

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 4 DÉCEMBRE 1928

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée de l'examen du Projet de Loi autorisant le Gouvernement à conclure une convention avec la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

(Voir le n° 199 (session de 1927-1928) du Sénat.)

Présents : MM. le baron RUZETTE, président; BEAUDUIN, DE COCK DE RAMEYEN, le baron DE DORLODOT, HANNICK, LALEMAND, POLET, VAN BELLE, VAN VLAENDEREN, le vicomte GEORGES VILAIN XIII et le baron GILLÈS DE PELICHY, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

L'entretien du port de Zeebrugge incombait jusqu'ici à la seule Compagnie des Installations Maritimes de Bruges parce que, lors de sa création, ce port avait surtout été considéré sous l'angle des nécessités locales. Il ne devait constituer que l'avant-port de Bruges.

Des raisons d'ordre stratégique, commercial et économique déjà entrevues par le Roi Léopold II, qui insista vivement en faveur de sa création, ont démontré depuis lors que l'existence du port de Zeebrugge répond à un intérêt *national* de premier ordre.

Le prompt débarquement, en septembre et octobre 1914, dans ce port en eau profonde, de la 4^{me} division de notre armée après la retraite de Namur et de la 7^{me} division de l'armée britannique, alors que le port d'Anvers était inaccessible aux transports militaires, démontra le rôle important que Zeebrugge peut encore être appelé à jouer au point de vue de notre défense et du ravitaillement de la population civile

dans le cas de nouveaux conflits internationaux.

C'est ce qui faisait dire au Commandant Gilbert, délégué par le Ministre de la Défense Nationale au sein de la « Commission des Ports de Bruges » (1) « que si l'on admet que le port de Zeebrugge est indispensable pour le ravitaillement de la population, il devient a fortiori indispensable pour y faire arriver en outre le ravitaillement de l'armée qui ne peut être conçu séparément de celui de l'ensemble du pays ».

D'autre part, si nous supposons la Belgique isolée dans une guerre, Anvers peut devenir inutilisable; nous ne pouvons y suppléer par les ports de nos voisins, auxquels la neutralité interdit de laisser passer les ravitaillements de toutes espèces. La Belgique ne pourrait donc compter que sur Ostende et Nieuport dont la capacité est entièrement insuffisante. L'on peut donc affirmer

(1) Chargée par arrêté royal du 17 mai 1921 de rechercher les conséquences de la guerre au point de vue de l'exploitation des ports de Bruges et de Zeebrugge ainsi que des mesures à prendre pour tirer de ces deux ports le meilleur parti au point de vue des intérêts de la Belgique.

que le port de Zeebrugge est *indispensable*.

Et la dite Commission de conclure à l'unanimité sous forme d'un vœu tendant à voir le Gouvernement *garantir les profondeurs à la rade de Zeebrugge, considérée comme indispensable pour la défense nationale*.

Des raisons commerciales et économiques, dont l'importance s'indique chaque jour de plus en plus clairement, militent encore en faveur du maintien des profondeurs du port de Zeebrugge.

Ne s'agit-il pas de maintenir et d'y développer, par l'assurance d'une parfaite continuité dans l'exécution des dragages, une situation déjà fort encou-

rageante, d'y créer un port d'escale, d'y faciliter l'établissement futur d'un port franc, de mettre à l'abri de tout accident possible survenant dans la passe de l'Escaut, notre magnifique métropole commerciale ainsi que les ports importants de Gand et de Bruxelles, tributaires eux aussi de l'Escaut?

N'importe-t-il pas également de ménager à ces importantes cités commerciales la possibilité d'acquérir, à la côte, un avant-port?

Les statistiques publiées ci-après nous indiquent que le tonnage des ports de Zeebrugge et de Bruges est en progrès constant.

COMPAGNIE DES INSTALLATIONS MARITIMES DE BRUGES.

Mouvement maritime des années 1905 à 1927.

ANNÉES.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.	Charge en tonnes métriques à l'entrée.	à la sortie.
—	—	—	—	—
<i>Port de Bruges.</i>				
1905 . . .	52	21,439	30,955	4,719
1906 . . .	321	146,468	142,551	52,957
1907 . . .	497	190,489	216,215	83,724
1908 . . .	554	219,361	269,338	93,756
1909 . . .	581	244,430	304,613	196,116
1910 . . .	604	244,793	297,069	193,358
1911 . . .	649	274,098	312,492	276,485
1912 . . .	721	330,732	268,230	358,867
1913 . . .	634	281,255	301,257	314,867
1914 (9 mois) .	425	197,278	162,200	236,637
1921 . . .	273	113,087	161,456	42,503
1922 . . .	653	236,014	370,004	99,700
1923 . . .	666	264,143	395,502	108,625
1924 . . .	671	253,797	344,162	148,913
1925 . . .	674	279,571	375,954	157,959
1926 . . .	1,024	319,313	150,553	415,362
1927 . . .	743	327,979	405,452	316,477

ANNÉES. —	Nombre de navires. —	Jauge en tonnes Moorsom. —	Charge en tonnes métriques à l'entrée. —	à la sortie. —
<i>Canal maritime.</i>				
1905 . . .	8	7,272	12,903	—
1906 . . .	92	96,587	178,700	—
1907 . . .	98	107,215	196,724	—
1908 . . .	188	177,447	340,020	4,348
1909 . . .	268	183,814	384,505	14,231
1910 . . .	339	241,528	461,818	42,790
1911 . . .	332	265,095	475,417	29,239
1912 . . .	254	204,416	408,346	14,288
1913 . . .	203	207,641	430,827	425
1914 (9 mois) .	182	131,769	285,773	3,509
1921 . . .	—	—	—	—
1922 . . .	8	7,758	15,737	—
1923 . . .	68	83,678	169,154	—
1924 . . .	51	67,135	133,264	75
1925 . . .	100	135,105	276,182	—
1926 . . .	58	70,319	140,633	—
1927 . . .	104	138,013	273,488	100
<i>Port de Zeebrugge.</i>				
1905 . . .	—	—	—	—
1906 . . .	28	15,893	1,180	52
1907 . . .	156	124,435	16,534	2,197
1908 . . .	106	103,356	6,765	1,614
1909 . . .	71	77,843	12,939	2,493

ANNÉES.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.	Charge en tonnes métriques à l'entrée.	à la sortie.
1910 . . .	88	83,724	25,279	8,978
1911 . . .	67	69,975	13,834	10,391
1912 . . .	64	78,824	13,806	5,647
1913 . . .	57	63,701	22,024	677
1914 (9 mois) .	30	26,088	10,379	331
1921 . . .	86	90,131	35,433	1,515
1922 . . .	135	139,876	690	6,032
1923 . . .	66	62,386	2,504	827
1924 . . .	262	325,850	847	30,036
1925 . . .	388	491,872	12,964	81,297
1926 . . .	556	733,256	26,471	144,347
1927 . . .	576	729,473	18,832	137,039

Mouvement général.

1905 . . .	60	28,711	43,858	4,323
1906 . . .	441	258,951	322,431	53,099
1907 . . .	751	422,391	429,473	85,921
1908 . . .	839	500,164	616,123	99,718
1909 . . .	920	506,097	702,057	212,840
1910 . . .	1,031	570,045	784,166	245,126
1911 . . .	1,048	609,168	801,743	316,115
1912 . . .	1,039	613,972	690,382	378,802
1913 . . .	894	552,597	754,108	315,120
1914 (9 mois) .	637	355,135	458,352	240,477
1921 . . .	359	203,218	196,889	44,018
1922 . . .	796	383,648	386,431	105,732
1923 . . .	800	410,207	567,160	108,852
1924 . . .	984	646,782	478,273	179,024
1925 . . .	1,162	906,548	665,100	239,256
1926 . . .	1,638	1,122,888	317,657	559,709
1927 . . .	1,423	1,195,465	697,772	453,616

L'organisation d'escales à Zeebrugge est subordonnée au maintien en parfait état de la rade et du chenal d'accès, suivant les profondeurs nécessaires à la navigation moderne.

Les modiques ressources de la Compagnie des Installations maritimes ne lui permettent pas d'assurer ces profondeurs.

Le vote annuel et aléatoire de subside ne présente pas de garantie de stabilité suffisante aux intéressés.

Seule, la loi que le Gouvernement nous invite à voter assurera aux compagnies de navigation la sécurité indispensable. Seule, elle permettra à la Compagnie des Installations maritimes de Bruges de négocier et de conclure avec ces compagnies des contrats satisfaisants.

Ce que d'autres ports n'obtiennent, d'ailleurs qu'après de longs et persévérants efforts, Zeebrugge ne tardera pas à l'acquérir, malgré les dommages et les retards causés par la guerre, si l'État assure à sa rade les profondeurs voulues, et facilite l'organisation de trains appropriés au transport des voyageurs. Au service de nos voies de pénétration par eau doit, en effet, se joindre la liaison ferroviaire.

L'établissement futur d'un port franc est subordonné aux mêmes conditions d'accessibilité en eau profonde.

Cette question étant provisoirement réservée, nous n'y consacrerons pas un long chapitre.

Une des raisons les plus sérieuses qui militent en faveur du maintien des profondeurs voulues devant Zeebrugge est encore, nous l'avons dit, la nécessité de mettre notre métropole commerciale et les ports importants de Bruxelles et de Gand à l'abri de tout accident pouvant se produire par suite des sinuosités, puis du manque de largeur et de profondeur de la passe navigable de l'Escaut.

Ce danger est aggravé par la tendance

de plus en plus accentuée qu'ont les compagnies de navigation à majorer, dans de fortes proportions, la longueur et la profondeur des navires. L'échouement, en 1924, du « Sierra Grande » en travers de la passe de Bath, ne doit-il pas nous servir d'avertissement?

A grand renfort de dragage, le Service belge des Ponts et Chaussées dut creuser une nouvelle passe navigable en attendant que le Waterstaat néerlandais eut procédé à l'enlèvement de l'épave. La navigation des grands navires fut rendue très difficile durant un certain temps et le tirant d'eau dut être limité pendant plusieurs semaines. Encore faut-il se féliciter de ce que l'échouement du « Sierra Grande » s'est produit en un endroit où la configuration des lieux permettait le creusement d'une nouvelle passe à côté de celle qui était obstruée. Le même accident pourrait avoir lieu dans des conditions plus défavorables. S'il se produisait dans la passe de Bath ou au coude d'Austruweel, les ports d'Anvers et de Bruxelles pourraient être embouteillés. S'il se produisait dans la passe de Terneuzen, ce sont les ports de Gand, d'Anvers et de Bruxelles qui se trouveraient inaccessibles pour tout le temps qu'exigerait le rétablissement de la navigation.

De plus, nul n'ignore que les navires de forte dimension ne peuvent naviguer sur l'Escaut qu'à la marée et qu'ils ne peuvent passer au « Wandelaar » et sur les divers seuils qu'au moment favorable (1). L'approfondissement de ces seuils au delà de 8 mètres à marée basse nécessiterait des dragages incessants. Ceux-ci ne créeraient-ils pas des entraves sérieuses à la navigation et ne seraient-ils pas une source de danger? De plus, n'occasionneraient-ils pas des frais énormes?

(1) Les principaux seuils en remontant d'Anvers vers le nord sont : les seuils d'Austruweel, de Krankeloon, de la Perle, Belgische Sluis, Lillo-Liefkenshoek, Doel-Frederic, Frederic-Santvliet, Bath, Valkenisse.

Pour éviter que, en cas d'obstruction momentanée de la passe de l'Escaut, le trafic maritime ne soit contraint de se diriger vers des ports *étrangers*, n'est-il pas prudent de veiller à l'entretien de la passe du Zand menant à la rade et au môle de Zeebrugge ? (1)

Constatons, en outre, que l'augmentation des dimensions des navires en longueur et en profondeur porte spécialement sur ceux que l'on destine soit au transport exclusif de voyageurs, soit au transport mixte de ceux-ci et de marchandises. Elle ne s'applique guère aux cargo-boats destinés au transport de marchandises pondéreuses. « Pour les transports voyageurs et pour les transports mixtes, un élément essentiel est la *rapidité du trajet*, élément qui est négligeable pour les transports de marchandises lourdes. Or, la célérité est un facteur qui doit forcément éliminer un navire qui remonte l'Escaut depuis son embouchure jusqu'à Anvers. Si notre métropole commerciale, admirablement outillée pour la manutention des marchandises, ne veut pas perdre son trafic voyageurs et veut au contraire développer ce trafic, dit avec infiniment de raison M. Jos. Schramme, avocat, président de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, dans une toute récente brochure intitulée : « *Les Installations maritimes belges*. » elle doit suivre l'exemple de ses deux ports concurrents, Rotterdam et Hambourg, qui ont installé comme avant-port, l'un « Hoek van Holland », l'autre Cuxhaven et *organiser Zeebrugge comme avant-port d'Anvers*. »

Le prolongement jusqu'à la côte du canal, dont le creusement entre Anvers et Gand est déjà décidé, ne constituerait-il pas un magnifique parachèvement pour l'ensemble de nos installations maritimes belges ?

(1) Le développement de l'Escaut a 75 kilomètres. L'approfondissement à 9 mètres de la passe du Zand devant Zeebrugge sur ses 3,000 mètres de longueur est relativement aisé et relativement peu coûteux; et les profondeurs réalisables au nord du môle de Zeebrugge sont de 10 à 11 mètres à marée basse.

« Ce seraient », dit l'auteur de la brochure déjà citée, « le port d'Anvers, notre centre maritime, le port de Bruxelles par voie de conséquence, en même temps que le port de Gand *mis à l'abri de tout accident quelconque affectant la passe navigable de l'Escaut*, et, en même temps, ces trois ports outillés pour tirer profit de l'accessibilité de Zeebrugge aux navires que leurs dimensions mettraient, momentanément, dans l'impossibilité de remonter l'Escaut, mais qui pourraient, à Zeebrugge, transborder les marchandises destinées à Anvers, à Gand ou à Bruxelles. »

Certains membres de votre Commission ont manifesté le désir d'obtenir des précisions :

1^o Sur l'importance des dommages et spécialement des dommages de guerre directs et indirects subis par la Compagnie des Installations maritimes de Bruges;

2^o Sur la façon dont cette Compagnie parvint à vivre malgré les pertes subies;

3^o Sur les motifs de la prorogation de quinze ans et dix mois, prévue dans la convention;

4^o Sur les sacrifices que le vote de la dite convention exigera du Trésor public;

5^o Sur les bénéfices que son adoption permettra d'espérer pour l'avenir.

Les renseignements fournis, à ce sujet sont résumés dans les paragraphes suivants. Ils sont complétés par les réponses du Gouvernement parvenues à votre Commission au moment où ce rapport allait être mis sous presse et publiées en annexe.

§ 1. — Les dommages subis par la Compagnie des Installations maritimes dès avant la guerre et de 1914 à 1918 par suite de la guerre furent considérables.

A cause des charges écrasantes qui pesèrent sur elle, et qui n'ont d'équivalent dans aucun autre port belge, on

peut affirmer que la Compagnie a perdu tout le produit de son travail depuis l'inauguration des ports de Zeebrugge et de Bruges en 1907, jusqu'en 1914, année qui l'avait amenée très près d'obtenir les escales de lignes allemandes.

Le résultat déficitaire de l'exploitation du grand hôtel pour voyageurs « Zeebrugge Palace », est dû au fait qu'il n'a pu jusqu'ici répondre à la destination pour laquelle il venait d'être achevé en 1914.

Indépendamment de l'arrêt de tout trafic pendant la guerre, il a fallu attendre jusqu'en 1921 pour voir reprendre la navigation. Les dévastations causées par les faits de guerre furent très importants. Au port extérieur de Zeebrugge il ne subsistait que des ruines. La claire-voie du môle était détruite sur une longueur d'environ 60 mètres. Un hangar du môle s'était écroulé de même que le château d'eau. Toutes les grues électriques étaient détruites ou jetées à la mer, les wagons culbutés, les dragues coulées ou réduites à l'état d'épave, le promenoir et les alentours du port couverts de canons et d'abris en béton, le Palace-Hôtel pillé et abîmé. Le port intérieur de Bruges avait subi lui aussi d'importants dégâts.

La Compagnie a reçu des avances pour réparation de dommages de guerre à concurrence de 51,000,000 de francs, dont 26,000,000 de francs environ ont été affectés à la réparation des dégâts occasionnés aux biens de l'État; le solde a servi à réparer les dégâts aux biens de la ville de Bruges et à ceux appartenant en propre à la Compagnie.

Ces chiffres pourraient encore subir des modifications lors du prononcé du jugement définitif.

§ 2. — La Compagnie des Installations maritimes n'est parvenue à vivre depuis la guerre qu'en pratiquant la plus grande économie, en renonçant à tout amortissement et en consacrant toutes ses ressources au seul service d'exploitation du port, à l'exclusion de tout

développement de ses installations, qui nécessiterait du capital nouveau. Pour développer son trafic et accroître ses recettes, il lui faudrait cependant agrandir les dites installations devenues trop exigües, augmenter et moderniser son outillage. Elle accuse un déficit accumulé de fr. 1,274,497-30.

Cet organisme a donc dû poursuivre son exploitation dans des conditions nettement défavorables. L'entretien des profondeurs n'est assuré, nous l'avons vu, que par des avances annuelles de l'État; ce qui ne fournit aucune certitude pour l'avenir aux armements et cette avance, fixée en 1922 à 2,500,000 francs, et invariable depuis lors, est rapidement devenue insuffisante à cause de la hausse des salaires et des matières premières. Malgré cela, le trafic réalisé de 1921 à 1927 est en progression constante et même en progression plus rapide que dans les autres ports (1).

Il est donc permis d'en conclure que, si la Compagnie est mise en mesure de se reconstituer, comme l'ont fait toutes les autres entreprises industrielles, et comme l'ont fait les autres ports belges, cette progression s'accroîtra encore dans de notables proportions.

§ 3. — La *prorogation de la durée de la concession* est proposée pour tenir compte du fait que tout le travail de la Compagnie, de 1908 à 1914, peut être considéré comme perdu. Il en est de même pour la période des années de guerre et de celles qui se sont écoulées depuis l'armistice jusqu'en 1923, date du dépôt du premier projet de convention.

Le travail des années d'avant-guerre (1908 à 1914) avait été assez avancé pour qu'on pût escompter les escales de la Hamburg-Amerika Linie. C'est en vue de ces escales que le Zeebrugge-Palace

(1) Voir les statistiques publiées p. 2 et p. 8 de ce rapport.

avait été construit et que la passe du Zand avait été creusée.

Dès 1921, la revision de la concession a été sollicitée. Le projet actuel reproduit le délai de prorogation prévu dans le projet déposé en 1923 (15 ans et 10 mois). Logiquement, c'est une prorogation de vingt ans (1908-1928) qui devrait être accordée.

En effet, ce n'est pas le vote de la convention soumise au Parlement qui constituera la réorganisation définitive de la Compagnie. Ce n'est que lorsque ce vote sera acquis et que la Compagnie sera définitivement exonérée de la charge des dragages d'entretien qu'elle pourra poursuivre les négociations en vue de sa reconstitution, au moyen d'une participation d'établissements industriels et financiers qui, en lui fournissant de nouveaux capitaux, lui permettront de moderniser et d'étendre son outillage et ses installations. C'était l'objet de la seconde partie du projet déposé en 1923.

Il importe de ne pas oublier que l'Etat est actionnaire de la Compagnie à concurrence de 5,500,000 francs (sur 14,500,000 francs) et qu'il a donc intérêt à voir valoriser ce capital investi (1).

§ 4. — La charge que l'Etat assumera, si la convention est votée, consistera :

a) Dans les dépenses de dragage nécessaires pour l'entretien des profondeurs ;

b) Dans le coût de la *couverture*, sous forme d'avance récupérable du *déficit éventuel* de l'exploitation du port de Zeebrugge situé à l'aval de l'écluse maritime. Il est difficile d'établir aujourd'hui quelle pourrait être éventuellement l'importance de cette charge. La comptabilité spéciale pour le port de Zeebrugge, prescrite par l'article 5 du projet de convention, a pour objet de

fournir, à cet effet, dans l'avenir, les données nécessaires.

Toutes les recettes viendront en déduction des dépenses d'entretien.

Il ne paraît pas inopportun de signaler que cette disposition est une dérogation à ce qui se pratique dans les autres ports, où les frais de dragage sont assumés par l'Etat, sans qu'aucune partie des recettes serve à amortir ces frais, ces recettes étant encaissées intégralement par l'exploitant du port, sauf aux quais de l'Escaut devant Anvers, où les dispositions de l'accord du 16 janvier 1874 prévoient un partage des recettes entre l'Etat et la Ville d'Anvers.

La charge que l'Etat assumera consiste principalement dans les dépenses de dragages pour l'entretien des profondeurs. Cette dépense a été évaluée à 2,500,000 francs en 1922. Il est certain que cette somme n'est plus, actuellement, suffisante. On peut l'évaluer au moins à 3 1/2 millions ou 4 millions par an.

La raison principale pour laquelle l'Etat assume cette charge, est une raison d'équité. Dans tous les autres ports belges, l'Etat assume des charges semblables et même plus étendues.

A Anvers, c'est l'Etat qui paie les frais de dragage dans l'Escaut et devant les quais. A Gand, l'Etat n'assume pas seulement les frais de dragage jusqu'à l'écluse maritime de Terneuzen, mais tous les frais d'entretien du canal de Terneuzen, y compris le dragage du canal jusqu'à Gand; à Ostende, l'Etat paie les frais de dragage dans le Stroombank devant le port et dans le port jusqu'au débarcadère des malles. A Bruxelles, il prend à sa charge les frais de dragage dans le Rupel jusqu'à l'écluse de Wintham qui donne accès au canal de Willebroeck, ainsi que les frais d'éclairage et de balisage. A Nieuport, il assume les frais de dragage du chenal d'accès. A Blankenberghe, il drague également le port de pêche. La raison pour laquelle l'Etat assume les dragages

(1) La ville de Bruges est actionnaire à concurrence de 4,500,000 francs. Le public y compris les entrepreneurs des ports de Bruges-Zeebrugge possède des actions privilégiées jusqu'à concurrence de 4,500,000 francs également.

des ports, c'est qu'il retire les profits indirects du mouvement maritime (transports de chemin de fer et impôts sur les revenus professionnels). On pouvait, au début, douter que le nouveau port créé à Bruges-Zeebrugge, rapportât suffisamment à l'Etat, et méritât par conséquent d'être mis sur le même pied que les autres ports. La statistique démontre

que, contrairement aux prévisions, les nouvelles installations ont atteint, en 1927, le vingtième du port d'Anvers, la moitié du port de Gand et le double du trafic commercial (paquebots non compris) d'Ostende. Il serait dès lors inique de leur infliger un traitement de défaveur.

Mouvement maritime des ports d'Anvers, Gand, Bruges-Zeebrugge et Ostende.

ANNÉES	ANVERS.		GAND.		BRUGES-ZEEBRUGGE.		OSTENDE.	
	Nombre de navires	Jauge en tonnes Moorsom.	Nombre de navires	Jauge en tonnes Moorsom.	Nombre de navires	Jauge en tonnes Moorsom.	Nombre de navires.	Jauge en tonnes Moorsom.
1925	9,971	20,201,628	1,755	1,538,621	1,162	906,548	866	366,853
1926	11,599	22,793,537	2,548	1,945,680	1,638	1,122,888	2,495	517,969
1927	11,439	23,487,543	2,412	2,032,524	1,423	1,135,465	961	338,905

Mais à côté de cette raison d'équité, il existe une question de droit. La Compagnie est un concessionnaire de services publics. Il a été reconnu que les concessionnaires de services publics avaient droit à la revision de leur concession (loi du 11 octobre 1919, art. 7), lorsque leurs charges auraient, par suite de la guerre, augmenté de façon imprévue. C'est en vertu de cette loi que les concessionnaires d'éclairage (gaz et électricité) et les concessionnaires de transports (chemins de fer vicinaux et tramways) ont vu reviser leur concession. Le mode de revision adopté par la loi est la majoration du taux de péage. Mais ce mode n'est pas applicable aux concessionnaires d'un port, parce que ces péages devraient être portés à un taux prohibitif. Il n'empêche que le concessionnaire a *droit* à la revision de sa concession. Il est dès lors logique que, se trouvant dans l'impossibilité d'appliquer *le remède qu'il a prévu* dans la loi du 11 octobre 1919, le législateur ait

recours à un *autre* : supprimer celle des charges qui a le plus augmenté par suite de la guerre, la *charge des dragages* et que, comme il est établi que cette dépense de dragage *profite* à l'Etat, que le législateur la mette à charge de l'Etat, comme dans tous les autres ports belges. Votre Commission estime qu'il n'est pas inopportun de faire remarquer que, pour cette raison, la convention ne constitue pas une pure *faveur* faite à la Compagnie, mais que celle-ci avait un *droit* à faire valoir, droit à la revision de sa concession consistant à lui procurer un moyen de ne pas supporter la charge de l'imprévision résultant de la majoration du coût des dragages. La convention *reconnaît donc un droit* en même temps qu'elle *supprime une inégalité*.

Pour apprécier la charge qu'assume l'Etat en défrayant désormais les dragages, il faudrait pouvoir comparer les 3,500,000 francs ou 4,000,000 de francs de dépenses annuelles, aux dépenses faites dans d'autres ports. Boulogne

dresse un programme nouveau, très important. Dunkerque dépense 5 millions de francs français (7 millions de francs de notre monnaie) pour des profondeurs moindres qu'à Zeebrugge. Nous l'avons déjà dit, tant que les profondeurs ne seront pas assurées à Zeebrugge et dépendront d'un vote annuel du Parlement, les lignes régulières n'envisageront pas l'utilisation de ce port. Mais si ces profondeurs sont assurées, la situation tendra nécessairement à se modifier du tout au tout.

§ 5. — Certains membres de votre Commission ont désiré savoir si l'adoption de la convention peut légitimement faire espérer à la Compagnie et à l'État d'appréciables bénéfices dans l'avenir.

Les résultats si encourageants obtenus à Boulogne, après une assez longue attente (comme à Zeebrugge), constituent une réponse adéquate à cette question.

Déjà le dispositif de ce port voisin frappe le visiteur par son analogie avec celui de Zeebrugge.

« La digue Carnot s'avance au large, comme le môle de Zeebrugge. Cette digue protège une rade de belle dimension, mais moins étendue que celle de Zeebrugge. Le port intérieur, auquel une double jetée donne accès, se développe derrière la laisse de basse mer. » (1)

Comme Boulogne, et mieux encore que ce dernier port, Zeebrugge, aidé des pouvoirs publics, notamment des Départements des Finances, des Travaux publics et des Chemins de fer, peut mettre en évidence les qualités qui, *dans un port d'escale*, commandent le choix des lignes de navigation : le maintien des profondeurs, la rapidité des communications, les facilités d'embarquement.

Comme à Boulogne, l'entretien de l'avant-port de Zeebrugge nécessite des dragages; mais les profondeurs peuvent être maintenues dans ce dernier port au

prix d'efforts bien moins onéreux (1). Les résultats magnifiques obtenus à Boulogne, non immédiatement, nous l'avons dit, mais après vingt années d'efforts (2) nous pouvons, si nous le voulons, nous les assurer à Zeebrugge. Déjà nous étions bien près de les atteindre lorsqu'en 1914 la guerre vint interrompre les négociations avec les lignes de navigation (3).

Ces pourparlers seront repris avec des chances réelles de succès dès que le vote de la convention aura convaincu la direction des dites lignes de navigation du maintien permanent des profondeurs et aura permis à la Compagnie des Installations maritimes d'assurer le développement de son outillage par une prompt réorganisation financière (4). Nul de nous ne peut oublier que « tout un trafic maritime de la plus haute importance a été négligé et perdu jusqu'ici par notre pays : c'est le *trafic transatlantique*.

« Les lignes de navigation qui, du Nord de l'Europe, de Dantzig, de Hambourg, et d'ailleurs, se dirigent vers le nouveau continent et en reviennent passent devant nos 65 kilomètres de côte sans s'y arrêter. La loi de vitesse étant impérieuse pour ce genre de transports, seule une escale dans un port à la côte en eau profonde leur est permise. Notre pays possède, à cet égard, un *outil incomparable*, dont il n'a pas fait usage jusqu'ici. Zeebrugge offre au voyageur de l'Europe

(1) Pour maintenir les profondeurs réalisées dans les différentes parties du port et pour continuer, conformément au plan arrêté, l'approfondissement du chenal d'accès du port extérieur et du mouillage des transatlantiques, l'État entretient à Boulogne quatre dragueurs dont deux à succion et deux à godets. Lorsque ce matériel devient insuffisant, ce qui arrive, on a recours à l'entreprise et ce sont des entrepreneurs hollandais qui complètent le travail des dragues de l'État et assurent l'exécution des dragages nécessaires.

Henri MALO. *Nos trois ports du Nord. Dunkerque, Calais et Boulogne*, dans la collection : Les Grands Ports Français. Dunod, éditeur à Paris. 1920, p. 94.

(2) Même source, p. 97, et Joseph SCHRAMME. *Une Visite à Boulogne*, dans la Revue Générale, 1927, T. CVIII, tiré à part, pp. 11 et 12.

(3) Jos. SCHRAMME. Même source, p. 7.

(4) Une seule ligne régulière avec départ journalier produirait une recette d'environ 350,000 francs.

(1) *Une visite à Boulogne*, par Jos. SCHRAMME, Revue Générale, 1927. Tome CVIII, page 390 et suivantes.

centrale le moyen d'abréger considérablement à l'aller ou au retour la durée de la traversée. Et le môle de Zeebrugge offre, par ses aisances d'accostage direct, le moyen de supprimer tout l'inconfort des transbordements en rade que présentent les autres ports d'escale. Mais pareille utilisation du port de Zeebrugge suppose l'organisation de trains appropriés, amenant les voyageurs aux heures d'escale pour l'embarquement, et prenant, au débarquement, les voyageurs qui, par voitures directes, seraient amenés en une heure et demie à Anvers et à Bruxelles et de là vers Cologne, Francfort ou Bâle (1). Ainsi, tout en maintenant et en développant notre

trafic maritime *actuel*, nous y ajouterons un trafic *nouveau*», conclut M. Joseph Schramme, l'auteur de l'étude récente et très intéressante sur les installations maritimes belges déjà citée. C'est ce trafic *nouveau* qui, de l'avis de toutes les compétences, doit assurer la prospérité du port de Zeebrugge.

Pour coopérer à cette œuvre éminemment patriotique, votre Commission a, par 7 voix contre 4, donné son adhésion au projet de loi soumis à nos délibérations et elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Président,
Baron RUZETTE.

Le Rapporteur,
Baron GILLÈS DE PELICHY.

¹ (1) *Les Installations maritimes belges*, par Jos. SCHRAMME, avocat, président de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges. Pâques, 1928, p. 14.

ANNEXES

Nouvelle convention avec la Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

Questions posées par la Commission du Sénat et réponses du Gouvernement.

PREMIÈRE QUESTION.

Le Gouvernement peut-il donner quelques précisions sur les sacrifices que le vote de la convention exigera du Trésor public.

RÉPONSE.

La nouvelle convention met à charge de l'État les dépenses de dragages du port de Zeebrugge en aval de l'écluse d'entrée du canal maritime de Bruges ainsi que la couverture du déficit de

l'exploitation, sauf à récupérer les sommes payées de ce dernier chef sur les excédents éventuels de recettes des années ultérieures.

Les avances faites par l'État à la Compagnie pendant les années 1922 à 1928 inclusivement et dont l'État renonce à réclamer le remboursement s'élèvent à 17,500,000 francs. Le crédit porté au budget de 1929 pour le même objet est de 3,500,000 francs.

Le coût des dragages à effectuer par l'État dans l'hypothèse où l'on maintiendrait dans le port les mêmes profondeurs qu'aujourd'hui peut être évalué dans les conditions économiques actuelles à 4,000,000 de francs environ.

Seulement ces profondeurs ne seront pas suffisantes pour assurer le développement du port de Zeebrugge et pour amener des lignes de navigation importantes à le prendre comme port d'attache ou d'escale.

Pour réaliser le programme de dragage envisagé par la Commission des ports de Bruges et de Zeebrugge et le Comité mixte, les dépenses à faire étaient estimées en 1922 à 9,400,000 francs environ en frais de première réalisation, et à 3,400,000 francs environ en frais d'entretien annuels.

Aux prix actuels, ces sommes devaient être augmentées de 40 à 50 p. c.

Il paraît utile d'ajouter que l'État a décidé la fermeture de la claire-voie du môle et que ce travail, actuellement en cours d'exécution, donnera lieu à une dépense de 10 millions environ.

Le résultat financier de l'exploitation du port dépend de l'importance du trafic; il n'est donc pas possible de dire s'il y aura ou s'il n'y aura pas déficit et par suite si l'État aura une charge quelconque à supporter de ce chef.

Enfin, l'État renonce à certaines redevances qui lui étaient payées par la Compagnie des Installations maritimes de Bruges et perdra ainsi une recette annuelle de 25,000 francs environ.

DEUXIÈME QUESTION.

De quelle façon la Compagnie des Installations maritimes de Bruges parvint-elle à vivre jusqu'à ce jour.

RÉPONSE.

La Compagnie parvint à vivre jusqu'à ce jour en utilisant :

1^o Les sommes reçues pour dommages de guerre : 51,000,000 de francs environ;

2^o Les avances de l'État du chef de dragages : 17,500,000 francs;

3^o Les recettes et produits de sa concession.

Elle a, d'ailleurs, limité les travaux

au strict minimum et n'a procédé à aucun amortissement.

TROISIÈME QUESTION.

Quelle est exactement la raison pour laquelle une prorogation de quinze ans et dix mois de la concession est prévue dans la convention.

RÉPONSE.

La Compagnie commençait en 1914, au moment où la guerre a éclaté, à récolter les fruits des sacrifices consentis depuis 1907, début de la concession. Tout ce travail a été perdu et on peut considérer que ce n'est qu'en 1922 que les dégâts consécutifs à la guerre ont été suffisamment réparés, pour que la Société ait pu commencer à remettre sa concession en valeur. La prolongation de durée de quinze ans et dix mois représente le temps perdu de 1907 à 1922.

QUATRIÈME QUESTION.

Quel est le montant des dommages de guerre accordé?

RÉPONSE.

Des renseignements ont été demandés à ce sujet au Département des Finances, mais n'ont pas encore été fournis jusqu'à présent.

D'après les déclarations faites par la Compagnie, celle-ci a touché jusque maintenant une somme de 51 millions environ. Diverses actions sont encore pendantes.

CINQUIÈME QUESTION.

Quel est le montant exact des dommages indirects subis par suite de la guerre par la Compagnie?

RÉPONSE.

Il n'est pas possible de répondre à

cette question. Les renseignements précis font naturellement défaut. Il s'agit en somme du manque à gagner résultant de la situation exposée sous le 3^o.

SIXIÈME QUESTION.

Quels sont les bénéfices que la Compagnie des Installations maritimes de Bruges sera en droit d'espérer après le vote de la convention?

RÉPONSE.

La Compagnie sera exonérée de la charge des dragages. Le déficit d'exploitation du port de Zeebrugge, s'il y en a un, sera de plus couvert par l'État dans les conditions reprises à l'article 4 du projet de convention.

Si le trafic du port est suffisant pour que son exploitation laisse un bénéfice, au lieu d'un déficit, la Compagnie encaissera la moitié de ce bénéfice en vertu du même article 4.

SEPTIÈME QUESTION.

Quel fut l'importance du tonnage des ports de Bruges et de Zeebrugge durant les dernières années?

RÉPONSE.

Ces renseignements sont donnés dans

les rapports du Conseil d'Administration joints à la présente (1).

HUITIÈME QUESTION.

Le Gouvernement peut-il communiquer à la Commission des Travaux publics le texte :

- a) Des anciennes conventions;
- b) Des projets de convention;
- c) Des bilans de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges?

RÉPONSE.

a) Ces anciennes conventions sont reproduites dans la brochure ci-annexée intitulée « Port de Bruges etc... — Documents »;

b) La Commission a connaissance du projet déposé en 1923 et de celui qui lui est actuellement soumis. Il n'existe pas d'autres projets;

c) Une collection des bilans et des rapports présentés aux assemblées générales de 1909, 1910, 1911, 1913, 1914, 1919 à 1928 inclus, est ci-annexée (2).

Les brochures donnant les rapports et les bilans des années 1907, 1908 et 1912 sont épuisées.

(1) Voir page 2 de ce rapport.

(2) Tous ces documents sont déposés sur le bureau du Sénat et mis à la disposition des membres de la Haute Assemblée.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 4 DECEMBER 1928

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp waarbij de Regeering gemachtigd wordt een overeenkomst te sluiten met de stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

(Zie n^r 199 (zitting 1927-1928) van den Senaat.)

Aanwezig: de heeren Baron RUZETTE, voorzitter; BEAUDUIN, DE COCK DE RAMEYEN, Baron DE DORLODOT, HANNICK, LALEMAND, POLET, VAN BELLE, VAN VLAENDEREN, Burggraaf GEORGES VILAIN XIII en Baron GILLÈS DE PELICHY, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Tot nog toe was alleen de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen belast met het onderhoud van de haven van Zeebrugge omdat deze haven, bij hare oprichting, vooral werd beschouwd van uit het standpunt der plaatselijke noodwendigheden. Zeebrugge moest alleen voorhaven van Brugge zijn.

Redenen van strategischen, commercieelen en economischen aard, die reeds in het vooruitzicht werden gesteld door Koning Léopold II, die levendig aandrang opdat deze haven zou worden ingericht, hebben sedertdien bewezen dat de haven van Zeebrugge beantwoordt aan een *nationaal* belang van allereersten rang.

De vlugge ontscheping in deze haven in diep water, in September en October 1914, van onze 4^e legerdivisie na den terugtocht uit Namen, en van de 7^e Britsche Legerafdeeling, alswanneer de Antwerpsche haven niet toegankelijk was voor militaire transportschepen, heeft bewezen welke belangrijke rol Zeebrugge nog kan te spelen hebben op gebied van onze verdediging en van de bevoorrading der burgerlijke bevolking

in geval van nieuwe internationale conflicten.

Dit deed Commandant Gilbert, afgevaardigde van den Minister van Landsverdediging in den schoot der « Commissie der Havens van Brugge » (1), verklaren « dat zoo men aanneemt dat de haven van Zeebrugge onontbeerlijk is voor de bevoorrading der bevolking, zij *a fortiori* onontbeerlijk wordt om er bovendien de bevoorrading van het leger te ontschepen, die niet kan worden afgescheiden van die van het land. »

Indien wij anderdeels onderstellen dat België in een oorlog wordt afgezonderd, dan kan Antwerpen onbereikbaar worden; wij kunnen dit niet verhelpen door de havens onzer naburen te benuttigen, daar de onzijdigheid hun verbiedt bevoorradingen van alle slag door te laten. België zou dus alleen mogen rekenen op Oostende en Nieuwpoort, wier capaciteit volstrekt ontoereikend is. Men mag dus bevestigen dat de haven van Zeebrugge *onontbeerlijk* is.

(1) Bij Koninklijk besluit van 17 Mei 1921, belast « met het nasporen van de gevolgen van den oorlog, met betrekking tot de havens van Brugge en Zeebrugge, alsmede van de te treffen maatregelen om uit beide havens het meeste nut te trekken met het oog op België's belangen ».

En bedoelde Commissie drukte eenparig den wensch uit dat de Regeering de *diepte in de reede van Zeebrugge zou handhaven, daar zij onontbeerlijk wordt geacht voor 's lands verdediging.*

Commercieele en economische redenen wier belang van dag tot dag duidelijker wordt, pleiten nog voor het behoud van de diepte in de haven van Zeebrugge.

Geldt het niet er een reeds zeer aanmoedigenden toestand te handhaven en uit te breiden, door het verzekeren van ononderbroken baggerwerken, er eene aanleghaven in te richten, er de toekomstige inrichting eener vrijhaven te

vergemakkelijken en onze prachtige handelsmetropool alsmede de belangrijke havens van Gent en Brussel, die eveneens van de Schelde afhangen, voor alle mogelijke ongevallen, die zich in de vaargeul van de Schelde voordoen, te vrijwaren ?

Komt het er eveneens niet op aan, aan deze belangrijke handelssteden de mogelijkheid te verzekeren aan de kust eene voorhaven te bekomen

Uit onderstaande statistische gegevens blijkt dat de tonnemaat der havens van Zeebrugge en Brugge gestadig toeneemt.

MAATSCHAPPIJ DER BRUGSCHE HAVENINRICHTINGEN.

Scheepvaartverkeer over de jaren 1905 tot 1927.

JAREN.	Aantal schepen.	Tonnenmaat in « Moorsom » tonnen.	Vracht van 1,000 kilogrammen bij de aankomst.	bij het vertrek.
<i>Haven van Brugge.</i>				
1905 . . .	52	21,439	30,955	4,719
1906 . . .	321	146,468	142,551	52,957
1907 . . .	497	190,489	216,215	83,724
1908 . . .	554	219,361	269,338	93,756
1909 . . .	581	244,430	304,613	196,116
1910 . . .	604	244,793	297,069	193,358
1911 . . .	649	274,098	312,492	276,485
1912 . . .	721	330,732	268,230	358,867
1913 . . .	634	281,551	301,257	314,867
1914 (9 maanden)].	425	197,278	162,200	236,637
1921 . . .	273	113,087	161,456	42,503
1922 . . .	653	236,014	370,004	99,700
1923 . . .	666	264,143	395,502	108,625
1924 . . .	671	253,797	344,162	148,913
1925 . . .	674	279,571	375,954	157,959
1926 . . .	1,024	319,313	150,553	415,362
1927 . . .	743	327,979	405,452	316,477

JAREN.	Aantal schepen.	Tonnenmaat in « Moorsom » tonnen.	Vracht van 1,000 kilogrammen bij de aankomst.	bij het vertrek.
—	—	—	—	—
<i>Zeekanaal.</i>				
1905 . . .	8	7.272	12,903	—
1906 . . .	92	96,587	178,700	—
1907 . . .	98	107,215	196,724	—
1908 . . .	188	177,447	340,020	4,348
1909 . . .	268	183,814	384,505	14,231
1910 . . .	339	241,528	461,818	42,790
1911 . . .	332	265,095	475,417	29,239
1912 . . .	254	204,416	408,346	14,288
1913 . . .	203	207,641	430,827	425
1914 (9 maanden) .	182	131,769	285,773	3,509
1921 . . .	—	—	—	—
1922 . . .	8	7,758	15,737	—
1923 . . .	68	83,678	169,154	—
1924 . . .	51	67,135	133,264	75
1925 . . .	100	135,105	276,182	—
1926 . . .	58	70,319	140,633	—
1927 . . .	104	138,013	273,488	100

Haven van Zeebrugge.

1905 . . .	—	—	—	—
1906 . . .	28	15,893	1,180	52
1907 . . .	156	124,435	16,534	2,197
1908 . . .	106	103,356	6,765	1,614
1909 . . .	71	77,843	12,939	2,493

JAREN.	Aantal schepen.	Tonnenmaat in « Moorsom » tonnen.	Vracht van 1,000 kilogrammen bij de aankomst.	Vracht van 1,000 kilogrammen bij het vertrek.
—	—	—	—	—
1910 . . .	88	83,724	25,279	8,978
1911 . . .	67	69,975	13,834	10,391
1912 . . .	64	78,824	13,806	5,647
1913 . . .	57	63,701	22,024	677
1914 (9 maanden) .	30	26,088	10,379	331
1921 . . .	86	90,131	35,433	1,515
1922 . . .	135	139,876	690	6,032
1923 . . .	66	62,386	2,504	827
1924 . . .	262	325,850	847	30,036
1925 . . .	388	491,872	12,964	81,297
1926 . . .	556	733,256	26,471	144,347
1927 . . .	576	729,473	18,832	137,039

Algemeen scheepvaartverkeer.

1905 . . .	60	28,711	43,858	4,323
1906 . . .	441	258,951	322,431	53,099
1907 . . .	751	422,391	429,473	85,921
1908 . . .	839	500,164	616,123	99,718
1909 . . .	920	506,097	702,057	212,840
1910 . . .	1,031	570,045	784,166	245,126
1911 . . .	1,048	609,168	801,743	316,115
1912 . . .	1,039	613,972	690,382	378,802
1913 . . .	894	552,597	754,108	315,120
1914 (9 maanden) .	637	355,135	458,352	240,477
1921 . . .	359	203,218	196,889	44,018
1922 . . .	796	383,648	386,431	105,732
1923 . . .	800	410,207	567,160	108,852
1924 . . .	984	646,782	478,273	179,024
1925 . . .	1,162	906,548	665,100	239,256
1926 . . .	1,638	1,122,888	317,657	559,709
1927 . . .	1,423	1,195,465	697,772	453,616

Het aanleggen van schepen te Zeebrugge wordt afhankelijk gesteld van het in goeden staat houden van de reede en de toegangsgeul, volgens de voor de moderne scheepvaart noodige diepten.

De geringe middelen van de Maatschappij der Haveninrichtingen laten haar niet toe daarvoor te zorgen.

De stemming van jaarlijksche en onzekere toelagen is voor de belanghebbenden geen voldoende waarborg.

Alleen de wet, die de Regeering ons verzoekt aan te nemen, zal aan de scheepvaartmaatschappijen de onmisbare veiligheid bezorgen. Zij alleen zal de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen in staat stellen met deze maatschappijen bevredigende overeenkomsten te sluiten.

Wat andere havens pas na lange en volgehouden pogingen kunnen bekomen, zal Zeebrugge eerlang verkrijgen, ondanks de schade en de vertraging door den oorlog teweeggebracht, zoo de Staat aan hare reede de noodige diepte geeft en geschikte reizigerstreinen inlegt. De dienst onzer waterwegen moet aansluiten bij dien der spoorwegen.

De inrichting van een vrijhaven is afhankelijk van dezelfde vereischen van toegang in diep water.

Daar dit vraagstuk voorloopig werd aangehouden, zoo zullen wij er niet over uitweiden.

Een der meest ernstige redenen die pleiten voor het behoud der noodige diepten vóór Zeebrugge is ook nog de noodzakelijkheid onze handelsmetropool en de belangrijke havens van Brussel en Gent te beschutten voor elk ongeval dat zich kon voordoen ten gevolge van de bochten, en van het gemis van breedte en diepte der vaargeulen op de Schelde.

Dit gevaar wordt nog vergroot door de meer en meer afgeteekende strekking bij de scheepvaartmaatschappijen in sterke mate de lengte en den diepgang der schepen te verhoogden. Het stranden in 1924 van de « Sierra Grande » in de

geul van Bath moge een vingerwijzing zijn.

Met behulp van groote baggerwerken moest de Belgische Dienst van Bruggen en Wegen een nieuwe vaargeul graven in afwachting dat de Nederlandsche Waterstaat het wrak had geborgen. Het varen der groote schepen was gedurende zekeren tijd zeer moeilijk en gedurende verscheidene weken moest de diepgang worden beperkt. En dan mag men zich gelukkig achten dat de « Sierra Grande » gestrand is op een plaats waar het graven van een nieuwe geul naast de verstopte mogelijk was. Hetzelfde ongeval kon zich in veel minder gunstige omstandigheden voordoen. Moest het zich voordoen in de geul van Bath of aan de bocht van Austruweel dan konden de havens van Antwerpen en Brussel allicht verstopt zijn. Deed het zich voor in de geul van Terneuzen, dan waren de havens van Gent, Antwerpen en Brussel zoolang ontoegankelijk als de scheepvaart niet zou zijn hersteld.

Iedereen weet overigens dat de schepen met groote afmetingen slechts bij hooge tij op de Schelde kunnen varen en alleen op het gepaste oogenblik voorbij den « Wandelaar » en de verschillende drempels komen (1). De uitdiepingen van die drempels beneden 8 meter bij ebbe zou bestendige baggerwerken vergen. Deze waren allicht een ernstige belemmering voor de scheepvaart en een bestendig gevaar. Wat zouden zij bovendien niet kosten ?

Om te beletten dat, bij tijdelijke opstopping van de Scheldegeul, het zeeverkeer niet naar vreemde havens worde afgeleid, zou het voorzichtig zijn er over te waken dat de Zandgeul die tot de reede en den havendam van Zeebrugge leidt, goed onderhouden worde (2).

(1) De bijzonderste drempels, wanneer men opvaart van Antwerpen naar het Noorden, zijn : de drempels van Austruweel, van Krankeboom, van de Perel, Belgische Sluis, Lillo-Liefkenshoek, Doel-Frederic, Frederic-Santvliet, Bath, Valckenisse.

(2) De Schelde heeft een uitbreiding van 75 kilometer. De uitdieping op 9 meter van de Zandgeul vóór Zeebrugge op 3,000 meter lengte is tamelijk gemakkelijk en niet duur; en ten Noorden van den havendam van Zeebrugge is, bij ebbe, een diepte mogelijk van 10 tot 11 meter.

Wij stellen bovendien vast dat de grootere afmetingen der schepen vooral slaan op die welke hetzij uitsluitend reizigers, hetzij reizigers en goederen vervoeren. Zij slaan bijna niet op de cargo-boats die zware goederen vervoeren. « Voor het reizigers- en het gemengd vervoer, is *snelheid* hoofdzaak; iets wat voor zware goederen niet het geval is. De snelheid is echter een factor die noodzakelijk een schip moet uitschakelen dat de Schelde tot Antwerpen opvaart. Zoo onze handelsmetropool, die prachtig is uitgerust voor de behandeling der goederen, het reizigersverkeer niet wil missen en het integendeel wil uitbreiden, dan moet zij het voorbeeld volgens van hare beide concurrenten Rotterdam en Hamburg, die Hoek van Holland en Cuxhaven als voorhaven hebben ingericht, *en moet Antwerpen van Zeebrugge zijn voorhaven maken.* » Dit schrijft de heer Jos. Schramme, advocaat, voorzitter van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen in zijne onlangs verschenen brochure : « *Les Installations maritimes belges.* »

De verlenging tot aan de kust van het kanaal, waarvan het graven tusschen Antwerpen en Gent reeds werd besloten, zou een prachtige voltooiing zijn van de Belgische haveninrichtingen.

« Het zou, zegt de schrijver der hooger aangehaalde brochure, de haven van Antwerpen, ons handelscentrum, natuurlijk ook de haven van Brussel, samen met de haven van Gent voor altijd beveiligen voor eenig ongeval dat de Schelde in gevaar kon brengen, en, tevens, zouden deze drie havens uitgerust zijn om voordeel te halen uit de toegankelijkheid van Zeebrugge voor schepen die, wegens hunne afmetingen tijdelijk in de onmogelijkheid mochten verkeerden de Schelde op te varen, doch die te Zeebrugge de goederen konden overladen ter bestemming van Antwerpen, Gent of Brussel. »

Sommige leden uwer Commissie wenschten nadere toelichting over :

1^o Het belang der rechtstreeksche en

onrechtstreeksche oorlogsschade geleden door de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen;

2^o De wijze waarop deze Maatschappij ondanks de geleden schade heeft kunnen blijven leven;

3^o De redenen van de verlenging met vijftien jaar en tien maand in de Overeenkomst voorzien;

4^o De offers die bedoelde overeenkomst van de Schatkist vergt;

5^o De winsten die na de goedkeuring mogen worden verhoopt.

De te dien einde verstrekte inlichtingen zijn hieronder samengevat; zij worden aangevuld door de antwoorden der Regeering die aan uwe Commissie werden overgemaakt op het oogenblik dat dit verslag ter perse was, en die als bijlage verschijnen.

§ 1. — De schade ondergaan door de Maatschappij der Haveninrichtingen vóór den oorlog en van 1914 tot 1918 ten gevolge van den oorlog was zeer groot.

Wegens de drukkende lasten, zooals men er in geen enkele andere haven aantreft, mag men beweren dat de Maatschappij al de vrucht van haren arbeid heeft verloren sedert de inhuldiging van de havens van Zeebrugge en van Brugge in 1907, tot in 1914, in welk jaar zij bijna het aandoen door de Duitsche lijnen had verkregen.

Het onbatig saldo van de exploitatie van het groot reizigershotel « Zeebrugge-Palace » is te wijten aan het feit dat het tot nog toe niet aan zijn bestemming kon beantwoorden.

Onaangezien het stilliggen van elk verkeer gedurende den oorlog, heeft men tot in 1921 moeten wachten om de scheepvaart te zien hernemen. De verwoestingen door den oorlog waren ontzaglijk. Van de Zeebrugsche buitenhaven bleven er enkel puinen over. Het staketsel van den havendam was vernield over een afstand van 60 meter ongeveer. De loods van den havendam

was vernield evenals de watertoren. Al de elektrische kranen waren vernield of in de zee geworpen, de wagens lagen omver, de baggerschepen waren gezonken of wrakken geworden, de wandelpier en de omtrek van de haven overdekt met kanonnen en betonnen dekkingen, het Palace-Hotel geplunderd en beschadigd. De binnenhaven van Brugge had ook zware schade geleden.

De Maatschappij had voorschotten ontvangen wegens oorlogsschade tot beloop van 51,000,000 frank, waarvan ongeveer 26,000,000 frank dienden voor herstelling van schade aan Staatsgoederen; het overschot diende voor de herstelling van de schade aan de goederen der stad Brugge en aan de eigen goederen der Maatschappij.

Deze cijfers zijn nog vatbaar voor wijziging bij de uitspraak van het definitieve vonnis.

§ 2. — De Maatschappij der Haveninrichtingen kon slechts in leven blijven na den oorlog met de grootste bezuiniging in acht te nemen, met af te zien van elke schuldafschrijving en met al hare middelen te besteden aan het exploiteeren van de haven, met uitsluiting van elke uitbreiding harer inrichtingen, wat nieuw kapitaal had gevergd. Om haar bedrijf uit te breiden en hare ontvangsten te doen toenemen, zou zij nochtans bedoelde inrichtingen, die te klein zijn geworden, moeten vergrooten en hare uitrusting moderniseeren. Zij boekt een tekort van fr. 1,274,497-30.

Dit organisme heeft dus zijn bedrijf moeten voortzetten in beslist ongunstige omstandigheden. Zooals wij zagen, is het onderhoud der diepten enkel mogelijk mits jaarlijksche toelagen vanwege den Staat; wat volstrekt geen waarborg is voor de reederijen en dit voorschot, in 1922 op 2,500,000 frank bepaald, en sedertdien niet gewijzigd, is ras ontoereikend geworden wegens het stijgen der loonen en grondstoffen. Desondanks is het verkeer bestendig toegenomen

van 1921 tot 1927 en sneller zelfs dan in de overige havens (1).

Daaruit mogen wij dus besluiten dat, zoo de Maatschappij in staat wordt gesteld herop te leven, zooals al de overige nijverheidsbedrijven en al de overige Belgische havens het gedaan hebben, deze toeneming in merkelijke verhoudingen stijgen zal.

§ 3. — *De verlenging van den duur der concessie* wordt voorgesteld om rekening te houden met het feit dat elk werk van de Maatschappij, van 1908 tot 1914, als verloren moet worden beschouwd. Dit geldt eveneens voor de oorlogsjaren en voor die welke sedert den wapenstilstand zijn verlopen tot in 1923, als wanneer het eerste ontwerp van overeenkomst ter tafel werd gelegd.

De werken van vóór den oorlog (1908-1914) waren ver genoeg gevorderd om te kunnen rekenen op het aanleggen van de Hamburg-Amerika Linie. Met het oog op dit aanleggen werd het Zeebrugge-Palace gebouwd en werd de Zandgeul gegraven.

Vanaf 1921 werd de herziening van de vergunning gevraagd. Het huidig ontwerp herhaalt den termijn van verlenging voorzien in het ontwerp van 1923 (15 jaar en 15 maanden). Om logisch te zijn zou een verlenging van twintig jaar moeten toegestaan worden.

Het is inderdaad niet het stemmen van de vergunning, aan het Parlement voorgelegd, dat de bepaalde herinrichting van de Maatschappij zal voor gevolg hebben. Slechts wanneer deze stemming zal verworven en de Maatschappij bepaald zal vrijgesteld zijn van het baggeren tot onderhoud, zal zij de onderhandelingen kunnen voortzetten met het oog op haar herinrichting bij middel van deelgenootschap van nijverheids- en financieelinrichtingen, die haar, door het bezorgen van nieuwe kapitalen, zullen toelaten haar uitrusting en inrichtingen te moderniseeren en uit te

(1) Zie de statistieken op blz. 2 en 8 van dit verslag.

breiden. Dit is het voorwerp van het tweede deel van het ontwerp van 1923.

Men mag niet vergeten dat de Staat aandeelhouder is van de Maatschappij voor een bedrag van 5,500,000 frank (op 14,500,000 frank) en dat hij er dus belang hij heeft dit belegd kapitaal te zien valoriseeren (1).

§ 4. — De last van den Staat, zoo de overeenkomst gestemd wordt, zal bestaan in :

a) De uitgaven voor de baggerwerken noodig voor het onderhoud der diepten;

b) Het bedrag van de *dekking*, onder vorm van invorderbaar voorschot van het *gebeurlijk tekort* in de exploitatie van de haven van Zeebrugge gelegen stroomafwaarts van de zeesluis. Het is moeilijk thans te bepalen hoe hoog deze last desgevallend zou kunnen loopen. De bijzondere boekhouding voor de haven van Zeebrugge, voorgeschreven bij artikel 5 van het ontwerp van overeenkomst, heeft voor doel voor de toekomst de noodige gegevens te bezorgen.

Al de ontvangsten zullen afgehouden worden van de onderhoudskosten.

Het blijkt niet ongepast er op te wijzen dat deze bepaling een afwijking is van hetgeen in andere havens bestaat, waar de baggerkosten door den Staat worden gedragen, zonder dat een enkel deel der ontvangsten diene tot aflossing van deze kosten, en waar deze ontvangsten volledig worden opgestreken door den exploitant van de haven, behalve voor de kaaien van de Schelde vóór Antwerpen, waar de beschikkingen van de overeenkomst van 16 Januari 1874 een verdeling voorzien van de ontvangsten tusschen den Staat en de stad Antwerpen.

De last door den Staat te dragen bestaat

(1) De stad Brugge is aandeelhoudster voor een bedrag van 4,500,000 frank. Het publiek, met inbegrip der aannemers van de havens van Brugge en Zeebrugge, is houder van preferente aandelen voor een bedrag van insgelijks 4,500,000 frank.

vooral in de uitgaven voor de baggerwerken tot onderhoud van de diepten. Deze uitgave werd op 2,500,000 frank geraamd in 1922. Stellig volstaat deze som thans niet meer. Zij kan op ten minste 3 1/2 of 4 miljoen per jaar geraamd worden.

Het is hoofdzakelijk om wille der rechtvaardigheid dat de Staat dezen last draagt. Voor al de overige Belgische havens draagt de Staat dergelijke en zelfs zwaardere lasten.

Te Antwerpen worden de baggerkosten van de Schelde en vóór de kaaien door den Staat betaald. Te Gent draagt de Staat niet alleen de baggerkosten tot de zeesluis van Terneuzen, doch ook al de kosten van onderhoud van de vaart van Terneuzen, met inbegrip van het baggeren van de vaart tot Gent; te Oostende betaalt de Staat al de baggerkosten in de Stroombank vóór de haven en in de haven tot de aanlegplaats der mailbooten. Te Brussel neemt hij te zijnen laste de baggerkosten in den Rupel tot aan de sluis van Wintham die toegang verleent tot de vaart van Willebroeck, alsook de kosten van verlichting en van betonning. Te Nieuwpoort draagt hij de baggerkosten van de toegangsgeul. Te Blankenberghe baggert hij insgelijks de visschershaven. De reden om welke de Staat het baggeren der havens verzekert ligt hierin dat hij onrechtstreekse voordeelen haalt uit de scheepvaart (vervoer per spoor en belasting op het beroepsinkomen). Aanvankelijk zou men er hebben aan kunnen twijfelen of de nieuwe haven van Brugge-Zeebrugge aan den Staat genoeg zou opbrengen en derhalve zou verdienen met de vorige havens op gelijken voet gesteld te worden. De statistiek wijst uit dat, in weerwil van de vooruitzichten, de nieuwe instellingen in 1927 het twintigste hebben bereikt van de haven van Antwerpen, de helft van de haven van Gent, en het dubbel van het handelsverkeer (paketbooten niet inbegrepen) van Oostende. Het ware derhalve onbillijk ze minder gunstig te behandelen.

Scheepvaartbeweging in de havens van Antwerpen, Gent, Brugge-Zeebrugge en Oostende.

JAREN.	ANTWERPEN		GENT.		BRUGGE-ZEEBRUGGE.		OOSTENDE.	
	Aantal schepen.	Moorsom-tonnenmaat.	Aantal schepen.	Moorsom-tonnenmaat.	Aantal schepen.	Moorsom-tonnenmaat.	Aantal schepen.	Moorsom-tonnenmaat.
1925	9,971	20,201,628	1,755	1,538,621	1,162	906,548	866	366,853
1926	11,599	22,793,537	2,548	1,945,680	1,638	1,122,888	2,495	517,969
1927	11,439	23,486,543	2,412	2,032,524	1,423	1,195,465	961	338,905

Doch benevens die reden van billijkheid, bestaat er een rechtskwestie. De Maatschappij is een vergunninghouder van openbare diensten. Er werd erkend dat de vergunninghouders der openbare diensten aanspraak hadden op herziening van hun vergunning (wet van 11 October 1919, art. 7), wanneer hun lasten door den oorlog op onvoorziene wijze zouden gestegen zijn. Het is krachtens deze wet dat de vergunninghouders voor de verlichting (gas en electriciteit) en dezen voor vervoer (buurtspoor- en tramwegen) hun concessie zagen herzien. De wijze van herziening door de wet aangenomen, bestond in de verhoging van de weggelden. Dit middel is echter niet toepasselijk op vergunninghouders van havens, want deze tolleren zouden een prohibitief bedrag bereiken. Dat belet niet dat de vergunninghouder *recht* heeft op herziening van zijn concessie. Derhalve is het logisch dat de wetgever, waar het hem onmogelijk is het middel dat hij in de wet van 11 October 1919 heeft voorzien toe te passen, zijn toevlucht neemt tot een ander middel namelijk dien last te doen wegvallen die door den oorlog 't meest steeg, dus de baggerkosten, en daar het uitgemaakt is dat die uitgave voor het baggeren *voordeelig* is aan den Staat, dat de wetgever haar ten laste legt van den Staat zooals voor alle overige Belgische havens. Uw Commissie meent dat het niet opgepast is dat, om die reden, de overeenkomst niet een zuivere *gunst*

is, aan de Maatschappij toegestaan, doch dat deze laatste een *recht* had te doen gelden, recht op herziening van haar concessie, dat er in bestaat haar een middel aan de hand te doen om den onvoorziene last niet te dragen van de stijging der baggerkosten. De overeenkomst *erkent* derhalve een *recht* en *schaft* tevens een *ongelijkheid af*.

Om den last te ramen dien de Staat draagt met voortaan de baggerwerken te bekostigen, zou men de 3,500,000 of 4,000,000 frank jaarlijksche uitgaven moeten kunnen vergelijken met de uitgaven in andere havens gedaan. Boulogne maakt een nieuw en zeer belangrijk programma op. Duinkerken geeft 5 miljoen Fransche franks (7 miljoen Belgische franks) uit voor diepten die geringer zijn dan te Zeebrugge. Wij hebben reeds gezegd dat, zoolang de diepten te Zeebrugge niet zullen verzekerd zijn en zullen afhangen van eene jaarlijksche stemming van het Parlement, de regelmatige lijnen het aanleggen in deze haven niet in aanmerking zullen nemen. Worden deze diepten echter gewaarborgd, dan zal de toestand noodzakelijk grondig worden gewijzigd.

§ 5. — Sommige leden uwer Commissie hebben den wensch uitgedrukt te weten of de goedkeuring van de overeenkomst terecht aan de Maatschappij en aan den Staat merkelijke winsten in de toekomst mag laten verhoppen.

De zoo bemoedigende uitslagen die te

Boulogne werden verkregen, na vrij lang wachten (evenals te Zeebrugge), geven een gepast antwoord op deze vraag.

Reeds treft de inrichting van deze naburige haven den bezoeker door hare gelijkenis met die van Zeebrugge.

« De dijk Carnot steekt vooruit in zee, evenals de havendam te Zeebrugge. Deze dijk beschut eene reede van ruime afmetingen, doch minder uitgestrekt dan die van Zeebrugge. De binnenhaven, waartoe eene dubbele pier toegang verleent, ligt achter de ebbelijn. » (1)

Evenals Boulogne en beter nog dan die haven, kan Zeebrugge, geholpen door de openbare besturen, inzonderheid door de Departementen van Financiën, van Openbare Werken en van Spoorwegen, de hoedanigheden te waarde maken waarvan, *in eene aanleghaven*, de keus der scheepvaartlijnen afhangt : het behoud der diepten, vlugge verbindingen, gemak van inscheeping.

Evenals te Boulogne vergt het onderhoud der voorhaven van Zeebrugge baggerwerken; doch de diepten kunnen in deze laatste haven worden gehandhaafd ten koste van heel wat minder zware inspanningen (2).

De prachtige uitslagen die te Boulogne werden verkregen, niet onmiddellijk doch na twintig jaren inspanning (3) kunnen wij ook te Zeebrugge bekomen, indien wij willen. Reeds hadden wij ze bijna bereikt, toen in 1914 de oorlog de

onderhandelingen met de scheepvaartlijnen kwam afbreken (1).

Deze besprekingen zullen opnieuw worden aangeknoopt met werkelijke kans tot slagen zoodra de goedkeuring der overeenkomst het beheer van bedoelde scheepvaartlijnen er van zal hebben overtuigd dat de diepten bestendig zullen worden gehandhaafd, en zoodra die goedkeuring aan de Maatschappij der Haveninrichtingen zal hebben toegelaten de verbetering van hare uitrusting te verzekeren door eene vlugge financieele herinrichting (2).

Niemand van ons mag uit het oog verliezen dat « heel een scheepvaartverkeer *van het hoogste belang* tot nog toe door ons land werd verwaarloosd en verloren : namelijk de *transatlantische scheepvaart*.

« De scheepvaartlijnen die, van uit het Noorden van Europa, van Dantzig, van Hamburg en van elders de verbinding verzekeren met de nieuwe wereld, gaan en komen voorbij onze 65 kilometer lange kust zonder er aan te leggen. Daar de snelheidswet voor dit soort vervoer gebiedend is, is alleen het aanleggen in eene haven aan de kust in diep water mogelijk. Ons land bezit in dit opzicht eene *merkwaardige aanlegplaats*, waarvan het tot nogtoe geen gebruik heeft gemaakt. Zeebrugge biedt aan den reiziger uit Midden-Europa het middel om bij de heen- of bij de terugreis den duur van de overvaart merklijk te verkorten. En de havendam van Zeebrugge biedt, door zijn gemak voor rechtstreeksch aanleggen, het middel om al het nadeel van het overladen in de reede af te schaffen, dat men in andere aanleghavens ondervindt. Doch, eene dergelijke benutting van de haven van Zeebrugge onderstelt het inleggen van geschikte treinen, die de reizigers op de uren van aanleg aanbrengen om in te schepen, en die bij de ontscheeping de reizigers op-

(1) *Une Visite à Boulogne*, door Jos. SCHRAMME, *Revue Générale*, 1927, Deel CVIII, bladzijde 390 en volgende.

(2) Om de diepten in de verschillende gedeelten van de haven te handhaven en om, overeenkomstig het opgestelde plan, de uitdieping van de toegangseul van de buitenhaven en van het aanleggen van de transatlantiekers voort te zetten, onderhoudt de Staat te Boulogne vier baggerbooten, waaronder twee met zuigstelsel en twee met schepbakken. Wordt dit materieel ontoereikend, hetgeen wel eens gebeurt, dan neemt men zijn toevlucht tot de aanneming, en het zijn Hollandsche aannemers die het baggeren van den Staat aanvullen en de uitvoering der noodige baggerwerken verzekeren.

Henri MALO. *Nos trois ports du Nord. Dunkerque, Calais et Boulogne*, in de verzameling : *Les Grands Ports français*. Dunod, uitgever te Parijs, 1920, blz. 94.

(3) Zelfde bron, blz. 97, en Joseph SCHRAMME. *Une Visite à Boulogne*, in de *Revue Générale*, 1927, Deel CVIII, losse overdruk, bladzijden 11 en 12.

(1) Jos. SCHRAMME, zelfde bron, blz. 7.

(2) Eene enkele regelmatige lijn met dagelijksche afvaart zou eene ontvangst van ongeveer 350,000 frank opleveren.

nemen om ze met doorgaande rijtuigen in anderhalf uur te brengen naar Antwerpen en naar Brussel, en vandaar naar Keulen, Frankfort of Basel te bevorderen (1). Aldus zullen wij tevens ons *huidig* scheepvaartverkeer behouden en uitbreiden, en er een *nieuw* verkeer aan toevoegen ». Zoo besluit de heer Joseph Schramme, schrijver van de onlangs verschenen en zeer belangwekkende studie over de Belgische haveninrichtingen naar dewelke wij reeds hebben verwezen. Het is dit nieuwe verkeer,

(1) *Les Installations maritimes belges*, door Jos. SCHRAMME, advocaat, voorzitter van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen. Paschen 1928, blz. 14.

dat naar de meening van al de bevoegde personen den bloei der haven van Zeebrugge moet verzekeren.

Het is om mede te werken aan deze bij uitstek vaderlandslievende taak, dat uwe Commissie, met 7 tegen 4 stemmen, hare instemming heeft betuigd met het ons voorgelegde wetsontwerp, en dat zij de eer heeft U voor te stellen hetzelfde goed te keuren.

De Voorzitter,
Baron RUZETTE.

De Verslaggever,
Baron GILLÈS DE PELICHY.

BIJLAGEN

Nieuwe overeenkomst met de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

Vragen door de Senaatcommissie gesteld, met de antwoorden vanwege de Regeering.

EERSTE VRAAG.

Kan de Regeering eenige inlichtingen geven over de offers die de goedkeuring van de overeenkomst aan de Schatkist zal opleggen?

ANTWOORD.

De nieuwe overeenkomst legt ten laste van den Staat de uitgaven voor baggerwerken in de haven van Zeebrugge beneden de ingangssluis van het Brugsche Zeekanaal, alsook de dekking van het exploitatie-tekort, mits verhaal van de uit dien hoofde betaalde sommen op de mogelijke overschotten van de vorige jaren.

De voorschotten van den Staat aan de Maatschappij gedurende de jaren 1922 tot en met 1928, en waarvan de Staat de terugbetaling niet vordert, bedragen 17,500,000 frank.

Het crediet op de Begrooting voor 1929 bedraagt 3,500,000 frank.

De kosten van de baggerwerken door den Staat uit te voeren ingeval men in de haven dezelfde diepte als thans mocht behouden, kunnen geraamd worden, in de tegenwoordige economische omstandigheden, op ongeveer 4,000,000 frank.

Deze diepten zullen echter niet voldoende zijn om de uitbreiding der haven van Zeebrugge te bevorderen en om belangrijke scheepvaartlijnen aan te zetten haar als uitvaar- of aanleghaven te nemen.

Om het programma der baggerwerken uit te voeren, door de Commissie der havens van Brugge en Zeebrugge en door de Gemengde Commissie ontworpen, worden de uitgaven geraamd op 9,400,000 frank ongeveer als eerste inrichting, en op 3,400,000 frank ongeveer voor jaarlijksch onderhoud.

Volgens de tegenwoordige prijzen, moeten deze bedragen met 40 tot 50 t. h. worden verhoogd.

Men mag daarbijvoegen dat de Staat de sluiting heeft besloten van het staketsel van den havendam, en dat dit werk, dat thans wordt uitgevoerd, een uitgave van ongeveer 10 miljoen zal vergen.

De financieele uitslag van de exploitatie der haven hangt af van het belang van het verkeer; het kan dus niet worden gezegd of er al of niet tekort zal zijn en bijgevolg of de Staat eenigen last uit dien hoofde zal te dragen hebben.

De Staat ziet ten slotte af van sommige retributies die hem betaald werden door de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen en verliest aldus een jaarlijksch inkomen van ongeveer 25,000 frank.

TWEEDE VRAAG.

Hoe is de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen tot nog toe kunnen in leven blijven?

ANTWOORD.

Met gebruik te maken van :

1^o De sommen getrokken wegens oorlogsschade : 51,000,000 frank;

2^o De voorschotten van den Staat wegens baggerwerken : 17,500,000 frank;

3^o De ontvangsten van hare concessie.

Zij heeft trouwens de werken tot het streng minimum beperkt, en is tot geenlei delging overgegaan.

DERDE VRAAG.

Welke is de juiste reden om dewelke er in de overenkomst eene verlenging

van de concessie met vijftien jaar en tien maanden wordt voorzien?

ANTWOORD.

In 1914, bij het uitbreken van den oorlog, begon de Maatschappij de vruchten te oogsten van de offers, die zij zich had getroost sedert 1907, van welk jaar de concessie dagteekent. Heel dit werk is verloren en men kan zeggen dat het slechts in 1922 is dat de schade door den oorlog aangèricht in voldoende mate werd hersteld om aan de Maatschappij toe te laten hare concessie te waarde te maken. De verlenging van duur met vijftien jaar en tien maand vertegenwoordigt den tijd die werd verloren van 1907 tot 1922.

VIERDE VRAAG.

Welk is het bedrag der toegekende oorlogsschade?

ANTWOORD.

Er werden desangående inlichtingen gevraagd aan het Departement van Financiën. Het antwoord is nog niet ingekomen.

Volgens de verklaringen van de Maatschappij, heeft deze tot nog toe ongeveer 51 miljoen getrokken. Verschillende rechtsgedingen zijn nog hangende.

VIJFDE VRAAG.

Welk is het juiste bedrag der onrechtstreeksche schade door de Maatschappij geleden ten gevolge van den oorlog?

ANTWOORD.

Het is niet mogelijk hierop een antwoord te verstrekken. Nauwkeurige inlichtingen ontbreken. Het geldt in feite het gemis van winst, voortspruitende uit den toestand uiteengezet onder het 3^o.

ZESDE VRAAG.

Welke winsten mag de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen terecht

verhopen na de goedkeuring der overeenkomst?

ANTWOORD.

De Maatschappij zal ontheven worden van den last der baggerwerken.

Bovendien zal het tekort van de exploitatie der haven van Zeebrugge, zoo er een tekort is, door den Staat worden gedekt in de voorwaarden opgesomd in artikel 4 van het ontwerp van overeenkomst.

Indien het havenverkeer volstaat opdat de exploitatie winstgevend zij, in stede van een tekort te boeken, zal de Maatschappij de helft dezer winst ontvangen krachtens hetzelfde artikel 4.

ZEVENDE VRAAG.

Welke was de tonnemaat van de havens van Brugge en van Zeebrugge in den loop der laatste jaren?

ANTWOORD.

Deze inlichtingen staan vermeld in de hierbijgevoegde verslagen van den Raad van Beheer (1).

ACHTSTE VRAAG.

Kan de Regeering aan de Commissie

(1) Zie blz. 2 van dit verslag.

van Openbare Werken den tekst mededeelen van :

- a) De vroegere overeenkomsten;
- b) De ontwerpen van overeenkomst;
- c) De balansrekeningen van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

ANTWOORD.

a) De vroegere overeenkomsten zijn overgedrukt in de hierbijgevoegde brochure « Port de Bruges, etc... Documents ».

b) De Commissie is op de hoogte van het ontwerp ingediend in 1923 en van het thans voorgelegde. Andere ontwerpen zijn er niet;

c) Een reeks balansrekeningen en verslagen voorgelegd aan de algemeene vergaderingen van 1909, 1910, 1911, 1913, 1914, 1919 tot 1928 inbegrepen, wordt hierbijgevoegd (1).

De brochures met de verslagen en balansrekeningen over de jaren 1907, 1908 en 1912 zijn uitgeput.

(1) Al deze inlichtingen zijn neergelegd op het bureau van den Senaat en zijn ter beschikking van de leden van de Hooge Vergadering.