, comme il est dit au début du présent rapport.

Dans le courant de l'année 1914 l'adjudication eut lieu, exclusivement pour les travaux dit du « Kruisschans ».

Malheureusement, la grande guerre survint, et toute activité fut suspendue.

Il ne sert de rien ici, de rappeler les nombreuses et grandes difficultés que l'Etat, mandataire effectif d'Anvers, rencontra, dans la suite, dans l'exécution des travaux.

Qu'il nous suffise d'indiquer les dates des adjudications et des réadjudications :

13 février 1922 : adjudication des travaux de l'écluse du Kruisschans;

23 février 1922 : adjudication des travaux du bassin-canal, entre l'écluse du Kruisschans et les installations existantes;

16 juillet 1923 : adjudication du goulet de raccordement entre le bassin-canal et les installations existantes.

Nous passons sous silence les graves mécomptes financiers des entrepreneurs : l'Etat leur a fourni, dans ces circonstances, une aide directe et, disons-le, fort efficace.

Ces grands travaux sont maintenant en cours d'achèvement.

Le port d'Anvers doit, sous peine de déchéance, étendre et améliorer ses installations : c'est la vérité même qu'une longue expérience ne peut que corroborer.

La convention que le Gouvernement soumet à la Législature en est la confirmation.

Nous pensons devoir remercier le Gouvernement de l'avoir si bien compris, et nous nous joignons volontiers au rapporteur de la Commission spéciale, l'honorable M. Van de Vyvere, quand il s'exprime comme suit :

« La convention soumise à l'approbation du Parlement prépare une étape nouvelle dans le développement du port d'Anvers.

» Elle a pour but, à la fois, de régler pour le passé, les questions que les lois et les conventions antérieures avaient laissées en suspens, et d'établir pour l'avenir, entre l'Etat et la Ville d'Anvers, un régime de collaboration confiante digne du grand intérêt national qui en fait l'objet. »

Quelles que soient les théories sur la fonction de l'Etat, quelques soient les âpres discussions que les théories ont amenées, il est certain pour tout esprit non prévenu que dans le développement des transports, ou par voie d'eau, ou par voie de terre, la tâche de l'Etat est vaste et importante.

Un économiste étranger (1) a pu écrire à juste titre :

« Où l'activité de l'Etat se manifeste

(1) H. TRUCHY. — *Cours d'économie politique*. Tome I, chapitre VII, Les Transports. — Section II, § 1, Routes, Voies navigables, Transports maritimes, Postes, Télégraphes et Téléphones. — III. Transports maritimes (page 250).

dans la plupart des pays, c'est pour l'aménagement des côtes et celui des ports. L'Etat éclaire et balise les côtes pour assurer la sécurité du navigateur. Il établit ou améliore les accès maritimes; il y a peu de ports qui aient une profondeur suffisante pour permettre, sans des travaux de creusement souvent considérables, l'accès des grands navires; dans certains cas, il faut créer les ports de toutes pièces; il faut les protéger par des digues contre les lames du large, creuser des bassins, construire des quais où les navires viendront accoster. Puis les ports ont besoin d'un outillage : appareils pour manutentionner les marchandises, les amener à quai, les charger et les décharger, docks et hangars pour les emmagasiner. Les ports enfin doivent être raccordés aux voies qui amènent les marchandises de l'intérieur ou qui les y emmènent. Un grand port moderne est une organisation très complexe. A l'œuvre de la construction et de l'aménagement des ports coopèrent les Etats, les villes, certaines corporations semi-publiques, dans divers cas des concessionnaires, des entreprises agissant en vue des profits à réaliser. »

En d'autres termes, l'Etat doit avoir dans la politique des transports, la préoccupation de servir les intérêts publics et de faciliter les transactions internationales.

Les pouvoirs publics en Belgique ne peuvent faillir à cette double mission.

La convention soumise aux délibérations du Sénat est la conclusion logique, en tenant compte de toutes les influences économiques, de trente années d'études, de travail et de dépenses tant de la part de l'Etat que de la part de la Ville.

Quand les travaux en cours seront achevés, tout fait prévoir qu'ils le seront à la fin de 1928, le port d'Anvers, que dès à présent la Nation considère comme port national, sera en mesure de faire face à toutes augmentations de trafic et à toutes les exigences mo-

dernes résultant de l'intensité même du trafic.

La Section centrale, chargée en 1905 de l'examen du « Projet de loi relatif au système défensif d'Anvers et à l'extension de ses installations maritimes », posa au Gouvernement, entre autres, la question suivante :

« L'extension du port d'Anvers proposée au projet correspond-elle au développement *normal* susceptible d'être atteint d'ici vingt ou trente ans ? »

Réponse :

« La courbe progressive du mouvement à l'entrée du port d'Anvers, établie pour la période de 1885 à 1904 et prolongée suivant une allure régulière jusque 1914, montre que le tonnage passe de 9,347,000 tonnes en 1904, à 22,820,000 en 1914.

» D'après cela, le mouvement serait donc plus que doublé en dix ans; or, en se basant sur l'énorme et rapide extension du trafic du port d'Anvers et sur l'allure constatée dans les ports concurrents, on est en droit de s'attendre à une progression plus accentuée encore que celle indiquée sur le diagramme ci-annexé, pour autant que l'emplacement ne fasse pas défaut. »

En réalité, ce tonnage ne fut atteint que pour l'année 1926; nous joignons, en annexe, à ce rapport le relevé du tonnage de 1880 à 1926.

Il montre clairement que l'extension des installations maritimes est la condition primordiale de l'accroissement du trafic.

Le retard dans la mise en exécution des travaux, joint aux misères de l'occupation de 1914 à 1918, causa à Anvers un tort considérable.

La convention en discussion est appelée à réparer ce dommage dans la mesure du possible.

L'exposé des motifs et le texte de la convention même expliquent le mécanisme financier de l'aliénation des terrains, de la reprise des installations en

exploitation, de la continuation des travaux en voie d'exécution ou en voie d'achèvement.

Les clauses qui régissent l'établissement et le règlement des comptes réciproques entre les parties contractantes n'ont donné lieu à aucune discussion à la Commission du Sénat.

Aussi propose-t-elle, à l'unanimité des membres présents, l'approbation de

la Convention qui, à la Chambre des Représentants, fut votée par 150 voix et 2 abstentions.

Le Président,
ALB. FRANÇOIS.

Le Rapporteur,
A. COOLS.

ANNEXE. — BIJLAGE.

PORT D'ANVERS. — HAVEN VAN ANTWERPEN.

Arrivages. — Aankomst.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage net de capacité (en tonnes Moorsom) Jaugeage belge. <i>Netto inhoudsmaat in Moorsomton. Belgische meting.</i>	Tonnage net moyen des navires (tonnes Moorsom). <i>Gemiddelde netto tonnemaat (Moorsomton).</i>
<i>Jaar.</i>	<i>Aantal schepen.</i>		
1880	4,626	3,117,754	673
1885	4,860	3,492,934	719
1890	4,532	4,517,698	999
1891	4,461	4,693,238	1,052
1892	4,321	4,500,091	1,042
1893	4,418	4,692,211	1,062
1894	4,640	5,008,983	1,080
1895	4,653	5,363,569	1,152
1896	4,951	5,855,141	1,183
1897	5,106	6,215,550	1,217
1898	5,198	6,415,501	1,234
1899	5,420	6,842,163	1,262
1900	5,224	6,691,791	1,276
1901	5,209	7,510,938	1,442
1902	5,607	8,427,779	1,503
1903	5,761	9,131,831	1,585
1904	5,852	9,400,335	1,606
1905	6,034	9,850,592	1,632
1906	6,495	10,884,412	1,676
1907	6,284	11,181,226	1,779

Années	Nombre de navires.	Tonnage net de capacité (en tonnes Moorsom) Jaugeage belge. <i>Netto inhoudsmaat in Moorsomton. Belgische meting.</i>	Tonnage net moyen des navires (tonnes Moorsom). <i>Gemiddelde netto tonnemaat (Moorsomton).</i>
<i>Jaar.</i>	<i>Aantal schepen.</i>		
1908	6,135	11,051,644	1,801
1909	6,470	11,940,332	1,845
1910	6,770	12,654,153	1,869
1911	6,896	13,349,633	1,936
1912	6,973	13,761,591	1,973
1913	7,056	14,146,819	2,005
1914	4,302	8,618,908	2,003
1915 à 1918	92	105,532	—
1919	4,820	5,245,048	1,088
1920	7,698	10,858,926	1,411
1921	8,076	12,980,874	1,607
1922	8,323	15,050,182	1,808
1923	9,351	17,353,498	1,855
1924	9,709	19,305,907	1,988
1925	9,971	20,201,628	2,026
1926	11,599	22,794,896	1,965
		<i>Moyenne mensuelle Gemiddeld per maand</i> 1,899,575 t.)	
1 ^{er} janvier-31 mai 1927	4,759	9,539,608	2,004
		<i>Moyenne mensuelle Gemiddeld per maand</i> 1,907,920 t.)	

Résultat probable pour l'année en cours :

Vermoedelijke uitslag voor dit jaar :

$$1,907,920 \times 12 = 22,895,040 \text{ tonnes.}$$

Dimensions et capacité des plus grands navires arrivés au Port d'Anvers depuis 1880.

Afmeting en inhoud der grootste schepen die sedert 1880 Antwerpen aandeden.

			Pieds anglais <i>Engelsche voeten</i>	Tonnage brut Tonnes Moorsom	
			Longueur <i>Lengte</i>	Largeur <i>Breedte</i>	<i>Bruto tonnemaat</i> (<i>Moorsomton</i>)
			—	—	—
De 1880 à 1885	S/S belge	« Belgenland »	402.9	×40.2	3,692 tonnes.
De 1885 à 1890	—	« Westerland »	440	×47	5,736 —
De 1890 à 1898	—	« Friesland »	437	×51.2	7,116 —
De 1898 à 1901	S/S anglais	« Southwark »	480	×57	8,606 —
De 1901 à 1908	—	« Zeeland »	561.6	×60.2	11,667 —
De 1908 à 1923	—	« Lapland »	605.8	×70.4	18,565 —
De 1923 à 1927	—	« Belgenland »	670.4	×78.4	27,132 —

(1 pied anglais - 1 Engelsche voet = 0m304.)

BELGISCHE SENAAT

COMMISSIEVERGADERING VAN 28 JUNI 1927

Verslag uit naam van de Commissie voor de Financiën, belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot goedkeuring der overeenkomst op 9 Mei 1927 tusschen den Staat en de Stad Antwerpen gesloten voor de uitbreiding harer zeevaartinrichtingen.

(Zie de n^{os} 201, 214 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 8 en 9 Juni 1927.)

Aanwezig : de heeren FRANÇOIS, waarnemend voorzitter ; BARNICH, DE CLERCQ, PIERLOT, RONVAUX en COOLS, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Op de Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1899, verzocht de Regeering om een crediet van 3 miljoen voor de havenwerken te Antwerpen.

Het betrof het voortbouwen van den kaaimuur van twee kilometer boven de stad en van de baggerwerken in de vaargeulen van den stroom beneden de stad.

De verslaggever van de Middenafdeeling, de heer Helleputte, vestigde met nadruk de aandacht van de Kamer op den spoedeischenden aard van de havenwerken en aarzelde niet te beweren dat de toestand te Antwerpen ongemeen ernstig was.

« Zoo men zich niet haast door krachtige en spoedige middelen de haven te verbeteren, zegde hij, zal het verkeer niet meer toenemen en het verval, dat thans betrekkelijk is, zal volkomen en onafwendbaar zijn. »

Wij mogen er wel even op wijzen dat steeds de mededinging tusschen Antwerpen, Rotterdam en Hamburg zeer scherp was, en dat, van 1880 tot 1897, deze beide laatste havens op Antwerpen

een fellen voorsprong hadden. Het technisch gevit over de verbetering van den Scheldestroom vertraagde merkkelijk de uitvoering van de werken die de Regeering en de Stad als spoedeischend beschouwden, maar waarover men het niet eens kon worden.

Er was geen ruimte voor de Antwerpsche haveninrichtingen en de toeneming van het verkeer kwam daaronder natuurlijk te lijden.

Met dezen onrustwekkenden toestand eindelijk begaan, hebben de bevoegde besturen een gemeenzaam terrein van overleg gezocht.

Bij brief van 23 December 1897 deelde het Stadscollege aan den Minister van Financiën een voorontwerp mede voor het graven van een toegangseul, door de vroegere dokken heen, van een kanaal en van een dok, gezegd zijdok, dat op het kanaal zou uitkomen.

De briefwisseling was lang en moeizaam.

Men kwam in Maart 1900 tot een principiëel akkoord; doch pas tegen einde 1902 werd het definitief ontwerp goedgekeurd.

Het omvatte, behalve het kanaal en

het zijdok, den bouw van een zeelsluis van de volgende afmetingen :

Nuttige lengte : 180 meter ;

Breedte : 22 meter ;

De basis op den kant : 6^m50 ;

Breedte van de toegangsgeul : 44 meter.

De werken, in twee loten verdeeld, werden in 1903 aanbesteed en in vier jaar uitgevoerd.

De Stad zorgde voor den financiëelen dienst der beide ondernemingen : ongeveer 16 miljoen, niet inbegrepen de uitrusting (hijschtoestellen en bijhoorigheden) en de bovenbouw (loodsen).

De tot heden betaalde totale uitgaven bedragen meer dan 31 miljoen.

Deze inrichtingen, die thans zeer uitgebreid zijn, kunnen worden beschouwd als de eerste sectie van de nieuwe haven.

Van haren kant bleef de Regeering niet werkeloos, na den alarmkreet van den heer Helleputte.

De wet van 10 Mei 1900, houdende de Begroting der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor dit dienstjaar, behelsde onder meer bij artikel 8 de volgende bepaling :

« ART. 8. — Met het oog op de verbetering van den loop der Schelde beneden Antwerpen, op de uitbreiding der zeevaartinrichtingen en der oprichtingen van den spoorweg, op de vermoedelijke verplaatsing der vestingwerken en de schepping van nieuwe wijken, wordt de Regeering gemachtigd tot het onteigenen, om later tot deze bestemming te worden gebruikt, der onroerende goederen gelegen op het grondgebied der gemeenten Austruweel, Merxem, Eeckeren, Wilmarsdonck, Oorderen en Lillo, aangeduid in de perceelplannen en in de tabels voor grondinnemingen vastgesteld door den Minister van Financiën en Openbare Werken op 9 April 1900. »

In haar ontwerp — ingediend op 16 Mei 1905 — betreffende het verdedigingsstelsel van Antwerpen en de uitbreiding harer

zeevaartinrichtingen — ontwerp dat de wet van 30 Maart 1906 werd — heeft de Regeering, behalve voor den tijd uiterst belangrijke militaire werken, aan de Wetgeving een volledig plan van de havenwerken ten Noorden van Antwerpen voorgelegd.

Te dien einde werd bij het Ministerie van Financiën en Openbare Werken een eerste crediet geopend van 20 miljoen, voor de onteigening van de vaste goederen, met het oog op de uitvoering der militaire- en der havenwerken.

Bij de wet van 18 Augustus 1907 werd de Regeering gemachtigd in dezelfde voorwaarden als het kanaaldok, te graven ten Noorden van de haveninrichtingen, de eerste twee zijdokken te bouwen, overeenstemmend met het zuiderlijk stuk van dit kanaaldok, en te dien einde het crediet van 20 miljoen te benuttigen dat bij het Departement van Financiën en Openbare Werken was geopend.

Deze werken waren klaar einde 1913.

De Stad Antwerpen heeft van de Regeering deze werken overgenomen; zij heeft haar daarvoor de som van 22 miljoen 11,000 frank betaald, met inbegrip van de samengestelde interesten tegen den gemiddelden interest-voet van de leeningen van den Staat vóór den oorlog.

Wij meenen dat gij met genoegen zult vernemen dat de Stad voor de uitrusting en den bovenbouw dezer kaaien — tot de sluiting van het dienstjaar 1926 — de som van 51,057,941 frank heeft betaald; de werken tot geschiktmaking zijn bij lange niet klaar.

Het verlengde kanaaldok en de beide zijdokken kunnen worden aangezien als de tweede sectie van de nieuwe haven.

Beide secties rendeeren thans op zeer voldoende wijze.

Ter vergadering van 20 Februari 1912 (Kamer der Volksvertegenwoordigers) diende de heer Van de Vyvere, Minister van Financiën en Openbare Werken, een nieuw wetsontwerp in tot verbetering van den loop der Schelde tusschen

Antwerpen en de Kruisschans en met betrekking tot de werken die daarvan het gevolg zijn.

De aanhef van de Memorie van Toelichting luidde :

« De wet van 30 Maart 1906, betreffende het verdedigingsstelsel van Antwerpen en de uitbreiding zijner haveninrichtingen, maakte, naar luid van artikel 5, 1^o, *b*, een voorbehoud van de beslissing wat betreft de werken die het voorwerp uitmaken van dit wetsvoorstel, doch nam terzelfder tijd uitdrukkelijk het grondbeginsel aan der verbetering van den loop der Schelde en besloot tot de onteigeningen, waartoe het vanwege de Regeering ingediend ontwerp aanleiding gaf.

» Ten einde te voorzien in de uitbreiding der haven van Antwerpen en in de verbetering van den stroom, had de Regeering een ontwerp opgemaakt, hetwelk de Rijnkaai met den elleboog der Kruisschans zou verbinden. Dat ontwerp, hebbende een lichtelijk gebogen richting en een ontwikkelde lengte van ongeveer 9,900 meter, doorgaans « Groote Doorsnede » geheeten, gaf aanleiding tot ernstige tegenwerpingen. Na langdurige besprekingen, sloot de Kamer zich aan bij de voorloopige oplossing, vastgesteld bij de wet van 30 Maart 1906.

Ten gevolge van deze beslissing, werd bij Koninklijk besluit van 31 Mei 1907 eene Commissie ingesteld voor de studie der vraagstukken betreffende de verbetering der Schelde ter reede en stroomafwaarts van Antwerpen.

De studiën dezer Commissie duurden tot 27 Maart 1911. De laatste processen-verbaal der zittingen werden op 1 December 1911 aan de Regeering overgemaakt. Ze werden op 8 December 1911 aan de leden der Wetgevende Macht uitgedeeld. »

Handelend over de bezwaren die zouden gepaard gaan met de uitvoering van de werken tot verbetering van den Scheldeloop en over de onrust omtrent het tijdelijk naast elkaar bestaan van

twee beddingen, schreef de Minister op bladzijde 3 van deze Memorie :

« Welnu, het is eene zaak van het allerhoogste belang dat in geen geval de toegang der schepen tot de haven van Antwerpen onmogelijk, noch zelfs moeilijk gemaakt worde. Daarom heeft de Regeering het op zich genomen, vóór de opening van een nieuw bed, een gemakkelijke en zekere rechtstreeksche verbinding tot stand te brengen tusschen de dokken en de Schelde.

» Welk stelsel ook voor de verbetering van den stroom aangenomen worde, die verbintenis moet gehouden worden. »

De Regeering hield rekening met deze belofte en onderwierp het plan aan het gemeentebestuur van Antwerpen, dat het, mits enkele lichte wijzigingen, gunstig onthaalde.

Zooals vroeger werden de wijzigingen aan den loop van den stroom uitdrukkelijk voorbehouden.

Middelerwijl werden de werken van de tweede sectie, kanaaldok, (verlenging), zijdokken, bouwen van den kaai-muur langs die dokken, ijverig voortgezet.

De partijen welker leiding en bestuur er bij betrokken waren (Staat en Stad), dachten er dan ook aan, in aansluiting met de voorloopige voorwaarden waarin de Stad volgens de behoeften van den handel en de scheepvaart de werken kon overnemen, de verbintenissen die van weerszijden genomen werden door contractuële bedingen te bekrachtigen.

De onderhandelingen in dit opzicht tusschen Brussel en Antwerpen aangevat, waren, hoe hoffelijk ook, lang en moeizaam.

Feitelijk kwam het er op neer op rechtmatige wijze schijnbaar tegenstrijdige belangen overeen te brengen en de aarzeling te overwinnen bij degenen die overtuigd waren dat de inspanningen aan de Metropool opgelegd haar financiële middelen en haar bestuurlijke inrichting konden te boven gaan.

De vertegenwoordigers van den Staat, met den vasten wil de belangen van het Land te dienen, en de vertegenwoordigers van het gemeentebestuur die voor plicht hadden de belangen van Antwerpen te verdedigen, ondertekenden niettemin in Juni 1914 een ontwerp van overeenkomst dat moest beschouwd worden als een zeer schappelijk vergelijk voor beide overeenkomende partijen.

Vermits eenerzijds dit ontwerp niet medegedeeld werd aan de Wetgeving en anderzijds de lange oorlog al de economische voorwaarden heeft geschokt, meenen wij dat de omstandige ontleding van dit document nog slechts een terugblikkend belang heeft.

Wij bepalen er ons bij in herinnering te brengen dat de Stad zich verbond een gedeelte der gronden binnen den kreits der nieuwe haven terug over te nemen, dat een ander gedeelte om de helft in onverdeeldheid bleef en dat de Staat zich in vollen eigendom het beste gedeelte van de terreinen voorbehield, namelijk deze langs den toegangsweg naar de Kruisschans, op een lengte van ongeveer 9.000 meter.

De oppervlakte aan de Stad af te staan moest bepaald worden door een vlaktemeetkundige berekening.

De Stad nam bovendien de verbintenis de zijdokken 2 en 3 en het overeenstemmend gedeelte van het kanaaldok over te nemen.

Deze instellingen maken de tweede sectie uit van de Noorderlijke werken, zooals gezegd wordt in den aanvang van dit verslag.

In den loop van het jaar 1914 had de aanbesteding uitsluitend plaats voor de werken van de « Kruisschans ».

De oorlog brak echter uit en alle werk werd stop gezet.

Het dient tot niets hier de talrijke en groote moeilijkheden aan te halen die de Staat, werkelijke lasthebber van Antwerpen, naderhand ontmoette voor de uitvoering der werken.

Het moge volstaan de data der aanbestedingen en wederaanbestedingen aan te halen :

13 Februari 1922 : aanbesteding der werken van de sluis der Kruisschans;

23 Februari 1922 : aanbesteding der werken van het kanaaldok, tusschen de sluis der Kruisschans en de bestaande instellingen;

16 Juli 1923 : aanbesteding van de verbindingsgeul tusschen het kanaaldok en de bestaande instellingen.

Wij glijden heen over de zware financiële misrekeningen van de aannemers : de Staat heeft hen in deze omstandigheden rechtstreeks en, laten wij het zeggen, zeer doelmatig geholpen.

Deze groote werken worden thans voltooid.

De haven van Antwerpen moet, wil zij niet vervallen, haar instellingen uitbreiden en verbeteren : een lange onderzinking staft deze oude waarheid.

De overeenkomst door de Regeering aan de Wetgeving onderworpen, bekrachtigt ze eens te meer.

Wij meenen de Regeering te moeten dank zeggen omdat zij het zoo goed begrepen heeft en wij sluiten ons volgaarne aan bij den verslaggever van de Bijzondere Commissie, den geachten heer Van de Vijvere, wanneer hij zich uitdrukt als volgt :

« De Overeenkomst aan het Parlement ter goedkeuring voorgelegd, is de voorbode van een nieuwe uitbreiding van de haven van Antwerpen.

» Zij beoogt te gelijkertijd het verleden en de toekomst : voor het verleden zal zij regeling brengen in de vraagstukken welke in de vroegere wetten en overeenkomsten hangende waren gebleven; en voor de toekomst zal zij tusschen den Staat en de Stad Antwerpen een regime van vertrouwvolle samenwerking tot stand brengen, die waardig were van het overgroot nationaal belang dat er van afhangt. »

Welke ook de opvattingen zijn over de opdracht van den Staat, welke ook

de vinnige besprekingen mogen zijn, die deze opvattingen hebben uitgelokt, is een feit zeker voor elken niet vooringenomen geest, namelijk dat in de uitbreiding van het vervoer te land of te water de taak van den Staat ruim en belangrijk is.

Te recht heeft een vreemde econo- mist kunnen schrijven (1) :

« Waar de bedrijvigheid van den Staat in de meeste landen tot uiting komt is op gebied van inrichting der kusten en der havens. De Staat verlicht en bakent de kusten af om de veiligheid van den zeevaarder te verzekeren. Hij legt de zeevaarttoegangswegen aan of verbetert ze; weinige havens bezitten eene voldoende waterdiepte om zonder vaak aanzienlijke uitdiepingswerken de havens genaakbaar te maken voor de groote schepen; in sommige gevallen hoeven de havens heel en al aangelegd; zij dienen door dijken beschermd tegen de zeegolven, men moet havenkommen graven, kaaien aanleggen waar de schepen kunnen ankeren. Verder hebben de havens eene uitrusting noodig : toestellen om de koopwaren te verhandelen, ze aan de kaaien te brengen, te laden en te lossen, dokken en stapelplaatsen om ze op te slaan.

» Ten slotte moeten de havens verbonden worden met de verkeerswegen, waarover de waren uit het binnenland worden aangebracht of daarheen vervoerd. Eene groote moderne haven is eene zeer ingewikkelde inrichting. Tot het werk van het aanleggen en het inrichten der havens dragen bij de staten, de steden, sommige half-openbare verenigingen, in verscheidene gevallen concessiehouders, ondernemingen die werken met het oog op te verwezenlijken winsten. »

Met andere woorden, de Staat moet zich in de vervoerpolitiek laten leiden

door de bekommring de openbare belangen te dienen en de internationale verhandelingen te vergemakkelijken.

De openbare besturen in België mogen aan deze dubbele opdracht niet te kort schieten.

De aan de beraadslagingen van den Senaat voorgelegde overeenkomst is het logisch gevolg, mits inachtneming van al de economische invloeden, van dertig jaren studie, werk en uitgaven zoowel vanwege den Staat als vanwege de Stad.

Wanneer de in uitvoering zijnde werken zullen voltooid zijn — en alles laat voorzien dat zulks einde 1928 zal het geval zijn — zal de haven van Antwerpen, die van stonden aan door het land als nationale haven wordt beschouwd, in staat zijn het hoofd te bieden aan het toenemend verkeer en aan al de moderne vereischten voortvloeiende uit het drukke verkeer.

De Middenafdeeling, die in 1905 werd belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende het verdedigingsstelsel van Antwerpen en de uitbreiding der haveninrichtingen dezer stad, stelde aan de Regeering onder meer de volgende vraag :

« Komt de in het ontwerp voorgestelde uitbreiding der Antwerpsche haven overeen met de geregelde uitbreiding die binnen twintig of dertig jaar is te verwezenlijken ?

» Antwoord :

» De tabel van de toenemende beweging der zeeschepen die de Antwerpsche haven aandoen, opgemaakt voor het tijdvak 1885-1904 en tot 1914 naar den gewonen gang voortgezet, bewijst dat de tonnenmaat van 9.347.000 ton in 1904, overgaat tot 22,820,000 in 1914.

» Dientengevolge zou het verkeer in tien jaar meer dan verdubbelen; welnu, steunt men op de overgrootte en snelle uitbreiding van het verkeer ter Antwerpsche haven en op den vooruitgang van mededingende havens, dan mag men met reden eene nog grootere

(1) H. TRUCHY. — *Cours d'économie politique*. Tome I, chapitre VII. Les Transports. — Section II. § 1, Routes, Voies navigables, Transports maritimes, Postes, Télégraphes et Téléphones. — III. Transports maritimes (blz. 250).

uitbreiding verwachten dan wordt aangegeven in het hierbijgevoegd diagram, voor zooveel er geen gebrek aan plaats is. »

In werkelijkheid werd deze tonnenmaat slechts bereikt voor het jaar 1926; als bijlage voegen wij bij dit verslag de opgave der tonnenmaat van 1880 tot 1926.

Hieruit blijkt duidelijk dat de uitbreiding der zeevaartinrichtingen de hoofdzakelijke voorwaarde van het stijgend verkeer is.

De vertraging in de uitvoering der werken, samen met de rampen der bezetting van 1914 tot 1918, heeft aan Antwerpen aanzienlijk nadeel berokkend.

De thans besproken overeenkomst heeft ten doel deze schade in de mate van het mogelijke te herstellen.

De Memorie van Toelichting en de tekst der overeenkomst zelf leggen de

financieele voorwaarden uit van den afstand der gronden, van de overname der thans in uitvoering zijnde havenwerken, van de voortzetting der werken die thans aan den gang of bijna voltooid zijn.

De bepalingen betreffende het aanleggen en de regeling der wederzijdsche rekeningen tusschen de verdragsluitende partijen, hebben in de Commissie van den Senaat tot geenerlei bespreking aanleiding gegeven.

Ook stelt zij U, bij eenparigheid der aanwezige leden, voor de overeenkomst goed te keuren, die in de Kamer der Volksvertegenwoordigers werd aangenomen met 150 stemmen, terwijl 2 leden zich onthielden.

De Voorzitter,
ALB. FRANÇOIS.

De Verslaggever,
A. COOLS.

ANNEXE. — BIJLAGE.

PORT D'ANVERS. — HAVEN VAN ANTWERPEN.

Arrivages. — Aankomst.

Années	Nombre de navires.	Tonnage net de capacité (en tonnes Moorsom) Jaugeage belge. Netto inhoudsmaat in Moorsomton. Belgische meting.	Tonnage net moyen des navires (tonnes Moorsom). Gemiddelde netto tonnemaat (Moorsomton).
Jaar.	Aantal schepen.		
1880	4,626	3,117,754	673
1885	4,860	3,492,934	719
1890	4,532	4,517,698	999
1891	4,461	4,693,238	1,052
1892	4,321	4,500,091	1,042
1893	4,418	4,692,211	1,062
1894	4,640	5,008,983	1,080
1895	4,653	5,363,569	1,152
1896	4,951	5,855,141	1,183
1897	5,106	6,215,550	1,217
1898	5,198	6,415,501	1,234
1899	5,420	6,842,163	1,262
1900	5,224	6,691,791	1,276
1901	5,209	7,510,938	1,442
1902	5,607	8,427,779	1,503

Années.	Nombre de navires.	Tonnage net de capacité (en tonnes Moorsom) Jaugeage belge. <i>Netto inhoudsmaat in Moorsomton. Belgische meting.</i>	Tonnage net moyen des navires (tonnes Moorsom) <i>Gemiddelde netto tonnemmaat (Moorsomton).</i>
<i>Jaar.</i>	<i>Aantal schepen.</i>		
1903	5,761	9,131,831	1,585
1904	5,852	9,400,335	1,606
1905	6,034	9,850,592	1,632
1906	6,495	10,884,412	1,676
1907	6,284	11,181,226	1,779
1908	6,135	11,051,644	1,801
1909	6,470	11,940,332	1,845
1910	6,770	12,654,153	1,869
1911	6,896	13,349,633	1,936
1912	6,973	13,761,591	1,973
1913	7,056	14,146,819	2,005
1914	4,302	8,618,908	2,003
1915 à 1918	92	105,532	—
1919	4,820	5,245,048	1,088
1920	7,698	10,858,926	1,411
1921	8,076	12,980,874	1,607
1922	8,323	15,050,182	1,808
1923	9,351	17,353,498	1,855
1924	9,709	19,305,907	1,988
1925	9,971	20,201,628	2,026
1926	11,599	22,794,896	1,965
		Moyenne mensuelle <i>Gemiddeld per maand</i>	1,899,575 t.)
1 ^{er} janvier-31 mai 1927	4,759	9,539,608	2,004
		Moyenne mensuelle <i>Gemiddeld per maand</i>	1,907,920 t.)

Résultat probable pour l'année en cours :

Vermoedelijke uitslag voor dit jaar :

$$1,907,920 \times 12 = 22,895,040 \text{ tonnes.}$$

Dimensions et capacité des plus grands navires arrivés au Port d'Anvers depuis 1880.

Afmeting en inhoud der grootste schepen die sedert 1880 Antwerpen aandeden.

			Pieds anglais <i>Engelsche voeten</i>	Tonnage brut Tonnes Moorsom	
			Longueur <i>Lengte</i>	Largeur <i>Breedte</i>	<i>Bruto tonnemaat (Moorsomton)</i>
			—	—	—
De 1880 à 1885	S/S belge	« Belgenland »	402.9	×40.2	3,692 tonnes.
De 1885 à 1890	—	« Westerland »	440	×47	5,736 —
De 1890 à 1898	—	« Friesland »	437	×51.2	7,116 —
De 1898 à 1901	S/S anglais	« Southwark »	480	×57	8,606 —
De 1901 à 1908	—	« Zeeland »	561.6	×60.2	11,667 —
De 1908 à 1923	—	« Lapland »	605.8	×70.4	18,565 —
De 1923 à 1927	—	« Belgenland »	670.4	×78.4	27,132 —

(1 pied anglais - 1 Engelsche voet = 0^m304.)