

S 7

Sy
dsi



7
151

BESCHEIDEN

IN ZAKE DE TUSSCHEN NEDERLAND EN BELGIË
HANGENDE VRAAGSTUKKEN DOOR DE WEDER-
ZIJDSCH E REGEERINGEN GEWISSELD SEDERT
DE VERWERPING VAN HET VERDRAG VAN
3 APRIL 1925



BIBLIOTHÈQUE
DU PALAIS
DE LA PAIX

Don à la
Bibliothèque du
PALAIS de la PAIX
num. 250
vol.

INHOUD.

	Bladz.
Memorandum door den Belgischen Gezant te 's-Gravenhage op 14 Juni 1928 aan den Minister van Buitenlandsche Zaken overhandigd	3
Antwoord-memorandum van de Nederlandsche Regeering, op 28 Juni 1928 aan den Belgischen Gezant te 's-Gravenhage overhandigd	7
Schema op 23 October 1928 namens de Nederlandsche Regeering aan de Belgische Regeering aangeboden.	11
Memorandum gedateerd 12 Januari 1929, door den Belgischen Gezant te 's-Gravenhage op 14 Januari 1929 aan den Minister van Buitenlandsche Zaken overhandigd. . .	17
Nota door den Belgischen Gezant te 's-Gravenhage op 28 Februari 1929 aan den Minister van Buitenlandsche Zaken overhandigd	33
Memorandum door Hr. M.'s Gezant te Brussel op 7 Mei 1929 aan den Belgischen Minister van Buitenlandsche Zaken overhandigd	37
Nota van de Belgische Regeering op 28 Mei 1929 aan Hr. M.'s Gezant te Brussel overhandigd	57
Nota door den Zaakgelastigde der Nederlanden a. i. te Brussel op 8 Juni 1929 aan den Belgischen Minister van Buitenlandsche Zaken overhandigd	73

MEMORANDUM
DOOR DEN
BELGISCHEN GEZANT TE 'S-GRAVENHAGE
OP 14 JUNI 1928 AAN DEN MINISTER VAN
BUITENLANDSCHE ZAKEN OVERHANDIGD

250

MEMORANDUM
FOR THE RECORD
SUBJECT: [illegible]
DATE: [illegible]
BY: [illegible]

L
d
A
"
"
"
de
et
de
in
m
va
ac
Be
Pa
de
tai
ch
l'a
ave
ter
la
I
tion
séc
tran
ave
I
et c
sign
acte
d'ol
s'ét
P
règl
Les
est
la na
mise
dont
E
souf
tant
O
exan
méri
le re
l'atte
envis

LEGATION DE BELGIQUE

MEMORANDUM

Le Gouvernement belge a lu avec satisfaction les récentes déclarations, faites aux Etats-Généraux, par le Ministre des Affaires Etrangères néerlandais, en réponse à Mr. ANEMA, sur „l'intérêt que les deux pays ont à une solution à bref délai des „questions en suspens et en ce qui concerne l'initiative de la „reprise des négociations”.

Ces déclarations publiques confirment celles que le Cabinet de La Haye a bien voulu lui faire verbalement à diverses reprises et cela dès le rejet du Traité de 1925.

Le Cabinet de Bruxelles, tout en reconnaissant l'opportunité de préparer soigneusement les nouveaux pourparlers, croit devoir insister à nouveau sur l'urgence d'aborder l'examen des problèmes en litige, si l'on veut, comme le souhaite M. BEELAERTS VAN BLOKLAND, aboutir à un accord avant la fin de la législature actuelle.

Il n'est pas inutile de rappeler les principes qui ont guidé la Belgique et continuent à l'inspirer dans ses relations avec les Pays-Bas.

Le Gouvernement belge, en poursuivant la revision des Traités de 1839, qui a été déclarée nécessaire par les Puissances signataires de ces Traités et admise par les Pays-Bas eux-mêmes, a cherché principalement à faire cesser les conflits soulevés par l'application de ces Conventions et à mettre celles-ci en harmonie avec la situation actuelle de l'Europe. Tel est le but auquel ont tendu les négociations menées depuis 1918 et qui ont abouti à la signature du Traité de 1925 à la Haye.

Bien que cette Convention laissât de côté plusieurs revendications importantes de la Belgique, notamment en matière de sécurité, le Gouvernement du Roi l'avait acceptée comme une transaction honorable de nature à favoriser de cordiales relations avec la Hollande.

L'esprit de conciliation dont il a fait preuve à cette occasion et dont il a donné de nouveaux témoignages au lendemain de la signature du Traité de revision, notamment par la signature d'un acte additionnel interprétatif, l'autorise à insister en vue d'obtenir une solution définitive des problèmes sur lesquels on s'était entendu en 1925.

Parmi ceux-ci il en est deux surtout qui exigent un prompt règlement: nos communications avec la Mer et avec le Rhin. Les besoins croissants du trafic, l'avenir du port d'Anvers auquel est intimement liée la prospérité du pays, enfin les progrès de la navigation, commandent que les voies de communication soient mises à la hauteur des exigences modernes et exigent des travaux dont la nécessité croît de jour en jour.

Enfin, les rapports entre les deux pays ne pourraient que souffrir de la prolongation des discussions auxquelles donne lieu, tant en Belgique qu'en Hollande, la revision des Traités de 1839.

On conçoit parfaitement que le Gouvernement de la Reine examine ces graves questions avec toute l'attention qu'elles méritent. Mais, outre que plus d'un an s'est déjà écoulé depuis le rejet du Traité, le Gouvernement du Roi croit devoir attirer l'attention du Cabinet de La Haye sur le fait que les problèmes envisagés ont été longuement étudiés et débattus depuis 1918,

(VERTALING)

GEZANTSCHAP VAN BELGIË

MEMORANDUM

De Belgische Regeering heeft met voldoening de verklaringen gelezen, welke de Nederlandsche Minister van Buitenlandsche Zaken onlangs in de Staten-Generaal als antwoord aan den Heer ANEMA heeft afgelegd met betrekking tot „het belang, dat beide landen hebben bij een spoedige afwikkeling van de aanhangige vraagstukken en met betrekking tot het initiatief in zake het hervatten van de onderhandelingen”.

Deze openbare verklaringen bevestigen die, welke het Haagsche Kabinet tegenover haar bij verschillende gelegenheden mondeling wel heeft willen afleggen, en zulks reeds aanstonds na de verwerping van het Verdrag van 1925.

Met erkenning van het belang eener zorgvuldige voorbereiding der nieuwe besprekingen, vermeent het Brusselsche Kabinet opnieuw te moeten wijzen op de dringende noodzakelijkheid, het onderzoek der in geding zijnde vraagstukken aan te vatten, wil men, zooals de Heer BEELAERTS VAN BLOKLAND dat wenscht, voor het einde der huidige wetgevende periode tot overeenstemming geraken.

Het is niet zonder nut, de beginselen in herinnering te brengen, welke België hebben geleid en voortgaan het te bezielen in zijne betrekkingen tot Nederland.

Bij haar streven naar herziening van de Verdragen van 1839, welke herziening noodzakelijk is verklaard door de Mogendheden welke die Verdragen onderteekend hebben en waarin door Nederland zelf is toegestemd, heeft de Belgische Regeering hoofdzakelijk op het oog gehad de door de toepassing dezer Overeenkomsten in het leven geroepen conflicten te doen eindigen en die Verdragen in overeenstemming te brengen met den huidige stand van zaken in Europa. Dat is het doel, waarop de sedert 1918 gevoerde onderhandelingen, die hebben geleid tot de onderteekening te 's-Gravenhage van het Verdrag van 1925, waren gericht.

Ofschoon deze Overeenkomst verscheidene belangrijke Belgische eischen, in het bijzonder op het stuk van veiligheid, ter zijde liet, had Zr. M.'s Regeering haar aanvaard als een eervol vergelijk, geschikt om hartelijke betrekkingen met Nederland te begunstigen.

De tegemoetkomende geest, die zij bij die gelegenheid aan den dag heeft gelegd en waarvan zij kort na de onderteekening van het Herzieningsverdrag nieuwe blijken heeft gegeven, in het bijzonder door onderteekening van eene additioneele interpretatieve akte, geeft haar het recht, aan te dringen op het verkrijgen van een uiteindelijke oplossing der vraagstukken ten aanzien waarvan men in 1925 tot overeenstemming was gekomen.

Onder deze zijn er vooral twee die eene onverwijlde regeling eischen: onze verbindingen met de Zee en met den Rijn. De groeiende verkeersbehoeften, de toekomst van de haven van Antwerpen, waarmede de welvaart des lands nauw is verbonden, ten slotte de vooruitgang der scheepvaart gebieden, dat de verkeerswegen op de hoogte der moderne eischen worden gebracht, en vereischen de uitvoering van werken, waarvan de noodzakelijkheid met den dag groeit.

De betrekkingen tusschen de beide landen zouden ten slotte slechts kunnen lijden onder de verlenging der discussies waartoe zoowel in België als in Nederland de herziening der Verdragen van 1839 aanleiding geeft.

Het wordt volkomen begrepen dat Hr. M.'s Regeering deze belangrijke vraagstukken onderzoekt met de volle aandacht welke zij verdienen. Maar, daargelaten dat reeds meer dan een jaar is verstreken sedert de verwerping van het Verdrag, vermeent Zr. M.'s Regeering de aandacht van het Haagsche Kabinet te moeten vestigen op het feit dat, naar de in ondergeschikte

ainsi qu'en témoigne le détail des stipulations du Traité de 1925. Il ne s'agit pas d'ailleurs de reprendre ces questions sur un plan complètement nouveau, mais de les résoudre en s'inspirant des textes et de l'esprit du Traité de Vienne, des Traités de 1839 et des Actes qui forment aujourd'hui le droit international de l'Europe en ces matières.

Ce qu'il importe au Gouvernement belge de connaître sans plus de retard, c'est, avec suffisamment de précision, le principe des solutions suggérées.

Le Gouvernement du Roi souhaite très vivement pouvoir régler, en collaboration amicale avec les Pays-Bas et en tenant compte des besoins réciproques, les problèmes en suspens. Ceux-ci sont non seulement d'intérêt hollando-belge, mais encore d'intérêt européen. Ils se lient à des questions internationales qui se posent actuellement et au sujet desquelles le Gouvernement belge devra prendre prochainement attitude.

La Haye, le 14 juin 1928.

bijzonderheden afdalende bepalingen van het Verdrag van 1925 getuigen, de bedoelde vraagstukken sedert 1918 langdurig zijn bestudeerd en besproken. Het gaat er trouwens niet om, deze vraagstukken op een geheel nieuw plan wederom ter hand te nemen, maar om deze op te lossen, lettend op de teksten en den geest van het Verdrag van Weenen, de Verdragen van 1839 en de Akten, die tegenwoordig ten deze het internationale recht in Europa vormen.

Wat voor de Belgische Regeering van belang is zonder langer verwijl te weten, is, met voldoende nauwkeurigheid, het beginsel der oplossingen die aan de hand worden gedaan.

Het is de zeer levendige wensch van Zr. M.'s Regeering, de hangende vraagstukken te kunnen regelen in vriendschappelijke samenwerking met Nederland en rekening houdend met de wederzijdsche behoeften. Deze vraagstukken zijn niet alleen van Nederlandsch-Belgisch-, maar ook van Europeesch belang. Zij houden verband met internationale quaesties, die zich thans voordoen en ten aanzien waarvan de Belgische Regeering binnenkort hare houding zal hebben te bepalen.

's-Gravenhage, 14 Juni 1928.

ANTWOORD—MEMORANDUM
VAN DE NEDERLANDSCHE REGEERING,
OP 28 JUNI 1928 AAN DEN BELGISCHEN
GEZANT TE 'S-GRAVENHAGE OVERHANDIGD

ANTWOORD-MEMORANDUM
VAN DE NEDERLANDSCHE REGERING
OP HET VERHOOR VAN DEN RECHTER
IN HET GEBIED VAN OVERNAME

ANTWOORD-MEMORANDUM

Le Gouvernement des Pays-Bas a examiné avec attention le Memorandum belge du 14 juin dernier et il l'a fait dans l'esprit de conciliation dans lequel il a accepté le principe de la revision des traités de 1839.

Animé du désir de favoriser de cordiales relations de voisinage il ne souhaite pas moins que le Gouvernement belge, pouvoir régler, en collaboration amicale avec celui-ci et en tenant compte des besoins réciproques, les problèmes en suspens, dont l'intérêt tant belgo-néerlandais qu'européen ne lui a point échappé. Dès le rejet du traité de 1925 il s'est proposé d'entrer le plus tôt possible en de nouveaux pourparlers; le Gouvernement de Bruxelles n'ignore pas que, si les négociations n'ont pu être renouées jusqu'à cette date, ce délai ne doit être attribué qu'à l'examen approfondi nécessaire pour établir entre les divers services et milieux intéressés une communauté de pensée par rapport aux questions à régler telles qu'elles se présentent depuis le printemps de l'an dernier.

Les objections qui subsistent dans l'opinion néerlandaise contre certains aspects du règlement prévu en 1925 n'empêchent pas le Gouvernement de la Reine d'être convaincu que les deux Gouvernements parviendront à s'entendre sur la solution à donner aux questions dont il s'agit. Il puise cette conviction dans les bonnes dispositions de la nation néerlandaise à l'égard du pays voisin et la trouve confirmée par la teneur du Memorandum belge du 14 juin dernier. Sans pouvoir reconnaître que l'application des Traités de 1839 ait donné lieu dans le passé à des différences d'opinion ayant le caractère de conflits, le Gouvernement néerlandais reste prêt à procéder à une revision de ces conventions pour les mettre en harmonie avec la situation actuelle de l'Europe et pour en assurer une application conforme à cet esprit de bon voisinage et d'amitié qu'il désire voir prévaloir aux relations entre les deux pays; il reste également disposé à examiner avec le Gouvernement belge les questions se rattachant à cette revision. Il fait cette déclaration dans les limites que pose à son bon vouloir le souci de sauvegarder les intérêts essentiels des Pays-Bas, et dans la légitime attente que le Gouvernement belge est animé des mêmes sentiments en ce qui concerne les desiderata qu'aurait à présenter le Gouvernement de La Haye.

Le Gouvernement de la Reine espère pouvoir faire connaître avant la fin de l'été au Gouvernement belge qu'il est en mesure de reprendre les pourparlers.

La Haye, le 28 juin 1928.

(VERTALING)

De Nederlandsche Regeering heeft met aandacht het Belgische Memorandum van 14 Juni j.l. onderzocht en zij heeft zulks gedaan in de tegemoetkomende gezindheid, waarin zij het beginsel van de herziening der Verdragen van 1839 heeft aangenomen.

Bezield door het verlangen, hartelijke betrekkingen van nabuurschap te bevorderen, wenscht zij niet minder dan de Belgische Regeering, met deze de hangende vraagstukken, waarvan zoowel het Belgisch-Nederlandsche als het Europeesche belang haar geenszins is ontgaan, te kunnen regelen in vriendschappelijke samenwerking en rekening houdend met de wederzijdsche behoeften. Aanstonds na de verwerping van het verdrag van 1925 heeft zij zich voorgesteld zoo spoedig mogelijk in nieuwe besprekingen te treden; de Regeering te Brussel is er niet onkundig van, dat, zoo tot heden de onderhandelingen niet wederom konden worden aangeknoopt, dit uitstel slechts is toe te schrijven aan het grondige onderzoek, noodig om tusschen de verschillende takken van dienst en belanghebbende kringen eenheid van inzicht in het leven te roepen met betrekking tot de te regelen vraagstukken, zooals deze zich sedert de lente van het vorige jaar voordoen.

De in Nederland voortlevende bezwaren tegen zekere zijden van de in 1925 voorziene regeling, beletten Hr. M.'s Regeering niet, ervan overtuigd te zijn, dat de beide Regeeringen erin zullen slagen het eens te worden over de aan de bedoelde vraagstukken te geven oplossing. Zij put deze overtuiging uit de goede gezindheid van het Nederlandsche volk jegens het nabuurland en vindt haar bevestigd door den inhoud van het Belgische Memorandum van 14 Juni j.l. Zonder te kunnen erkennen, dat de toepassing der Verdragen van 1839 in het verleden aanleiding heeft gegeven tot meningsverschillen, die het karakter van conflicten droegen, blijft de Nederlandsche Regeering bereid, over te gaan tot eene herziening dezer overeenkomsten, teneinde deze in overeenstemming te brengen met den huidige stand van zaken in Europa en eene toepassing daarvan te verzekeren, in overeenstemming met dien geest van goede nabuurschap en van vriendschap, welks stempel zij op de betrekkingen tusschen de beide landen gedrukt zou willen zien; zij blijft eveneens bereid, met de Belgische Regeering de met deze herziening in verband staande quaesties te onderzoeken. Zij legt deze verklaring af binnen de grenzen, welke haren goeden wil worden gesteld door de zorg voor de bescherming der essentieele belangen van Nederland, en in de rechtmatige verwachting, dat de Belgische Regeering bezield is van dezelfde gevoelens voor wat betreft de desiderata, welke de Regeering te 's-Gravenhage zoude hebben voor te dragen.

Hr. M.'s Regeering hoopt vóór het einde van den zomer aan de Belgische Regeering te kunnen doen weten, dat zij in staat is de besprekingen te hervatten.

's-Gravenhage, 28 Juni 1928.

SCHEMA

OP 23 OCTOBER 1928 NAMENS DE NEDERLANDSCHE
REGEERING AAN DE BELGISCHE REGEERING AANGEBODEN

SCHEM A
OP 28 OCTOBER 1968 NAMEN DE NEDERLANDSCHEN
INGEERING AAN DE RECHTEREN RAAD VAN AMSTERDAM

na
lit
Na
un
d'
la

con
pre
et
acc
en
voi
b
c
I
nell
soit
Esc

CONFIDENTIEL

(VERTALING)

VERTROUWELIJK

SCHEMA

Le schéma suivant ne doit pas être considéré comme une série de propositions, mais „without prejudice”, comme une base possible de négociations et d'entente. Il est à envisager comme un ensemble indivisible.

1. *Neutralité perpétuelle de la Belgique* (article VII du Traité de 1839).

Les Pays-Bas sont prêts à reconnaître comme abrogé l'article VII du Traité de 1839 en tant qu'il concerne la neutralité de la Belgique.

2. *Caractère du port d'Anvers* (article XIV du Traité de 1839).

Les Pays-Bas sont prêts à reconnaître comme abrogé l'article XIV du Traité de 1839.

3. *Ecoulement des eaux des Flandres* (article VIII du Traité de 1839.)

Les Pays-Bas sont prêts à collaborer à l'établissement d'un régime conventionnel satisfaisant pour les terrains dont il s'agit, si la Belgique est prête à traiter sur le même pied les quelques terrains dans la Flandre Zélandaise dont les eaux s'écoulent du côté des Flandres Belges.

4. *Régime de la navigation sur le réseau des voies navigables des Pays-Bas et de la Belgique* (articles IX et X du Traité de 1839).

Libre navigation et exemption de droits de navigation sur le réseau néerlandais et belge des voies navigables présentes et futures pour les navires respectifs et, sous condition de réciprocité (sans préjudice à des droits acquis), pour les navires d'autres pays. Egalité de traitement sur ces réseaux des ressortissants, des biens et des pavillons néerlandais et belges et, sous condition de réciprocité (sans préjudice à des droits acquis), des ressortissants, des biens et des pavillons d'autre nationalité. Chacune des Parties Contractantes s'engage à ne pas accorder sur les eaux de l'autre des facilités ou avantages basés soit sur la destination ou la provenance des bateaux ou de leurs chargements, soit sur la direction des transports.

Adoption, pour les points-frontière situés sur des voies de navigation, des règles (mutatis mutandis) concernant les formalités douanières adoptées par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Liberté du transit. Les deux Pays concluront une convention pour prévenir les doubles impositions en matière d'impôts directs; en attendant ils s'abstiendront de percevoir de la batellerie des minima fixes en matière d'impôts directs.

5. *Escaut*. (article IX du Traité de 1839).

(A) *Régime hydrotechnique*.

Les Pays-Bas sont prêts à accorder à la Belgique un régime conventionnel par rapport à la voie navigable d'Anvers à la mer, prévoyant:

a. engagement, pour les deux pays, d'assurer la conservation et l'amélioration des passes navigables de l'Escaut et de ses accès à la pleine mer, tout en sauvegardant les autres intérêts en rapport avec cette voie d'eau, notamment ceux des terres voisines;

b. arbitrage en cas de contestation;

c. garantie de rapide expédition des affaires.

Les Pays-Bas n'accepteront aucune disposition conventionnelle pouvant avoir pour effet de porter atteinte soit directement, soit indirectement, à leur souveraineté territoriale sur le Bas-Escaut, ou de mettre en danger leur territoire zélandais. Par

Het volgende schema moet niet worden beschouwd als een reeks voorstellen, maar, „without prejudice”, als een mogelijke grondslag voor onderhandelingen en overeenstemming. Het dient te worden beschouwd als een ondeelbaar geheel.

1. *Voortdurende onzijdigheid van België* (artikel VII van het Verdrag van 1839).

Nederland is bereid als vervallen te erkennen artikel VII van het Verdrag van 1839 voor zoover het betrekking heeft op de onzijdigheid van België.

2. *Karakter van de haven van Antwerpen* (artikel XIV van het Verdrag van 1839).

Nederland is bereid als vervallen te erkennen artikel XIV van het Verdrag van 1839.

3. *Afwatering van Vlaanderen* (artikel VIII van het Verdrag van 1839).

Nederland is bereid mede te werken tot het bij verdrag tot stand brengen van een voor de betrokken terreinen bevredigende regeling, indien België bereid is de enkele terreinen in Zeeuwsch Vlaanderen, waarvan het water afvloeit naar de zijde van Belgisch Vlaanderen, op denzelfden voet te behandelen.

4. *Scheepvaartregime op het waterwegennet van Nederland en van België* (artikel IX en X van het Verdrag van 1839).

Vrije vaart en vrijdom van scheepvaartrechten op het Nederlandsche en Belgische net der tegenwoordige en toekomstige waterwegen voor de wederzijdsche schepen en, op voorwaarde van wederkeerigheid (zonder schade voor verkregen rechten), voor de schepen van andere landen. Gelijkheid van behandeling op deze netten voor de Nederlandsche en Belgische onderdanen, goederen en vlaggen en, op voorwaarde van wederkeerigheid (zonder schade voor verkregen rechten), voor de onderdanen, goederen en vlaggen van andere nationaliteit. Elk der beide verdragsluitende partijen verplicht zich om op de wateren van de andere partij geen faciliteiten of voorrechten te verleenen, gegrond hetzij op de bestemming of de herkomst van de schepen of van hunne ladingen, hetzij op de richting van het vervoer.

Aanvaarding, voor de op vaarwegen gelegen grenspunten, van de regelen (mutatis mutandis) betreffende de douaneformaliteiten aangenomen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Vrijheid van doorvoer. De beide landen zullen een overeenkomst sluiten om dubbele heffingen inzake directe belastingen te voorkomen; middelerwijl zullen zij zich ervan onthouden op het stuk van directe belastingen vastgestelde minima te heffen van de binnenscheepvaart.

5. *Schelde* (artikel IX van het Verdrag van 1839).

(A) *Waterstaatkundige regime*.

Nederland is bereid aan België bij verdrag een regime toe te staan met betrekking tot den vaarweg van Antwerpen naar zee, houdende:

a. verplichting, voor beide landen, om het behoud en de verbetering van de vaargeulen van de Schelde en van hare toegangen tot volle zee te verzekeren, onder bescherming van de andere belangen, welke met dien waterweg verband houden, met name die der belendende gronden;

b. scheidsrechterlijke uitspraak in geval van geschillen;

c. waarborgen, dat de zaken snel worden afgewikkeld.

Nederland zal in geenerlei conventionele bepaling bewilligen die tot gevolg zou kunnen hebben, dat zijne territoriale souvereiniteit op de Beneden Schelde hetzij rechtstreeks, hetzij middelmatig aangetast zou worden of dat zijn Zeeuwsch gebied in gevaar

contre ils sont prêts à convenir, dans le traité à conclure, que des personnes compétentes, nommées de part et d'autre, auront le droit de connaître de toute question intéressant réellement la voie navigable d'Anvers à la mer; il leur appartiendrait de faire des propositions aux deux Gouvernements pour mettre en harmonie, le cas échéant, les intérêts de la navigation avec les autres intérêts légitimes en présence.

En ce qui concerne les frais de travaux d'entretien et d'amélioration, d'éclairage et de balisage, les Pays-Bas seraient disposés à payer la moitié, jusqu'à un certain maximum à convenir.

Chacun des deux Pays assurera l'exécution des travaux à faire sur son territoire.

(B). *Régime des navires marchands se rendant d'Anvers à la mer ou vice-versa.* Les Pays-Bas sont prêts à entrer en pourparlers pour établir, sous ce rapport, un régime conventionnel tenant compte des intérêts réciproques.

(C). *Pilotage.* Les Pays-Bas sont prêts à abolir définitivement, en tant que cela dépend d'eux, le système de libre concurrence instauré par le traité de 1839. Mais ils n'accepteront aucun système qui 1°. ne rendrait pas justice aux résultats obtenus par le pilotage néerlandais depuis décembre 1923, qui 2°. limiterait le rayon d'action des pilotes néerlandais à l'Oostgat (Deurloo), ou qui 3°. ne comporterait pas une valorisation, sous la forme la plus appropriée, des droits de pilotage. Des points d'ordre secondaire devraient recevoir une solution satisfaisante.

6. *Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin* (article IX du Traité de 1839).¹⁾

7. *Canal de Terneuzen à Gand.* Les Pays-Bas sont prêts à prendre en considération les desiderata que la Belgique aurait à formuler par rapport à ce canal.

La somme que la Belgique paie annuellement aux Pays-Bas à titre de frais d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du canal et de ses ouvrages d'art, y compris l'éclairage électrique, sera augmentée de manière à représenter les cinq sixièmes de la totalité desdits frais.

Le pilotage par des pilotes d'Etat sera obligatoire sur ce canal.

8. *Traitement de Terneuzen.* La Belgique s'engage sans réserve à assimiler Terneuzen, en matière de tarifs ferroviaires d'importation, d'exportation et de transit, aux ports belges les plus favorisés sous ce rapport, de telle façon que dorénavant le droit des Pays-Bas à cette assimilation ne pourra plus être contesté.

9. *Voies navigables dans le Limbourg e.a.* La Belgique construira une voie navigable de Liège à l'écluse de St. Pierre près de Maastricht pour bateaux de 1000 tonnes. Les Pays-Bas établiront une voie navigable pour le même tonnage entre l'écluse précitée et Smeermaes en canalisant la Meuse à la hauteur de Maastricht et en creusant un canal de jonction entre la Meuse en aval de Maastricht et Smeermaes; cette voie sera également au gabarit de 1000 tonnes. Les Pays-Bas laisseront intacte la voie existante entre St. Pierre et Smeermaes. La Belgique agrandira le canal entre Smeermaes et la frontière néerlandaise-belge à Loozen de manière à permettre la circulation de bateaux de 600 tonnes. A la demande des Pays-Bas, la Belgique se déclare prête à donner à la voie navigable entre Liège et l'écluse de St. Pierre des dimensions permettant la circulation de bateaux de plus de 1000 tonnes. Les Pays-Bas en

zou worden gebracht. Het is daarentegen bereid om in het te sluiten verdrag overeen te komen dat bevoegde personen, van weerszijden benoemd, het recht zullen hebben kennis te nemen van elke quaestie die werkelijk van belang is voor den vaarweg van Antwerpen naar zee; zij zouden tot taak hebben voorstellen aan de beide Regeeringen te doen om in voorkomend geval de belangen der scheepvaart in overeenstemming te brengen met de andere aanwezige rechtmatige belangen.

Voor wat de kosten betreft van onderhouds- en verbeteringswerken, van verlichting en van betonning en bebakening, zou Nederland bereid zijn de helft te betalen, tot een overeen te komen maximum.

Ieder der beide landen zal zich belasten met de uitvoering van de werken op zijn grondgebied.

(B) *Regime der koopvaardischepen die zich begeven van Antwerpen naar zee of omgekeerd.* Nederland is bereid besprekingen te openen om ten deze een conventioneel regime te scheppen, dat rekening houdt met de wederzijdsche belangen.

(C) *Loodswezen.* Nederland is bereid, uiteindelijk en voor zoover dat van Nederland afhangt, het door de Verdragen van 1839 ingevoerde stelsel van vrije mededinging af te schaffen. Maar het zal geen enkel stelsel aannemen hetwelk 1°. geen recht zou doen wedervaren aan de door het Nederlandsche loodswezen sedert December 1923 verkregen uitkomsten, hetwelk 2°. het arbeidsveld der Nederlandsche loodsen zou beperken tot het Oostgat (Deurloo), of hetwelk 3°. niet eene valorisatie, in den meest geschikten vorm, van de loodsgelden zou medebrengen. Punten van ondergeschikt belang zouden op eene bevredigende wijze moeten worden opgelost.

6. *Tusschenwateren tusschen de Schelde en den Rijn* (artikel IX van het Verdrag van 1839).¹⁾

7. *Kanaal Gent—Terneuzen.* Nederland is bereid de desiderata in overweging te nemen, die België met betrekking tot dit kanaal mocht te kennen geven.

De som die België jaarlijks aan Nederland betaalt voor onderhouds-, exploitatie- en vernieuwingskosten van het kanaal en de daarbij behorende kunstwerken, met inbegrip van de elektrische verlichting, zal verhoogd worden ten einde haar 5/6 van het geheel der gezegde kosten te doen vertegenwoordigen.

Beloodsing door Staatsloodsen zal op dit kanaal verplicht zijn.

8. *Behandeling van Terneuzen.* België verbindt zich zonder voorbehoud, op het stuk van spoorweg-in-, uit- en doorvoertarieven Terneuzen gelijk te stellen met de wat dit betreft meest begunstigde Belgische havens, in dier voege, dat voortaan het recht van Nederland op deze gelijkstelling niet meer betwist zal kunnen worden.

9. *Waterwegen in Limburg e.a.* België zal eenen waterweg van Luik naar de sluis bij St. Pieter nabij Maastricht aanleggen voor vaartuigen van 1000 ton. Nederland zal eenen waterweg voor dezelfde tonnenmaat maken tusschen genoemde sluis en Smeermaas, door de Maas ter hoogte van Maastricht te kanalisieren en een verbindingskanaal te graven tusschen de Maas beneden Maastricht en Smeermaas; deze weg zal eveneens berekend zijn op een maat van 1000 ton. Nederland zal den bestaanden weg tusschen St. Pieter en Smeermaas in stand laten. België zal het kanaal tusschen Smeermaas en de Nederlandsch-Belgische grens bij Loozen zoodanig vergrooten, dat het verkeer met vaartuigen van 600 ton mogelijk is. Op verzoek van Nederland verklaart België zich bereid, aan den waterweg tusschen Luik en de sluis bij St. Pieter afmetingen te geven, die het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton

1) Dit punt had het onderwerp gevormd eener op 19 en 20 October 1928 te 's-Gravenhage gehouden voorloopige bespreking tusschen Nederlandsche en Belgische deskundigen; in het onderhavige schema werd daarom dienaangaande met een enkele vermelding volstaan. Wat de bedoelde bespreking betreft zij verwezen naar de desbetreffende passage uit het Memorandum der Nederlandsche Regeering van 7 Mei 1929 (blz. 43 hierachter).

feront autant pour ce qui concerne la voie navigable entre ladite écluse et Smeermaes. S'il est établi une voie navigable entre Smeermaes et Anvers permettant la circulation de bateaux de plus de 600 tonnes, les Pays-Bas auront droit à un canal de jonction entre la frontière près de Loozen ou ailleurs et ladite voie navigable de Smeermaes à Anvers, jonction dont les dimensions seront au moins égales à celles de la section la moins grande du canal de Smeermaes à Anvers.

10. *Prises d'eau à la Meuse.* Les Pays-Bas sont prêts à prendre en considération les desiderata que la Belgique aurait à formuler à cet égard.

11. *Inondations dans le Brabant Septentrional.* Les deux Pays s'entendront sur un règlement équitable de l'écoulement des eaux en vue de prévenir ces inondations. Faute d'entente, ils auront recours à l'arbitrage.

12. *Surtaxes françaises.* La Belgique prêtera son concours pour que la franchise des surtaxes françaises d'entrepôt etc. soit étendue aux ports néerlandais.

mogelijk maken. Nederland zal hetzelfde doen voor wat betreft den waterweg tusschen genoemde sluis en Smeermaas. Als er een waterweg wordt aangelegd tusschen Smeermaas en Antwerpen, die het verkeer met vaartuigen van meer dan 600 ton mogelijk maakt, zal Nederland recht hebben op een verbindingskanaal tusschen de grens bij Loozen of elders en bedoelden waterweg van Smeermaas naar Antwerpen, waarvan de afmetingen minstens gelijk zullen zijn aan die van het minst groote gedeelte van die van het kanaal van Smeermaas naar Antwerpen.

10. *Aftappingen van water uit de Maas.* Nederland is bereid de desiderata in overweging te nemen die België te dezen opzichte te kennen mocht geven.

11. *Overstromingen in Noord-Brabant.* De beide landen zullen zich met elkander verstaan over eene billijke regeling voor de afwatering ten einde deze overstromingen te voorkomen. Bij gebreke van overeenstemming zal voor hen beroep op een scheidsgerecht openstaan.

12. *Fransche surtaxes.* België zal er toe medewerken dat de ontheffing van de Fransche stapelhuisrechten, enz. worde uitgebreid tot de Nederlandsche havens.

MEMORANDUM

GEDATEERD 12 JANUARI 1929, DOOR DEN BELGISCHEN
GEZANT TE 'S-GRAVENHAGE OP 14 JANUARI 1929 AAN DEN
MINISTER VAN BUITENLANDSCHE ZAKEN OVERHANDIGD

MEMORANDUM

VERGEGENWOORDIGD IN DE RAAD VAN STAAT
OP 12 DECEMBER 1900
AAN DEN KONING

LEGATION DE BELGIQUE

MEMORANDUM

Lors de l'entretien qu'il a eu dernièrement à Genève avec Mr. HYMANS, S. E. le Jonkheer BEELAERTS VAN BLOKLAND a déclaré que le Gouvernement des Pays-Bas était prêt à reprendre les négociations avec la Belgique en vue de la revision des Traités de 1839, et il a esquissé à cette occasion les points principaux de l'accord à conclure, notamment en ce qui concerne la neutralité de la Belgique, l'art. 14 du Traité de 1839, le régime de l'Escaut, l'écoulement des eaux de Flandre, etc.

Pour ce qui regarde les communications entre l'Escaut et le Rhin, M. le Jonkheer BEELAERTS a suggéré d'abord d'améliorer le canal de Hansweert; puis, devant les objections présentées par M. HYMANS quant à l'insuffisance de cette solution, il s'est montré disposé à envisager la création d'une nouvelle voie mais située plus à l'ouest que le tracé prévu par le Traité de 1925.

Bien que le Gouvernement belge continuât à considérer le canal de Moerdijk comme la solution la meilleure pour assurer les communications d'Anvers avec le Rhin, il s'est déclaré disposé à envisager un autre tracé.

Les deux Gouvernements convinrent en conséquence de confier à des experts le soin de rechercher les bases sur lesquelles les négociations pourraient reprendre.

Le Gouvernement belge pria d'autre part le Gouvernement néerlandais de lui faire connaître les desiderata qu'il comptait présenter en dehors de ceux auxquels répondait déjà le Traité de 1925.

Après avoir pris connaissance du résultat de ces échanges de vues, le Gouvernement belge croit devoir attirer l'attention du Gouvernement de la Reine sur les considérations suivantes.

Communications avec le Rhin.

Avant d'aborder l'examen des suggestions néerlandaises, le Gouvernement belge croit utile de rappeler brièvement les antécédents de l'affaire, tant pour établir le bien-fondé de ses demandes, que pour rencontrer certaines objections qui se sont élevées du côté néerlandais.

La conférence de Londres, en accomplissant la séparation des deux pays, a voulu que la fixation des statuts territoriaux respectifs ne portât aucun préjudice au développement économique de la Belgique qui ne pouvait se passer de libres communications avec l'Allemagne, pas plus qu'avec la Mer.

Cette volonté s'affirme tout aussi nettement dans les Protocoles de la Conférence de Londres que dans le texte même du Traité de 1839.

Les Pays-Bas ayant protesté dans leur Note du 14 décembre 1831 contre les garanties prévues par les Puissances, pour assurer à la Belgique de bonnes communications avec l'Est, par les eaux intermédiaires et par le Limbourg, la Conférence leur répond par le Mémoire du 4 janvier 1832, où invoquant un protocole signé à Mayence le 30 mars 1831, elle s'exprime en ces termes :

„Si les Etats riverains du Rhin se sont décidés à conclure leur dernière Convention avec le Gouvernement néerlandais, cela n'a pas été sans se réserver la faculté de communiquer librement avec Anvers et avec la Belgique par les eaux intermédiaires dont il vient d'être fait mention. Il n'est, par conséquent, pas exact de dire que la Conférence

(VERTALING)

GEZANTSCHAP VAN BELGIË

MEMORANDUM

Tijdens het onderhoud, dat Zijne Excellentie Jhr. BEELAERTS VAN BLOKLAND laatstelijk te Genève met den Heer HYMANS voerde, heeft hij verklaard, dat de Nederlandsche Regeering bereid was de onderhandelingen met België te hervatten met het oog op de herziening der verdragen van 1839, en bij die gelegenheid heeft hij de voornaamste punten geschetst van de te treffen overeenkomst, in het bijzonder wat betreft de onzijdigheid van België, artikel 14 van het Verdrag van 1839, het Schelderegime, de afwatering van Vlaanderen, enz.

Voor wat betreft de verbindingen tusschen de Schelde en den Rijn, heeft Jhr. BEELAERTS eerst in overweging gegeven het kanaal van Hansweert te verbeteren; vervolgens, toen de Heer HYMANS tegenwerpingen maakte ten betooe, dat deze oplossing onvoldoende was, heeft hij zich bereid verklaard het maken van een nieuwen vaarweg in overweging te nemen, die echter westelijker zou loopen dan het tracé dat het verdrag van 1925 aangaf.

Hoewel de Belgische Regeering van meening bleef, dat het Moerdijkkanaal de beste oplossing was om de verbindingen van Antwerpen met den Rijn te verzekeren, verklaarde zij zich geneigd een ander tracé in overweging te nemen.

Dienvolgens kwamen de beide Regeeringen overeen, door deskundigen een onderzoek te doen instellen naar de grondslagen, waarop de onderhandelingen zouden kunnen worden hervat.

Anderzijds verzocht de Belgische Regeering aan de Nederlandsche Regeering haar de desiderata te doen kennen, die zij van plan was voor te dragen buiten diegene waaraan het Verdrag van 1925 reeds voldoening gaf.

Na kennis genomen te hebben van het resultaat van deze gedachtenwisseling, vermeent de Belgische Regeering de aandacht van Hr. M.'s. Regeering te moeten vragen voor de volgende beschouwingen.

Verbindingen met den Rijn.

Alvorens aan te vangen met een onderzoek der Nederlandsche suggesties oordeelt de Belgische Regeering het nuttig om in het kort de voorgeschiedenis van deze aangelegenheid in herinnering te brengen, zoowel om de gegrondheid van het door haar verlangde vast te stellen, als om zekere tegenwerpingen, van Nederlandsche zijde gemaakt, onder oogen te zien.

Bij de voltrekking van de scheiding tusschen de beide landen heeft de Conferentie van Londen gewild, dat de economische ontwikkeling van België, dat niet kon bestaan zonder vrije verbindingen met Duitschland, evengoed als met de zee, geen enkel nadeel zou ondervinden van de vaststelling van het wederzijdsch territoriaal statuut.

Die wil blijkt even duidelijk uit de Protocollen der Conferentie van Londen als uit den tekst zelf van het Verdrag van 1839.

Toen Nederland in zijn nota van 14 December 1831 protesteerde tegen de garanties die de Mogendheden hadden gegeven, om aan België goede verbindingen met het Oosten, door de tusschenwateren en door Limburg te verzekeren, antwoordde de Conferentie hierop in de Memorie van 4 Januari 1832, waarin zij zich, aanhalende een protocol geteekend te Mainz op 30 Maart 1831, als volgt uitdrukt :

„Si les Etats riverains du Rhin se sont décidés à conclure leur dernière Convention avec le Gouvernement néerlandais, cela n'a pas été sans se réserver la faculté de communiquer librement avec Anvers et avec la Belgique par les eaux intermédiaires dont il vient d'être fait mention. Il n'est, par conséquent, pas exact de dire que la Conférence

„ait imaginé pour les Belges, un privilège qui n'avait pas
„même été réclamé pour les Etats riverains du Rhin, puis-
„que la Prusse, la France, la Bavière, le Grand-Duché de
„Bade, la Hesse Grand-Ducale, le Duché de Nassau ont
„demandé ce privilège et se sont réservés de l'obtenir.”

Les Puissances marquaient par là nettement l'intérêt qu'An-
vers présentait pour la navigation et le commerce rhénan. Elles
se sont expliquées plus explicitement encore quand dans la suite
dudit mémoire du 4 janvier 1832, à l'occasion du tracé d'une
route à travers le Limbourg, élevant le débat, elles ont réaffirmé
leur volonté de faire la Belgique florissante et prospère et ont
déclaré que ce but ne pourrait être atteint que s'il lui était
assuré la libre navigation de l'Escaut et de libres communica-
tions avec l'Allemagne par les voies les plus directes. Nous citons
in extenso ces assertions des Puissances si caractéristiques du
but qu'elles poursuivaient :

„Finalement, le Protocole du 27 janvier 1831, auquel le
„Gouvernement néerlandais a adhéré, renfermait la déclá-
„ration suivante : „Il importe”, y est-il dit, „à la conser-
„vation de l'équilibre européen, et à l'accomplissement des
„vues qui dirigent les cinq Puissances, que la Belgique
„florissante et prospère, trouve dans son nouveau mode
„d'existence politique les ressources dont elle a besoin pour
„le soutenir.” Or, les cinq Puissances auraient-elles accom-
„pli ces vues; auraient-elles contribué à rendre la Belgique
„florissante et prospère, si elles ne lui avaient assuré les
„ressources que lui offrent une libre navigation de l'Escaut,
„et de libres communications avec l'Allemagne, par les voies
„les plus directes? Les cinq Puissances pouvaient-elles
„même, lorsque le Gouvernement néerlandais, en adhérant
„au Protocole du 27 janvier, avait adhéré au principe rap-
„pelé ci-dessus, pouvaient-elles refuser aux Belges des faci-
„lités de commerce qui étaient pour leur pays l'unique
„moyen de soutenir son nouveau mode d'existence.”

Après avoir rappelé les principes qui ont guidé les Puissances,
voyons maintenant comment elles en ont réalisé l'application
dans les Traités.

L'article 9 du Traité de 1839 commence par déclarer que les
dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général
du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves
et des rivières navigables seront appliquées aux fleuves et rivières
navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge
et le territoire néerlandais. Mais aux garanties générales stipu-
lées à l'Acte de Vienne, les Puissances ont eu soin d'en ajouter
d'autres, à savoir notamment : surveillance commune concernant
tout à la fois le pilotage ainsi que le placement et l'entretien des
balises et bouées pour la conservation des passes de l'Escaut,
modération des péages sur les eaux intermédiaires Escaut-Rhin
dont la navigation est prescrite réciproquement libre.

Enfin, le paragraphe 8 de l'article 9 dispose que

„si des événements naturels, ou des travaux d'art
„venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de
„navigation indiquées au présent article, le Gouvernement
„des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres
„voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en rempla-
„cement des dites voies de navigation devenues imprati-
„cables”.

Ces dispositions révèlent avec une clarté saisissante l'import-
tance que la Conférence de Londres attachait à l'établissement
de bonnes communications entre Anvers et le Rhin. Il ne s'agit
pas seulement, en l'espèce, de satisfaire aux besoins de l'époque,

„ait imaginé pour les Belges, un privilège qui n'avait pas
„même été réclamé pour les Etats riverains du Rhin,
„puisque la Prusse, la France, la Bavière, le Grand-Duché
„de Bade, la Hesse Grand-Ducale, le Duché de Nassau ont
„demandé ce privilège et se sont réservés de l'obtenir.”

De Mogendheden wezen aldus duidelijk op het belang, dat
Antwerpen vertegenwoordigt voor de Rijnvaart en -handel. Zij
hebben dat nog duidelijker ontvouwd toen zij, ten vervolge op
bovenbedoeld memorandum van 4 Januari 1832, bij gelegenheid
van een debat over het tracé van een weg dwars door Limburg,
hetzelve op een hooger plan brachten en herhaalden dat het
haar wil was België tot een bloeienden en voorspoedigen Staat te
maken en verklaarden, dat dit doel slechts bereikt kon worden
als aan België de vrije vaart op de Schelde en vrije verbindingen
met Duitschland langs de meest rechtstreeksche wegen verzekerd
waren. Deze uittalingen der Mogendheden, zoo kenmerkend voor
het doel dat zij nastreefden, worden hier in extenso aangehaald :

„Finalement, le Protocole, du 27 janvier 1831, auquel le
„Gouvernement néerlandais a adhéré, renfermait la déclá-
„ration suivante : „Il importe”, y est-il dit, „à la conser-
„vation de l'équilibre européen, et à l'accomplissement des
„vues qui dirigent les cinq Puissances, que la Belgique
„florissante et prospère, trouve dans son nouveau mode
„d'existence politique les ressources dont elle a besoin pour
„le soutenir.” Or, les cinq Puissances auraient-elles accom-
„pli ces vues; auraient-elles contribué à rendre la Belgique
„florissante et prospère, si elles ne lui avaient assuré les
„ressources que lui offrent une libre navigation de l'Escaut,
„et de libres communications avec l'Allemagne, par les voies
„les plus directes? Les cinq Puissances pouvaient-elles
„même, lorsque le Gouvernement néerlandais, en adhérant
„au Protocole du 27 janvier, avait adhéré au principe rap-
„pelé ci-dessus, pouvaient-elles refuser aux Belges des
„facilités de commerce qui étaient pour leur pays l'unique
„moyen de soutenir son nouveau mode d'existence.”

Na de grondbeginselen, naar welke de Mogendheden zich
richtten, in herinnering te hebben gebracht, wenschen wij nu na
te gaan hoe zij deze in toepassing hebben gebracht in de Ver-
dragen.

Artikel 9 van het verdrag van 1839 begint met te verklaren, dat
de beschikkingen der artikelen 108 tot 117 van de Algemeene
Akte van het Congres van Weenen, betreffende de vrije scheep-
vaart op de stroomen en bevaarbare rivieren, toepasselijk zullen
worden gemaakt op de stroomen en bevaarbare rivieren, die het
Belgische en het Nederlandsche grondgebied vaneen scheiden
of gelijkelijk doorsnijden. Maar de Mogendheden hebben er zorg
voor gedragen, aan de algemeene garanties vastgesteld bij de
Weener Akte nog andere toe te voegen, en wel in het bijzonder :
gemeenschappelijk toezicht zoowel wat den loodsdiens betreft,
als het plaatsen en onderhouden van tonnen en boeien voor het
behouden van de vaargeulen in de Schelde, gematigdheid van
tolgelden geheven op de tusschenwâteren tusschen de Schelde
en den Rijn, waarop vrijheid van scheepvaart werd voorge-
schreven.

En eindelijk bepaalt § 8 van artikel 9 dat :

„Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst
„de in het tegenwoordig artikel aangewezen wegen voor de
„scheepvaart voor het vervolg onbruikbaar mogten maken,
„zal de Nederlandsche Regering aan de Belgische scheep-
„vaart, ter vervanging der gezegde, onbruikbaar gewordenen
„wegen voor de scheepvaart, andere zoodanige wegen, die
„even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen.”

Deze bepalingen brengen zeer duidelijk het gewicht naar voren,
dat de Londensche Conferentie toekende aan het vestigen van
goede verbindingen tusschen Antwerpen en den Rijn. In het
onderhavige geval gaat het er niet alleen om te voldoen aan

mais encore de répondre aux exigences de l'avenir. Aussi bien, outre le respect de ce qui existait, on eut le souci de remédier aux troubles pouvant provenir tant de l'exécution de travaux d'art — lesquels sont le fait de l'homme — que des événements naturels.

Le premier conflit auquel donnèrent lieu ces stipulations, naquit en 1846 et dura jusqu'en 1867. Les Pays-Bas se crurent en droit de barrer le Sloe et le Kreekrak pour construire le chemin de fer de Middelbourg à Maastricht et ils remplacèrent, sans accord avec la Belgique, ces deux voies par le canal de Veere et par celui de Hansweert.

Nous n'entrerons pas dans le détail de ce différend; nous nous bornerons à rappeler que le Gouvernement belge a toujours contesté à la Hollande le droit de fermer les voies anciennes sans son assentiment et a signalé dès le début les inconvénients graves que cette substitution de voies d'eau entraînerait pour la Belgique. Aux sérieux désavantages résultant déjà du passage par certaines eaux zélandaises particulièrement dangereuses s'ajoutèrent d'autres difficultés pour la navigation. Ces difficultés qui ont grandi avec le temps sont: 1° l'allongement du trajet de la batellerie dans l'Escaut occidental; 2° les entraves causées par l'éclusage et les ponts mobiles du canal de Hansweert.

Allongement du trajet dans l'Escaut occidental.

L'Escaut occidental doit desservir une navigation maritime intense. Si l'on tient compte en outre de la navigation batelière qui est considérable (cette voie est actuellement parcourue par 72.000 Bateaux), on concevra aisément le danger et les retards que la situation entraîne. Ces inconvénients se sont encore aggravés par les périls que suscitent les sinuosités du fleuve et l'étroitesse des passes, la circulation risquant d'être entravée ou même complètement immobilisée par l'obstruction accidentelle d'un pertuis.

Le canal d'Hansweert substitue à une voie fluviale une voie artificielle à double éclusage, coupée de ponts mobiles qui gênent et retardent considérablement le mouvement.

Ces obstacles, sans grande importance au début, se sont accentués au fur et à mesure que s'amplifiait le trafic rhénan. Naguère, la part de la Belgique dans ce trafic ne faisait que croître; ce mouvement ascendant est maintenant enrayé et le tonnage expédié d'Anvers vers le Rhin a même subi une régression sensible depuis quelques années. Ce phénomène est d'autant plus caractéristique que Rotterdam a vu, pendant ce laps de temps, son tonnage rhénan augmenter de 50 %.

Il n'est pas douteux que cette situation ne soit née des défauts de la voie actuelle. A l'époque présente, les dangers et retards de la navigation ont une répercussion beaucoup plus grave que jadis; aujourd'hui on veut et on doit aller vite; tout retard se paye par une augmentation des frais généraux et du fret; tout danger non seulement multiplie les accidents mais encore provoque une élévation des primes d'assurances, d'où nouveau renchérissement du fret. L'écart normal entre le fret Ruhr—Rotterdam et Ruhr—Anvers, si on le calcule sur la base de l'or, a doublé depuis 1913.

Pour parer à cet état de choses, la Belgique a proposé aux Pays-Bas le creusement d'un canal direct entre Anvers et Moerdijk. Le Traité de 1925 avait réalisé l'accord sur ce point, ne laissant à résoudre que la question des dépenses auxquelles la Belgique aurait évidemment participé proportionnellement à ses intérêts. L'opinion publique néerlandaise a d'abord accueilli cet arrangement sans défaveur. Ce n'est que plusieurs mois après que l'opposition s'est manifestée.

besoefen van dien tijd, maar ook om voldoening te geven aan de eischen der toekomst. Men droeg dan ook zorg niet alleen bestaande toestanden te eerbiedigen, maar ook storingen te verhelpen, die zouden kunnen ontstaan zoowel door de uitvoering van kunstwerken — die het werk zijn van menschenhand — als door natuurlijke gebeurtenissen.

Het eerste conflict, waartoe die bepalingen aanleiding gaven, begon in 1846 en duurde tot 1867. Nederland achtte zich gerechtigd het Sloe en het Kreekrak af te dammen om den spoorweg aan te leggen van Middelburg naar Maastricht, en verving, zonder overeenstemming met België, deze twee vaarwaters door het kanaal van Veere en dat van Hansweert.

Wij zullen niet in bijzonderheden treden omtrent dit geschil, doch er ons toe bepalen er aan te herinneren, dat de Belgische Regeering altijd het recht van Nederland betwist heeft om de oude waterwegen zonder hare toestemming te sluiten, en zij heeft van het begin af gewezen op de ernstige bezwaren, die deze vervanging van waterwegen voor België zou medebrengen. Bij de ernstige nadeelen, die toch reeds het gevolg zijn van de vaart door zekere bijzonder gevaarlijke Zeeuwsche wateren, kwamen andere moeilijkheden voor de scheepvaart. Deze moeilijkheden, die toegenomen zijn met den tijd, zijn: 1) de verlenging van den weg voor de binnenscheepvaart door de Wester-Schelde. 2) de belemmeringen die worden veroorzaakt door de sluizen en beweegbare bruggen van het kanaal van Hansweert.

Verlenging van de vaart door de Wester-Schelde.

De Wester-Schelde moet dienen voor een zeer druk zeeverkeer. Als men daarenboven rekening houdt met de binnenscheepvaart, die aanzienlijk is (72.000 schepen maken thans gebruik van dezen weg), begrijpt men gemakkelijk het gevaar en de vertraging, die de toestand met zich brengt. Deze bezwaren zijn nog verergerd door de gevaren, die voortvloeien uit de bochten in den stroom en de engheid der vaargeulen, zóó dat het verkeer kans loopt belemmerd of zelfs geheel stop gezet te worden, doordat een doorgang bij ongeluk verstopt geraakt.

Het kanaal van Hansweert stelt in de plaats van een natuurlijke waterweg een kanaal met twee sluizen en beweegbare bruggen, die grooten last en tijdverlies aan het verkeer berokkenen.

Deze belemmeringen, welke in het begin niet van groot belang waren, namen in beteekenis toe naar gelang het verkeer met den Rijn toenam. Tot voor korten tijd nam het aandeel van België in dit verkeer steeds toe; deze opwaartsche beweging is thans gestuit en de hoeveelheid goederen, verzonden van Antwerpen naar den Rijn, heeft sedert eenige jaren zelfs een gevoelige vermindering ondergaan. Dit verschijnsel is te merkwaardiger, waar Rotterdam in dien tijd zijn Rijnvervoer met 50 % heeft zien toenemen.

Het is niet twijfelachtig of deze toestand moet geweten worden aan de gebreken van den tegenwoordigen vaarweg. Tegenwoordig hebben gevaren en vertraging voor de scheepvaart veel ernstiger gevolgen dan vroeger; tegenwoordig toch moet men er naar streven snel te gaan; iedere vertraging doet de algemeene onkosten en vrachten stijgen; ieder gevaar doet niet alleen het aantal ongelukken toenemen, maar veroorzaakt bovendien stijging van de verzekeringspremiën, met als gevolg opnieuw toenemende vrachtcijfers. De normale marge tusschen de vrachten van de Roer naar Rotterdam en die van de Roer naar Antwerpen is, op goudbasis berekend, sedert 1913 verdubbeld.

Om dezen toestand te verhelpen heeft België aan Nederland voorgesteld een rechtstreeks kanaal te graven tusschen Antwerpen en Moerdijk. In het verdrag van 1925 was men tot overeenstemming omtrent dit punt gekomen, alleen openlatend voor nadere regeling de quaestie van de kosten, waartoe België natuurlijk zou hebben bijgedragen naar evenredigheid van zijn belangen. De openbare meening in Nederland heeft aan deze regeling in den beginne geen slecht onthaal bereid. De tegenstand is eerst verscheidene maanden later aan den dag getreden.

Le Gouvernement du Roi croit devoir relever ici les principales objections soulevées dans le public néerlandais, parce qu'elles constituent l'argument principal qu'invoque le Cabinet de La Haye pour combattre les demandes belges.

On a prétendu qu'Anvers n'était pas un port rhénan. On a soutenu également que la Belgique n'avait pas droit à l'amélioration de ses communications rhénanes, qui en corrigeant sa situation géographique, constituerait en quelque sorte une mesure de concurrence déloyale à l'égard des ports néerlandais.

Ces allégations ne répondent pas à la réalité: le port d'Anvers est un port rhénan bien que l'Acte de Mayence ne l'ait pas stipulé, en raison de circonstances historiques bien connues. Mais il fut considéré comme tel par les Puissances rhénanes et par la Conférence de Londres. Le trafic considérable qu'il fait avec le Rhin justifie pleinement cette conception.

Etant donné l'esprit libéral dont étaient animées les Puissances lorsqu'elles arrêtaient ces dispositions, il y a lieu de ranger parmi les événements qui justifient l'établissement d'une voie nouvelle tout d'abord la création par les Pays-Bas contre le gré de la Belgique d'un canal qui ne remplace pas adéquatement l'ancienne voie que le Gouvernement des Pays-Bas avait l'obligation d'ailleurs d'entretenir.

Le développement du trafic, tant maritime que fluvial, sur l'Escaut occidental et les difficultés naturelles sans cesse croissantes donnent également le droit de réclamer le remplacement des voies anciennes, même si ces voies ne sont pas encore devenues impraticables et par ce fait seul qu'elles sont moins praticables.

On comprendrait d'autant moins une opposition à cet égard que la Belgique n'attend pas du Gouvernement des Pays-Bas l'exécution des travaux à ses frais, comme le prévoit l'article 9, paragraphe 8. Elle s'offre à intervenir dans une large mesure dans les dépenses du creusement d'un canal dont le tracé aurait son approbation. La Belgique donne en outre aux Pays-Bas sur d'autres points des satisfactions importantes.

On se bornera à n'en signaler qu'une pour l'instant, l'ensemble des compensations devant être traité plus loin. Il s'agit du raccordement à Maestricht, et par là à Rotterdam, des bassins mosan et mosellan.

La valeur du trafic qu'apporte ces régions est si considérable qu'une des raisons d'être du canal Juliana est de l'attirer en partie vers les ports néerlandais. Ce but ne pourra être atteint d'une manière sensible si une soudure n'est par opérée avec le tronçon belge du canal de Liège à Maestricht, soudure que le Gouvernement des Pays-Bas a exprimé le désir d'obtenir. La Belgique est prête à y consentir et à assurer ainsi à Rotterdam une part des trafics mosan et mosellan, mais à la condition que la Belgique ne soit pas privée des moyens de maintenir sa propre part dans le développement du trafic rhénan.

Les principes qui régissent les communications de la Belgique avec le Rhin ayant été remémorés, il convient de passer à l'examen des suggestions néerlandaises.

Le Gouvernement de La Haye a commencé par offrir l'amélioration du canal de Hansweert.

Même, en supposant que ce canal soit élargi et que les ponts soient relévés de manière à ne plus entraver la circulation, cette solution restera toujours insuffisante parce qu'elle ne supprime pas les trois défauts signalés plus haut:

- 1) la longueur et les difficultés croissantes du trajet par l'Escaut;
- 2) la nécessité de deux écluses à marée dans le canal;

Zr. M.'s Regeering wenscht hier de voornaamste tegenwerpingen, door het Nederlandsche publiek gemaakt, in het licht te stellen, omdat deze het belangrijkste argument vormen dat het Haagsche Kabinet gebruikt om de Belgische eischen te bestrijden.

Men heeft beweerd dat Antwerpen geen Rijnhaven was. Men heeft ook staande gehouden dat België geen recht had op een verbetering van zijn verbindingen met den Rijn, die wegens de verbetering van de geografische gesteldheid van België, welke daaruit zou voortvloeien, in zekeren zin een maatregel van oneerlijke concurrentie zou zijn tegenover de Nederlandsche havens.

Deze beweringen stemmen niet met de werkelijkheid overeen: de haven van Antwerpen is een Rijnhaven, al heeft de Mainzer Akte zulks wegens welbekende geschiedkundige omstandigheden niet bepaald. Maar door de Rijnsoeverstaten en door de Conferentie van Londen werd zij als zoodanig beschouwd. Deze opvatting wordt geheel gerechtvaardigd door het belangrijke verkeer dat Antwerpen met den Rijn heeft.

Gegeven de vrijgevege geest die de Mogendheden bezielde toen zij die bepalingen vaststelden, is er reden om onder de gebeurtenissen, die den aanleg van een nieuwen scheepvaartweg rechtvaardigen, allereerst te rangschikken het maken door Nederland tegen den zin van België van een kanaal, dat niet op voldoende wijze den ouden weg vervangt, dien de Nederlandsche Regeering trouwens verplicht was te onderhouden.

De ontwikkeling van het verkeer op de Westerschelde, zoowel van de zee- als van de binnenvaart, en de gedurig toenemende moeilijkheden door de natuur in den weg gelegd, geven eveneens een recht om te eischen, dat de oude vaarwegen vervangen worden, zelfs als deze nog niet onbruikbaar zijn geworden, en alléén door het feit dat zij minder bruikbaar zijn.

Tegenstand op dit punt zou te minder begrijpelijk zijn, waar België van de Nederlandsche Regeering niet verwacht, dat het de werken op hare eigen kosten zal uitvoeren, zooals bepaald wordt in artikel 9, paragraaf 8. Het biedt aan om in ruime mate bij te dragen in de kosten van het graven van een kanaal welks verloop zijn goedkeuring zou hebben. België vervult bovendien op andere punten in belangrijke mate Nederlandsche wenschen.

Voor het oogenblik bepaalt de Belgische Regeering zich er toe, daarvan slechts één te noemen, terwijl het geheel der tegenprestaties verderop behandeld zal worden. Bedoeld wordt de verbinding van het Maas- en Moezelbekken met Maasticht en van daar naar Rotterdam.

De waarde van het verkeer, dat door deze streken wordt aangebracht, is zoo aanzienlijk, dat één van de redenen van bestaan van het Julianakanaal is, het gedeeltelijk naar Nederlandsche havens te trekken. Dit doel zal niet op beteekenende wijze bereikt kunnen worden als niet een verbinding wordt gemaakt met het Belgisch gedeelte van het kanaal van Luik naar Maasticht; de Nederlandsche Regeering gaf reeds uiting aan den wensch om deze verbinding te verkrijgen. België is bereid hierin toe te stemmen en aldus een gedeelte van het verkeer met Maas en Moezel aan Rotterdam te verzekeren, echter onder voorwaarde dat aan België niet de middelen zullen worden onthouden om zijn eigen aandeel in de ontwikkeling van de Rijnvaart te handhaven.

Na de grondbeginselen in herinnering te hebben gebracht, die de verbindingen van België met den Rijn beheerschen, moge thans worden overgegaan tot het onderzoek der Nederlandsche suggesties.

De Regeering te 's Gravenhage is begonnen aan te bieden de verbetering van het kanaal van Hansweert.

Zelfs aannemende, dat dit kanaal verbreed wordt en dat de bruggen dermate verhoogd worden, dat zij geen belemmering meer vormen voor de scheepvaart, dan nog blijft deze oplossing geheel onvoldoende daar zij de drie reeds vermelde gebreken niet wegneemt, n.l.:

- 1) de lengte en de toenemende moeilijkheden verbonden aan den vaarweg door de Schelde;
- 2) de noodzakelijkheid om twee zeesluizen in dit kanaal te hebben;

3) le dangereux passage des eaux zélandaises et notamment du Hellegat, dont le nom est significatif.

Aussi le Gouvernement néerlandais, tenant compte des objections énoncées ci-dessus, n'a-t-il pas refusé d'envisager la création d'une nouvelle voie entre Anvers et le Rhin. La solution énoncée par ses experts consiste à rouvrir le Kreekrak en y faisant passer un canal qui se prolongerait vers le Nord à travers l'Escaut Oriental, longerait l'Eendracht jusqu'à Nieuw Vossemeer et de là, par une coupure, rejoindrait Dintelsas.

Les experts belges ne disposent pas d'éléments suffisants pour apprécier les possibilités techniques d'exécution du tracé envisagé ni pour en évaluer le coût. Ils font toutes réserves à ce sujet. Mais, indépendamment du côté technique, du projet, ils ne peuvent se rallier à la suggestion hollandaise pour les raisons suivantes: la nouvelle voie de communication ne supprimerait pas le passage qui est dans les eaux intermédiaires le plus dangereux pour la batellerie, c'est-à-dire le Hellegat. Un autre inconvénient grave serait de placer le débouché méridional du canal à Bath. A cet endroit, la navigation maritime est difficile et périlleuse, la passe est étroite et décrit un coude accentué. La proximité d'une écluse et le débouché d'un canal obligeant la batellerie à franchir un coude à angle droit, augmenteraient l'encombrement et le danger en ce point. De plus, les bateaux de navigation intérieure auraient souvent à laisser la voie libre aux navires de mer avant de s'engager dans la passe. L'embarras y serait inévitable, car la navigation tant maritime que batelière est réglée par la marée. Il faut noter encore que la passe de Bath a une tendance à se déplacer et qu'il serait nécessaire, en conséquence, de modifier ou d'allonger le chenal d'accès vers l'écluse. Il serait, au surplus, impossible de construire des ouvrages définitifs près de Bath pour l'entrée du canal, dans l'ignorance où l'on est des travaux qui seront nécessaires dans l'avenir pour améliorer la passe maritime.

Enfin, le projet néerlandais exclut la possibilité d'une jonction sur terre ferme avec le tronçon de canal que la Belgique construira sur son territoire. Il maintient pour la navigation rhénane et belgo-néerlandaise, sans nécessité aucune, les principaux désavantages de la voie actuelle: passage obligé dans l'Escaut occidental et franchissement de deux écluses.

Aux objections techniques présentées à ce sujet par les experts belges, les experts néerlandais n'ont guère opposé que des considérations politiques, tirées des répugnances de l'opinion publique néerlandaise.

Le Gouvernement belge a cherché, dans la mesure du possible, à tenir compte de cette opinion en proposant un canal dont le débouché septentrional se rapprocherait de Willemstad. Mais la Belgique ne pourrait aller plus loin sans sacrifier le droit qu'elle tient des traités, au développement de ses communications avec le Rhin.

Le Cabinet de La Haye, assurément, n'a pu se proposer d'arrêter l'essor économique de la Belgique pour permettre au port de Rotterdam d'absorber seul toute l'augmentation du trafic rhénan et enlever même à l'Etat voisin une partie du trafic qu'il avait pu obtenir malgré les défauts de la voie actuelle. La solution suggérée par les experts néerlandais est l'autant moins acceptable qu'elle entraînerait des dépenses considérables pour aboutir à un résultat médiocre; dépenses que le Gouvernement néerlandais aurait, si le Gouvernement du Roi l'a bien compris, l'intention de laisser à charge de la Belgique. Celle-ci est toute disposée, par contre, à payer en majeure partie un canal qui répondrait efficacement à ses besoins économiques.

3) de la dangereuse navigation par le Zeeuwsche wateren en in het bijzonder door het Hellegat, welks naam veelbetekend is.

De Nederlandsche Regeering heeft dan ook niet geweigerd om, rekening houdend met de bovenvermelde bezwaren, den aanleg van een nieuwen weg tusschen Antwerpen en den Rijn in overweging te nemen. De oplossing, aangegeven door de Nederlandsche deskundigen, bestaat in heropening van het Kreekrak door daar een kanaal te maken dat Noordwaarts doorgetrokken zou worden door de Oosterschelde, langs de Eendracht zou loopen tot aan Nieuw-Vossemeer, en van daar door een doorsnijding Dintelsas zou bereiken.

De Belgische deskundigen beschikten niet over voldoende gegevens om te kunnen beoordeelen of een dergelijk tracé technisch uitvoerbaar is, noch om de kosten ervan te ramen. Zij maken alle voorbehoud op dit punt. Maar afgezien van de technische zijde van dit plan, kunnen zij zich met de Nederlandsche suggestie niet vereenigen om de volgende redenen: de nieuwe verbindingsweg zou niet het gedeelte wegnemen dat voor de binnenvaart het gevaarlijkst is in de tusschenwateren, dat wil zeggen het Hellegat. Een andere ernstige schaduwzijde zou zijn, den zuidelijken mond van het kanaal te projecteeren te Bath. Op die plaats is de zeevaart moeilijk en gevaarlijk, de vaargeul is nauw en vormt een scherp hoek. De opeenhooping van schepen en het gevaar zouden op dit punt toenemen door de nabijheid van een sluis en de uitmonding van een kanaal, waardoor de binnenscheepvaart verplicht zou zijn een rechten hoek te beschrijven. Daarenboven zouden de binnenschepen dikwijls genoodzaakt zijn om, alvorens zich in de vaargeul te begeven, den weg vrij te laten voor de zeeschepen. Hinder zou er niet te vermijden zijn, want zoowel de zeevaart als de binnenvaart is afhankelijk van het getij. Er moet nog op gewezen worden, dat de vaargeul van Bath de neiging heeft zich te verplaatsen en dat het bijgevolg noodzakelijk zou zijn om de geul, die toegang geeft tot de sluis, te verleggen of te verlengen. Bovendien zou het onmogelijk zijn, definitieve werken voor den ingang van het kanaal bij Bath te doen uitvoeren, daar men in het onzekere verkeert omtrent werken, die in de toekomst noodig zullen zijn om de vaargeul naar zee te verbeteren.

Ten slotte sluit het Nederlandsche plan de mogelijkheid uit van een aansluiting op het vaste land met het stuk kanaal, dat België op zijn grondgebied zal graven. Geheel zonder noodzaak handhaaft het voor de Rijn- en Belgisch-Nederlandsche scheepvaart de belangrijkste nadeelen van den tegenwoordigen weg: gedwongen doorvaart door Westerschelde en passeeren van twee sluisen.

Tegenover de technische bezwaren door de Belgische deskundigen over dit onderwerp opgeworpen hebben de Nederlandsche deskundigen slechts politieke beschouwingen gesteld, ontleend aan de afwijzende houding van de Nederlandsche openbare meening.

De Belgische Regeering heeft, voor zoover dit mogelijk was, getracht rekening te houden met die meening, door een kanaal voor te stellen waarvan de Noordelijke uitmonding dicht bij Willemstad zou zijn gelegen. Maar België zou niet verder kunnen gaan zonder het recht op te offeren, dat het ontleent aan de verdragen, om zijn verbindingen met den Rijn te ontwikkelen.

Het Haagsche Kabinet kan toch niet bedoeld hebben de vrije economische ontwikkeling van België te willen stuiten om de haven van Rotterdam in staat te stellen alleen de geheele toename van het Rijnverkeer tot zich te trekken en zelfs aan den nabuurstaat een deel van het verkeer te ontnemen, dat deze heeft kunnen verkrijgen ondanks de gebreken van den tegenwoordigen weg. De oplossing, die door de Nederlandsche deskundigen aan de hand werd gedaan, is te minder aannemelijk daar een zeer matig resultaat zou worden verkregen ten koste van aanzienlijke uitgaven, die zij met zich medebrengt en die, indien de Belgische Regeering het wel heeft begrepen, de Nederlandsche Regeering de bedoeling zou hebben geheel te laten

Il importe essentiellement à cet effet que la voie à créer garantisse à la Belgique non pas uniquement un débouché dans des eaux sûres, c'est-à-dire, à l'est de Willemstad, mais aussi le raccordement direct à Anvers pour éviter les lenteurs et les dangers du trajet par l'Escaut.

Ce tracé, on l'a vu, offre pour la Belgique la plus grande importance économique. Au point de vue géographique, il ne diffère pas sensiblement du tracé néerlandais. On ne peut croire que pour une différence de quelques kilomètres, les Pays-Bas refusent leur assentiment à un accord dont bénéficieraient les deux peuples ainsi que le commerce international.

II. Régime de l'Escaut.

Ce régime a pour fondement une obligation stipulée au par. I de l'art. 9 du Traité de 1839 et conçue en ces termes :

„Les dispositions des articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire néerlandais.”

La stipulation est complète et formelle.

En effet, elle incorpore au Traité de 1839 les articles 108 à 117 du Traité de Vienne et remémore ainsi les stipulations de l'article 113 qui ont force de loi en la matière :

„Chaque Etat riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.”

Comme le sait le Cabinet de La Haye, l'Acte général de Vienne a été complété par des règlements spéciaux relatifs aux fleuves internationaux. Ces règlements qui avaient force et valeur comme s'ils avaient été textuellement insérés dans l'Acte général sont au nombre de trois : un règlement concernant la navigation des rivières qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats; son article 6 reproduit les stipulations de l'article 113; un règlement concernant la navigation du Rhin; son article 7 reproduit les dites stipulations de l'article 113; un règlement concernant la navigation de diverses rivières dont l'Escaut.

Ce dernier règlement dispose :

„Article 1er. La liberté de la navigation, telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin, est étendue au Neckar, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à leur embouchure.”

„Article 5. Les Etats riverains des rivières spécifiées à l'art. 1er se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves, de la même manière que cela a été arrêté à l'article 7 pour le Rhin.”

Par conséquent, il y a harmonie complète entre le par. I de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et le droit public européen instauré en 1815.

L'article 113, précis dans son libellé, clair dans son esprit, rend tout commentaire superflu. Mais il est intéressant de rappeler l'interprétation qu'il a reçue dans son application au Rhin. Ce rapprochement est légitime puisque l'obligation prévue par le Congrès de Vienne pour l'entretien des lits des fleuves s'impose identiquement aux riverains du Rhin comme à ceux de l'Escaut, les deux cours d'eau ayant été expressément soumis au même régime.

dragons par België. België is daarentegen geheel bereid om een kanaal, dat daadwerkelijk aan zijn economische behoeften zou beantwoorden, voor het grootste gedeelte te bekostigen.

Daarvoor is het volstrekt noodig, dat de aan te leggen vaarweg aan België niet alleen een uitmonding in veilige wateren waarborgt, dus oostelijk van Willemstad, maar ook de rechtstreeksche aansluiting met Antwerpen om den tijdroovenden en gevaarlijken weg door de Schelde te vermijden.

Aangetoond is, dat dit tracé van het grootste economisch belang is voor België. Uit een aardrijkskundig oogpunt verschilt het niet veel van het Nederlandsche tracé. Het is niet aan te nemen, dat Nederland om een verschil van eenige kilometers zijn toestemming weigert te geven aan eene overeenkomst die aan beide volken zoowel als aan den internationalen handel ten goede zou komen.

II. Het Schelderegime.

Dit regime is gebaseerd op een verplichting neergelegd in § I van artikel 9 van het Verdrag van 1839, die luidt :

„Les dispositions des articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire néerlandais.”

Deze bepaling is volledig en formeel.

Zij lijft toch in het Verdrag van 1839 de artikelen 108 tot 117 van het verdrag van Weenen in, en brengt aldus in herinnering de bepalingen van artikel 113 die in deze materie de rechtskracht hebben :

„Chaque Etat riverain, se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.”

Zooals het Haagsche Kabinet weet, zijn aan de Algemeene Acte van Weenen toegevoegd bijzondere reglementen betrekking hebbende op de internationale rivieren. Deze reglementen, die dezelfde kracht en waarde bezitten als waren zij woordelijk opgenomen in de Algemeene Acte, zijn drie in getal : een reglement betreffende de scheepvaart op rivieren die in haren bevaarbaren loop verschillende Staten scheiden of doorsnijden, waarvan artikel 6 de bepalingen van artikel 113 weergeeft; een reglement betreffende de Rijnscheepvaart, waarvan artikel 7 de bepalingen van artikel 113 weergeeft; een reglement betreffende de scheepvaart op onderscheidene rivieren, waaronder de Schelde. Dit laatste reglement zegt :

„Article 1er. — La liberté de la navigation telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin, est étendue au Neckar, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à leur embouchure.

„Article 5. — Les Etats riverains des rivières spécifiées à l'art. 1er se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves, de la même manière que cela a été arrêté à l'article 7 pour le Rhin.”

Er is dus volledige overeenstemming tusschen § I van artikel 9 van het Verdrag van 19 April 1839 en het Europeesche publieke Recht, zooals dit ingevoerd werd in 1815.

Artikel 113 is duidelijk wat zijn redactie betreft en ondubbelzinnig, zoodat elke commentaar overbodig is. Maar het is van belang om de interpretatie in herinnering te brengen, die eraan gegeven is in zijn toepassing op den Rijn. Het is geoorloofd hier tusschen verband te leggen, omdat de verplichting, die het Congres van Weenen omtrent het onderhoud van de rivierbeddingen oplegde, op gelijke wijze van toepassing is op de oeverstaten van den Rijn als op die van de Schelde, twee stroomen, die uitdrukkelijk aan dezelfde regelen zijn onderworpen.

Or, la jurisprudence rhénane est plus que séculaire. Etablie dans les protocoles et les „Jahres Berichten” de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, au sein de laquelle la Hollande n’a cessé d’être représentée, elle est demeurée constante et a donné à l’article 113 une signification précise. Selon l’interprétation du Haut Collège rhénan, le fleuve doit être entretenu en état de navigabilité par chacun des Etats riverains à ses frais, et ce, constamment, c’est-à-dire en tout temps, donc pour satisfaire aux besoins croissants du trafic, ou encore d’après les termes qui figurent au chapitre consacré à l’accomplissement de ce devoir conventionnel, dans le Jahres-Bericht pour 1835, le premier publié par la Commission Centrale :

„Sowohl die Schifffahrt zu erleichtern, als auch die „Strom-Bahn stets in fahrbaren Zustand zu erhalten”
 „(aussi bien pour faciliter la navigation que pour maintenir „le chenal constamment à l’état navigable).

L’Escaut et le Rhin se trouvant juridiquement sous le même régime, on est en droit de conclure que la conception du devoir conventionnel qu’a eue la Commission Centrale du Rhin, est celle qui devait et doit encore prévaloir pour l’Escaut.

Or, que nous suggère le Gouvernement néerlandais?

Un partage égal des frais qui seraient nécessités par les travaux à exécuter au lit du fleuve avec un maximum non encore déterminé de dépenses à charge des Pays-Bas. Bien manifestement, cette suggestion marque un recul non seulement par rapport au droit tel qu’il a été établi par la Conférence de Londres conformément au Traité de Vienne, mais aussi par rapport aux obligations prévues au projet de traité de 1925, lesquelles indiquaient déjà de la part de la Belgique une sensible concession. Toutefois, disposé à faire un pas de plus dans la voie de la conciliation, le Cabinet de Bruxelles n’entend nullement écarter à priori la suggestion néerlandaise, mais il se réserve de se prononcer après que le Cabinet de La Haye lui aura fait connaître le chiffre maximum auquel les Pays-Bas voudraient limiter leur intervention dans les frais.

Le droit étant établi, se pose la question de l’administration proprement dite du fleuve.

La Commission de gestion commune, qui formait en quelque sorte la clef de voute du système de 1925, disparaît. L’administration du fleuve reste partagée, comme dans le passé, entre les deux Gouvernements avec les inconvénients que ce partage entraîne. Le Gouvernement néerlandais parle de garanties de rapide expédition des affaires, mais il n’indique pas comment cette rapidité sera assurée.

D’après les explications données par ses délégués à Bruxelles, il serait substitué à la Commission de gestion une Commission de Conseillers techniques sans autorité ni pouvoir et qui n’aurait d’autre mission que de faire des recommandations aux deux Gouvernements. Cette suggestion ne paraît pas s’écarter sensiblement du régime actuel de la surveillance commune, lequel est insuffisant. On suggère toutefois le recours à l’arbitrage pour trancher les contestations.

Arbitrage.

La détermination précise de la procédure pour la solution des différends que soulèverait soit l’interprétation, soit l’application des dispositions conventionnelles concernant l’Escaut est de haute importance.

La navigation y trouvera la sauvegarde de ses intérêts et en même temps les deux Gouvernements y trouveront la garantie de leurs droits.

La procédure devrait comporter des distinctions suivant la nature des cas. Elle devrait non seulement s’inspirer du droit doctrinal mais aussi être objective, c’est-à-dire, s’adapter par-

De jurisprudentie inzake Rijnaangelegenheden is meer dan 100 jaren oud. Zij is vastgesteld in de protokollen en de „Jahres-Berichte” van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waarin Nederland voortdurend zitting heeft gehad, zij is steeds dezelfde gebleven, en heeft aan artikel 113 een duidelijke beteekenis gegeven. Volgens de interpretatie die het Hooge Rijn College eraan gegeven heeft moet de stroom in staat van bevaarbaarheid worden gehouden door ieder der oeverstaten op eigen kosten, en wel voortdurend, dat wil zeggen te allen tijde, dus om te beantwoorden aan de stijgende eischen van het verkeer, of wel volgens de terminologie van het hoofdstuk gewijd aan de vervulling van dezen conventioneelen plicht, in het „Jahres-Bericht” van 1835, het eerste door de Centrale Commissie gepubliceerd :

„Sowohl die Schifffahrt zu erleichtern, als auch die „Strom-Bahn stets in fahrbaren Zustand zu erhalten”
 (zooowel om de scheepvaart te vergemakkelijken alsook om den vaarweg altijd in bruikbaren toestand te behouden).

Daar de Schelde en de Rijn uit een juridisch oogpunt beschouwd onder hetzelfde regime vallen, heeft men het recht daaruit op te maken, dat de opvatting, die de Centrale Rijnvaart Commissie heeft gehad van den conventioneelen plicht, dezelfde is die vroeger en nog heden ten dage moest gelden voor de Schelde.

Doch wat stelt de Nederlandsche Regeering ons voor?

Gelijke verdeling der kosten veroorzaakt door de in de bedding der rivier te verrichten werken, met een nog niet bepaald maximum van ten laste van Nederland komende uitgaven. Dit voorstel is een zeer duidelijke stap achteruit, niet alleen waar het betreft de rechtsregelen zooals deze zijn vastgesteld door de Conferentie van Londen overeenkomstig het Verdrag van Weenen, maar ook met betrekking tot de verplichtingen voorzien in het ontwerp-verdrag van 1925, die voor wat België betrof reeds een aanmerkelijke concessie vormden. Niettemin wenscht het Brusselsche Kabinet, bereid een nieuwe stap te doen op den weg naar verzoening, de Nederlandsche suggestie geenszins a priori te verwerpen, maar het behoudt zich voor hierover zijne meening uit te spreken nadat het Kabinet te ’s-Gravenhage het zal hebben medegedeeld op welk maximum bedrag Nederland zijn deelname in de kosten zou willen limiteeren.

Nadat aldus de rechtsregelen zijn vastgesteld, is thans het vraagstuk van het eigenlijke beheer aan de orde.

De gemeenschappelijke Beheerscommissie, die in zekeren zin den hoeksteen vormde van de regeling van 1925, valt weg. Het beheer der rivier blijft, zooals vroeger, verdeeld tusschen de twee Regeeringen met de nadeelen aan die verdeling verbonden. De Nederlandsche Regeering spreekt van waarborgen voor een snelle afwikkeling van zaken, maar zij wijst niet aan hoe die spoed zal worden bereikt.

Volgens de toelichting die hare vertegenwoordigers te Brussel hebben gegeven, zou de Beheerscommissie worden vervangen door een commissie van deskundige raadgevers, die noch gezag, noch macht zou hebben, en wier taak slechts zou bestaan in het doen van aanbevelingen aan de beide Regeeringen. Deze gedachte schijnt zeer weinig af te wijken van het tegenwoordige stelsel van gemeenschappelijk toezicht, dat onvoldoende is. Er wordt echter voorgesteld om geschillen door arbitrage te doen oplossen.

Arbitrage.

Het is van zeer veel gewicht precies vast te stellen welke procedure gevolgd dient te worden voor de oplossing van geschillen, zich voordoende hetzij bij de interpretatie, hetzij bij de toepassing van conventioneele bepalingen de Schelde betreffend.

De belangen van de scheepvaart zullen op deze wijze verzekerd zijn, terwijl de twee Regeeringen aldus hare rechten zullen zien gewaarborgd.

De procedure zou verschillend moeten zijn naar gelang van den aard der zich voordoende gevallen. Zij zou niet alleen moeten uitgaan van het leerstellig recht, maar ook objectief moeten

faitement aux exigences des situations en présence. A cet égard, la rapidité de décision sera indispensable, notamment lorsqu'il s'agira de travaux à effectuer ou de mesures à prendre d'urgence sur le fleuve. Et il semble bien que cette rapidité ne puisse être obtenue que par la désignation d'un collège permanent. Ceci n'exclurait pas d'ailleurs le droit de recourir à un organisme non permanent dans d'autres cas.

L'un et l'autre Etat ayant à fonder sa décision sur le régime juridique de l'Escaut, il est de toute nécessité que ce régime soit établi avec une clarté parfaite.

Amélioration du fleuve.

Le Gouvernement belge constate avec satisfaction que sur le principe même les experts des Pays-Bas marquent leur accord avec lui; mais encore faut-il que l'on précise la portée du mot „amélioration”, en raison du sens assez élastique de ce mot ainsi que des discussions qu'il a souvent provoquées. Le Traité de 1925 déclarait à ce sujet:

„...L'Escaut doit, à toute époque, être en état de laisser „passer les plus grands navires et de satisfaire à tous les „besoins croissants du trafic et du commerce maritimes”.

Les délégués belges ont demandé aux délégués néerlandais s'ils comprenaient toujours le mot „amélioration” dans le même sens, mais ces derniers ont repoussé la définition ci-dessus, comme inacceptable. Ils n'en ont d'ailleurs proposé aucune autre.

La conception de 1925 n'avait pourtant rien d'exagéré; si les Pays-Bas avaient le droit de refuser l'exécution des travaux nécessaires pour parer à l'augmentation des calaisons et au développement du trafic, ce serait condamner Anvers à la décadence et à la ruine. Et cette hypothèse n'a rien de chimérique, quand on sait que les profondeurs actuelles du fleuve touchent à la limite des possibilités de navigation. On ne peut arguer du côté hollandais, comme certains polémistes l'ont fait, des charges que ces améliorations entraîneraient pour les Pays-Bas. Le traité de 1925 avait stipulé que les dépenses d'amélioration devraient être fixées de commun accord et comme l'arbitrage n'eût pas joué en cette matière, les Pays-Bas n'ignoraient pas que, dans la pratique, la Belgique aurait eu à payer elle-même les frais d'amélioration, dans la mesure où les Pays-Bas auraient refusé de le faire.

Une autre objection de l'opinion néerlandaise est basée sur la possibilité de voir les travaux d'amélioration porter atteinte aux intérêts néerlandais. L'on critique à cet égard le principe établi par le Traité de 1925 concernant la primauté des intérêts de la navigation.

Il est pourtant nécessaire d'établir une échelle des intérêts en cause, si l'on ne veut pas voir des intérêts secondaires, comme la création de Polders etc. ... faire obstacle à des travaux indispensables au développement de la navigation. Dans le droit interne des peuples, il est admis que l'intérêt général doit l'emporter sur l'intérêt privé. Dans les relations entre les Etats, la tendance du droit international est de donner, dans certaines questions, la prédominance à l'intérêt international sur l'intérêt national.

Cela ne veut pas dire que le Gouvernement belge se refuse à tenir compte des intérêts locaux; il estime qu'on doit pourvoir à la sécurité des terres voisines du fleuve par tous moyens ainsi qu'à la réparation des dommages directement causés. Mais sous ces réserves, il va de soi qu'il faut admettre le principe de la primauté des intérêts de la navigation si l'on tient compte du rôle de l'Escaut dans le trafic international.

zijn, dat wil zeggen zich volkomen aanpassen aan de eischen der zich voordoende situaties. Hiervoor is snelheid van uitspraak onmisbaar, vooral wanneer het betreft uit te voeren werken of spoedmaatregelen op de rivier te nemen. En het lijkt wel, dat die snelheid alleen bereikt zal kunnen worden door een permanent college aan te wijzen. Dit zou trouwens in andere gevallen het recht van beroep op een niet-permanent lichaam niet uitsluiten.

Daar beide Staten hun beslissingen moeten gronden op het op de Schelde geldende rechtsregime, is het volstrekt noodzakelijk dat dit regime op duidelijke wijze worde vastgesteld.

Verbetering van de rivier.

De Belgische Regeering stelt met voldoening vast, dat principieel de Nederlandsche deskundigen het met haar eens zijn; maar toch dient nauwkeurig de strekking van het woord „verbetering” te worden vastgesteld omdat dit woord een eenigszins elastische beteekenis heeft en ook omdat het reeds meermalen tot discussie aanleiding gaf. Het verdrag van 1925 bevatte hieromtrent het volgende:

„De Schelde moet te allen tijde geschikt zijn voor de vaart met de grootste vaartuigen en voldoen aan alle toenemende behoeften van handel en scheepvaart.”

De Belgische afgevaardigden vroegen den Nederlandschen afgevaardigden of zij nog steeds dezelfde beteekenis hechtten aan het woord „verbetering”, maar deze laatste verklaarden de definitie zooals die hierboven gegeven is voor onaanvaardbaar; zij hebben overigens geene andere voorgesteld.

Toch was de opvatting van 1925 in het geheel niet overdreven; als Nederland het recht had te weigeren, dat werken uitgevoerd worden, noodig om gelijken tred te houden met den grooteren diepgang van de schepen en de toenemende ontwikkeling van het verkeer, dan zou dit Antwerpen tot verval en ondergang doemen. Deze onderstelling is volstrekt niet uit de lucht gegrepen, wat blijkt wanneer men weet dat de diepte van de rivier heden ten dage reeds de grens, tot welke scheepvaart mogelijk is, bereikt heeft. De kosten die Nederland voor deze verbeteringen zou moeten betalen, mogen van Nederlandsche zijde hiertegen geen argument vormen, zooals wel in Nederlandsche strijdschriften is beweert. Het verdrag van 1925 bepaalde, dat de verbeteringskosten in gemeen overleg moesten worden vastgesteld, en daar er bij deze regeling geen sprake was van arbitrage wist Nederland dus, dat in de practijk België zelf de kosten van verbetering zou hebben moeten betalen, voor zoover Nederland geweigerd zou hebben deze te dragen.

Een ander bezwaar, zoo zegt men in Nederland, is daarin gelegen, dat de mogelijkheid bestaat, dat werken, die een verbetering brengen in den bestaanden toestand, nadeel zouden kunnen berokkenen aan Nederlandsche belangen. Wat dit betreft oefent men critiek uit op het beginsel neergelegd in het Verdrag van 1925, betreffende het voorgaan van de scheepvaartbelangen.

Toch zal men moeten geraken tot het vaststellen van een rangorde der betrokken belangen, wil men niet zien dat belangen van lagere orde, zooals de aanleg van polders enz., de uitvoering van voor de ontwikkeling van de scheepvaart onmisbare werken belemmeren. In het interne recht der volkeren wordt aangenomen dat het belang der gemeenschap gaat voor het individueele belang. Het internationale recht heeft de neiging om waar het betreft de betrekkingen tusschen de Staten onderling in zekere quaesties het internationale belang voor het nationale belang te stellen.

Dat wil niet zeggen, dat de Belgische Regeering weigert rekening te houden met plaatselijke toestanden; zij oordeelt noodzakelijk dat men alle middelen te baat moet nemen om te voorzien in de veiligheid van gronden gelegen langs de rivier, en alle rechtstreeks veroorzaakte schaden moet doen herstellen. Maar, onder dit voorbehoud, spreekt het vanzelf dat men, indien men rekening houdt met de rol die de Schelde speelt in het

Il paraît d'autant plus indispensable de préciser ce principe qu'il a fait l'objet de nombreuses discussions aux Pays-Bas et qu'il serait dangereux de rester dans l'équivoque sur un point aussi important.

Frais d'entretien et d'amélioration.

Le droit applicable à la matière a été rappelé plus haut. Le Gouvernement néerlandais donnant une interprétation restrictive au Traité de 1839 en est arrivé à refuser de prendre à sa charge les frais d'entretien du fleuve nécessaires à la navigation en provenance et à destination d'Anvers.

Le Traité de 1925 avait réalisé un compromis sur cette question. Les Pays-Bas avaient accepté d'assumer seuls ces frais d'entretien sur leur partie du fleuve, jusqu'à concurrence d'un maximum. Quant aux travaux d'amélioration, la détermination des quote-parts respectives devait faire l'objet d'un accord particulier dans les cas d'espèce.

D'après les suggestions actuelles des experts du Gouvernement néerlandais, ce dernier n'interviendrait plus que pour moitié et jusqu'à un maximum non encore déterminé dans les travaux d'entretien et d'amélioration.

Le Gouvernement du Roi se réfère à ce qu'il a dit plus haut au sujet de ce recul sur les dispositions de 1925 et sur celles de 1839.

Liberté de navigation.

Le Traité de 1839 stipulait notamment à propos des droits sur la navigation qui ont été abolis, ce qui suit :

„..... Afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les Agents néerlandais à Anvers et à Terneuzen.”

L'étendue du principe de liberté de la navigation a donné lieu à des divergences d'interprétation entre les deux pays. Les Pays-Bas ont considéré la disposition ci-dessus comme visant un cas particulier, la perception du Droit, alors que le Gouvernement belge la regarde comme l'expression d'un principe général.

Le Traité de 1925 avait réalisé l'accord sur cette seconde interprétation.

D'après les explications données par les délégués néerlandais, il semble que le Gouvernement de La Haye n'admette plus dans toute son étendue le principe de la liberté de la navigation commerciale. Les délégués néerlandais n'ont toutefois pas proposé de texte nouveau. Il importe que ce principe soit compris et garanti dans le sens le plus large.

Pour résumer sa manière de voir au sujet du régime de l'Escaut, le Gouvernement belge insiste sur la nécessité de garantir pleinement la liberté de la navigation commerciale en temps de paix et dans la plus large mesure possible en temps de guerre; d'assurer l'entretien et l'amélioration du fleuve, pour permettre à toute époque le passage des plus grands navires et satisfaire aux besoins croissants du trafic et du commerce maritimes. Les intérêts de la navigation doivent, de l'avis du Gouvernement du Roi, primer les intérêts autres sous réserve des mesures qui seraient requises à l'effet d'assurer la sécurité des terres voisines et de réparer les dommages directement causés.

En vue d'assurer le fonctionnement pratique de l'administration du fleuve, le Gouvernement du Roi estime qu'il convient d'in-

ternationale verkeer, het beginsel moet huldigen van den voorrang der scheepvaartbelangen.

Het is te noodzakelijker om dit beginsel tot klaarheid te brengen, waar het in Nederland het onderwerp is geweest van talrijke besprekingen, en omdat het gevaarlijk zou zijn in het onzekere te verblijven op een zoo belangrijk punt.

Onderhoudskosten en kosten van verbetering.

De rechtsregelen op dit onderwerp van toepassing zijn reeds hierboven in herinnering gebracht. Door een beperkende interpretatie te geven aan het Verdrag van 1839 is de Nederlandsche Regeering ertoe gekomen te weigeren de kosten op zich te nemen van het onderhoud van de rivier, noodzakelijk voor de scheepvaart komende van en met bestemming naar Antwerpen.

Bij het Verdrag van 1925 was men tot een compromis over deze quaestie gekomen. Nederland had aangenomen tot een maximum de onderhoudskosten van zijn riviergedeelte op zich te nemen. Wat verbeteringswerken betreft, zou de vaststelling van ieders aandeel in de kosten in elk afzonderlijk geval bij bijzondere overeenkomst worden vastgesteld.

Volgens de tegenwoordige suggesties der deskundigen van de Nederlandsche Regeering zou deze voortaan slechts de helft der onderhouds- en verbeteringskosten voor haar rekening nemen tot een nog niet vastgesteld maximum.

Zr. M.'s Regeering verwijst naar wat hierboven reeds gezegd is over een stap achteruit vergeleken bij de bepalingen van 1925 en die van 1839.

Vrijheid van scheepvaart.

Het Verdrag van 1839 hield met name over de afgeschaftte scheepvaartrechten het volgende in :

„....., Opdat de gezegde schepen niet aan eenig onderzoek, noch eenige vertraging of eenigerhande hindernis op de Hollandsche reeden onderworpen kunnen worden, het zij dezelve van uit de volle zee de Schelde opvaren, het zij zij de Schelde afkomen, om zich naar de volle zee te begeven, zoo is overeengekomen, dat de heffing van het bovengemelde regt voor de Nederlandsche agenten te Antwerpen en te Terneuzen zal plaats hebben.”

De draagwijdte van het beginsel van vrije scheepvaart heeft tusschen de twee landen aanleiding gegeven tot verschillen van interpretatie. Nederland vatte de bovenstaande bepaling op als wijzende op een bepaald geval, namelijk de inning van het recht, België daarentegen beschouwt haar als uitdrukking gevend aan een algemeen beginsel.

In het Verdrag van 1925 was men tot overeenstemming gekomen in den zin van deze tweede interpretatie.

Het schijnt te volgen uit de toelichting gegeven door de Nederlandsche afgevaardigden, dat de Regeering in den Haag het beginsel van de vrije handelsvaart niet meer in zijn geheel omvang huldigt. Echter hebben de Nederlandsche afgevaardigden geen nieuwen tekst voorgesteld. Het is van belang, dat dit beginsel in den ruimsten zin worde opgevat en gewaarborgd.

Om in het kort zijn opvatting over het Schelde-regime samen te vatten legt de Belgische Regeering er den nadruk op, dat het noodzakelijk is om, in tijd van vrede en zoo ruim mogelijk in tijd van oorlog, de vrije handelsvaart volledig te waarborgen; om te zorgen voor het onderhoud en de verbetering van de rivier, opdat de grootste schepen te allen tijde kunnen passeeren en voldaan worde aan de toenemende eischen van het zeeverkeer en den zeehandel. Naar de meening van Zr. M.'s Regeering moeten de scheepvaartbelangen gaan boven de andere, onder voorbehoud van maatregelen die noodig mochten zijn om de veiligheid van het belendend grondgebied te verzekeren en om rechtstreeks veroorzaakte schade te herstellen.

Zr. M.'s Regeering acht het wenschelijk, met het oog op een practisch beheer van de rivier, een gemeenschappelijk lichaam

stauren un organisme commun qui aurait l'autorité de pourvoir immédiatement aux exigences de la vie normale du fleuve, notamment en matière de surveillance des passes, dragages, balisage, éclairage, pilotage, etc. Un collège arbitral permanent trancherait sur le champ les conflits qui viendraient à surgir à cet égard, tant entre les membres de la Commission de gestion, qu'entre les Gouvernements.

Relativement aux travaux d'amélioration, cette Commission serait chargée de faire des propositions aux Gouvernements. En cas de désaccord entre les membres de la Commission ou entre les Etats, un arbitrage s'inspirant des principes que nous venons d'exposer trancherait le différend dans un délai à fixer.

Pour ce qui concerne les frais, le Gouvernement belge réserve son avis comme il est dit plus haut.

III. *Examen des desiderata des Pays-Bas.*

Comme on l'a vu par ce qui précède, les demandes belges relatives à la revision de certaines clauses des traités de 1839, se bornent à consacrer les modifications entraînées par la guerre, à fixer l'interprétation équitable des dits traités et à adapter leurs dispositions au développement du trafic international, en tenant compte des relations de voisinage des deux pays.

La modération de ces demandes, leur importance vitale pour l'économie belge, ainsi que leur concordance avec les grands intérêts mondiaux autorisent la Belgique à croire que les Pays-Bas n'y feront pas obstacle.

Le Gouvernement du Roi est disposé en retour à répondre aux aspirations des Pays-Bas et à faciliter leur développement économique avec une largeur de vues égale à celle que le Cabinet de La Haye apportera à envisager le développement de la Belgique. Il examinera les besoins des Pays-Bas non dans un esprit étroit, mais en s'inspirant de l'intérêt supérieur qui commande aux deux peuples voisins une sincère entente.

Le Gouvernement belge pense ne pouvoir donner une meilleure preuve de ses intentions, qu'en montrant dans quelle mesure il est prêt à accueillir les demandes qui lui ont été adressées, si de leur côté les Pays-Bas donnent satisfaction à celles que la Belgique a présentées.

1) *Ecoulement des eaux des Flandres.*

Dans l'aide-mémoire remis par les délégués néerlandais, il est dit :

„Les Pays-Bas sont prêts à collaborer à l'établissement d'un régime conventionnel satisfaisant pour les terrains dont il s'agit, si la Belgique est prête à traiter sur le même pied les quelques terrains dans la Flandre Zélandaise, dont les eaux s'écoulent du côté des Flandres belges.”

Le Gouvernement belge est d'accord sur ce point.

2) *Formalités douanières.*

Le Gouvernement néerlandais suggère „l'adoption pour les points frontière situés sur des voies de navigation des règles (mutatis mutandis) concernant les formalités douanières adoptées par la Commission Centrale pour la navigation du Rhin. Liberté de transit”.

in het leven te roepen, dat de bevoegdheid zou hebben op eigen gezag te voorzien in de eischen van het normale bestaan van de rivier, en wel in het bijzonder waar het betreft het toezicht op de vaargeulen, baggerwerken, bebakening, verlichting, loodswezen enz. Geschillen die zich dienaangaande mochten voordoen, zoowel tusschen leden van de Commissie van Beheer als tusschen de Regeeringen, zouden terstond beslecht worden door een permanent arbitraal college.

Die Commissie zou, met betrekking tot verbeteringswerken, belast zijn met het doen van voorstellen hieromtrent aan de Regeeringen. Voor het geval dat er geen eensgezindheid bestaat tusschen de leden der Commissie of tusschen de Staten, zal dit geschil door arbitrage opgelost worden binnen een te bepalen tijd, aan de hand van de beginselen die wij zoo juist hebben uiteengezet.

Zooals hierboven reeds werd gezegd, behoudt de Belgische Regeering zich voor om zich nader uit te spreken over de regeling der kosten.

III. *Onderzoek van de Nederlandsche desiderata.*

Zooals uit het voorgaande blijkt, beperken de Belgische eischen, met betrekking tot de herziening van zekere bepalingen der verdragen van 1839, zich tot het aanbrengen van de veranderingen die noodzakelijk zijn geworden door den oorlog, tot het vaststellen van een billijke interpretatie van de genoemde verdragen en tot de aanpassing hunner bepalingen aan de ontwikkeling van het internationale verkeer, rekening houdend met de buurverhouding van de twee landen.

De gematigdheid van deze eischen, hun vitaal belang voor het Belgisch economisch bestel, evenals hunne overeenstemming met de groote wereldbelangen, geven België het recht te gelooven, dat Nederland daaraan geen hinderpaal in den weg zal leggen.

Daartegenover is Zr. M.'s Regeering bereid voldoening te geven aan de wenschen van Nederland, en zijne economische ontwikkeling te vergemakkelijken met een breedheid van blik, gelijk aan die, waarmede het Kabinet van den Haag België's ontwikkeling zal beschouwen. Niet in een bekrompen geest, doch lettend op het hooger belang, hetwelk den beiden buurvallen eene oprechte overeenstemming gebiedt, zal zij de behoeften van Nederland onderzoeken.

De Belgische Regeering vermeent geen beter bewijs van hare bedoelingen te kunnen geven dan door te toonen in welke mate zij bereid is, de tot haar gerichte verzoeken in te willigen, indien Nederland zijnerzijds genoegdoening verschaft aan die, welke België heeft voorgedragen.

1) *Afwatering van Vlaanderen.*

In de door de Nederlandsche gedelegeerden overhandigde aide-mémoire wordt gezegd :

„Nederland is bereid, mede te werken tot het in het leven roepen van een bevredigend conventioneel stelsel voor de betrokken terreinen, indien België bereid is, de enkele terreinen in Zeeuwsch-Vlaanderen, waarvan het water afvloeit naar de zijde van Belgisch Vlaanderen, op denzelfden voet te behandelen.”

De Belgische Regeering is het op dit punt eens.

2) *Douane-formaliteiten.*

De Nederlandsche Regeering doet aan de hand „aanneming, voor de op vaarwegen gelegen grenspunten, van de regelen (mutatis mutandis) betreffende de douane-formaliteiten, aangenomen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Vrijheid van doorvoer”.

Le Gouvernement belge est disposé à apporter toutes les améliorations possibles au régime douanier actuel et il est prêt à cet effet à rechercher le meilleur moyen d'adapter aux besoins particuliers de la Belgique et des Pays-Bas les mesures qui seront prises par la Commission Centrale du Rhin.

3) *Doubles impositions en matière d'impôts directs.*

Le Gouvernement de La Haye désire que les deux pays concluent une Convention pour prévenir les doubles impositions en matière d'impôts directs; il demande qu'en attendant on s'abstienne de part et d'autre de percevoir de la batellerie des minima fixes en matière d'impôts directs. Le Gouvernement belge est disposé à entrer dans cette voie.

4) *Surtaxes françaises.*

Le Gouvernement de la Reine sait dans quelles circonstances la dispense des surtaxes françaises a été accordée en faveur des marchandises importées dans certaines régions de la France via les ports belges. Comme l'a exposé la Délégation belge à la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, le régime résultant de cette dispense, non seulement n'est pas critiquable du point de vue du droit existant, mais trouve sa justification dans de sérieuses considérations de fait et d'équité. Il suffit de rappeler entre autres qu'Anvers relativement aux autres ports rhénans se trouve dans une situation d'infériorité que ne lui permet pas d'occuper dans le trafic du Rhin la place qui lui revient et que le régime dont il s'agit tend simplement à corriger cette infériorité. Néanmoins, comme l'a dit la Délégation belge à la Commission de Strasbourg, le Gouvernement du Roi est disposé, quoi qu'il doive en résulter pour Anvers, à tenir compte des desiderata des ports néerlandais si le Gouvernement néerlandais veut bien, de son côté, reconnaître la légitimité de l'aspiration du port d'Anvers à l'amélioration de ses communications avec le Rhin ainsi qu'il est indiqué d'autre part dans la présente Note.

5) *Traitement de Terneuzen.*

Le Gouvernement des Pays-Bas demande que :

„La Belgique s'engage sans réserve à assimiler Terneuzen en matière de tarifs ferroviaires d'importation, d'exportation et de transit, aux ports belges les plus favorisés sous ce rapport, de telle façon que dorénavant le droit des Pays-Bas à cette assimilation ne pourra plus être contesté.”

Il est de pratique courante aux Pays-Bas comme dans d'autres pays, de favoriser le développement des ports par des tarifs spéciaux.

On ne comprend pas dès lors, dans l'état actuel des choses, que le Gouvernement de la Reine envisage l'assimilation de Terneuzen aux ports belges comme un droit. Cette assimilation qui nécessite d'ailleurs un accord entre les sociétés exploitantes et l'Etat belge, pourrait comporter pour ce dernier des charges financières très lourdes, qu'il serait difficile d'évaluer, surtout pour de longues échéances.

Néanmoins, le Gouvernement du Roi est disposé à discuter cette question avec le Gouvernement de la Reine et à examiner suivant quelles modalités l'assimilation dont il s'agit pourrait être réalisée.¹⁾

1) Art. 16 de la loi créant la Soc. Nat. des Chemins de fer. Les tarifs seront réglés par le Conseil d'administration. Néanmoins, le Gouvernement aura toujours le droit d'en exiger l'abaissement ou d'en interdire le relèvement.

De Belgische Regeering is bereid, alle mogelijke verbeteringen aan te brengen in het huidige douane-stelsel en zij is bereid te dien einde een onderzoek in te stellen naar het beste middel om de maatregelen, welke door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zullen worden genomen, aan te passen aan de bijzondere behoeften van België en van Nederland.

3) *Dubbele heffingen van directe belastingen.*

De Regeering te 's-Gravenhage wenscht, dat beide landen een overeenkomst sluiten ter voorkoming van dubbele heffingen van directe belastingen; zij vraagt, dat men zich er middelerwijl wederzijds van zal onthouden, op het stuk van directe belastingen vaste minima te heffen van de binnenscheepvaart. De Belgische Regeering is bereid, dezen weg in te slaan.

4) *Fransche surtaxes.*

Hr. M.'s Regeering weet, onder welke omstandigheden de ontheffing der Fransche surtaxes is verleend ten gunste van de in zekere streken van Frankrijk via de Belgische havens ingevoerde goederen. Zooals de Belgische delegatie bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft uiteengezet, is het uit deze ontheffing voortspruitende stelsel niet slechts niet aanvechtbaar uit een oogpunt van bestaand recht, maar vindt het zijne rechtvaardiging in ernstige feitelijke- en billijkheidsoverwegingen. Het is voldoende onder meer in herinnering te brengen, dat, in verhouding tot de andere Rijnhavens, Antwerpen zich bevindt in een toestand van minderwaardigheid, die het niet veroorlooft in het Rijnverkeer de plaats in te nemen die het toekomt, en dat het stelsel, waarom het gaat, slechts tot strekking heeft deze minderwaardigheid te verhelpen. Niettemin is, zooals de Belgische delegatie bij de Straatsburgsche Commissie heeft gezegd, Zr. M.'s Regeering bereid om, wat daaruit ook moge voortspruiten voor Antwerpen, rekening te houden met de desiderata der Nederlandsche havens, indien van hare zijde de Nederlandsche Regeering wel de rechtmatigheid wil erkennen van het streven van de haven van Antwerpen naar verbetering harer verbindingen met den Rijn, zooals te anderer plaatse in deze nota is aangegeven.

5) *Behandeling van Terneuzen.*

De Nederlandsche Regeering vraagt, dat :

„België zich zonder voorbehoud verbindt, op het stuk van „spoorweg in-, uit- en doorvoertarieven Terneuzen gelijk te „stellen met de wat dit betreft meest begunstigde Belgische „havens, in dier voege, dat voortaan het recht van Neder- „land op deze gelijkstelling niet meer betwist zal kunnen „worden.”

Het is in Nederland evenals in andere landen een veelvuldig voorkomend gebruik de ontwikkeling der havens door bijzondere tarieven te begunstigen.

Men begrijpt daarom niet, dat Hr. M.'s Regeering de gelijkstelling van Terneuzen met de Belgische havens als een recht beschouwt. Deze gelijkstelling, die overigens een overeenkomst tusschen de exploitatiemaatschappijen en den Belgischen Staat noodzakelijk maakt, zoude voor dezen laatste zeer zware financiële lasten kunnen medebrengen, welke, vooral op langen termijn, moeilijk zouden zijn te ramen.

Niettemin is Zr. M.'s Regeering bereid, deze quaestie met Hr. M.'s Regeering te bespreken en te onderzoeken hoe de gelijkstelling, waarom het gaat, zoude kunnen worden verwezenlijkt.¹⁾

1) Artikel 16 der wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. De tarieven worden vastgesteld door den raad van beheer. De regeering heeft echter steeds het recht om een verlaging van de tarieven te eischen of de verhooging er van te verbieden.

6) *Pilotage.*

Voici à ce sujet la suggestion hollandaise :

„Les Pays-Bas sont prêts à abolir définitivement en tant que cela dépend d'eux, le système de libre concurrence instauré par les Traités de 1839. Mais ils n'accepteront aucun système qui 1°) ne rendrait par justice aux résultats obtenus par le pilotage néerlandais depuis décembre 1923 et 2°) limiterait le rayon d'action des pilotes néerlandais à l'Oostgat (Deurloo) ou qui 3°) ne comporterait pas une valorisation sous la forme la plus appropriée des droits de pilotage. Des points d'ordre secondaire devraient recevoir une solution satisfaisante.”

L'abandon du système de libre concurrence (système dont la modification provisoire a fait l'objet du *modus vivendi* actuel) présente pour le Gouvernement néerlandais un intérêt au moins aussi considérable que pour le Gouvernement belge, parce que le maintien d'un tel régime obligerait les deux pays à entretenir un nombre de bateaux pilotes supérieur aux besoins de la navigation.

Le Gouvernement belge est cependant disposé à rechercher un accord à ce sujet. Parmi les facteurs à envisager, il y aura lieu notamment de tenir compte de la proportion des navires pilotés par chacun des deux services durant une période normale de libre concurrence. Quant au réajustement du taux des droits de pilotage, le Gouvernement belge est disposé à rechercher une solution sous la forme la plus appropriée. Toutefois, les droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Anvers et vice-versa ne pourront être supérieurs aux droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam et vice-versa.

7) *Libre navigation et exemption de droits de navigation sur les réseaux néerlandais et belge.*

Le Gouvernement néerlandais demande ce qui suit :

„Libre navigation et exemption des droits de navigation sur le réseau hollandais et belge des voies navigables présentes et futures, pour les navires respectifs, et sous condition de réciprocité (sans préjudice à des droits acquis), pour les navires d'autres pays. Egalité de traitement sur ces réseaux des ressortissants, des biens et des pavillons néerlandais et belge, et sous condition de réciprocité (sans préjudice des droits acquis), des ressortissants, des biens et des pavillons d'autres nationalités.”

Le Gouvernement belge ne fait pas d'objection à l'égalité de traitement demandée. Par contre, la suppression de toutes les taxes de navigation intérieure représenterait un sacrifice extrêmement lourd pour les finances belges, obérées par la guerre. Ces péages, qui n'ont été que partiellement ajustés à leur valeur d'avant-guerre, se chiffrent cependant à l'heure actuelle, par une recette de plus de 10 millions de fr. Il faut ajouter que les taxes de navigation sont destinées à payer en partie tout au moins les services nécessaires à la voie d'eau, comme celui des éclusiers.

La suppression de ces péages obligerait le Gouvernement belge à pourvoir lui-même aux dépenses que ces services entraînent. Néanmoins, le Gouvernement belge est disposé à examiner la possibilité de réduire les taxes sur les voies d'eau internationales qui traversent à la fois le territoire belge et le territoire néerlandais, et offrent un intérêt sérieux pour la navigation sous pavillon néerlandais. Pour le restant du réseau intérieur, il est prêt à garantir aux ressortissants néerlandais le même traitement qu'à ses propres nationaux.

Le Gouvernement belge serait désireux de savoir si, en suggérant la suppression dans les deux pays des taxes de navigation,

6) *Loodswezen.*

Ziehier, voor wat dit betreft, de Nederlandsche suggestie.

„Nederland is bereid, uiteindelijk en voor zoover dat van Nederland afhangt, het door de Verdragen van 1839 ingevoerde stelsel van vrije mededinging af te schaffen. Maar het zal geen enkel stelsel aannemen hetwelk 1°. geen recht zoude doen wedervaren aan de door het Nederlandsche loodswezen sedert December 1923 verkregen uitkomsten, hetwelk 2°. het arbeidsveld der Nederlandsche loodsen zoude beperken tot het Oostgat (Deurloo), of hetwelk 3°. niet eene valorisatie, in den meest geschikten vorm, van de loodsgelden zoude medebrengen. Punten van ondergeschikt belang zouden op eene bevredigende wijze moeten worden opgelost.”

Het afstand doen van het stelsel van vrije mededinging (stelsel, waarvan de voorloopige wijziging het voorwerp van den huidige *modus vivendi* is geweest) is voor de Nederlandsche Regeering een minstens even aanzienlijk belang als voor de Belgische Regeering, omdat de handhaving van een zoodanig stelsel beide landen zoude nopen een grooter aantal loodsbooten te onderhouden dan de scheepvaart behoeft.

De Belgische Regeering is intusschen bereid te trachten voor wat dit betreft overeenstemming te bereiken. Onder de in aanmerking te nemen factoren zou in het bijzonder rekening moeten worden gehouden met de verhouding der schepen door elk van de beide diensten gedurende een normale periode van vrije mededinging belooft. Voor wat betreft de correctie van den koers der loodsgelden, is de Belgische Regeering bereid het bereiken van eene oplossing in den meest geschikten vorm na te streven. Echter zullen de rechten, geheven voor het loodsen van de open zee tot Antwerpen en omgekeerd niet hooger mogen zijn dan de rechten, geheven voor het loodsen van de open zee naar Rotterdam en omgekeerd.

7. *Vrije vaart en vrijdom van scheepvaartrechten op de Nederlandsche en Belgische netten.*

De Nederlandsche Regeering vraagt het volgende.

„Vrije vaart en vrijdom van scheepvaartrechten op het Nederlandsche en Belgische net der tegenwoordige en toekomstige waterwegen, voor de wederzijdsche schepen en, op voorwaarde van wederkeerigheid (zonder schade voor verkregen rechten), voor de schepen van andere landen. Gelijkheid van behandeling op deze netten voor de Nederlandsche en Belgische onderdanen, goederen en vlaggen en, op voorwaarde van wederkeerigheid (zonder schade voor verkregen rechten), voor de onderdanen, goederen en vlaggen van andere nationaliteit.”

De Belgische Regeering maakt geen bezwaar tegen de gevraagde gelijkheid van behandeling. Daarentegen zou de afschaffing van alle binnenscheepvaartheffingen een uiterst zwaar offer beteekenen voor de door den oorlog zwaar belaste Belgische financiën. Deze tollén, welke slechts ten deele aangepast zijn aan hunne vooroorlogsche goudwaarde, bedragen tegenwoordig toch een bate van meer dan 10 000 000 franken. Hieraan zij toegevoegd, dat de scheepvaartheffingen bestemd zijn om tenminste ten deele de voor den waterweg noodige diensten, zooals dien der sluiswachters, te bekostigen.

De afschaffing dezer tollén zou de Belgische Regeering nopen zelve te voorzien in de uitgaven, welke deze diensten met zich brengen. Niettemin is de Belgische Regeering bereid de mogelijkheid te onderzoeken van eene vermindering der heffingen op de internationale waterwegen, die zoowel het Belgisch als het Nederlandsch gebied doorsnijden en van gewichtig belang voor de vaart onder Nederlandsche vlag zijn. Voor het overige gedeelte van het binnennet is zij bereid, den Nederlandschen onderdanen dezelfde behandeling als haren eigen nationalen te waarborgen.

De Belgische Regeering zou gaarne vernemen of de Nederlandsche Regeering, het denkbeeld opperende van afschaffing

le Gouvernement néerlandais entend supprimer également celles qui constituent une rémunération des prestations rendues, comme par exemple les taxes d'éclusage, d'éclairage, etc.....

8) *Inondations dans le Brabant septentrional.*

Le Gouvernement des Pays-Bas demande que les deux pays s'entendent sur un règlement équitable de l'écoulement des eaux en vue de prévenir ces inondations. Faute d'entente, il aurait recours à l'arbitrage.

Le Gouvernement belge est d'accord.

9) *Canal de Gand-Terneuzen.*

Le Gouvernement néerlandais suggère de

„prendre en considération les desiderata que la Belgique „aurait à formuler par rapport à ce canal.

„La somme que la Belgique paie annuellement aux Pays-Bas à titre de frais d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du canal et de ses ouvrages d'art, y compris „l'éclairage électrique, sera augmentée de manière à représenter les cinq sixièmes de la totalité des dits frais. Le „pilotage par des pilotes d'Etat sera obligatoire sur ce „canal.”

Le Gouvernement belge est disposé à accepter, suivant le désir des Pays-Bas, une quote-part plus forte dans les dépenses occasionnées par ce canal, à la condition que les Pays-Bas, en retour, s'inspirent pour l'entretien et l'amélioration de cette voie d'eau, des principes énoncés dans le Traité de 1925.

Cet accord confiait l'administration du canal à une Commission analogue à celle qui était prévue pour l'Escaut; le Gouvernement belge ne peut que se référer aux observations qu'il a déjà présentées à propos de la Commission de l'Escaut.

10) *Voies navigables dans le Limbourg.*

Le Gouvernement néerlandais formule la demande suivante:

„La Belgique construira une voie navigable de Liège à „l'écluse de St. Pierre près de Maastricht pour bateaux de „1000 tonnes. Les Pays-Bas établiront une voie navigable „pour le même tonnage entre l'écluse précitée et Smeermaes en canalisant la Meuse à la hauteur de Maastricht „et en creusant un canal de jonction entre la Meuse en aval „de Maastricht et Smeermaes; cette voie sera également „au gabarit de 1000 Tonnes. Les Pays-Bas laisseront intacte „la voie existante entre St. Pierre et Smeermaes. La Belgique agrandira le canal entre Smeermaes et la frontière „néerlandaise-belge à Loozen de manière à permettre la circulation de bateaux de 600 tonnes. A la demande des Pays-Bas, la Belgique se déclare prête à donner à la voie navigable entre Liège et l'écluse de St. Pierre des dimensions „permettant la circulation de bateaux de plus de 1000 Tonnes. Les Pays-Bas en feront autant pour ce qui concerne „la voie navigable entre ladite écluse et Smeermaes. S'il est „établi une voie navigable entre Smeermaes et Anvers „permettant la circulation de bateaux de plus de 600 Tonnes, „les Pays-Bas auront droit à un canal de jonction entre la „frontière près de Loozen ou ailleurs et ladite voie navigable „de Smeermaes à Anvers, jonction dont les dimensions „seront au moins égales à celles de la section la moins „grande du canal de Smeermaes à Anvers.”

Il résulte de cette demande que les Pays-Bas désirent raccorder au moyen d'une large voie les bassins mosan et mosellan au canal Juliana et par là à Rotterdam. Il n'est pas douteux qu'une

der scheepvaartheffingen in de beide landen, bedoelt eveneens die af te schaffen, welke eene vergoeding vormen voor bewezen diensten, zooals bij voorbeeld sluis- en vuurgelden, enz.

8) *Overstromingen in Noordbrabant.*

De Nederlandsche Regeering vraagt, dat de beide landen tot overeenstemming geraken nopens eene billijke regeling van de afwatering ten einde deze overstromingen te voorkomen. Bij gebreke van overeenstemming zal voor hen beroep op een scheidsgerecht openstaan.

De Belgische Regeering is het hiermede eens.

9) *Kanaal Gent—Terneuzen.*

De Nederlandsche Regeering doet aan de hand:

„de desiderata in overweging te nemen, die België met „betrekking tot dit kanaal mocht te kennen geven.

„De som die België jaarlijks aan Nederland betaalt voor „onderhouds-, exploitatie- en vernieuwingskosten van het „kanaal en de daarbij behoorende kunstwerken, met inbegrip van de electrische verlichting, zal verhoogd worden „ten einde haar 5/6 van het geheel der gezegde kosten te „doen vertegenwoordigen. Beloodsing door Staatsloodsen „zal op dit kanaal verplicht zijn.”

De Belgische Regeering is bereid naar den wensch van Nederland een grooter aandeel in de kosten van dit kanaal op zich te nemen, op voorwaarde, dat Nederland daartegenover zich voor het onderhoud en de verbetering van dezen waterweg op het standpunt zal plaatsen van de in het verdrag van 1925 uitgesproken beginselen.

Die overeenkomst vertrouwde het beheer van het kanaal toe aan eene Commissie, analoog aan die, welke voorzien was voor de Schelde; de Belgische Regeering kan zich slechts gedragen aan de opmerking, welke zij reeds met betrekking tot de Schelde-commissie heeft gemaakt.

10) *Waterwegen in Limburg.*

De Nederlandsche Regeering brengt het volgende verzoek onder woorden:

„België zal eenen waterweg van Luik naar de sluis van „St. Pieter nabij Maastricht aanleggen voor vaartuigen van „1000 ton. Nederland zal eenen waterweg voor dezelfde „tonnemaat maken tusschen genoemde sluis en Smeermaas, door de Maas ter hoogte van Maastricht te kanaliseren en een verbindingskanaal te graven tusschen de „Maas beneden Maastricht en Smeermaas; deze weg zal „eveneens berekend zijn op een maat van 1000 ton. Nederland zal den bestaanden weg tusschen St. Pieter en Smeermaas in stand laten. België zal het kanaal tusschen „Smeermaas en de Nederlandsch-Belgische grens bij Loozen „zoodanig vergrooten, dat het verkeer met vaartuigen van „600 ton mogelijk is. Op verzoek van Nederland verklaart „België zich bereid, aan den waterweg tusschen Luik en de „sluis bij St. Pieter afmetingen te geven, die het verkeer „met vaartuigen van meer dan 1000 ton mogelijk maken. „Nederland zal hetzelfde doen voor wat betreft den waterweg tusschen genoemde sluis en Smeermaas. Als er een „waterweg wordt aangelegd tusschen Smeermaas en Antwerpen, die het verkeer met vaartuigen van meer dan 600 „ton mogelijk maakt, zal Nederland recht hebben op een „verbindingskanaal tusschen de grens bij Loozen of elders „en bedoelden waterweg van Smeermaas naar Antwerpen, „waarvan de afmetingen minstens gelijk zullen zijn aan die „van het minst groote gedeelte van die van het kanaal van „Smeermaas naar Antwerpen.”

Uit dit verzoek spruit voort, dat Nederland door middel van een breeden weg, de Maas- en Moezelbekkens wenscht te verbinden met het Julianakanaal en verder met Rotterdam. Het is

notable partie du trafic de ces régions n'échappe par ce moyen à leur port naturel, qui est Anvers.

Le sacrifice serait d'autant plus considérable que la voie Meuse—Rotterdam pourrait concurrencer ainsi le canal direct Liège—Anvers. Néanmoins, sur ce point également, le Gouvernement belge est disposé à donner satisfaction aux Pays-Bas. Toutefois, il faudra que les deux pays s'entendent au sujet tant de la répartition des frais de construction et d'amélioration de ces voies d'eau que des conditions techniques de réalisation.

Il est superflu d'insister ici sur la nécessité de faire concorder l'ouverture du canal Anvers—Hollandsch Diep avec la mise en activité de la voie demandée par les Pays-Bas.

Conclusion.

En résumé, le Gouvernement belge demande au Gouvernement néerlandais de lui assurer, conformément à la volonté expresse de la Conférence de Londres, les communications rhénanes et maritimes qu'exigent le progrès de la navigation et le développement économique de la Belgique.

La Belgique, en échange, accepte de donner dans la plus large mesure satisfaction aux desiderata néerlandais.

Un arrangement sur de telles bases répondrait à la fois aux principes de l'équité et aux intérêts réciproques des deux Pays.

Un arrangement s'impose; les Traités de 1839, ébranlés dans leurs fondements par les événements de la guerre, ne correspondent plus aux circonstances actuelles comme l'a reconnu le Gouvernement des Pays-Bas.

La Belgique et les Pays-Bas ont décidé de reviser ces Traités et après s'être ralliés à la Résolution du Conseil Suprême, en date du 4 juin 1919, les deux Gouvernements ont cherché les termes d'un accord qui pût, après avoir reçu l'agrément des Puissances intéressées au Traité de 1839, consacrer l'abrogation définitive des Traités de garantie.

La solution dont les principaux éléments viennent d'être définis répondrait à la fois aux principes de l'équité et aux intérêts réciproques des deux Etats. Elle leur permettrait de poursuivre le développement de leur prospérité dans une franche et féconde collaboration.

La Haye, le 12 janvier 1929.

niet twijfelachtig, dat door dit middel een aanzienlijk deel van het verkeer dezer streken ontgaat aan zijn natuurlijke haven, nl. aan Antwerpen.

Het offer zoude te belangrijker zijn, waar de weg Maas—Rotterdam aldus het rechtstreeksche kanaal Luik—Antwerpen concurrentie zoude kunnen aandoen. Niettemin is de Belgische Regeering ook op dit punt bereid Nederland voldoening te verschaffen. Toch zullen de beide landen het eens moeten worden zoowel op het stuk van verdeling der aanleg- en verbeteringskosten dezer waterwegen als op dat der technische voorwaarden van uitvoering.

Het is overbodig hier nadruk te leggen op de noodzakelijkheid, de opening van het kanaal Antwerpen—Hollandsch Diep te doen overeenstemmen met de ingebruikstelling van den door Nederland gevraagden weg.

Slotsom.

Resumeerend vraagt de Belgische Regeering aan de Nederlandsche Regeering haar overeenkomstig den uitdrukkelijken wil der Conferentie van Londen, de Rijn- en zeeverbindingen te verzekeren, welke de vooruitgang der scheepvaart en de economische ontwikkeling van België eischen.

In ruil neemt België aan, in de ruimste mate voldoening te verschaffen aan de Nederlandsche desiderata.

Eene schikking op zoodanige grondslagen zoude tegelijk aan de beginselen van de billijkheid en de wederkeerige belangen der beide Landen beantwoorden.

Eene schikking is noodig; de verdragen van 1839, wier grondslagen door de gebeurtenissen van den oorlog zijn aangetast, zijn, zooals de Nederlandsche Regeering heeft erkend, niet meer in overeenstemming met de huidige omstandigheden.

België en Nederland hebben besloten deze Verdragen te herzien, en, na zich te hebben vereenigd met de Resolutie van den Oppersten Raad van 4 Juni 1919, hebben beide Regeeringen gezocht eene overeenkomst te bereiken, die, na de goedkeuring der bij het Verdrag van 1839 betrokken Mogendheden te hebben verworven, de uiteindelijke afschaffing der Garantie-Verdragen zoude kunnen voltrekken.

De oplossing, waarvan de voornaamste bestanddeelen hier zijn omschreven, zoude tegelijk beantwoorden aan de beginselen van de billijkheid en aan de wederkeerige belangen der beide Staten. Zij zoude hun veroorloven, de ontwikkeling hunner welvaart na te streven in eene oprechte en vruchtbare samenwerking.

's Gravenhage, 12 Januari 1929.

NOTA

DOOR DEN BELGISCHEN GEZANT TE 'S-GRAVEN-
HAGE OP 28 FEBRUARI 1929 AAN DEN MINISTER
VAN BUITENLANDSCHE ZAKEN OVERHANDIGD

LEGATION DE BELGIQUE

NOTE

Dans sa note du 12 janvier dernier, le Gouvernement belge a exposé au Gouvernement de la Reine les divers motifs qui imposent la création d'une voie nouvelle entre Anvers et le Rhin.

Parmi ces motifs, il signalait notamment le „dangereux passage des eaux zélandaises et notamment du Hellegat dont le nom même est significatif”.

Depuis le 12 janvier, les événements se sont chargés de justifier sur ce point les demandes du Gouvernement belge: les accidents se multiplient dans le Hellegat d'une manière inquiétante.

Les quelques journées de gros temps, qui sont survenues en novembre dernier, avaient déjà causé dans les eaux zélandaises une série de sinistres d'autant plus saisissants qu'il s'agit d'une navigation de bateaux fluviaux.

Aujourd'hui les accidents se répètent sans qu'ils soient aucunement dus aux intempéries. La cause est cette fois beaucoup plus grave. Elle se trouve dans le relèvement des fonds qui entrave gravement la navigation des chalands du Rhin.

D'après des nouvelles de source sûre, le nombre des bateaux échoués en une seule journée s'élève à 17 dont un bateau de l'Etat néerlandais. Les bateaux coulés sont au nombre de trois.

Si les glaces n'avaient pas empêché toute navigation ces jours derniers le total des sinistres se fut vraisemblablement élevé davantage.

Le relèvement des fonds est d'ailleurs reconnu par l'Administration néerlandaise qui, dans ses avis aux navigateurs n°. 25/245 et 26/253 (Berichten omtrent verlichting, betonning, bebakening), donne les profondeurs actuelles dans le Hellegat. Ces profondeurs représentent une réduction de 6 dem par rapport à la situation précédente et 10 dem sur la profondeur minima de 33 dem indiquée par le „Wegwijzer voor de binnenscheepvaart”, édité par le Waterstaat. Or, les grands chalands rhénans ont 2,75 m. à 3 m. de tirant d'eau et il leur faut en plus à marée basse de 30 à 50 cm. d'eau en dessous de la quille pour naviguer avec sécurité.

La situation actuelle est d'autant plus critique, qu'en présence des accidents survenus dernièrement, les assureurs de navires refusent d'assurer aux conditions ordinaires et exigent des surprimes élevées.

Aux pertes matérielles que cet état de choses provoque, s'ajoutent malheureusement aussi des pertes de vies humaines comme cela s'est vu notamment durant les tempêtes du mois de novembre pour le „Nieuwe Zorg”, coulé dans le Steenbergse Vliet. Il faut donc joindre à toutes les raisons d'ordre économique invoquées, un motif d'humanité.

Le Gouvernement belge a indiqué depuis longtemps quel était, à son avis, le moyen le plus approprié de remédier à cette grave situation.

Il serait heureux que le Gouvernement de la Reine voulût bien lui faire savoir, dans un délai aussi rapproché que possible, comment il entend y parer, tant au point de vue de la sécurité que de la commodité des eaux intermédiaires conformément aux stipulations de l'article 9 du Traité de 1839.

La Haye, le 28 février 1929.

(VERTALING)

GEZANTSCHAP VAN BELGIË

NOTA

In hare nota van 12 Januari jl. heeft de Belgische Regeering aan Harer Majesteits Regeering de verschillende beweegredenen uiteengezet, die den aanleg van een nieuwen vaarweg tusschen Antwerpen en den Rijn noodzakelijk maken.

Onder deze redenen wees zij met name op „de gevaarlijke vaart door de Zeeuwsche wateren en met name door het Hellegat, waarvan de naam op zichzelf reeds veelbeteekenend is”.

Sedert 12 Januari hebben de gebeurtenissen zich er mede belast, de eischen van de Belgische Regeering op dit punt te rechtvaardigen: de ongelukken vermenigvuldigen zich in het Hellegat op onrustbarende wijze.

Het slechte weer, dat gedurende eenige dagen in November jl. heerschte, heeft op de Zeeuwsche wateren een reeks rampen veroorzaakt, die te meer treffen waar het de vaart met binnenschepen geldt.

Thans herhalen de ongevallen zich zonder dat zij in het minst aan de slechte weersgesteldheid te wijten zijn. De oorzaak is ditmaal van veel ernstiger aard. Zij vindt haar grond in eene verondieping, waarvan de vaart met Rijnaken ernstigen hinder ondervindt.

Volgens berichten uit betrouwbare bron zijn er op één enkelen dag 17 schepen aan den grond gelopen, waaronder één Nederlandsch Rijksvaartuig. Drie schepen zonken.

Had het ijs de laatste dagen de geheele scheepvaart niet onmogelijk gemaakt, dan zou het totaal aantal rampen waarschijnlijk nog hooger zijn geworden.

De Nederlandsche autoriteiten hebben trouwens de verondieping erkend en geven in hare „Berichten omtrent verlichting, betonning en bebakening” n°. 25/245 en 26/253 de tegenwoordige diepten in het Hellegat aan. Deze diepten beteekenen een vermindering met 6 dM. vergeleken met den vorigen toestand, en van 10 dM. vergeleken met de minimum diepte van 33 dM. aangegeven door de „Wegwijzer voor de Binnenscheepvaart”, uitgegeven door den Waterstaat. Gelijk bekend, hebben de groote Rijnaken een diepgang van 2,75 tot 3 M., en hebben zij, om veilig te varen, bij laag water bovendien nog 30 à 50 cM. water onder de kiel noodig.

De huidige toestand is te ernstiger, waar naar aanleiding van de kortgeleden plaats gehad hebbende ongelukken de scheepsverzekeraars weigeren om verzekeringen op de gewone voorwaarden te sluiten, en hooge extra premiën eischen.

Bij de materiele schade die deze toestand veroorzaakt, komt helaas nog verlies aan menschenlevens; men herinnere zich de schipbreuk van de „Nieuwe Zorg”, die gedurende de Novemberstormen in de Steenbergse Vliet gezonken is. Aan al de genoemde economische gronden dient dus nog te worden toegevoegd een humanitair motief.

De Belgische Regeering heeft sinds lang aangegeven wat volgens haar het beste middel is om dezen ernstigen toestand te verbeteren.

Het zou haar aangenaam zijn, indien de Nederlandsche Regeering haar wel binnen een zoo kort mogelijken tijd zou willen mededeelen op welke manier deze Regeering zich voorstelt om hierin verbetering te brengen, zoowel voor wat betreft de veiligheid als de gemakkelijke bevaarbaarheid van de tusschenwateren overeenkomstig het bepaalde bij artikel 9 van het Verdrag van 1839.

's Gravenhage, 28 Februari 1929.

NOTE

The first of the two papers is a report on the results of the first year of the project. It is a very detailed and thorough report, covering all aspects of the project, from the planning stage to the final results. The second paper is a report on the results of the second year of the project. It is also a very detailed and thorough report, covering all aspects of the project, from the planning stage to the final results. Both papers are written in a clear and concise style, and are well organized and easy to read. They provide a comprehensive overview of the project and its progress, and are a valuable resource for anyone interested in the project.

NOTE

The first of the two papers is a report on the results of the first year of the project. It is a very detailed and thorough report, covering all aspects of the project, from the planning stage to the final results. The second paper is a report on the results of the second year of the project. It is also a very detailed and thorough report, covering all aspects of the project, from the planning stage to the final results. Both papers are written in a clear and concise style, and are well organized and easy to read. They provide a comprehensive overview of the project and its progress, and are a valuable resource for anyone interested in the project.

MEMORANDUM

DOOR HR. M.'s GEZANT TE BRUSSEL OP 7 MEI 1929
AAN DEN BELGISCHEN MINISTER VAN BUITEN-
LANDSCHE ZAKEN OVERHANDIGD

MEMORANDUM

DOOR H. M. F. GEVAERT, IN BRUSSEL OP 7 MEI 1889
AAN DEN BELGISCHEN MINISTER VAN BUITEN-
LANDSCHE ZAKEN, OTTERBROOD

MEMORANDUM

Considérant actuellement comme sa tâche primordiale dans le domaine des affaires internationales de vouer ses efforts au développement des relations de bonne harmonie entre les Pays-Bas et la Belgique, le Gouvernement néerlandais a pris connaissance avec le plus vif intérêt du contenu du memorandum daté du 12 janvier 1929 que le Gouvernement du Roi lui a fait remettre le 14 du même mois.

Les demandes principales qu'y avance le Gouvernement belge se rapportent :

d'une part, à la nécessité de faire répondre l'Escaut en aval d'Anvers aux besoins de la navigation sur ce fleuve;

d'autre part, à améliorer les communications entre Anvers et le Rhin.

Le Gouvernement de la Reine est heureux de pouvoir en principe accueillir favorablement ces deux desiderata.

Il reconnaît sans réserve l'importance des grandes voies de navigation qui passent par son territoire. Le grand rôle que jouent dans l'économie nationale des Pays-Bas leur marine marchande et leur batellerie fluviale est la meilleure garantie de l'attitude naturellement libérale du Cabinet de La Haye envers les principaux desiderata belges.

De son côté, le Gouvernement belge se montre disposé à donner satisfaction dans une certaine mesure à certains desiderata néerlandais. Sans vouloir entrer ici dans la question de savoir si tous les points que le Gouvernement de Bruxelles a réunis sous la rubrique „desiderata des Pays-Bas" devraient réellement y figurer (cette rubrique contenant en effet des questions intéressantes tout autant sinon plus la Belgique que les Pays-Bas) le Gouvernement de la Reine a été heureux de constater que le memorandum belge, en admettant le bienfondé de ces desiderata néerlandais, tend à faciliter une entente susceptible d'être homologuée par l'opinion publique des deux pays. Et c'est surtout le fait que, d'après ce memorandum, le règlement à intervenir doit être basé sur un échange réciproque d'avantages et de concessions, qui permet au Gouvernement néerlandais d'espérer que ce règlement pourra se faire dans un avenir rapproché.

Ce n'est, en effet, que sur la base équitable de la réciprocité, base traditionnelle dans les relations entre les deux pays aussi bien qu'entre nations indépendantes en général, que les deux pays pourront arriver à un accord, aucun d'eux n'ayant un droit spécial et unilatéral à la prospérité.

Mais, si, dans des questions d'une importance secondaire comparée à celle des questions de l'Escaut et des communications entre l'Escaut et le Rhin, le Gouvernement belge a fait preuve dans son memorandum d'un esprit de conciliation auquel le Cabinet de La Haye est le premier à rendre hommage, celui-ci a dû constater non sans regret que, en ce qui concerne les deux problèmes principaux, ce même memorandum soulève de graves difficultés que le Gouvernement néerlandais aurait voulu et tâché d'éviter.

Les négociations poursuivies depuis 1919 ayant montré que sur plusieurs points les deux Gouvernements ont une conception différente de leurs droits, l'introduction aux débats de l'élément juridique ne peut que retarder une solution. C'est pourquoi, au cours des pourparlers qui ont eu lieu à La Haye et à Bruxelles au mois d'octobre dernier, le Gouvernement de la Reine a évité, dans toute la mesure du possible, les arguments d'ordre juridique. Le schéma qu'il a fait remettre par ses délégués à Bruxelles le 23 octobre 1928 le prouve. Cette méthode, en laissant dormir, si cette expression est permise, bien des aspérités qui,

MEMORANDUM

De Nederlandsche Regeering, thans op het gebied der internationale aangelegenheden als haar eerste taak beschouwend de ontwikkeling na te streven van de goede verstandhouding tusschen Nederland en België, heeft met de meest levendige belangstelling kennis genomen van den inhoud van het memorandum, gedateerd 12 Januari 1929, dat Zr. M.'s. Regeering haar op den veertienden der zelfde maand heeft doen overhandigen.

De voornaamste verlangens die de Belgische Regeering daarin naar voren brengt hebben betrekking:

eenerzijds, op de noodzakelijkheid om de Schelde beneden Antwerpen te doen beantwoorden aan de behoeften van de scheepvaart op die rivier;

anderzijds, op het verbeteren van de verbindingen tusschen Antwerpen en den Rijn.

Het verheugt Hr. M.'s. Regeering deze beide desiderata in beginsel te kunnen aanvaarden.

Zij erkent zonder voorbehoud het belang der groote scheepvaartwegen die haar gebied doorsnijden. De belangrijke rol die zijn koopvaardijvloot en zijn binnenscheepvaart in het nationaal-economisch bestel van Nederland spelen is de beste waarborg van de van zelf sprekend vrijgevege houding van het Haagsche Kabinet tegenover de voornaamste Belgische desiderata.

Harerzijds toont de Belgische Regeering zich bereid om in een zekere mate eenige Nederlandsche desiderata in te willigen. Zonder hier te willen ingaan op de vraag, of al de punten, die de Brusselsche Regeering heeft ondergebracht onder het hoofd „desiderata van Nederland", daar inderdaad behooren te worden genoemd (bedoeld hoofd omvat immers punten, die voor België van evenveel — zoo niet van meer belang zijn dan voor Nederland), heeft het Hr. M.'s. Regeering verheugd te ontwaren dat het Belgische memorandum, de gegrondheid dezer Nederlandsche desiderata toegevend, bevorderlijk is aan de vergemakkelijking van een accoord dat door de openbare meening van de beide landen zou kunnen worden onderschreven. En vooral het feit dat, volgens gezegd memorandum, de tot stand te komen regeling gegrond moet zijn op een wederkeerige uitwisseling van voordeelen en concessies, geeft der Nederlandsche Regeering de vrijheid te hopen dat die regeling in een nabije toekomst tot stand zal kunnen komen.

Inderdaad zullen de beide landen niet dan op den billijken grondslag der wederkeerigheid, die de traditioneele grondslag is zoowel in de betrekkingen tusschen de beide landen als in die tusschen onafhankelijke natiën, in het algemeen tot een accoord kunnen komen, waar immers geen hunner een bijzonder en eenzijdig recht heeft op welvaart.

Evenwel, indien in quaesties, die van ondergeschikt belang zijn vergeleken met dat van de Scheldequaestie en de quaestie der verbindingen tusschen de Schelde en den Rijn, de Belgische Regeering in haar memorandum blijk heeft gegeven van een geest van verzoening, welke in de eerste plaats het Haagsche Kabinet naar waarde weet te schatten, zoo heeft de Nederlandsche Regeering daartegenover niet zonder leedwezen moeten ontwaren dat, wat de beide hoofdproblemen betreft, dat zelfde memorandum ernstige moeilijkheden opwerpt die zij had willen en gepoogd heeft te vermijden.

Waar de sedert 1919 gevoerde onderhandelingen hebben doen zien dat de beide Regeeringen op verscheidene punten een uiteenlopende opvatting hebben van hare rechten, kan het in discussie brengen van het juridische element een oplossing slechts vertragen. Daarom heeft Hr. M.'s. Regeering in den loop der besprekingen, die te 's-Gravenhage en te Brussel in de afgelopen Octobermaand hebben plaats gehad, zooveel als maar mogelijk was de juridische argumenten vermeden. Het schema dat zij door hare afgevaardigden te Brussel op 23 October 1928 heeft doen overhandigen, bewijst zulks. Het kwam

éveillées, sont autant d'obstacles à une entente, semblait au Gouvernement de la Reine offrir les plus grandes possibilités de rapide progrès.

Il constate maintenant que le Gouvernement belge ne l'a pas suivi dans cette voie. Au contraire, dans son memorandum du 12 janvier, le Cabinet de Bruxelles place le débat en premier lieu sur le terrain juridique, c'est-à-dire là où les points de vue des deux parties diffèrent peut-être le plus les uns des autres; il le fait même là où il paraît reconnaître que les suggestions faites par le Gouvernement néerlandais offrent une base d'accord. La question de l'entretien et de l'amélioration de l'Escaut en aval d'Anvers en est un exemple frappant. Dans le schéma néerlandais du 23 octobre 1928, il était dit que les Pays-Bas seraient disposés à payer la moitié des frais de travaux d'entretien et d'amélioration, jusqu'à un certain maximum à convenir. Le Gouvernement belge répond dans son memorandum du 12 janvier 1929 qu'il n'entend „nullement écarter à priori la suggestion néerlandaise”, mais il émet en même temps la prétention que les Pays-Bas sont tenus, d'après les traités en vigueur, d'entretenir à leurs frais en état de navigabilité la partie de l'Escaut située sur leur territoire, et ce, constamment, c'est-à-dire en tout temps, donc pour satisfaire aux besoins croissants du trafic. Le Gouvernement de la Reine est en droit de se demander si le Gouvernement belge désire vraiment arriver rapidement à une solution si, tout en retenant expressément la suggestion néerlandaise, il oblige le Gouvernement des Pays-Bas à répondre à la thèse juridique belge dont celui-ci a nié le bien-fondé depuis qu'il la connaît, comme le sait le Gouvernement du Roi.

Ce n'est pas de la faute des Pays-Bas si par cette méthode les débats sont prolongés.

Dans d'autres questions le Gouvernement belge paraît vouloir adopter la même manière de procéder. Le Gouvernement néerlandais avait déclaré être prêt à examiner avec le Gouvernement belge la possibilité d'améliorer les communications entre l'Escaut et le Rhin. Ici encore le Gouvernement belge porte le débat, dans son memorandum du 12 janvier, sur le terrain juridique, en soulevant plusieurs points de droit; parmi ces points il en est sur lesquels les deux Gouvernements ont des vues divergentes depuis 1846. Le Gouvernement belge fait valoir notamment un droit à un nouveau canal reliant Anvers au Hollandsch Diep à travers le Brabant Septentrional, et cela quoiqu'il sache que ce droit n'est pas reconnu par les Pays-Bas. Ici encore, le fait que la Belgique invoque des droits, peut retarder la solution que le Gouvernement néerlandais espère ardemment voir se produire afin qu'en 1930 une nouvelle ère de bonne entente et de collaboration fructueuse puisse être inaugurée pour les deux nations.

Le Gouvernement de la Reine reste tout disposé à répondre aux assertions de nature juridique contenues dans le memorandum belge du 12 janvier. Si le Gouvernement belge désire le forcer à engager une discussion sur ce terrain, le Gouvernement néerlandais est prêt à l'y rencontrer, ne pouvant accepter comme base de négociations des prétentions juridiques qu'il rejette. Mais dans ce cas encore, le Cabinet de La Haye désirerait un dénouement rapide. La discussion a déjà trop trainé en longueur. Si, donc, un débat juridique doit avoir lieu et si celui-ci ne permet pas assez rapidement d'arriver à un accord, le Gouvernement de la Reine se réserve de proposer le recours, sur la base du droit, à la Cour Permanente de Justice Internationale.

C'est donc uniquement pour ne pas retarder la conclusion d'un accord, et tout en se tenant à la disposition du Gouvernement belge si celui-ci désire une discussion de la question de

Hr. M.'s Regeering voor, dat deze handelwijze, volgens welke, indien deze uitdrukking veroorloofd is, vele moeilijkheden in sluimer zouden worden gelaten die, eenmaal ontwaakt, even zoovele hinderpalen zijn op den weg naar overeenstemming, de grootste kansen op snellen voortgang bood.

Zij moet thans vaststellen, dat de Belgische Regeering haar op dezen weg niet is gevolgd. Integendeel, het Kabinet te Brussel plaatst de discussie in zijn memorandum van 12 Januari in de eerste plaats op het juridische terrein, dat wil zeggen daar waar de zienswijzen van de beide partijen wellicht het meest uiteenloopen; het doet zulks zelf daar, waar het schijnt te erkennen, dat de door de Nederlandsche Regeering gemaakte suggesties een grondslag voor overeenstemming bieden. De quaestie van het onderhoud en de verbetering van de Schelde beneden Antwerpen is daarvan een sprekend voorbeeld. In het Nederlandsche schema van 23 October 1928 werd gezegd, dat Nederland bereid zou zijn de helft te betalen van de kosten van onderhouds- en verbeteringswerken, tot een zeker overeen te komen maximum. De Belgische Regeering antwoordt daarop in haar memorandum van 12 Januari 1929, dat zij „volstrekt niet de Nederlandsche suggestie a priori van de hand wenscht te wijzen”, doch uit te zelfder tijd de bewering, dat Nederland volgens de geldende verdragen verplicht is op zijn kosten het op zijn gebied gelegen gedeelte van de Schelde in bevaarbaren toestand te onderhouden, en wel voortdurend, dat wil zeggen te allen tijde, derhalve om te voldoen aan de groeiende behoeften van het verkeer. Hr. M.'s Regeering mag zich afvragen, of de Belgische Regeering waarlijk spoedig tot een oplossing wenscht te komen, indien zij, uitdrukkelijk vasthoudende aan de Nederlandsche suggestie, de Nederlandsche Regeering verplicht te antwoorden op de juridische stelling van België, waarvan Nederland de gegrondheid heeft ontkend sedert het die stelling kent, gelijk Zr. M.'s Regeering weet.

Het ligt niet aan Nederland, indien de discussie door deze handelwijze wordt gerekt.

In andere quaesties blijkt de Belgische Regeering dezelfde handelwijze te willen volgen. De Nederlandsche Regeering had verklaard, bereid te zijn om met de Belgische Regeering de mogelijkheid te onderzoeken van verbetering der verbindingen tusschen de Schelde en den Rijn. Ook hier brengt de Belgische Regeering in haar memorandum van 12 Januari het debat op het juridisch terrein door verscheidene rechtspunten naar voren te brengen; onder die punten zijn er waaromtrent de beide Regeeringen sedert 1846 uiteenlopende zienswijzen hebben. De Belgische Regeering beroept er zich met name op, recht te hebben op een nieuw kanaal, dat Antwerpen door Noord-Brabant met het Hollandsch Diep verbindt, en zulks hoewel het weet, dat dit recht door Nederland niet wordt erkend. Ook hier kan het feit, dat België rechten in het geding brengt, de oplossing vertragen, die de Nederlandsche Regeering levendig hoopt te zien tot stand komen, opdat in 1930 een nieuw tijdperk van goede verstandhouding en vruchtbare samenwerking een aanvang moge nemen voor de beide natiën.

Hr. M.'s Regeering blijft volkomen bereid, te antwoorden op de beweringen van juridischen aard, die het Belgische memorandum van 12 Januari bevat. Indien de Belgische Regeering haar begeert te nopen eene discussie op dit terrein te beginnen, is de Nederlandsche Regeering gereed haar daar te ontmoeten, daar zij niet, als grondslag van onderhandelingen, juridische beweringen kan aanvaarden, welke zij verwerpt. Maar ook in dat geval is het Haagsch Kabinet gesteld op een spoedigen uitslag. De gedachtenwisseling heeft reeds te lang geduurd. Indien er dus een juridisch debat moet worden gehouden en indien dat het bereiken van overeenstemming niet spoedig genoeg mogelijk maakt, behoudt Hr. M.'s Regeering zich voor, beroep voor te stellen, op de basis van het recht, op het Permanente Hof van Internationale Justitie.

Het is dus uitsluitend om het bereiken van overeenstemming niet te vertragen, en zich geheel ter beschikking houdend van de Belgische Regeering, indien deze eene discussie van de

droit, que pour le moment le Gouvernement de La Haye s'abstient de développer ici son point de vue juridique, en se réservant d'en faire l'exposé en cas de besoin, et en faisant notamment toutes ses réserves quant à toutes les allégations de nature juridique énoncées dans le memorandum belge.

C'est seulement sur les applications qu'en fait le Gouvernement belge a données sur son territoire à une des principales thèses juridiques qu'il voudrait voir reconnaître par les Pays-Bas, que le Cabinet de La Haye se permet d'attirer ici brièvement l'attention du Cabinet de Bruxelles. Il s'agit de la nouvelle interprétation que le Gouvernement belge vient de donner à l'article 113 de l'Acte général du Congrès de Vienne.

D'après le memorandum belge, la signification à donner à cet article en ce qui concerne l'Escaut est celle-ci: chacun des Etats riverains (dont les Pays-Bas et la Belgique elle-même) doit entretenir le fleuve en état de navigabilité à ses frais, et ce, constamment, c'est-à-dire en tout temps, donc *pour satisfaire aux besoins croissants du trafic*.

En vertu du premier paragraphe de l'article IX du traité de 1839, l'Escaut navigable en amont d'Anvers tombe sous le coup de l'article 113 de l'Acte général de Vienne. Mais quand on pose la question de savoir si le Gouvernement belge y a appliqué cette disposition selon l'interprétation qu'il voudrait voir lui donner sur le Bas-Escaut, la réponse, est négative. Même de modestes chalands de 600 tonnes ne peuvent circuler en amont de Gand. Par conséquent la Belgique n'a pas accompli sur son propre territoire un devoir dont en territoire néerlandais il demande la reconnaissance et l'accomplissement par le Gouvernement de la Reine.

En ce qui concerne la Meuse, il y a une autre contradiction à signaler dans l'attitude de la Belgique. La Meuse, comme l'Escaut, tombe sous le coup de l'article 113 de l'Acte général de Vienne. Mais le Gouvernement belge, bien loin d'appliquer à la Meuse l'interprétation qu'il voudrait que les Pays-Bas adoptassent pour le Bas-Escaut, semble refuser dans le memorandum du 12 janvier 1929 d'améliorer la Meuse jusqu'à la frontière néerlandaise, à moins que les Pays-Bas ne lui donnent satisfaction en ce qui concerne les communications entre l'Escaut et le Rhin. En représentant l'obligation découlant de l'article 113 de l'Acte général de Vienne comme absolue pour les Pays-Bas sur le Bas-Escaut, mais comme contingente pour la Belgique sur la Meuse, l'attitude du Gouvernement belge paraît nettement contradictoire. Cette contradiction s'explique-t-elle peut-être par le fait que la nouvelle interprétation de l'article 113 invoquée à présent contre les Pays-Bas n'a été adoptée qu'il y a peu de temps par le Gouvernement belge lui-même?

Mais le Gouvernement des Pays-Bas ne désire nullement développer ces points. Voulant faire oeuvre de rapprochement, il revient sur les possibilités pratiques d'un accord qui décidément ne manquent pas. Retenant l'ordre dans lequel le memorandum belge traite les diverses questions à régler, le premier point est la question des

EAUX INTERMÉDIAIRES ENTRE L'ESCAUT ET LE RHIN.

Il a été dit au début du présent memorandum qu'en principe le Gouvernement néerlandais accueille favorablement le desideratum belge tendant à obtenir une amélioration des communications entre Anvers et le Rhin.

Dans le traité rejeté du 3 avril 1925 cette amélioration revêtait la forme artificielle que l'on sait. Il prévoyait la construction d'une voie d'eau partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijk.

rechtsvraag wensch, dat de Haagsche Regeering voor het oogenblik zich ervan onthoudt hier zijn juridisch standpunt te ontwikkelen, zich voorbehoudend dat zoo noodig uiteen te zetten, en met name alle voorbehoud makend ten opzichte van alle beweringen van juridischen aard in het Belgisch memorandum vermeld.

Slechts veroorlooft het Haagsche Kabinet zich hier kortelijks de aandacht van het Brusselsche Kabinet te vestigen op de toepassingen welke de Belgische Regeering in feite op haar gebied heeft gegeven aan een der voornaamste juridische stellingen die zij door Nederland erkend zou willen zien. Bedoeld wordt de nieuwe interpretatie die de Belgische Regeering sinds kort heeft gegeven aan artikel 113 van de Algemeene Acte van het Congres van Weenen.

Volgens het Belgisch memorandum is de beteekenis die aan dit artikel met betrekking tot de Schelde moet worden gegeven, de volgende: elke oeverstaat (zooals Nederland en België-zelf) moet den stroom op zijne kosten in bevaarbaren toestand onderhouden, en wel voortdurend, dat wil zeggen te allen tijde, derhalve *om te voldoen aan de groeiende behoeften van het verkeer*.

Krachtens de eerste paragraaf van artikel 9 van het Verdrag van 1839, valt het bevaarbare gedeelte van de Schelde boven Antwerpen onder artikel 113 van de Algemeene Acte van Weenen. Wanneer men echter de vraag stelt, of de Belgische Regeering deze bepaling daar heeft toegepast volgens de interpretatie die zij daaraan op de Benedenloop der Schelde gegeven zou willen zien, is het antwoord ontkennend. Zelfs rivierschepen van slechts 600 ton kunnen boven Gent niet varen. Derhalve heeft België op zijn eigen gebied een plicht niet vervuld waarvan het op Nederlandsch gebied de erkenning en de vervulling door Hr. M.'s Regeering eischt.

Wat de Maas betreft valt er in de houding van België een andere tegenspraak te vermelden. Evenals de Schelde valt de Maas onder artikel 113 van de Algemeene Acte van Weenen. Niettemin schijnt de Belgische Regeering, wel verre van op de Maas de uitlegging toe te passen die zij zoude wenschen dat Nederland aanvaardde voor den benedenloop van de Schelde, in het memorandum van 12 Januari 1929 te weigeren de Maas tot aan de Nederlandsche grens te verbeteren tenzij Nederland aan België voldoening geeft voor wat betreft de verbinding tusschen de Schelde en den Rijn. Waar zij de verplichting die voortvloeit uit artikel 113 van de Algemeene Acte van Weenen, voorstelt als absoluut voor wat Nederland betreft op den benedenloop van de Schelde, maar als niet volstrekt voor België op de Maas, schijnt de houding van de Belgische Regeering onmiskenbaar tegenstrijdig. Moet deze tegenstrijdigheid wellicht worden verklaard door het feit dat de nieuwe interpretatie van artikel 113 die thans tegen Nederland wordt ingeroepen, eerst kort geleden door de Belgische Regeering zelve is voorgestaan?

Maar de Nederlandsche Regeering wensch volstrekt niet op deze punten in te gaan. Geleid door den wensch om in de richting eener toenadering werkzaam te zijn, komt zij terug op de practische mogelijkheden van een accoord, die zonder twijfel niet ontbreken. Zich houdend aan de volgorde waarin het Belgisch memorandum de verschillende te regelen quaesties behandelt, is het eerste punt het vraagstuk der

TUSSCHENWATEREN TUSSCHEN DE SCHELDE EN DEN RIJN.

In den aanvang van dit memorandum is gezegd, dat de Nederlandsche Regeering het Belgisch desideratum aanvaardt dat strekt tot verkrijging eener verbetering der verbindingen tusschen Antwerpen en den Rijn.

In het verworpen verdrag van 3 April 1925 was aan deze verbetering de welbekende vorm gegeven. Dat verdrag immers schreef den aanleg voor van een waterweg uitgaande van het havengebied van Antwerpen en uitkomende in het Hollandsch Diep in de nabijheid van Moerdijk.

Avant et après le rejet du Traité de 1925, la conviction s'est raffermie de plus en plus aux Pays-Bas que la concession à la Belgique de la voie d'eau susmentionnée serait incompatible avec la sauvegarde des intérêts essentiels des Pays-Bas. Comme il appert du memorandum belge que le Cabinet de Bruxelles n'a pas une conception très exacte des considérations qui ont créé cette conviction, il paraît utile de les exposer ici d'une manière aussi concise que possible.

On s'est rendu compte qu'en effet, cette voie d'eau créerait une véritable embouchure artificielle du Rhin à Anvers. En outre, elle constituerait le prolongement des docks du grand port belge en territoire néerlandais. La position d'Anvers par rapport au commerce rhénan en deviendrait beaucoup plus forte. On ne saurait expliquer autrement l'âpreté avec laquelle la Belgique réclame ce canal. Or, cette position à tel point renforcée d'Anvers devrait nécessairement avoir pour corollaire l'affaiblissement de la position des ports néerlandais. L'opinion publique néerlandaise est fermement convaincue que pour ces raisons il ne saurait être question d'accorder à la Belgique cette nouvelle voie d'eau. On ne comprend pas aux Pays-Bas pourquoi ceux-ci seraient en devoir d'affaiblir la position économique que la nature leur a donnée, au profit d'un port étranger. Il est à rappeler qu'Anvers est devenu un des plus grands ports du monde, de sorte que sa situation très prospère répond sans le moindre doute aux vues de la Conférence de Londres exprimées en 1832 et remémorées par le memorandum belge. Si par rapport aux communications par eaux avec le Rhin la situation géographique d'Anvers est moins favorable que celle des ports néerlandais, cette même situation a assuré à Anvers les meilleures communications par terre avec son hinterland.

Dans ces conditions il est évident que l'octroi à la Belgique du canal prévu dans le Traité rejeté de 1925, ou de tout canal présentant les mêmes traits caractéristiques, est une impossibilité politique. Tout Gouvernement néerlandais qui l'oublierait, se verrait désavoué par la nation.

Il n'y a dans la conviction susdite de l'opinion néerlandaise aucun manque d'esprit de bon voisinage et d'amitié pour la Belgique.

La nature a donné à Anvers comme aux ports néerlandais une position déterminée pour servir de base à leur développement commercial. Cette position naturelle est même garantie à Anvers par les traités. En tant qu'il s'agit de voies naturelles, ou de voies artificielles existantes, les Pays-Bas sont prêts à en rendre possible l'amélioration. Une amélioration adéquate du canal de Zuid-Beveland répondrait à tous les besoins. Mais la profonde modification artificielle de la position économique d'Anvers que désire la Belgique est censée devoir causer aux Pays-Bas des préjudices dont il n'est pas possible de prévoir toute l'étendue. La nation néerlandaise ne voit pas pourquoi elle devrait y acquiescer.

Le Gouvernement des Pays-Bas ne croit pas qu'on puisse soutenir à juste titre que cette attitude dépasse la mesure dans laquelle la nation néerlandaise a le droit de sauvegarder ses intérêts économiques. Il est universellement connu que le Gouvernement des Pays-Bas met systématiquement en pratique, depuis de longues années, une politique qui favorise par tous les moyens le trafic international. Mais même le Gouvernement le plus libéral ne saurait aller jusqu'à octroyer à une puissance étrangère une faveur préjudiciable aux intérêts vitaux de la nation qui lui en a confié la sauvegarde, faveur qui constituerait une véritable prime donnée au commerce étranger aux dépens de l'économie nationale. Pareille complaisance ne peut être attendue d'aucun Etat.

Voor en na de verwerping van het verdrag van 1925 is in Nederland de overtuiging steeds vaster geworden dat het toestaan aan België van gezegden waterweg onverenigbaar zou zijn met de bescherming der essentiele belangen van Nederland. Vermits uit het Belgisch memorandum blijkt, dat het Brusselsch Kabinet geen zeer nauwkeurige voorstelling heeft van de overwegingen welke die overtuiging in het leven hebben geroepen, schijnt het nuttig die overwegingen hier zoo kort mogelijk uiteen te zetten.

Men heeft er zich rekenschap van gegeven dat die waterweg inderdaad de beteekenis zou hebben van het scheppen van een kunstmatigen Rijnmond te Antwerpen. Bovendien zoude hij de verlenging op Nederlandsch gebied vormen van de dokken van de groote Belgische havenstad. De positie van Antwerpen met betrekking tot den Rijnhandel zou er veel sterker door worden. Anders zou de hardnekkigheid niet te verklaren zijn waarmede België dit kanaal verlangt. Deze zoozeer versterkte positie van Antwerpen zou noodzakelijkerwijs gepaard moeten gaan met de verzwakking van de positie der Nederlandsche havens. De Nederlandsche openbare meening is vast overtuigd dat om deze redenen er geen quaestie van kan zijn dezen nieuwen waterweg aan België toe te staan. Men begrijpt in Nederland niet, waarom dit land verplicht zou zijn ten behoeve van een vreemde haven de economische positie te verzwakken die de natuur het heeft gegeven. In herinnering moge worden gebracht dat Antwerpen een der grootste havens van de wereld is geworden, zoodat de zeer welvarende toestand waarin het verkeert zonder den geringsten twijfel beantwoordt aan de oogmerken waaraan de Conferentie van Londen in 1832 uitdrukking gaf en die worden aangehaald in het Belgisch memorandum. Indien de aardrijkskundige ligging van Antwerpen met betrekking tot de verbindingen te water met den Rijn minder gunstig is dan die der Nederlandsche havens, heeft daartegenover diezelfde ligging aan Antwerpen de beste verbindingen over land verzekerd met zijn achterland.

Dit zoo zijnde is het duidelijk dat het toestaan aan België van het kanaal, voorzien in het verworpen verdrag van 1925, of van ieder kanaal dat dezelfde kenmerken zou vertoonen, een politieke onmogelijkheid is. Iedere Nederlandsche Regeering die dit mocht vergeten zou door de natie gewraakt worden.

In de bovenvermelde overtuiging van de Nederlandsche openbare meening schuilt volstrekt geen gebrek aan goeden buurzin en vriendschap voor België.

De natuur heeft aan Antwerpen zoowel als aan de Nederlandsche havens een bepaalde ligging geschonken om ten grondslag te strekken aan hun economische ontwikkeling. Aan Antwerpen is die natuurlijke positie zelfs gewaarborgd door de tractaten. Voorzover het betreft natuurlijke wegen, of bestaande kunstmatige wegen, is Nederland bereid de verbetering daarvan mogelijk te maken. Een behoorlijke verbetering van het kanaal van Zuid-Beveland zou aan alle behoeften voldoen. Maar de verstrekkende kunstmatige wijziging in de economische positie van Antwerpen, die België wenscht, wordt geacht aan Nederland nadeelen te moeten toebrengen, waarvan het niet mogelijk is den geheelen omvang te voorzien. Het Nederlandsche volk ziet niet in waarom het daarin zou moeten toestemmen.

De Nederlandsche Regeering gelooft niet dat men met recht kan volhouden dat deze houding de mate te buiten gaat waarin het Nederlandsche volk het recht heeft zijn economische belangen te beschermen. Het is van algemeene bekendheid, dat de Nederlandsche Regeering sedert lange jaren stelselmatig een politiek in practijk brengt die op alle manieren het internationaal verkeer begunstigt. Maar zelfs de meest vrijgeveige Regeering zou niet zoover kunnen gaan dat zij aan een vreemde Mogendheid een gunst toestond die nadeelig zou zijn voor de levensbelangen van de natie die haar daarvan de bescherming heeft toevertrouwd, een gunst, die een ware premie zou zijn, aan den vreemden handel ten koste van het eigen economisch bestel gegeven. Een dergelijke inschikkelijkheid kan van geen enkelen Staat worden verwacht.

La Belgique déclare, il est vrai, que, si elle désire une amélioration de ses communications avec le Rhin, d'autre part elle est prête à donner aux Pays-Bas sur d'autres points des satisfactions importantes. Les Pays-Bas ont été heureux de constater qu'ainsi la Belgique consent à cet échange réciproque d'avantages et de concessions qui, au point de vue néerlandais, offre la seule base d'un accord. Mais aucune compensation ne pourrait être considérée comme équivalent, même approximativement, au canal prévu dans le Traité rejeté ou à un autre canal présentant les mêmes traits caractéristiques. Le Cabinet de La Haye doit, à son regret, écarter notamment la suggestion énoncée dans le memorandum belge que l'établissement de bonnes communications par eau entre Liège et Maestricht puisse servir de compensation. Car l'établissement de bonnes communications par eau entre ces deux villes est un intérêt belge autant qu'un intérêt néerlandais. Le Gouvernement de la Reine se permet de se référer ici aux observations faites sur ce point plus loin sous la rubrique „Voies navigables dans le Limbourg.”

En matière de navigation internationale, les Pays-Bas accordent toutes les facilités sur leur réseau de voies navigables aux pavillons de tous les pays. La navigation n'y est même pas assujettie à des droits de navigation comme il s'en perçoit d'une manière générale en Belgique. Le Gouvernement néerlandais n'a cessé de donner des preuves de vouloir assurer l'amélioration des voies d'eau se trouvant sur son territoire.

Mû par ces mêmes considérations, le Gouvernement de la Reine a déclaré au Gouvernement belge au cours de l'entretien que les Ministres des Affaires Etrangères des deux pays eurent à Genève le 10 septembre dernier, que, si la Belgique désirait une amélioration des communications existantes par les eaux intermédiaires, le Cabinet de la Haye serait tout disposé à coopérer à cette fin.

Son Excellence M. HYMANS a déclaré que des agrandissements et améliorations, même considérables, de la voie existante ne suffiraient pas à la Belgique qui réclamait une nouvelle voie d'eau, sans toutefois fonder cette déclaration sur des considérations d'ordre économique.

Quand la question a été posée à M. BEELAERTS VAN BLOKLAND de savoir si une solution transactionnelle ne se laissait pas concevoir, celui-ci, désirant venir à la rencontre de la Belgique dans toute la mesure du possible, n'a point refusé, comme le constate d'ailleurs le memorandum belge du 12 janvier, d'envisager la création d'une nouvelle voie entre l'Escaut et le Rhin. Mais il a déclaré en même temps, avec toute la netteté possible, que pour qu'une telle voie d'eau fût acceptable aux Pays-Bas, elle devrait suivre les voies d'eau naturelles existantes ou, au besoin, celles ayant existé en 1839; et que le Gouvernement des Pays-Bas, n'étant pas partie demanderesse, n'entendait faire aucune proposition à cet égard, mais promettait d'envisager avec la plus grande bienveillance une demande de la Belgique.

Le Gouvernement belge a proposé par la suite une réunion d'experts belges et néerlandais, qui a eu lieu à La Haye au mois d'octobre dernier. Dans cette réunion, les experts néerlandais ont écarté des idées visant la création d'une voie d'eau ayant les traits caractéristiques du canal prévu dans le Traité rejeté en 1927: établissement en Belgique d'une embouchure artificielle du Rhin et prolongement des docks d'Anvers en territoire néerlandais. Mais, si à ce point de vue leur attitude dut être négative, d'un autre côté elle était positive, conciliatrice et constructive. Car les experts néerlandais, conformément à la ligne de conduite libérale adoptée précédemment par le Cabinet de La Haye, ont déclaré que la demande de la Belgique visant une solution transactionnelle serait susceptible d'être acceptée aux Pays-Bas en tant que cette demande pourrait se réaliser par un *aménagement correspondant aux conditions modernes de la navigation*, non seulement des voies navigables existantes,

Weliswaar verklaart België, dat, indien het eene verbetering wenscht van zijne verbindingen met den Rijn, het daartegenover bereid is aan Nederland op andere punten in belangrijke mate tegemoet te komen. Het heeft Nederland verheugd te ontwaren dat België aldus toestemt in die wederkerige uitwisseling van voordeelen en concessies die, uit Nederlandsch oogpunt, den eenigen grondslag biedt om tot een accoord te komen. Maar geen enkele compensatie zou beschouwd kunnen worden als zelfs ongeveer gelijkwaardig aan het kanaal dat in het verworpen verdrag was voorzien of aan een ander kanaal dat dezelfde kenmerken zou vertoonen. Tot zijn leedwezen moet het Haagsche Kabinet met name van de hand wijzen de in het Belgisch memorandum aangegeven suggestie als zoude het scheppen van goede verbindingen te water tusschen Luik en Maestricht als compensatie kunnen dienen. Immers het scheppen van goede verbindingen te water tusschen die beide steden is evenzeer in Belgisch- als in Nederlandsch belang. Hr. M.'s Regeering veroorlooft zich hier te verwijzen naar de opmerkingen, die hieronder omtrent dit punt worden gemaakt onder de rubriek „Vaarwegen in Limburg”.

Op het stuk der internationale scheepvaart staat Nederland op zijn waterwegennet alle voordeelen toe aan de vlaggen van alle landen. Zelfs is de scheepvaart er niet onderworpen aan scheepvaartrechten, zooals die in het algemeen in België worden geheven. De Nederlandsche Regeering heeft bij voortduring blijven gegeven, te willen zorgen voor verbetering der waterwegen die zich op zijn gebied bevinden.

Door dezelfde overwegingen geleid heeft Hr. M.'s Regeering tegenover de Belgische Regeering verklaard, in den loop van het onderhoud dat de Ministers van Buitenlandsche Zaken van de beide landen op 10 September j.l. te Genève hadden, dat, indien België een verbetering der bestaande verbindingen door de tusschenwateren mocht wenschen, het Haagsche Kabinet volkomen bereid zou zijn te dien einde mede te werken.

Zijne Excellentie de heer HYMANS heeft verklaard dat zelfs aanzienlijke vergrotingen en verbeteringen van den bestaanden weg niet voldoende zouden zijn voor België, dat een nieuwen waterweg verlangt, zonder dat de Minister nochtans deze verklaring grondde op overwegingen van economischen aard.

Toen aan Jhr. BEELAERTS VAN BLOKLAND de vraag werd gesteld, of een tusschenoplossing zich niet liet denken, heeft deze, zoover mogelijk België tegemoet wenshend te komen, in het geheel niet geweigerd, zooals trouwens het Belgisch memorandum van 12 Januari valt stelt, den aanleg van een nieuwe verbinding tusschen de Schelde en den Rijn in overweging te nemen. Maar hij heeft te zelfder tijd zoo duidelijk mogelijk doen uitkomen, dat een dergelijke waterweg, wilde hij voor Nederland te aanvaarden zijn, de bestaande natuurlijke waterwegen zou moeten volgen of, zoo noodig, die welke in 1839 bestaan hebben, alsook dat de Nederlandsche Regeering, niet de vragende partij zijnde, niet van zins was eenig voorstel te dien opzichte te doen, doch beloofde een verzoek van België in de meest gunstige overweging te zullen nemen.

De Belgische Regeering heeft vervolgens een bijeenkomst voorgesteld van Belgische en Nederlandsche deskundigen, die in de maand October van het vorige jaar te 's Gravenhage heeft plaats gehad. In die bijeenkomst hebben de Nederlandsche deskundigen afwijzend gestaan tegenover denkbeelden, gericht op den aanleg van een waterweg die de kenmerken zou hebben van het kanaal voorzien in het in 1927 verworpen tractaat: schepping in België van een kunstmatigen Rijnmond en verlenging van de Antwerpsche dokken op Nederlandsch gebied. Maar indien in dat opzicht hunne houding negatief moest zijn, was deze aan den anderen kant positief, tegemoetkomend en opbouwend. Want de Nederlandsche deskundigen hebben, in overeenstemming met de vrijgeveige gedragslijn, te voren door het Haagsch Kabinet aangenomen, verklaard, dat het verzoek van België om een tusschenoplossing door Nederland zou kun-

mais même de celles ayant existé du temps de la Séparation. La communication la plus courte par les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin était constituée jadis par le Kreekrak, l'Escaut oriental, l'Eendracht et le Slaak. En raison, cependant, des imperfections naturelles de l'Eendracht et du Slaak détériorés depuis des siècles, la navigation, même avec les petits bateaux d'autrefois, se gardait d'utiliser ces dernières eaux, et empruntait généralement en leur place une autre voie, celle-là plus longue. Néanmoins, pour faire un pas de plus dans la voie de la conciliation, les Pays-Bas étaient et restent disposés à s'entendre avec la Belgique pour rendre l'ancienne communication, courte mais guère praticable, accessible à la navigation. La Belgique obtiendrait ainsi une voie d'eau moderne entre l'Escaut et le Rhin meilleure et plus courte qu'elle n'en a jamais eue. La distance d'Anvers au Rhin s'en trouverait réduite de non moins de 35 kilomètres environ, soit de presque un tiers. L'intensité du trafic entre Anvers et Hansweert, qui selon le raisonnement du memorandum belge présenterait des inconvénients, tandis que selon la pratique ces inconvénients sont inexistant, s'en trouverait réduite sur la plus grande partie de la distance qui sépare ces deux points. Et enfin cette voie permettrait d'éviter le passage des eaux zélandaises que le memorandum belge qualifie de dangereux, bien que la statistique des accidents survenus dans ces parages et dont le nombre est minime, démontre combien cette qualification est inexacte.

Pratiquement, les points entre lesquels pareille voie d'eau pourrait être établie sont: d'un côté l'Escaut occidental aux alentours de Bath à quelques kilomètres de la frontière; du côté du nord, Dintelsas.

Au cours des conversations d'octobre, les experts néerlandais ont fait clairement ressortir qu'en mentionnant ces points ils ne faisaient aucune proposition, mais se bornaient à indiquer les limites du cadre dans lequel les Pays-Bas pourraient accueillir favorablement des demandes belges. Il n'est donc pas exact si le memorandum belge ou n'importe quel autre document parle d'un tracé ou d'un projet néerlandais.

Le Gouvernement néerlandais avait espéré que le Gouvernement belge aurait compris, après les déclarations claires et formelles qui lui avaient été faites, que l'octroi à la Belgique d'un canal présentant les mêmes caractéristiques que celui prévu dans le Traité de 1925, est une impossibilité politique, et que ce serait poursuivre des chimères que de continuer à demander pareil canal. Il est donc aisé de comprendre que le Gouvernement de la Reine a constaté avec regret que, dans son memorandum du mois de janvier, le Gouvernement belge paraît néanmoins ne pas avoir abandonné sa revendication d'une voie d'eau de cette nature, vu qu'il demande une voie d'eau ayant un débouché à l'est de Willemstad et un raccordement direct à Anvers en évitant l'Escaut.

Si en d'autres questions, celles-là d'ordre secondaire, le Gouvernement du Roi a fait preuve d'être animé de dispositions conciliatrices, il est clair qu'il se montre ici exigeant à tel point que cette attitude ne saurait aboutir à aucun résultat pratique et ne peut que laisser en suspens le rétablissement de la cordialité qui présidait aux relations entre les deux pays avant et pendant la guerre. Le Gouvernement belge a fait observer que, au point de vue géographique, le tracé d'un canal des docks d'Anvers au Hollandsch Diep ne diffère pas sensiblement d'un tracé qui suivrait les voies d'eau naturelles, étant donné qu'il s'agit d'une différence de quelques kilomètres seulement. Cette dernière constatation est exacte; cependant ce ne sont point ces quelques kilomètres, mais les raisons pertinentes données

nen worden aanvaard voorzover dat verzoek zou kunnen worden verwezenlijkt door *inrichting overeenstemmende met de moderne eischen van de scheepvaart*, niet slechts van de bestaande waterwegen, maar *zelfs van die welke hebben bestaan ten tijde van de Scheiding*. De kortste verbinding langs de tusschenwateren tusschen de Schelde en den Rijn werd voorheen gevormd door het Kreekrak, de Oosterschelde, de Eendracht en het Slaak. Wegens de van nature minder goede gesteldheid van de Eendracht en het Slaak, die sedert eeuwen achteruit waren gegaan, onthield de scheepvaart zich er echter van, zelfs met de kleine schepen van vroeger, deze laatste wateren te gebruiken en koos zij in het algemeen in hunne plaats een anderen weg, die langer was. Niettemin was en blijft Nederland, wenschende opnieuw een schrede te doen op den weg der tegemoetkoming, bereid zich met België te verstaan, ten einde de oude verbinding, die weliswaar kort maar nauwelijks bruikbaar was, toegankelijk te maken voor de scheepvaart. België zou aldus tusschen de Schelde en den Rijn een modernen waterweg verkrijgen, beter en korter dan het er ooit een gehad heeft. De afstand tusschen Antwerpen en den Rijn zou op die wijze met niet minder dan ongeveer 25 kilometer, dat wil zeggen met bijna een derde, verkort worden. De drukte van het verkeer tusschen Antwerpen en Hansweert, welke volgens de redeneering van het Belgisch memorandum moeilijkheden zou opleveren, terwijl in de practijk deze moeilijkheden niet bestaan, zou over het grootste deel van den afstand, welke die beide punten scheidt, daardoor verminderd worden. En ten slotte zou deze weg de gelegenheid openen de vaart te vermijden door de Zeeuwsche wateren die het Belgisch memorandum gevaarlijk noemt, hoewel de statistiek der ongevallen, die aldaar hebben plaats gehad en welker getal zeer gering is, aantoonst hoe onjuist die qualificatie is.

Practisch gesproken zijn de punten waartusschen een dergelijke waterweg zou kunnen worden aangelegd: eenerzijds de Westerschelde in de omgeving van Bath op enkele kilometers van de grens; aan de noordzijde, Dintelsas.

In den loop van de in October gehouden besprekingen hebben de Nederlandsche deskundigen duidelijk doen uitkomen, dat zij door deze punten te noemen geen enkel voorstel deden, maar er zich toe bepaalden de grenzen aan te geven van het kader waarbinnen Nederland Belgische verlangens in gunstige overweging zou kunnen nemen. Het is dus niet juist wanneer het Belgisch memorandum of eenig ander stuk spreekt van een Nederlandsch tracé of -plan.

De Nederlandsche Regeering had gehoopt, dat de Belgische Regeering na de haar gedane duidelijke en uitdrukkelijke verklaringen zou hebben begrepen dat het toestaan aan België van een kanaal met dezelfde kenmerken als dat, voorzien in het Verdrag van 1925 een politieke onmogelijkheid is, en dat voortgaan met het vragen van een zoodanig kanaal het najagen van hersenschimmen zou beteekenen. Men zal daarom gemakkelijk begrijpen, dat Hr. M.'s Regeering tot haar leedwezen heeft vastgesteld dat de Belgische Regeering in haar memorandum van Januari niettemin blijk geeft haar eisch van zoodanigen waterweg niet te hebben laten varen, in aanmerking genomen dat zij een waterweg vraagt die beoosten Willemstad uitmondt en rechtstreeks met Antwerpen is verbonden met vermijding van de Schelde.

Al moge Zr. M.'s Regeering ter zake van andere quaesties, en wel quaesties van ondergeschikt belang, blijk hebben gegeven van tegemoetkomende gezindheid, zoo is het toch duidelijk dat zij zich ten deze dermate veeleischend toont, dat hare houding tot geen enkel practisch resultaat zou kunnen leiden en het herstel slechts kan opschorten van de hartelijke verhouding die de betrekkingen tusschen de beide landen voor en tijdens den oorlog kenmerkte. De Belgische Regeering heeft doen opmerken dat, uit aardrijkskundig oogpunt, het tracé van een kanaal van de dokken van Antwerpen naar het Hollandsch Diep niet aanmerkelijk verschilt van een tracé, dat de natuurlijke waterwegen zou volgen, gegeven het feit dat het gaat om een verschil van slechts eenige kilometers. Deze laatste opmerking is juist;

plus haut qui rendent inacceptable aux Pays-Bas le tracé demandé par la Belgique.

Le Gouvernement belge se borne dans son memorandum à peindre en couleurs sombres les difficultés que présenterait à son sens une solution qui consisterait en l'aménagement d'une voie navigable entre Bath et Dintelsas. Il ne reconnaît pas par un seul mot les avantages qu'aurait pour la Belgique pareille solution, avantages indiqués ci-dessus et sur lesquels le Gouvernement de la Reine n'a pas besoin de revenir. Celui-ci se plaît plutôt à faire ressortir que, loin de borner ses dispositions conciliatrices aux seuls points de Bath et de Dintelsas, il reste prêt à accueillir favorablement n'importe quel tracé qui peut se concevoir dans le cadre des voies d'eau, qu'elles soient actuellement navigables ou non, existant à présent ou ayant existé du temps de la Séparation. Si, restant dans ce cadre, le Gouvernement belge croit apercevoir des difficultés, il serait naturel qu'il examine la meilleure manière d'y parer; le Gouvernement néerlandais serait tout prêt à coopérer à cette fin. Le memorandum belge, cependant, n'esquisse aucune recherche dans cette direction; il signale des difficultés non pour indiquer des solutions, mais, à ce qu'il paraît, pour motiver le renouvellement de la demande belge d'une concession que le Gouvernement de la Reine avait déjà déclaré ne pas pouvoir accorder.

Dans ces conditions, le Gouvernement de la Reine pourrait évidemment s'abstenir d'une discussion, tant des difficultés signalées par la Belgique par rapport à une voie d'eau qu'elle ne demande pas, que des motifs d'ordre économique qu'elle invoque à l'appui de sa demande d'un canal qui ne saurait être accordé. Il désire néanmoins faire quelques observations pour montrer combien le contenu du memorandum belge a besoin d'une mise au point quant à ces aspects de la question.

Il y a d'abord la question du Hellegat, passe sur laquelle le Gouvernement belge a, dans une note récente, émis des appréciations que le Gouvernement de la Reine ne saurait laisser passer inaperçues. Le nom de cette passe, loin d'être „significatif” comme le veut le memorandum belge en insinuant qu'elle a un caractère infernal, n'est qu'un simple cas d'étymologie populaire, une corruption assez récente de „Hillegat”. ¹⁾ Ce Hillegat ou, si l'on veut, Hellegat, a, jusqu'il y a très peu de temps, livré passage à la grande batellerie rhénane sans que celle-ci se soit plainte des imperfections qu'aurait cette voie. Tout d'un coup, cependant, après les pourparlers qui eurent lieu entre les deux Gouvernements au mois d'octobre dernier, une véritable campagne de presse s'est déchaînée en Belgique (et seulement en Belgique) pour dénoncer le Hellegat, le remède préconisé étant toujours le même: octroi par les Pays-Bas à la Belgique d'un canal creusé en terre ferme entre les docks d'Anvers et le Hollandsch Diep. Le Cabinet de La Haye croit que cette constatation suffit pour démontrer quel était le véritable but de cette campagne.

Ceux qui la menaient, ont toutefois allégué certains faits dont jusqu'à un certain point le Gouvernement belge s'est fait l'écho dans la note sur ce sujet qu'il a fait remettre au Gouvernement de la Reine le 28 février dernier. Cette note contient les assertions suivantes:

1. Les quelques journées de gros temps survenues en novembre dernier ont causé dans les eaux zélandaises une série de sinistres.

¹⁾ „Hil” est un archaïsme signifiant „butte”, en néerlandais moderne „terp” ou „vluchtheuvel”, le „hil” en question se trouvant sur la rive brabançonne du „Hillegat”. A comparer le nom du port maritime de Hellevoetsluis („écluse au pied de la butte”).

echter zijn het volstrekt niet die enkele kilometers, maar de klemmende redenen welke hierboven werden weergegeven, die het door België gevraagd tracé voor Nederland onaanvaardbaar maken.

In haar memorandum beperkt de Belgische Regeering zich er toe in sombere kleuren de bezwaren te schilderen, die haars inziens zouden kleven aan eene oplossing welke zou bestaan in den aanleg van een scheepvaartweg tusschen Bath en Dintelsas. Zij erkent met geen enkel woord de voordeelen die een zoodanige oplossing voor België zou hebben, voordeelen welke hierboven zijn aangegeven en waarop Hr. M.'s Regeering niet behoeft terug te komen. Deze geeft er de voorkeur aan, te doen uitkomen dat zij, wel verre van hare tegemoetkomende gezindheid slechts te beperken tot de punten Bath en Dintelsas, bereid blijft elk tracé in welwillende overweging te nemen dat zich laat denken binnen het kader van de waterwegen, om het even of deze heden ten dage bevaarbaar zijn of niet, die thans bestaan of die ten tijde van de Scheiding hebben bestaan. Mocht de Belgische Regeering, binnen dit kader blijvende, moeilijkheden meenen te bespeuren, dan zou het natuurlijk zijn dat zij onderzoekt hoe deze het best kunnen worden ondervangen; de Nederlandsche Regeering zou volkomen bereid zijn daartoe mede te werken. Het Belgisch memorandum doet echter geen enkele poging in die richting, het wijst op moeilijkheden niet om oplosingen aan te geven maar, naar het schijnt, om de hernieuwing te motiveeren van den Belgischen eisch eener concessie welke Hr. M.'s Regeering reeds had verklaard niet te kunnen toestaan.

Onder die omstandigheden is het duidelijk, dat Hr. M.'s Regeering zich zou kunnen onthouden van een discussie, zoowel van de moeilijkheden waarop België gewezen heeft met betrekking tot een waterweg dien het niet vraagt, als van de motieven van economischen aard waarop het zich beroept tot staving van zijnen eisch van een kanaal die niet ingewilligd zou kunnen worden. Niettemin wenscht de Nederlandsche Regeering enkele opmerkingen te maken om aan te toonen hoezeer de inhoud van het Belgisch memorandum recht gezet moet worden wat deze zijden van het vraagstuk betreft.

Te vermelden valt in de eerste plaats de quaestie van het Hellegat, een vaargeul ten aanzien waarvan de Belgische Regeering in een recente nota een beoordeeling heeft gegeven die Hr. M.'s Regeering niet onopgemerkt kan laten voorbijgaan. De naam van deze vaargeul, die verre van „veelbeteekenend” is gelijk het Belgisch memorandum zegt, daarmede bedektelijk te kennen gevend dat zij een helsch karakter heeft, is slechts een eenvoudig geval van volksetymologie, een betrekkelijk jonge verbastering van „Hillegat”. ¹⁾ Dit Hillegat of, als men wil, Hellegat heeft tot voor zeer korten tijd doorvaart verleend aan de groote Rijnschepen zonder dat van die zijde klachten zijn vernomen omtrent gebreken welke dat vaarwater zou hebben. Plotseling echter, na de besprekingen die tusschen de beide Regeeringen in October jl. plaats hadden, heeft zich een ware perscampagne ontketend in België (en alleen in België) om het Hellegat op de kaak te stellen, waarbij het middel ter verbetering dat werd aanbevolen steeds hetzelfde was: verleening door Nederland aan België van een kanaal gegraven op het vaste land tusschen de dokken van Antwerpen en het Hollandsch Diep. Het Haagsch Kabinet is van oordeel dat dit feit voldoende is om aan te toonen wat het werkelijke oogmerk van die campagne was.

Zij die haar voerden hebben echter zekere feiten ter sprake gebracht waaraan de Belgische Regeering tot op zekere hoogte weerklink heeft gegeven in een nota over dat onderwerp die zij den 28 Februari jl. aan Hr. M.'s Regeering heeft doen overhandigen. Die nota bevat de volgende beweringen:

1) Het zware weder dat in November jl. gedurende eenige dagen heerschte heeft in de Zeeuwsche wateren een reeks van rampen veroorzaakt.

¹⁾ „Hil” is een archaïsme, dat in hedendaagsch Nederlandsch „terp” of „vluchtheuvel” beteekent; de „hil” in quaestie bevindt zich op den Brabant-schen oever van het „Hillegat”. Men vergelijke den naam van de oorlogshaven Hellevoetsluis.

Réponse: sur tout le parcours entre la frontière belge près d'Anvers et Willemstad il n'y a eu, pendant la période de tempêtes qui dans l'Europe occidentale ont causé un nombre de naufrages extraordinaire, que quelques rares cas méritant le nom de „sinistre”. Dans le Hellegat, où des dizaines de milliers de bateaux passent chaque année, aucun bateau n'a coulé pendant la période dont il s'agit. Aucune indication n'est d'ailleurs donnée établissant que c'est l'état de la voie, et non des conditions climatiques extraordinaires ou un manque de prudence de la part bateliers, qui ont causé des cas d'avarie.

2. Dernièrement, un relèvement de fonds s'est produit dans le Hellegat.

Réponse: le Hellegat a une profondeur variable, dans ce sens que des périodes relativement longues (quelques années) pendant lesquelles cette passe est profonde sont suivies par des périodes relativement courtes (quelques mois) pendant lesquelles la profondeur de la passe (sans qu'il y ait lieu de craindre qu'il ne s'y produise un relèvement de fonds durable) est moins grande. Le niveau de la plus basse mer de vive eau était, au milieu du chenal: en 1927 de 30, en 1928 de 28 à 35, et, aux premiers mois de 1929, de 28, 23 et 25 décimètres.

3. En une seule journée, 17 bateaux auraient échoué dans le Hellegat.

Réponse: la note belge ne donne aucune précision, ni sur le jour dont il s'agirait, ni sur les navires qui auraient échoué. Il n'y a pas moyen de contrôler une assertion aussi vague. S'il y a eu des cas d'échouement, ils ne peuvent avoir été que de très courte durée.

4. Si le gel qui s'est produit n'avait pas empêché la navigation, le total des sinistres se fut vraisemblablement élevé davantage.

Réponse: il ne s'agit ici que d'une pure hypothèse. D'ailleurs, le gel était la cause principale de niveaux anormalement bas; si le gel avait cessé, ces niveaux seraient devenus plus élevés, et par là plus favorables à la navigation.

5. Les assureurs de navires refuseraient d'assurer les bateaux passant par le Hellegat aux conditions ordinaires et exigeraient des surprimes élevées.

Réponse: une enquête faite par le Gouvernement de la Reine a démontré qu'aux Pays-Bas tout au moins cette assertion ne répond pas à la réalité.

6. A l'occasion du naufrage du „Nieuwe Zorg” dans le Steenbergsche Vliet il y aurait eu perte de vie humaine.

Réponse: le Steenbergsche Vliet est un cours d'eau situé à plusieurs kilomètres à l'ouest du Hellegat avec lequel il n'a rien en commun. Le Gouvernement de la Reine se demande comment le Gouvernement belge dans son effort de créer l'impression inexacte que le Hellegat présente des dangers spéciaux pour la navigation, s'est vu amené à invoquer des événements qui se sont produits ailleurs.

Il va de soi que le relèvement des fonds du Hellegat n'a pas échappé à l'attention du Gouvernement de la Reine. Ce relèvement, périodique et nullement inquiétant, se produisit à un moment où le vent qui, durant la période exceptionnellement longue des grands froids de l'hiver de 1929, soufflait pendant longtemps de l'est, l'absence de pluie, et le fait que les rivières néerlandaises en amont étaient gelées y produisirent des niveaux anormalement bas. Le 29 janvier, ce niveau était de 8,2 dM. au dessous du niveau moyen de marée basse, c'est-à-dire un niveau

Antwoord: Op het geheele traject tusschen de Belgische grens bij Antwerpen en Willemstad hebben, gedurende de stormachtige periode die in West-Europa een buitengewoon groot aantal schipbreuken heeft veroorzaakt, slechts enkele weinige gevallen plaats gevonden die den naam van „ramp” verdienen. In het Hellegat, waar jaarlijks tienduizenden schepen doorvaren, is gedurende het bedoelde tijdvak geen enkel schip gezonken. Er wordt overigens geen enkele aanwijzing gegeven waaruit zou volgen dat de toestand van den vaarweg, en geen buitengewone weersomstandigheden of een gebrek aan voorzichtigheid van de opvarenden, gevallen van averij hebben veroorzaakt.

2) Onlangs is in het Hellegat een verondieping ontstaan.

Antwoord: Het Hellegat heeft een wisselende diepte, met dien verstande dat betrekkelijk lange tijdperken (van eenige jaren) gedurende welke deze vaargeul diep is, gevolgd worden door betrekkelijk korte tijdperken (van enkele maanden) gedurende welke de diepte van de vaargeul minder groot is, zonder dat er nochtans aanleiding is te vreezen dat daar een duurzame verondieping plaats heeft. De waterstand bij laagwaterspringtij was, in het midden van het vaarwater: in 1927: 30, in 1928: 28 tot 35 en gedurende de eerste maanden van 1929: 28, 23 en 25 decimeter.

3) Op een enkelen dag zouden 17 schepen in het Hellegat aan den grond zijn geloopen.

Antwoord: De Belgische nota geeft niet met eenige nauwkeurigheid aan hetzij ten aanzien van den dag waarom het gaat, hetzij ten aanzien van de schepen die aan den grond zouden zijn geraakt. Het is niet mogelijk een zoo vage bewering te controleeren. Indien zich gevallen hebben voorgedaan van schepen die aan den grond zijn geraakt, kan zulks slechts van korten duur zijn geweest.

4) Indien de ingevallen vorst de scheepvaart niet onmogelijk had gemaakt, zou het totaal aantal rampen waarschijnlijk nog hooger zijn geworden.

Antwoord: Het betreft hier niet dan een zuivere onderstelling. De vorst was trouwens de hoofdoorzaak van abnormaal lage waterstanden; indien zij had opgehouden zouden de waterstanden hooger zijn geworden en dus gunstiger voor de scheepvaart.

5) De verzekeraars van schepen zouden weigeren de schepen die door het Hellegat varen te verzekeren op de gewone voorwaarden en eischen hooge extra-premies.

Antwoord: Een onderzoek ingesteld door Hr. M.'s Regeering heeft aangetoond dat althans in Nederland deze bewering niet met de werkelijkheid strookt.

6) Bij de schipbreuk van de *Nieuwe Zorg* in de Steenbergsche Vliet zou er verlies van menschenlevens te betreuren zijn geweest.

Antwoord: de Steenbergsche Vliet is een waterloop, op verscheidene kilometers gelegen bewesten het Hellegat, waarmede zij niets gemeen heeft. Hr. M.'s Regeering vraagt zich af, hoe de Belgische Regeering, bij haar pogen om den onjuisten indruk te vestigen dat het Hellegat bijzondere gevaren voor de scheepvaart oplevert, ertoe is gekomen zich te beroepen op gebeurtenissen die elders hebben plaats gehad.

Het spreekt vanzelf dat de verondieping van het Hellegat niet aan de aandacht van Hr. M.'s Regeering is ontgaan. Die periodieke en geenszins verontrustende verondieping deed zich voor op een oogenblik waarop de wind, die gedurende de uitzonderlijk lange periode van hevige koude in den winter van 1929 gedurende langen tijd Oost was, de afwezigheid van regen en het feit dat de bovenloop der Nederlandsche rivieren bevroren was, in het Hellegat abnormaal lage waterstanden veroorzaakten. Op 29 Januari was die waterstand 8,2 d.M. onder den

comme en moyenne on ne trouve pas même une fois par an. Il n'est pas étonnant que ce jour-là quelques navires qui paraissent avoir négligé de prendre les précautions nécessaires, ont touché le sol à marée basse. Du reste, le Gouvernement de la Reine a décidé au mois de février de faire effectuer à l'endroit indiqué des travaux de dragage qui ont été entamés incessamment. En outre, il déclare que si, pour ce qui concerne la voie d'eau existante entre le Volkerak et Dordrecht (y compris le Hellegat) la Belgique exprimait le désir d'y voir apporter des améliorations, il réservera à ce désir le meilleur accueil. Le Cabinet de La Haye fait toutefois observer que les eaux dont il s'agit répondent à de hautes exigences de navigabilité, comme l'atteste le pourcentage infinitésimal, vu l'intensité du trafic, d'accidents méritant ce nom qui s'y produisent. Le fait que soixante pourcent environ de la navigation qui emprunte cette voie a lieu sous pavillon néerlandais est une garantie de plus de la sollicitude du Gouvernement de la Reine pour cette voie d'eau.

A côté des observations présentées par le Gouvernement belge au sujet du Hellegat, son memorandum contient un passage consacré aux obstacles d'ordre technique que rencontrerait l'établissement à Bath du débouché méridional d'une jonction directe éventuelle entre l'Escaut occidental et le Volkerak. Afin qu'on ne puisse supposer que le Gouvernement de la Reine reconnaît comme exacte la manière de laquelle le Gouvernement du Roi a présenté ce point, le Cabinet de La Haye se voit obligé de faire quelques brèves observations à ce sujet.

Le memorandum belge fait valoir qu'à Bath la navigation maritime est difficile et périlleuse, que la passe y est étroite et qu'elle y décrit un coude accentué; il fait observer en outre que la proximité d'une écluse et le débouché d'un canal obligeant la batellerie à franchir un coude à angle droit, augmenteraient l'encombrement et le danger en ce point. Le memorandum belge déclare ensuite que, si le débouché d'un canal se trouvait à Bath, les bateaux de navigation intérieure auraient souvent à laisser la voie libre aux navires de mer avant de s'engager dans la passe.

Sans entrer ici dans la question de savoir si la navigation maritime rencontre à l'endroit indiqué des difficultés comme le veut le memorandum belge, le Gouvernement de la Reine remarque que le débouché à Bath d'un canal venant du nord peut se concevoir parfaitement à l'est de la passe qu'utilise la navigation maritime. La batellerie, sortant du nouveau canal ou y entrant n'aurait donc pas à faire usage de cette passe. Il n'y aurait donc aucun danger d'encombrement, comme paraît le penser le Gouvernement du Roi.

Pour ce qui concerne la possibilité de déplacement de la passe signalée dans le memorandum belge, le Gouvernement de la Reine fait observer qu'à l'endroit dont il s'agit la largeur du fleuve est telle que si pareil déplacement se produisait effectivement, il y aurait toujours assez de place pour assurer, au besoin par des travaux appropriés, la libre circulation et de la navigation maritime, et de la batellerie.

Il convient à présent d'examiner les raisons d'ordre économique invoquées par le Gouvernement belge à l'appui de sa demande d'un canal direct entre les docks d'Anvers et le Hollandsch Diep.

Le Gouvernement belge pose les thèses suivantes, sans d'ailleurs les appuyer par des chiffres:

- I. Tandis que naguère la part de la Belgique dans le trafic rhénan ne faisait que croître, ce mouvement ascendant est maintenant enrayé.

Le Gouvernement de la Reine se permet de faire observer que, même si cette assertion était exacte, on ne saurait en

gemiddelden stand bij laag water, dat wil zeggen, een stand zooals gemiddeld zelfs niet eenmaal per jaar wordt aangetroffen. Het is niet te verwonderen, dat op dien dag eenige schepen, die naar het schijnt verzuimd hebben de noodige voorzorgen te nemen, bij laag water den bodem hebben geraakt. Hr. M.'s Regeering heeft overigens in Februari besloten ter aangewezen plaatse baggerwerken te doen uitvoeren, die onverwijld ter hand zijn genomen. Zij geeft bovendien te kennen, dat, indien België met betrekking tot den bestaanden waterweg tusschen het Volkerak en Dordrecht (met inbegrip van het Hellegat) den wensch uitte om daar verbeteringen te zien aangebracht, die wensch door haar zoo gunstig mogelijk zou worden ontvangen. Het Haagsche Kabinet doet evenwel opmerken dat de bedoelde wateren beantwoorden aan hooge eischen van bevaarbaarheid, zooals bewezen wordt door het, gezien het drukke verkeer, hoogst geringe percentage ongelukken die er zich voordoen en dien naam verdienen. Het feit, dat ongeveer 60 pct. van de scheepvaart die van dien weg gebruik maakt, onder Nederlandsche vlag plaats heeft, is een waarborg te meer voor de zorg die Hr. M.'s Regeering aan dien waterweg besteedt.

Naast de opmerkingen door de Belgische Regeering aangaande het Hellegat gemaakt, bevat haar memorandum een passage die gewijd is aan de bezwaren van technischen aard waarop de aanleg te Bath van de zuidelijke uitmonding van een eventuele rechtstreeksche verbinding tusschen de Westerschelde en het Volkerak zou stuiten. Opdat niet kunne worden ondersteld dat Hr. M.'s Regeering de wijze waarop Zr. M.'s Regeering dit punt heeft voorgesteld als juist erkent, ziet het Haagsche Kabinet zich verplicht enkele korte opmerkingen omtrent dit punt te maken.

Het Belgisch memorandum voert aan, dat bij Bath de zeevaart moeilijk en gevaarlijk is, dat de vaargeul er nauw is en er een scherp hoek beschrijft; voorts wordt opgemerkt dat de nabijheid van eene sluis en de uitmonding van een kanaal die de binnenscheepvaart noodzaakt een rechten hoek te maken, de opeenhooping en het gevaar op dat punt zouden doen toenemen. Het Belgisch memorandum houdt verder staande, dat, indien de uitmonding van een kanaal zich bij Bath bevond, de schepen van de binnenvaart dikwijls ruim baan zouden moeten laten aan de zeeschepen alvorens de vaargeul binnen te gaan.

Zonder hier te treden in de vraag of de zeevaart inderdaad op de aangegeven plaats moeilijkheden ondervindt, zooals het Belgisch memorandum wil, merkt Hr. M.'s Regeering op, dat de uitmonding te Bath van een van het noorden komend kanaal volkomen denkbaar is beoosten de vaargeul, waarvan de zeevaart gebruik maakt. De uit het kanaal komende of daar invarende binnenschepen zouden dus van die vaargeul geen gebruik behoeven te maken. Er zou dus geenerlei gevaar zijn van opeenhooping, gelijk Zr. M.'s Regeering schijnt te denken.

Voor wat de mogelijkheid van verplaatsing van de vaargeul betreft, waarop het Belgisch memorandum wijst, doet Hr. M.'s Regeering opmerken dat op de bedoelde plaats de rivier zóó breed is, dat, indien zoodanige verplaatsing zich werkelijk voerde, er steeds ruimte genoeg zou zijn om, zoo noodig door middel van daartoe geschikte werken, het onbelemmerd verkeer zoowel van de zee- als van de binnenvaart te verzekeren.

Thans mogen de redenen van economischen aard onder de oogen worden gezien die door de Belgische Regeering zijn aangevoerd tot staving van haren eisch van een rechtstreeksch kanaal tusschen de dokken van Antwerpen en het Hollandsch Diep.

De Belgische Regeering brengt de volgende stellingen naar voren, zonder deze trouwens met cijfers te staven:

- I. Terwijl tot voor kort het aandeel van België in het Rijnverkeer voortdurend toenam, is die opwaartsche beweging thans gestuit.

Hr. M.'s Regeering veroorlooft zich te doen opmerken dat, zelfs indien deze bewering juist ware, daaruit voor Nederland

déduire pour les Pays-Bas le devoir de donner à la Belgique des facilités spéciales pour accroître son trafic.

Mais l'assertion n'est pas conforme à la réalité. Il ressort des relevés du mouvement des marchandises publiés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans ses rapports annuels d'après les registres des ports belges comme d'après les registres de la douane néerlandaise, que depuis la guerre le trafic rhénan de la Belgique n'a cessé de s'augmenter. En 1926 et en 1927 ¹⁾, le volume de ce trafic a dépassé celui de 1913. Voici les chiffres que donnent les rapports annuels de la Commission Centrale:

	d'après les registres des ports belges.	d'après les registres de la douane néerlandaise.
1913	— tonnes	9 073 140 1/2 tonnes
1923	1 144 122 "	2 240 510 "
1924	5 702 215 "	6 490 878 "
1925	7 978 664 "	8 261 269 "
1926	8 912 723 "	9 736 574 "
1927	9 816 934 "	10 309 750 "

Qu'on se base sur les données néerlandaises ou sur les données belges, l'inexactitude de la thèse belge apparaît dans chaque cas.

II. Le tonnage expédié d'Anvers vers le Rhin a même subi une régression sensible depuis quelques années.

Ici encore, même si cette assertion était exacte, on ne saurait en déduire pour les Pays-Bas le devoir de donner à la Belgique des facilités spéciales pour accroître son trafic. Mais, comme dans le premier cas, les chiffres donnés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin donnent un démenti formel à la thèse belge. Les rapports d'avant guerre de la Commission ne donnèrent pas des chiffres spéciaux pour Anvers. A partir de 1923, cependant, ils donnent les chiffres suivants:

	d'après les registres des ports belges.	d'après les registres de la douane néerlandaise.
1923	129 849 tonnes	715 078 tonnes
1924	1 178 035 "	1 435 721 "
1925	1 486 220 "	1 600 904 "
1926	1 718 475 "	1 682 122 "
1927	2 136 874 "	2 245 884 "

Loin de subir une régression, le tonnage expédié d'Anvers vers le Rhin n'a fait qu'augmenter.

III. Pendant ce laps de temps, Rotterdam a vu son tonnage rhénan s'augmenter de 50 %.

Il est vrai que depuis 1923 le trafic rhénan de Rotterdam s'est augmenté dans une proportion plus forte que celui d'Anvers. Mais on ne saurait déduire de ce fait un devoir pour les Pays-Bas de donner à la Belgique des facilités spéciales pour accroître son trafic. Ni le droit, ni les usages internationaux ne connaissent de pareilles obligations. Aucun port au monde n'a droit à une part fixe dans le trafic, qu'il s'agisse du trafic

1) Les chiffres concernant 1928 n'ont pas encore été publiés par la Commission Centrale. D'après les données que le Gouvernement néerlandais possède, il est à prévoir, cependant, que ces chiffres feront voir une certaine régression tant pour les ports néerlandais que pour les ports belges, et que cette régression a été plus forte pour Rotterdam que pour Anvers.

geen verplichting zou kunnen worden afgeleid om aan België bijzondere faciliteiten te geven ten einde zijn verkeer te doen toenemen.

Maar de bewering is niet in overeenstemming met de werkelijkheid. Uit de overzichten van het goederenverkeer, die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in hare jaarverslagen openbaar worden gemaakt volgens de registers van de Belgische havens zoowel als volgens de registers van de Nederlandsche douane, blijkt dat sedert den oorlog het Rijnverkeer van België voortdurend is toegenomen. In 1926 en in 1927 ¹⁾ is dat verkeer grooter geweest dan in 1913. Ziehier de cijfers gegeven door de jaarverslagen van de Centrale Commissie:

	volgens de registers der Belgische havens	volgens de registers der Nederlandsche douane
1913	— ton	9 073 140 1/2 ton
1923	1 144 122 "	2 240 510 "
1924	5 702 215 "	6 490 878 "
1925	7 978 664 "	8 261 269 "
1926	8 912 723 "	9 736 574 "
1927	9 816 934 "	10 309 750 "

Om het even of men zich baseert op de Nederlandsche of op de Belgische gegevens, in beide gevallen blijkt de onjuistheid van de Belgische stelling.

II. Het goederenvervoer van Antwerpen naar den Rijn heeft sedert enkele jaren zelfs een aanmerkelijken achteruitgang ondergaan.

Ook hier zou, zelfs indien deze bewering juist ware, daaruit voor Nederland geen verplichting kunnen worden afgeleid om aan België bijzondere faciliteiten te geven ten einde zijn verkeer te doen toenemen. Maar, evenals in het eerste geval logenstraffen de cijfers verschaft door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de Belgische stelling formeel. De vooroorlogse verslagen der Commissie gaven geen bijzondere cijfers voor Antwerpen. Te beginnen met 1923 echter geven zij de volgende cijfers:

	volgens de registers der Belgische havens	volgens de registers der Nederlandsche douane
1923	129 849 ton	715 078 ton
1924	1 178 035 "	1 435 721 "
1925	1 486 220 "	1 600 904 "
1926	1 718 475 "	1 682 122 "
1927	2 136 874 "	2 245 884 "

Wel verre van te zijn achteruitgegaan is het goederenvervoer van Antwerpen naar den Rijn steeds toegenomen.

III. Gedurende dat tijdsverloop heeft Rotterdam zijn Rijnvervoer met 50 pct. zien toenemen.

Het is juist dat het Rijnverkeer van Rotterdam sedert 1923 in sterkere mate is toegenomen dan dat van Antwerpen. Maar daaruit kan voor Nederland geen verplichting worden afgeleid om aan België bijzondere faciliteiten te verleenen ten einde zijn verkeer te doen toenemen. Noch het internationale recht, noch de internationale gebruiken kennen dergelijke verplichtingen. Geen haven ter wereld heeft recht op een vast aandeel in het

1) De cijfers betreffende 1928 zijn nog niet door de Centrale Commissie openbaar gemaakt. Volgens de gegevens die de Nederlandsche Regeering bezit, valt echter te voorzien dat de cijfers een zekeren teruggang te zien zullen geven zoowel voor de Nederlandsche als voor de Belgische havens, en dat die teruggang sterker is geweest voor Rotterdam dan voor Antwerpen.

mondial ou rhénan. Il est à remarquer en outre que l'augmentation du trafic rhénan de Rotterdam s'est surtout manifestée en matière de marchandises pondéreuses (charbons, minerais, céréales); par contre l'augmentation du trafic d'Anvers s'est manifestée pour une partie considérable en matière de marchandises en cueillette. Tandis que dans le port de Rotterdam les chargements en vrac occupent la première place, Anvers, aidé par son admirable réseau de lignes régulières, attire beaucoup plus fortement le trafic lucratif des marchandises en cueillette.

- IV. La (prétendue) régression du trafic rhénan de la Belgique est née des défauts de la voie actuelle entre le Rhin et l'Escaut, dont la répercussion défavorable sur ce trafic est beaucoup plus grave que jadis. Les chiffres du frêt en donnent la preuve. L'écart normal entre le frêt Ruhr—Rotterdam et Ruhr—Anvers, calculé sur la base de l'or, a doublé depuis 1913.

Il convient de dire de nouveau que, même si ces assertions étaient exactes, on ne saurait en déduire pour les Pays-Bas le devoir de donner à la Belgique des facilités spéciales pour accroître son trafic. Rotterdam, comme d'ailleurs Anvers, qui, des deux ports, a les meilleures communications par terre avec un immense hinterland, ne fait que profiter d'une situation que la nature lui a donnée.

Mais l'assertion du memorandum belge n'est pas fondée. Le frêt moyen était:

1913

vers Rotterdam	fl. 0,37½ par tonne
vers Anvers	fl. 0,70 „ „

En appliquant l'index de 1,6 pour rendre ces chiffres comparables à ceux de 1928, ils sont fl. 0,60 et fl. 1,12 respectivement.

1928

vers Rotterdam	fl. 0,67½ par tonne
vers Anvers	fl. 1,17½ „ „

La différence du frêt, qui était de fl. 0,52 en 1913, est tombée actuellement à fl. 0,50. Au lieu d'être doublée, la différence est devenue un peu moindre.

Mais, au surplus, cette différence absolue ne signifie rien. Si l'on veut bien se rendre compte de l'augmentation proportionnelle du frêt, on constate que, depuis 1913, celui pour des transports vers Rotterdam s'est accru de 80%, tandis que celui pour les transports vers Anvers n'a augmenté que de 67,8%. Il s'ensuit que le frêt pour des transports vers Anvers s'est augmenté moins que celui vers Rotterdam.

Il est donc à constater qu'il n'y a pas régression du trafic rhénan de la Belgique. A plus forte raison, il n'y a pas de facteurs (des défauts allégués de la voie actuelle, par exemple) qui seraient la cause de cette régression inexistante.

Dans ces conditions, le Gouvernement de la Reine peut s'abstenir d'examiner la question de savoir en quelle mesure la concurrence entre la batellerie et les chemins de fer belges, et d'autres facteurs encore, ont exercé une influence sur le trafic rhénan d'Anvers. D'autre part, il constate que, vu les chiffres donnés ci-dessus, il semble impossible de maintenir la thèse selon laquelle de meilleures communications entre le Rhin et Anvers sont pour ce port d'un intérêt vital. Cela n'empêche que le Gouvernement des Pays-Bas réitère ici sa déclaration qu'il est prêt à accorder à la Belgique, si celle-ci le

verkeer, hetzij van het wereldverkeer of van het Rijnverkeer. Bovendien valt op te merken, dat de toename van het Rijnverkeer van Rotterdam zich vooral heeft geopenbaard met betrekking tot de massagoederen (steenkolen, ertsen, granen); daarentegen heeft de toename van het verkeer van Antwerpen zich voor een aanzienlijk gedeelte geopenbaard in zake stukgoederen. Terwijl in de haven van Rotterdam ladingen van massagoederen de eerste plaats innemen, heeft Antwerpen, daarbij geholpen door zijn bewonderenswaardig net van geregelde lijnen, een veel grotere aantrekkingskracht voor het loonend stukgoederenverkeer.

- IV. De (beweerde) achteruitgang van het Belgisch Rijnverkeer vindt zijn oorsprong in de gebreken van de tegenwoordige verbinding tusschen den Rijn en de Schelde, waarvan de ongunstige terugslag op dit verkeer veel ernstiger is dan voorheen. De vrachtcijfers bewijzen dit. Het normaal verschil tusschen de vrachten van de Roer naar Rotterdam en van de Roer naar Antwerpen is, op goudbasis berekend, sedert 1913 verdubbeld.

Opnieuw moge worden gezegd dat, zelfs indien deze beweringen juist waren, daaruit voor Nederland geen verplichting zou kunnen worden afgeleid om aan België bijzondere faciliteiten te geven teneinde zijn verkeer te doen toenemen. Rotterdam doet niet anders, evenals trouwens Antwerpen, dat van de beide havens de beste landverbindingen heeft met een zeer uitgestrekt achterland, dan voordeel trekken uit eene ligging die de natuur het gegeven heeft.

Maar de bewering van het Belgisch memorandum is niet gegrond. De gemiddelde vrachtcijfers waren:

1913

naar Rotterdam	fl. 0,37½ per ton.
naar Antwerpen	fl. 0,70 „ „

Door toepassing van het indexcijfer 1,6 ten einde deze cijfers vergelijkbaar te maken met die van 1928, zijn zij onderscheidenlijk fl. 0,60 en fl. 1,12.

1928

naar Rotterdam	fl. 0,67½ per ton
naar Antwerpen	fl. 1,17½ „ „

Het vrachtverschil, dat in 1913 f 0,52 was, is thans gedaald tot f 0,50. In plaats van verdubbeld te zijn is het verschil iets geringer geworden.

Maar daarenboven beteekent dit absoluut verschil niets. Indien men zich wel rekenschap wil geven van de evenredige toeneming der vrachtcijfers, dan ontwaart men dat sedert 1913 die voor vervoer naar Rotterdam met 80 % zijn toegenomen, terwijl die voor vervoer naar Antwerpen slechts met 67,8 % zijn toegenomen. Daaruit volgt, dat de vrachten voor vervoer naar Antwerpen minder zijn toegenomen dan die op Rotterdam.

Het staat dus vast, dat er geen achteruitgang van het Belgisch Rijnverkeer heeft plaats gehad. A fortiori bestaan er geen factoren (bijvoorbeeld beweerde gebreken van den bestaanden weg) waaraan deze niet bestaande achteruitgang te wijten zou zijn.

Onder die omstandigheden behoeft Hr. M.'s Regeering zich niet te begeven in een onderzoek van de vraag, in welke mate de concurrentie tusschen de binnenvaart en de Belgische spoorwegen, en nog andere factoren, invloed hebben geïeerd op het Rijnverkeer van Antwerpen. Anderzijds stelt zij vast, dat het, met het oog op de hierboven gegeven cijfers, onmogelijk schijnt de stelling vol te houden volgens welke betere verbindingen tusschen den Rijn en Antwerpen voor deze haven een levensbelang zijn. Zulks neemt niet weg, dat de Nederlandsche Regeering hier hare verklaring herhaalt, dat zij bereid is aan

désire, une communication entre l'Escaut occidental et le Rhin qui suivrait les voies d'eau naturelles existantes ou ayant existé autrefois.

Le Gouvernement de la Reine espère en même temps, dans l'intérêt des relations entre les deux pays ainsi que dans l'intérêt européen, que le Gouvernement belge ne voudra pas continuer à formuler des demandes dont il sait que les Pays-Bas ne sauraient y donner suite.

Quant à la question des frais, le Gouvernement des Pays-Bas se borne pour le moment à rappeler, que ce n'est pas lui qui demande de nouvelles voies d'eau entre l'Escaut et le Rhin. Il est d'ailleurs constant que les Pays-Bas sont fondés à demander à la Belgique de payer le prix d'avantages de navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

II. ESCAUT.

Ici, comme dans la question des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, le Gouvernement de la Reine s'abstient à cette occasion, pour ne pas retarder un accord, d'entrer dans un examen des diverses questions de droit soulevées dans le memorandum belge du 12 janvier 1929, questions au sujet desquelles il se réserve de faire connaître au besoin sa manière de voir. Les observations qui vont suivre ne doivent donc aucunement être considérées comme une admission, même tacite, des thèses juridiques qui sont à la base du chapitre du memorandum belge concernant l'Escaut.

Le Gouvernement des Pays-Bas croit d'ailleurs qu'il est d'autant plus facile de s'abstenir par rapport à l'Escaut de soulever des thèses juridiques souvent opposées, que les points de vue des parties semblent se rapprocher de très près en ce qui concerne les solutions que toutes deux elles peuvent envisager.

Les diverses questions soulevées dans le memorandum belge par rapport à l'Escaut sont les suivantes:

a. Entretien et amélioration.

Le Cabinet de La Haye a été heureux de constater que le Cabinet de Bruxelles déclare ne vouloir nullement écarter a priori la suggestion émise sur ce point dans le schéma que le Gouvernement néerlandais a fait remettre au Gouvernement belge le 23 octobre dernier. Le Gouvernement des Pays-Bas s'y était d'ailleurs attendu: la suggestion en question était une importante concession à la Belgique. Tandis qu'actuellement le Gouvernement des Pays-Bas n'intervient pas dans le paiement des opérations de dragage jugées nécessaires par le Gouvernement belge, les Pays-Bas ont, en effet, déclaré qu'ils seraient disposés, en ce qui concerne les frais des travaux d'entretien et d'amélioration, d'éclairage et de balisage, à payer la moitié, jusqu'à un certain maximum à convenir.

Le Gouvernement belge a bien voulu demander dans son memorandum quel serait le chiffre maximum auquel les Pays-Bas voudraient limiter leur intervention dans les frais dont il s'agit. Il est évident, vu que la base sur laquelle pourra s'établir un accord devra être l'échange d'avantages réciproques, que le montant pour lequel les Pays-Bas seraient disposés à intervenir dans les frais d'entretien et d'amélioration de l'Escaut doit nécessairement dépendre de la mesure dans laquelle le Gouvernement du Roi se montrera prêt à donner satisfaction aux desiderata des Pays-Bas. Le Gouvernement de la Reine ne croit pas, eu égard à l'état dans lequel se trouvent les pourparlers entre les deux pays, qu'il puisse dès à présent indiquer un montant déterminé. Il a toute confiance que les deux Gouvernements pourront se mettre d'accord sur cette question le moment venu.

België, indien dit land zulks wenscht, een verbinding tusschen de Westerschelde en den Rijn te geven, die de natuurlijke waterwegen welke thans bestaan of vroeger bestaan hebben zou volgen.

Hr. M.'s Regeering hoopt te gelijker tijd, in het belang der betrekkingen tusschen de beide landen zoowel als in het Europeesch belang, dat de Belgische Regeering niet zal willen voortgaan met het stellen van eischen waarvan zij weet dat Nederland hen niet kan inwilligen.

Wat het vraagstuk der kosten betreft, bepaalt de Nederlandsche Regeering er zich voor het oogenblik toe, in herinnering te brengen dat niet zij nieuwe waterwegen tusschen de Schelde en den Rijn vraagt. Vast staat trouwens, dat Nederland gerechtigd is aan België te vragen den prijs te betalen van scheepvaartvoordeelen op de tusschenwateren tusschen de Schelde en den Rijn.

II. SCHELDE.

Hier, evenals ten aanzien van de quaestie der tusschenwateren tusschen de Schelde en den Rijn, onthoudt Hr. M.'s Regeering, om het bereiken van overeenstemming niet te vertragen, zich er van zich te begeven in een bespreking van de onderscheidene rechtsvragen die in het Belgisch memorandum van 12 Januari 1929 worden opgeworpen, vragen ten opzichte waarvan zij zich voorbehoudt zoo noodig hare zienswijze te doen kennen. De hierna volgende opmerkingen moeten dus volstrekt niet worden beschouwd als een erkenning, zij het stilzwijgend, van de juridische stellingen die den grondslag vormen van het hoofdstuk uit het Belgisch memorandum dat over de Schelde handelt.

De Nederlandsche Regeering meent trouwens dat zij zich met betrekking tot de Schelde te gemakkelijker kan onthouden van het in het debat brengen van veelal tegengestelde juridische stellingen, waar de gezichtspunten der partijen elkander dicht schijnen te naderen wat betreft de oplossing die zij beiden in overweging kunnen nemen.

De onderscheidene quaesties die met betrekking tot de Schelde in het Belgisch memorandum naar voren worden gebracht zijn de volgende:

a. Onderhoud en verbetering.

Het heeft het Haagsch Kabinet verheugd te ontwaren, dat het Brusselsch Kabinet verklaart de op dit punt in het schema, dat de Nederlandsche Regeering aan de Belgische Regeering op 23 October j.l. heeft doen overhandigen, gemaakte suggestie volstrekt niet a priori te willen afwijzen. De Nederlandsche Regeering had trouwens niet anders verwacht: bedoelde suggestie beteekende een belangrijke concessie aan België. Terwijl immers thans de Nederlandsche Regeering niet bijdraagt in de kosten van baggerwerken die door de Belgische Regeering noodig worden geoordeeld, heeft Nederland verklaard wat de kosten van onderhouds- en verbeteringswerken, van verlichting en van bebakening en betonning betreft, bereid te zijn de helft te betalen, tot een zeker overeen te komen maximum.

De Belgische Regeering heeft in haar memorandum wel willen vragen wat het maximum bedrag zou zijn waarop Nederland zijn aandeel in de bedoelde kosten zou willen bepalen. Aangezien de grondslag waarop men tot overeenstemming zou kunnen komen de uitwisseling zou moeten zijn van wederzijdsche voordeelen, is het duidelijk dat het bedrag voor hetwelk Nederland bereid zou zijn in de kosten van onderhoud en verbetering van de Schelde bij te dragen noodzakelijkerwijs moet afhangen van de mate waarin Zr. M.'s Regeering zich bereid zal toonen om de Nederlandsche desiderata in te willigen. Hr. M.'s Regeering gelooft niet, gelet op het stadium waarin de besprekingen tusschen de beide landen verkeerden, dat zij thans reeds een bepaalde som kan aangeven. Zij vertrouwt echter ten volle, dat de beide Regeeringen dienaangaande tot overeenstemming zullen kunnen komen wanneer het oogenblik daarvoor is aangebroken.

b. Administration.

Actuellement, le régime de l'Escaut est caractérisé par une surveillance commune des passes navigables. Cette surveillance commune est loin d'être une vaine formule. Chacun des deux Gouvernements nomme comme commissaire permanent pour la navigation de l'Escaut les personnes qui lui semblent le mieux qualifiées pour cet emploi. Les commissaires nommés de part et d'autre se réunissent régulièrement à Anvers et à Flessingue. A ces réunions, ils traitent de toutes les questions intéressant la navigabilité du fleuve, y compris le pilotage. Il est excessivement rare que leurs discussions n'aboutissent pas à un résultat donnant pleine satisfaction aux intérêts en jeu. Ces discussions se caractérisent par l'excellent esprit de concorde et de coopération qui y règne. Les délibérations des commissaires sont réalisées avec la plus grande diligence.

Si la preuve de ce qui vient d'être dit était requise, les procès-verbaux des réunions des commissaires en offriraient un témoignage éloquent.

Cependant, le Gouvernement belge dit dans son memorandum du 12 janvier que cette surveillance commune est insuffisante. Le Gouvernement de la Reine ne sait pas pour quels motifs le Gouvernement belge prononce ce verdict de carence, pour lequel il ne donne aucune raison. Le Gouvernement de la Reine serait heureux d'apprendre quels sont ces motifs, car il a le sincère désir de donner toutes les satisfactions aux desiderata belges dont il peut reconnaître le bien-fondé, et ce dans toute la mesure que lui permet le souci de sauvegarder ses droits de souveraineté territoriale et les intérêts nationaux, en premier lieu la sécurité du territoire zélandais. Il se doit en même temps de déclarer qu'il a vu non sans regret que la Belgique demande dans son memorandum l'institution d'un organisme commun et autonome, qui aurait l'autorité de pourvoir immédiatement, sans possibilité d'intervention de la part des Gouvernements, aux exigences de la vie normale du fleuve. Il rappelle qu'un organisme ayant des pouvoirs autonomes aussi vastes n'était même pas prévu dans le traité de 1925 accepté par la Belgique; pareil organisme ne saurait être accueilli favorablement par les Pays-Bas.

Le Gouvernement de la Reine se demande si peut-être l'insuffisance que le Gouvernement du Roi prononce contre le régime actuel est causée par le fait que ce régime ne comporte pas, en cas de contestation entre les commissaires, le recours à l'

c. Arbitrage.

Si tel était le cas, le Gouvernement des Pays-Bas serait disposé, comme il ressort d'ailleurs du schéma qu'il a fait remettre au Gouvernement belge le 23 octobre dernier, de donner satisfaction à ce Gouvernement dans la plus large mesure. S'il est vrai que le Traité de 1839 n'impose aux Pays-Bas aucun devoir de soumettre des différends par rapport à l'Escaut à l'arbitrage, le Gouvernement néerlandais est néanmoins prêt à accepter le principe de l'arbitrage obligatoire pour les différends en question. Il est, en outre, parfaitement d'accord avec le Gouvernement belge pour dire que la procédure arbitrale devrait comporter des distinctions suivant la nature des cas, car une procédure spéciale pour l'Escaut qui ne s'inspirerait pas des aspects particuliers des diverses questions, qui peuvent se présenter, n'offrirait pas les avantages pratiques qu'elle peut avoir pour les deux parties. En ce disant, le Gouvernement de la Reine pense tout particulièrement à des cas où la nécessité de donner une solution à une difficulté imprévue se ferait sentir comme urgente. C'est pourquoi il est disposé à admettre le principe de la création d'un collège permanent appelé à trancher des cas de cette nature.

d. Intérêts en présence.

Sur ce point également, le Gouvernement des Pays-Bas estime possible d'arriver à un accord. Comme évidemment il n'a aucun

b. Beheer.

Het Schelderegime wordt thans gekenmerkt door een gemeenschappelijk toezicht op de vaargeulen. Dit gemeenschappelijk toezicht is allermintst een holle phrase. Elk der beide Regeeringen benoemt tot permanent commissaris voor de Scheldevaart de personen die haar voor dat ambt het meest geschikt schijnen. De van weerszijden benoemde commissarissen komen geregeld te Antwerpen en te Vlissingen bijeen. In die bijeenkomsten behandelen zij alle quaesties betreffende de bevaarbaarheid der rivier, met inbegrip van het loodswezen. Het komt uiterst zelden voor, dat hunne besprekingen niet eindigen met een resultaat dat aan de betrokken belangen algeheele voldoening geeft.

Deze besprekingen kenmerken zich door den uitstekenden geest van eendracht en samenwerking die er heerscht. De besluiten der commissarissen worden met den grootsten spoed uitgevoerd.

Indien het bewijs van het vorenstaande moest worden geleverd, zouden de notulen van de bijeenkomsten der commissarissen daarvan een sprekend getuigenis afleggen.

De Belgische Regeering verklaart echter in haar memorandum van 12 Januari, dat dit gemeenschappelijk toezicht onvoldoende is. Het is Hr. M.'s Regeering niet bekend om welke redenen de Belgische Regeering deze ingebrekestelling uitspreekt, waarvoor zij geen enkele reden geeft. Gaarne zou Hr. M.'s Regeering vernemen welke die redenen zijn, want zij koestert den oprechten wensch om aan die Belgische desiderata waarvan zij de gegrondheid kan erkennen volledig tegemoet te komen, en wel in de mate waartoe haar zorg voor de bescherming harer soevereine rechten en der nationale belangen, in de eerste plaats de veiligheid van het Zeeuwsch gebied, haar zulks vergunt. Terzelfder tijd is zij aan zichzelf verschuldigd te verklaren, dat zij niet zonder leedwezen heeft gezien dat België in zijn memorandum de instelling vraagt van een gemeenschappelijk en autonoom lichaam, dat bevoegd zou zijn om rechtstreeks, zonder dat inmenging van de zijde der Regeeringen mogelijk zoude zijn, te zorgen voor de behoeften van het normaal bestaan van den stroom. Zij brengt in herinnering dat een lichaam met zoo uitgebreide autonome bevoegdheden zelfs in het door België aangenomen verdrag van 1925 niet was voorzien; een dergelijk lichaam zou door Nederland niet kunnen worden aanvaard.

Hr. M.'s Regeering vraagt zich af, of wellicht de onvoldoendheid waarmede Zr. M.'s Regeering het huidig regime bestempelt, veroorzaakt wordt door het feit dat dit regime, in geval van meningsverschil tusschen de commissarissen, niet medebrengt beroep op

c. Arbitrage.

Indien dat het geval was, zou de Nederlandsche Regeering, zooals trouwens blijkt uit het schema, dat zij op 23 October j.l. aan de Belgische Regeering heeft doen overhandigen, bereid zijn aan die Regeering in de ruimste mate voldoening te geven. Legt al het Verdrag van 1839 aan Nederland geenerlei verplichting op om geschillen met betrekking tot de Schelde aan arbitrage te onderwerpen, zoo is de Nederlandsche Regeering niettemin bereid om het beginsel van verplichte arbitrage voor de bedoelde geschillen te aanvaarden. Zij is het bovendien volmaakt met de Belgische Regeering eens, dat de scheidsrechterlijke procedure onderscheid zou moeten maken naar den aard der gevallen, want een bijzondere procedure voor de Schelde die niet zou uitgaan van den bijzonderen aard der onderscheidene quaesties die zich kunnen voordoen, zou niet de practische voordeelen kunnen bieden die zij voor de beide partijen kan hebben. Bij deze opmerking denkt Hr. M.'s Regeering zeer in het bijzonder aan gevallen waarin de dringende noodzakelijkheid zou worden gevoeld om een onvoorziene moeilijkheid tot oplossing te brengen. Daarom is zij bereid het beginsel te aanvaarden van de oprichting van een permanent college, geroepen om gevallen van deze soort te beslissen.

d. Betrokken belangen.

Ook ten aanzien van dit punt acht de Nederlandsche Regeering het mogelijk tot overeenstemming te komen. Daar zij, gelijk wel

désir d'entraver le développement de la navigation sur Anvers, il n'est nullement opposé à l'amélioration de la navigabilité de l'Escaut occidental. Mais si l'Escaut occidental a une grande importance pour la Belgique au point de vue de la navigation, il n'en est pas moins vrai que ce même fleuve est d'un intérêt capital pour la sécurité et la conservation du territoire zélandais. Des travaux projetés dans l'intérêt de la navigation pourraient nuire aux terres voisines. D'autre part, des travaux exécutés pour protéger les terres adjacentes pourraient être préjudiciables à la bonne navigabilité des passes. Le Gouvernement des Pays-Bas ne veut point dire que les intérêts de la navigation et ceux des rives seraient généralement en opposition; il sait qu'au contraire, des travaux de régularisation dans le fleuve peuvent avoir une bonne influence sur les rives et que, de même, une bonne défense des rives permet d'assurer une maîtrise plus complète sur l'orientation de ce fleuve. Mais il n'en est pas moins exact que des travaux dans le lit de la rivière peuvent créer un véritable danger pour les terres adjacentes, et que des travaux sur les rives peuvent résulter en une détérioration des passes navigables.

C'est pourquoi, le cas échéant, les intérêts de la navigation et ceux des rives doivent être mis en harmonie les uns avec les autres.

Il ne s'agit nullement, comme pourrait le faire présumer le mémorandum belge, de permettre à des intérêts secondaires de faire obstacle à des travaux indispensables au développement de la navigation. Mais il ne faut non plus que, pour servir un intérêt secondaire de la navigation, des travaux soient entrepris qui risqueraient d'avoir des conséquences indésirables pour les terres riveraines.

Il est à craindre qu'on ne tombe jamais d'accord sur la question de savoir si, en cas de différend, tels ou tels intérêts doivent toujours prévaloir. Il ne serait certainement pas équitable que dans tous les cas les intérêts de la navigation dussent primer les autres. Les intérêts des rives doivent être respectés tout aussi bien que ceux de la navigation. Le Statut de Barcelone concernant le régime des voies navigables d'intérêt international semble même reconnaître dans son article 10 une certaine prépondérance aux intérêts des terres adjacentes; il est permis d'y voir une indication plus précise de l'orientation du droit international moderne à cet égard que ne saurait en donner le raisonnement d'ordre tout à fait général présenté dans le mémorandum belge du 12 janvier sur ce point. Le Gouvernement de la Reine, s'inspirant des considérations pratiques qui précèdent, serait disposé à prêter son concours pour établir un régime sous l'empire duquel chaque cas pourrait être examiné sans retard dans le but de concilier les intérêts en présence. Si des travaux ou règlements projetés iraient à l'encontre d'un intérêt quelconque, il s'agirait d'envisager d'abord une modification des projets susceptible de donner satisfaction aux deux parties; au cas où les moyens d'arriver à un accord seraient épuisés, un organe d'arbitrage devrait pouvoir donner la décision qui lui semblerait indiquée vu les mérites de la question spéciale à trancher.

e. *Condition juridique des navires de commerce dans l'Escaut occidental.*

Le Gouvernement des Pays-Bas est d'accord avec celui de la Belgique pour dire que la liberté de la navigation commerciale sur l'Escaut doit être comprise et garantie dans le sens le plus large. Mais ici, comme en d'autres matières, une liberté sans frein ne saurait être admise; la navigation sur une voie d'eau d'intérêt international ne peut pas prétendre à une exemption totale de l'autorité territoriale. Il s'agit de concilier les intérêts des Pays-Bas comme puissance ayant les droits et les devoirs

vanzelf spreekt, geenszins den wensch heeft de ontwikkeling van de scheepvaart op Antwerpen te belemmeren, is zij volstrekt niet gekant tegen verbetering van de bevaarbaarheid der Westerschelde. Maar indien de Westerschelde voor België van groot belang is uit het oogpunt van de scheepvaart, niet minder waar is daarom, dat diezelfde stroom van overwegend belang is voor de veiligheid en het behoud van het Zeeuwsche grondgebied. Werken ontworpen ten behoeve van de scheepvaart zouden het belendende land kunnen schaden. Aan den anderen kant zouden werken, uitgevoerd om het aanliggend land te beschermen, schadelijk kunnen zijn voor de goede bevaarbaarheid der vaargeulen. De Nederlandsche Regeering wil volstrekt niet zeggen dat de belangen van de scheepvaart en die der oevers in het algemeen aan elkaar tegengesteld zouden zijn; het is haar integendeel bekend dat regularisatie-werken in den stroom een goeden invloed op de oevers kunnen hebben, en dat evenzoo een goede oeververdediging de mogelijkheid opent om de oriëntatie van den stroom meer volledig in bedwang te krijgen. Maar dat neemt niet weg, dat werken in het bed der rivier een werkelijk gevaar voor het aanliggend land kunnen opleveren, en dat werken op de oevers een verslechtering van de vaargeulen ten gevolge kunnen hebben.

Daarom moeten in voorkomend geval de belangen van de scheepvaart en die der oevers met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

Het gaat er geenszins om, zooals het Belgisch memorandum zou kunnen doen onderstellen, de gelegenheid te openen dat de ondergeschikte belangen aan voor de ontwikkeling der scheepvaart onmisbare werken in den weg zouden staan. Maar evenmin behooren ten dienste van een ondergeschikt scheepvaartbelang werken te worden ondernomen, die ongewenschte gevolgen voor het oeverland zouden kunnen hebben.

Het is te vreezen, dat men het nooit eens zal kunnen worden over de vraag of, in geval van geschil, eenig bepaald belang altijd moet voorgaan. Zeker zou het niet billijk zijn dat in elk geval de scheepvaartbelangen boven de andere gesteld zouden moeten worden. De oeverbelangen moeten evengoed geëerbiedigd worden als die van de scheepvaart. Het Statuut van Barcelona betreffende het regime der waterwegen van internationaal belang schijnt zelfs in artikel 10 een zekeren voorrang toe te kennen aan de belangen van het aangelegen land; men mag daarin een duidelijker aanwijzing zien van de richting waarin het moderne volkenrecht zich ten deze ontwikkelt, dan de redeneering van geheel algemeenen aard vermag te geven die het Belgisch memorandum van 12 Januari op dit punt bevat. Hr. M.'s Regeering, zich latende leiden door de hierboven aangegeven practische overwegingen, zou bereid zijn hare medewerking te verleen tot het in het leven roepen van een regime volgens hetwelk elk geval onverwijld zou kunnen worden onderzocht ten einde de betrokken belangen met elkaar te verzoenen.

Indien ontworpen werken of regelingen nadeelig voor een of ander belang mochten zijn, zou eerst een verandering der plannen moeten worden overwogen, waardoor aan beide partijen voldoening zou kunnen worden verschaft; ingeval de middelen om overeenstemming te bereiken zouden zijn uitgeput, zou een scheidsrechterlijke instantie de beslissing moeten kunnen geven die haar aangewezen zou voorkomen met het oog op de mérites van de bijzondere op te lossen quaestie.

e. *Rechtstoestand der koopvaardij-schepen op de Westerschelde.*

De Nederlandsche Regeering is het met die van België eens, dat de vrijheid van de koopvaardij op de Schelde in den ruimsten zin moet worden opgevat en gewaarborgd. Maar hier zoo-wel als op ander terrein zou een ongebreidelde vrijheid niet kunnen worden aanvaard; de scheepvaart op een waterweg van internationaal belang kan geen aanspraak maken op een algeheele onttrekking aan het landsgezag. Het komt er op aan, de belangen van Nederland als mogendheid die de rechten en ver-

que comporte la souveraineté sur le Bas-Escaut avec les intérêts de la navigation sur Anvers. Si seulement la Belgique veut bien reconnaître la position des Pays-Bas, le Cabinet de La Haye est convaincu que des formules acceptables pour les deux parties pourront être trouvées sur ce point qui, en raison des divers aspects qu'il présente (police générale; douane; police sanitaire; saisie-arrest en matière de droit civil et commercial; juridiction en matière criminelle, etc.), est assez compliqué.

III. AUTRES POINTS

(parmi lesquels les desiderata néerlandais)

La troisième partie du memorandum belge est intitulée „Examen des desiderata des Pays-Bas”. Au début du présent memorandum, la question a déjà été posée de savoir si tous les points que le Gouvernement belge a réunis sous la rubrique „desiderata des Pays-Bas” devraient réellement y figurer. Le fait que le Gouvernement du Roi y a compris des sujets comme l'écoulement des eaux des Flandres, le pilotage et le canal de Terneuzen à Gand constitue une réponse négative à cette question; il est à remarquer en outre que d'autres points soulevés par les Pays-Bas (formalités douanières; doubles impositions en matière d'impôts directs; libre navigation et exemption de droits de navigation sur les réseaux néerlandais et belges) semblent présenter un intérêt égal pour les deux pays. Il aurait paru plus conforme à la réalité de donner au groupe de questions dont il s'agit un libellé dont il ressortirait qu'il n'est pas composé uniquement de questions visant des intérêts purement néerlandais.

Le Gouvernement néerlandais a été heureux de noter que sur plusieurs de ces points (écoulement des eaux des Flandres; formalités douanières; doubles impositions en matière d'impôts directs; traitement de Terneuzen; inondations dans le Brabant septentrional) les vues des deux Gouvernements semblent permettre un règlement.

Sur d'autres points, le Gouvernement belge a présenté des observations qui appellent à cette occasion du côté du Gouvernement néerlandais la réponse suivante :

Pilotage sur l'Escaut occidental.

S'il est vrai que l'abandon du système de libre concurrence (système prévu dans les Traités de 1839 dont la modification provisoire a fait l'objet du *modus vivendi* actuel) présenterait pour le Gouvernement néerlandais, comme pour le Gouvernement belge, un certain intérêt, les Pays-Bas ne sont disposés à consentir à cet abandon que si de son côté la Belgique se montre prête à accepter un arrangement définitif acceptable pour les Pays-Bas. Il importe de tenir compte notamment de la proportion des navires pilotés par chacun des deux services depuis la mise en vigueur du *modus vivendi* actuel, plutôt que de résultats obtenus avant la guerre, comme paraît le vouloir le Gouvernement belge. Car ces résultats-là ont été obtenus il y a plus de quinze ans déjà, sous l'empire d'un régime remplacé depuis par celui du *modus vivendi* que les deux parties ont laissé en vigueur pendant cinq ans déjà. Il est à rappeler également qu'en principe les Pays-Bas peuvent faire valoir un droit au moins égal à celui de la Belgique sur le pilotage de l'Escaut occidental qui pour la plus grande partie est situé en territoire néerlandais.

En ce qui concerne les droits de pilotage, le Gouvernement de la Reine, vu que les communications d'Anvers avec son hinterland sont plus courtes que celles des ports néerlandais, ne se voit pas à même d'abandonner l'idée se trouvant à la base des tarifs actuels et consacrée dans les traités, selon laquelle les droits de pilotage perçus pour le trajet de la pleine mer à

pllichtingen heeft welke de soevereiniteit over de Beneden-Schelde medebrengt, te verzoenen met de belangen van de scheepvaart op Antwerpen. Indien België de positie van Nederland slechts wil erkennen, is het Haagsch Kabinet ervan overtuigd dat voor beide partijen aannemelijke formules op dit punt gevonden zullen kunnen worden, welk punt, wegens de verschillende zijden die het heeft (algemeene politie; douane; gezondheids politie; beslag in burgerlijke- en handelszaken; strafrechterlijke bevoegdheid, enz.) betrekkelijk ingewikkeld is.

III. ANDERE PUNTEN

(waaronder de Nederlandsche desiderata)

Het derde gedeelte van het Belgisch memorandum draagt het opschrift: „Onderzoek van de Nederlandsche desiderata”. In het begin van dit Nederlandsche memorandum is de vraag reeds gesteld of alle de punten, die de Belgische Regeering heeft ondergebracht onder de rubriek „Nederlandsche desiderata” daaronder werkelijk behoorden voor te komen. Het feit dat Zr. M.'s Regeering daaronder onderwerpen heeft opgenomen zooals de waterafvoer van Vlaanderen, het loodswezen en het Kanaal van Terneuzen naar Gent geeft op die vraag een ontkennend antwoord; bovendien valt op te merken, dat andere door Nederland naar voren gebrachte punten (douane-formaliteiten; dubbele aanslagen in directe belastingen; vrije vaart en vrijdom van scheepvaartrechten op de Nederlandsche en Belgische netten) voor de beide landen van gelijk belang schijnen te zijn. Het zou meer in overeenstemming met de werkelijkheid zijn voorgekomen, aan de onderhavige groep van quaesties een opschrift te geven waaruit zou blijken dat zij niet uitsluitend quaesties omvat die alleen Nederlandsche belangen betreffen.

Het heeft de Nederlandsche Regeering verheugd op te merken dat op verscheidene van deze punten (waterafvoer van Vlaanderen; douane-formaliteiten; dubbele aanslagen in directe belastingen; behandeling van Terneuzen; overstromingen in Noord-Brabant) de opvattingen der beide Regeeringen een regeling mogelijk schijnen te maken.

Op andere punten heeft de Belgische Regeering opmerkingen gemaakt die bij deze gelegenheid van de zijde der Nederlandsche Regeering het volgende antwoord uitlokken :

Loodswezen op de Westerschelde.

Al is het juist dat het afstand doen van het stelsel van vrije mededinging (stelsel voorzien in de Verdragen van 1839, waarvan de voorloopige wijziging het onderwerp heeft gevormd van den bestaanden *modus vivendi*) voor de Nederlandsche Regeering, zoowel als voor de Belgische, een zeker belang zou hebben, zoo is Nederland toch slechts dan bereid in dien afstand toe te stemmen, indien België zich zijnerzijds bereid toont een voor Nederland aanvaardbare uiteindelijke schikking aan te nemen. Met name komt het er op aan rekening te houden met de verhouding tusschen de sedert de inwerkingtreding van den bestaanden *modus vivendi* door elk der beide diensten beloodste schepen, eerder dan met de voor den oorlog verkregen uitkomsten, zooals de Belgische Regeering blijkt te wenschen. Immers die uitkomsten zijn reeds meer dan vijftien jaren geleden verkregen, onder een stelsel, dat sindsdien is vervangen door dat van den *modus vivendi*, dien de beide partijen reeds gedurende vijf jaren van kracht hebben gelaten. Er zij eveneens aan herinnerd, dat Nederland in beginsel tenminste een gelijk recht als België kan doen gelden op den loodsdienst op de Westerschelde, die voor het grootste deel op Nederlandsch gebied is gelegen.

Wat de loodsgelden betreft, is het, met het oog op het feit dat de verbindingen van Antwerpen met zijn achterland korter zijn dan die van de Nederlandsche havens, voor Hr. M.'s Regeering niet mogelijk afstand te doen van de gedachte, die den grondslag vormt van de huidige tarieven en in de verdragen is vastgelegd, volgens welke de voor het traject van de volle

Anvers ne seront pas plus élevés que ceux prélevés pour le trajet entre la pleine mer et Rotterdam „en proportion des distances”.

Exemption de droits navigation.

Le Gouvernement néerlandais prend acte des déclarations du Gouvernement belge à ce sujet. A la question posée dans le memorandum belge de savoir si, en suggérant la suppression dans les deux pays des taxes de navigation, le Gouvernement néerlandais entend supprimer également celles qui constituent une rémunération des prestations rendues, comme par exemple les taxes d'éclusage, d'éclairage, etc., celui-ci répond qu'il n'avait en vue que les taxes générales prélevées du fait de la navigation.

Voies navigables dans le Limbourg.

La situation telle que la conçoit le Gouvernement des Pays-Bas est celle-ci:

L'établissement de bonnes communications par eau entre Liège et Maastricht présente pour la Belgique un intérêt au moins aussi considérable que pour les Pays-Bas. Un aménagement adéquat de la Meuse ou, subsidiairement, un agrandissement adéquat du canal de Liège à Maastricht creusé dans le temps à la suite d'un vœu belge, donnerait au bassin industriel de Liège l'accès au bassin houiller du Limbourg néerlandais dont il a besoin. Ce même travail permettrait à la Belgique d'établir au profit d'Anvers, à un minimum de frais, d'excellentes communications par eau avec les mines du Limbourg tant belge que néerlandais, et le pays liégeois. En même temps, cette voie offrirait à l'industrie wallonne de nouveaux débouchés vers le nord, et même vers le Rhin.

Les avantages que les Pays-Bas retireraient de communications meilleures entre Liège et Maastricht sont beaucoup moins grandes. Quoique les eaux de la Meuse aussi bien que celles de la Moselle se jettent dans la mer aux Pays-Bas, de sorte que ce sont les ports néerlandais qu'il convient de considérer comme les ports naturels des bassins mosan et mosellan, un coup d'oeil sur la carte suffit pour constater que le trajet par canal entre Liège et Anvers sera toujours bien moins long que le trajet entre Liège et les ports néerlandais. En fin de compte, un meilleur raccordement de Liège à la frontière néerlandaise constituerait un avantage pour la Belgique, vu l'intérêt qu'elle a à ce travail et le fait que, sans frais aucuns pour la Belgique, les Pays-Bas ont entamé de leur propre mouvement de grands travaux d'amélioration dans la zone de Maastricht qui constituent indiscutablement le moyen de loin le moins onéreux d'établir de bonnes communications par eau entre Liège et Anvers. Une demande de compensation de la part de la Belgique n'est donc pas justifiée.

Le Gouvernement néerlandais est d'ailleurs convaincu que la Belgique ne voudra pas donner l'impression de faire des difficultés en ce qui concerne l'amélioration de la voie d'eau d'intérêt international qu'est la Meuse. Il met en lumière qu'il ne s'agit point ici de la création de voies d'eau nouvelles et purement artificielles, mais de l'amélioration d'une voie navigable naturelle et existante. Il rappelle enfin, sans toutefois y souscrire, la nouvelle thèse belge suivant laquelle toute puissance riveraine d'un fleuve qui, comme la Meuse, tombe sous le coup de l'article 113 de l'Acte général de Vienne, est tenue d'en assurer à ses frais non seulement l'entretien, mais aussi l'amélioration. Si le Gouvernement belge soutient cette thèse, il convient de rappeler qu'il ne l'a pas mise en pratique sur la Meuse.

En tout cas, il n'y a pas lieu, comme il ressort de ce qui précède, de rattacher l'amélioration des communications entre Liège et Maastricht à n'importe quelle autre question.

zee naar Antwerpen geheven loodsgelden niet hooger zullen zijn dan die welke worden geheven voor het traject tusschen de volle zee en Rotterdam „naar evenredigheid van de afstanden”.

Vrijdom van scheepvaartrechten.

De Nederlandsche Regeering neemt acte van de verklaringen van de Belgische Regeering over dit onderwerp. Op de vraag, die in het Belgisch memorandum wordt gesteld, of de Nederlandsche Regeering, het denkbeeld opperende van afschaffing der scheepvaartheffingen in de beide landen, beoogt eveneens die af te schaffen, welke eene vergoeding vormen voor bewezen diensten, zooals bijvoorbeeld sluis- en vuurgelden, enz., antwoordt zij dat zij slechts de algemeene heffingen op het oog had, ter zake van de vaart geheven.

Waterwegen in Limburg.

De positie zooals de Nederlandsche Regeering die opvat is de volgende:

De totstandbrenging van goede waterverbindingen tusschen Luik en Maastricht is voor België van ten minste even aanzienlijk belang als voor Nederland. Een voldoende verbetering van de Maas of, in plaats daarvan, een voldoende verruiming van het indertijd op wensch van België gegraven kanaal van Luik naar Maastricht, zou aan het Luiksche nijverheidsbekken den toegang geven tot het kolenbekken van Nederlandsch Limburg waaraan die nijverheid behoefte heeft. Datzelfde werk zou België er toe in staat stellen ten behoeve van Antwerpen met een minimum van kosten voortreffelijke waterverbindingen tot stand te brengen met de mijnen (zooowel in Belgisch als in Nederlandsch Limburg) en met het Luikerland. Terzelfder tijd zou die weg aan de Waalsche nijverheid nieuwe uitwegen naar het Noorden bieden, en zelfs naar den Rijn.

Nederland zou aan betere verbindingen tusschen Luik en Maastricht veel minder groote voordeelen ontleenen. Hoewel het water van de Maas zoowel als dat van de Moezel in Nederland in zee stroomt, zoodat als de natuurlijke havens van het Maas- en Moezelbekken de Nederlandsche havens moeten worden beschouwd, is een blik op de kaart voldoende om te ontwaren dat de vaart door de kanalen tusschen Luik en Antwerpen steeds aanmerkelijk minder lang zal zijn dan de vaart tusschen Luik en de Nederlandsche havens. Per slot van rekening zou een betere aansluiting van Luik op de Nederlandsche grens een voordeel voor België beteekenen, gezien het belang dat dit land bij dat werk heeft, alsmede het feit dat Nederland, zonder eenige kosten voor België, uit eigen beweging in de omgeving van Maastricht groote verbeteringswerken ter hand heeft genomen, welke ontegenzeggelijk verreweg het minst kostbare middel vormen om goede waterverbindingen tot stand te brengen tusschen Luik en Antwerpen. Een verzoek om compensatie van de zijde van België is dus niet gerechtvaardigd.

De Nederlandsche Regeering is trouwens overtuigd, dat België niet den indruk zal willen wekken moeilijkheden te maken met betrekking tot verbetering van een waterweg van internationaal belang als de Maas. Zij stelt in het licht, dat het daarbij volstrekt niet gaat om de schepping van nieuwe en zuiver kunstmatige waterwegen, maar om de verbetering van een natuurlijken en bestaanden vaarweg. Zij brengt ten slotte de nieuwe Belgische stelling in herinnering, zonder deze nochtans te onderschrijven, volgens welke elke oeverstaat van een stroom die, zooals de Maas, onder artikel 113 van de Algemeene Acte van Weenen valt, gehouden is daarvan niet alleen het onderhoud doch ook de verbeteringen voor zijn rekening te nemen. Indien de Belgische Regeering deze stelling inderdaad staande houdt, mag in herinnering worden gebracht dat zij haar op de Maas niet in toepassing heeft gebracht.

In elk geval is er, gelijk uit het voorgaande blijkt, geen aanleiding om de verbetering der verbindingen tusschen Luik en Maastricht vast te koppelen aan eenige andere quaestie.

En ce qui concerne des questions qui, tout en étant mentionnées dans le troisième chapitre du memorandum belge, n'ont pas été spécialement mentionnées ici, le Gouvernement des Pays-Bas, prenant acte des déclarations du Gouvernement belge à leur égard, se borne à remarquer qu'il ne demande pas mieux que de poursuivre avec le Gouvernement du Roi des pourparlers afin de réaliser un accord sur ces points.

Le Gouvernement de la Reine se permet encore de faire observer qu'il conçoit l'accord à intervenir comme devant embrasser tant les points d'ordre économique et juridique, que les questions de nature politique. Les points d'ordre économique et juridique à régler ont été indiqués dans ce qui précède et notamment dans le schéma que les délégués néerlandais ont remis à Bruxelles le 23 octobre dernier. Ce schéma indiquait aussi les questions d'ordre politique sur lesquelles il est à même d'accéder à des desiderata belges: reconnaissance comme abrogé de l'article VII du Traité de 1839 en tant qu'il concerne la neutralité de la Belgique, comme aussi de l'article XIV de ce Traité, concernant le caractère du port d'Anvers.

En terminant, le Gouvernement de la Reine serait heureux si l'examen de l'exposé qu'il vient de faire confirmait le Gouvernement du Roi dans la conviction du vif et sincère désir du Gouvernement des Pays-Bas d'arriver prochainement à un règlement complet et final des questions déjà trop longtemps pendantes entre les deux pays. Cet examen permettra en outre au Gouvernement belge de se rendre un compte exact des vues du Gouvernement néerlandais sur les différentes questions à régler et sur les solutions qu'il est possible de leur donner pour aboutir à un accord propre à servir les intérêts réciproques et, par conséquent, à cimenter les rapports de bon voisinage entre les deux États.

Bruxelles, le 7 mai 1929.

Met betrekking tot vraagstukken die, schoon vermeld in het derde hoofdstuk van het Belgisch memorandum, hier niet bijzonderlijk vermeld zijn, bepaalt de Nederlandsche Regeering zich er toe, acte nemende van de te dier zake door de Belgische Regeering afgelegde verklaringen, op te merken dat zij volgaarne met Zr. M.'s. Regeering besprekingen zal voeren ten einde op die punten tot overeenstemming te komen.

Hr. M.'s Regeering veroorlooft zich voorts te doen opmerken dat zij het tot stand te komen accoord aldus opvat, dat het zoowel de punten van economischen en juridischen aard als de vraagstukken van politieken aard zou moeten omvatten. De te regelen punten van economischen en juridischen aard zijn aangegeven in het voorgaande en met name in het schema dat de Nederlandsche afgevaardigden op 23 October j.l. te Brussel hebben overhandigd. Dat schema gaf ook de vraagstukken van politieken aard aan ten aanzien waarvan zij Belgische desiderata kan inwilligen: erkenning als vervallen van artikel VII van het Verdrag van 1839 voor zoover het betrekking heeft op de onzijdigheid van België, alsook van artikel XIV van dat Verdrag betreffende het karakter van de haven van Antwerpen.

Het zou, ten slotte, Hr. M.'s Regeering verheugen indien de overweging van de hierboven gegeven uiteenzetting Zr. M.'s Regeering zou bevestigen in de verzekerdheid van den levendigen en oprechten wensch der Nederlandsche Regeering om binnenkort te geraken tot een volledige en uiteindelijke regeling van de vraagstukken die reeds te lang tusschen de beide landen hangende zijn. Die overweging zal de Belgische Regeering bovendien in staat stellen zich nauwkeurig rekenschap te geven van de zienswijze der Nederlandsche Regeering met betrekking tot de verschillende te regelen quaesties en met betrekking tot de oplossingen die het mogelijk is daaraan te geven om te komen tot een accoord geschikt om de wederzijdsche belangen te dienen en, aldus, de betrekkingen van goede buurschap tusschen de beide Staten te verstevigen.

Brussel, 7 Mei 1929.

NOTA

VAN DE BELGISCHE REGEERING OP 28 MEI 1929 AAN
HR. M.'S GEZANT TE BRUSSEL OVERHANDIGD

NOTA

VAN DE BELGISCHE REGERING OP 28 MEI 1923 AAN

HR. M.R. GERRIT DE WILHELM OORLANDIGD

m
m
m
m

co
de
re
es
te
de
en
(A

G
de
gi
ac
de
so
de

à
di
vo
ce
R
m

sa
pa
3
n
Il
de
G
de
da
di
di
so
fi
à

be
le
in
V
au
ap
po
pr
le
en
m
ce
tr

(VERTALING)

En remettant au Gouvernement du Roi le Mémoire néerlandais du 7 mai dernier, Votre Excellence a bien voulu me faire connaître que le Gouvernement de la Reine estime le moment venu de communiquer aux Etats Généraux les documents échangés depuis le rejet du Traité du 3 avril 1925.

Le Gouvernement du Roi ne fait aucune objection à cette communication, qui correspond à son propre désir, et il envisage de son côté une publication simultanée. Tout en se réservant de revenir ultérieurement sur le fond, il considère cependant qu'il est indispensable, pour écarter toute fausse impression, d'apporter sur certains faits des rectifications qu'il désire comprendre dans le recueil à publier. Il se propose enfin d'y faire figurer en outre quelques documents dont la liste est ci-jointe (Annexe 1).

Le Gouvernement belge se félicite de l'importance que le Gouvernement néerlandais déclare attacher „au développement de relations de bonne harmonie entre les Pays-Bas et la Belgique” et au désir qu'il exprime d'arriver rapidement à un accord. Il suffira de traduire ces sentiments dans la réalité et de les appliquer aux problèmes concrets à résoudre pour qu'une solution acceptable par les deux Parties intervienne à bref délai.

Mais le Gouvernement de la Reine, tout en rendant hommage à l'esprit conciliant dont fait preuve le Mémoire belge dans diverses questions à ses yeux secondaires, exprime le regret de voir le Gouvernement du Roi soulever de graves difficultés dans celles de l'Escaut et des communications entre l'Escaut et le Rhin. Il se croit ainsi en droit de se demander „si le Gouvernement du Roi désire vraiment arriver rapidement à une solution”.

Le Gouvernement belge ne peut laisser semblable question sans réponse. Il croit utile de rappeler à ce propos que ce n'est pas la Belgique, mais les Pays-Bas qui rejetèrent le Traité du 3 avril 1925, dont les bases établies plus de cinq ans auparavant n'avaient guère jusque là soulevé de difficultés (voir Annexe 2). Il y a là un fait qui domine la situation actuelle. D'autre part, depuis le début de la discussion du problème hollando-belge, le Gouvernement du Roi n'a cessé de réduire de plus en plus ses demandes; le Gouvernement de la Reine, au contraire, limitait dans une mesure plus grande encore les concessions qu'il était disposé à faire pour y répondre, et augmentait ses propres revendications. On consultera avec intérêt à cet égard le relevé sommaire ci-annexé (Annexe 3) des concessions que la Belgique fit dans le cadre du Traité de 1925 et de celles qu'elle est prête à envisager dans le cadre des récents échanges de vues.

Le Gouvernement néerlandais fait grief au Gouvernement belge de retarder la solution des questions en suspens en plaçant le débat sur le terrain juridique et en invoquant une nouvelle interprétation de l'article 113 de l'Acte Général du Congrès de Vienne. Le Gouvernement du Roi a désiré donner satisfaction au vœu exprimé par le Gouvernement des Pays-Bas de voir appliquer dans le Traité le principe de la réciprocité. C'est pourquoi il a tenu à mettre en relief les concessions qu'il est prêt à faire au Gouvernement de la Reine en ce qui concerne les demandes formulées par celui-ci. C'est pour cette raison encore qu'il a tenu à montrer que, sur le terrain du Droit, le même esprit de conciliation l'anime. En effet, il accepterait en ce qui concerne les frais incombant aux Pays-Bas du chef des travaux à effectuer dans l'Escaut, un régime plus favorable pour

Bij de overhandiging aan Zr. M.'s Regeering van het Nederlandsche Memorandum van 7 Mei j.l. heeft Uwe Excellentie mij wel willen doen weten dat Hr. M.'s Regeering het oogenblik gekomen acht om aan de Staten-Generaal mededeeling te doen van de stukken gewisseld sinds de verwerping van het Verdrag van 3 April 1925.

Zr. M.'s Regeering maakt geenerlei bezwaar tegen deze mededeeling, die overeenstemt met haar eigen verlangen, en beoogt harerzijds een gelijktijdige publicatie. Zich voorbehoudende nader op de hoofdzaak terug te komen, acht zij het intusschen onmisbaar, ter uitsluiting van iederen verkeerden indruk, ten aanzien van zekere feiten verbeteringen aan te brengen, die zij in den te publiceeren bundel wenschte op te nemen. Zij stelt zich ten slotte voor hierin bovendien eenige stukken op te nemen waarvan een lijst hiernaevens gaat (Bijlage 1).

De Belgische Regeering verblijdt zich over het gewicht, dat de Nederlandsche Regeering verklaart te hechten „aan de ontwikkeling van de goede verstandhouding tusschen Nederland en België” en aan den door haar uitgesproken wensch spoedig tot een overeenstemming te komen. Meer dan verwezenlijking van deze gevoelens en de toepassing daarvan op de concrete op te lossen vraagstukken is niet noodig om een oplossing, aanvaardbaar voor beide partijen, binnen korten tijd tot stand te doen komen.

Maar terwijl Hr. M.'s Regeering hulde brengt aan den verzoeningsgezinden geest waarvan het Belgisch Memorandum in onderscheidene quaesties die in haar oogen van ondergeschikt belang zijn blijk geeft, geeft zij uiting aan haar leedwezen, dat Zr. M.'s Regeering ernstige moeilijkheden opwerpt waar het betreft de Schelde-quaestie en die van de verbindingen tusschen de Schelde en den Rijn. Zij acht zich aldus gerechtigd zich af te vragen of „de Belgische Regeering waarlijk spoedig tot een oplossing wenschte te komen”.

De Belgische Regeering kan een dergelijke vraag niet onbeantwoord laten. Zij acht het nuttig om in dit verband in herinnering te brengen dat het niet België, maar Nederland was, dat het Verdrag van 3 April 1925 verwierp, waarvan de meer dan vijf jaren tevoren vastgestelde grondslagen tot dat tijdstip nauwelijks tot moeilijkheden aanleiding hadden gegeven (zie Bijlage 2). Dit feit beheerscht den huidige toestand. Anderzijds heeft Zr. M.'s Regeering sinds het begin van de bespreking van het Nederlandsch-Belgische vraagstuk onophoudelijk zijn eischen verminderd; Hr. M.'s Regeering daarentegen beperkte in nog grootere mate de concessies die zij bereid was te doen om aan die eischen tegemoet te komen, en vergrootte hare eigen eischen. Men zal te dezer zake met belangstelling kennis nemen van de hierbij gevoegde korte opsomming (Bijlage 3) van de concessies die België deed binnen het bestek van het Verdrag van 1925 en van die welke het bereid is in overweging te nemen in het kader der jongste gedachtenwisselingen.

De Nederlandsche Regeering verwijt aan de Belgische Regeering dat deze de oplossing van de hangende quaesties vertraagt door het debat op juridisch terrein te brengen en door zich te beroepen op een nieuwe interpretatie van Artikel 113 van de Algemeene Acte van het Congres van Weenen. Zr. M.'s Regeering heeft voldoening willen geven aan het door de Nederlandsche Regeering geuit verlangen om in het Verdrag het beginsel der wederkeerigheid te zien toepassen. Daarom was zij er op gesteld de concessies, die zij bereid is aan Hr. M.'s Regeering te doen voor wat betreft door deze te kennen gegeven eischen, duidelijk te doen uitkomen. Om dezelfde reden heeft zij er prijs op gesteld te toonen, dat op het terrein van het Recht dezelfde tegemoetkomende geest haar bezielt. Zij toch zou bereid zijn om, ten aanzien van de ten laste van Nederland vallende kosten

les Pays-Bas que celui qu'établissent, à son avis, les Traités de 1839.

D'autre part, le Gouvernement du Roi se demande si l'on peut qualifier de „nouvelle” une interprétation que le Gouvernement des Pays-Bas, dans une note adressée le 6 mars 1862, à Sir ANDREW BUCHANAN, Ministre de Grande Bretagne à La Haye, formulait en ces mots:

„D'après l'Acte Général du Congrès de Vienne, chaque Etat „est tenu d'exécuter les travaux nécessaires à l'entretien des „voies navigables qui passent par son territoire, pour ne faire „éprouver aucun obstacle à la navigation.

„Ainsi se trouvent à la charge du Gouvernement des Pays-Bas les frais de l'entretien des passes de l'Escaut Occidental, „qui traversent son territoire.

„Ces travaux ont principalement rapport:

„1°. à la défense du bord sous-marin qui a lieu aussi bien „dans l'intérêt de la navigabilité du fleuve que dans celui des „terres endiguées (les Polders).

„Pour ce motif, les frais ne peuvent être divisés que difficilement.

„2°. Aux frais de balisage, de bouées et de fanaux.

„3°. Aux frais d'entretien et d'amélioration des ports de mer, tels que Flessingue.”

Le Gouvernement belge s'est borné à reproduire l'opinion qu'exprimait en termes si précis le Gouvernement néerlandais en 1862.

Le Gouvernement de la Reine, il est vrai, croit voir une contradiction dans le fait que le Gouvernement belge n'appliquerait pas sur son territoire, à l'Escaut en amont d'Anvers et à la Meuse, les principes qui sont contenus, d'après lui, dans l'article 113. Cette contradiction n'existe pas en réalité. L'Escaut en territoire belge a toujours été amélioré en temps voulu pour satisfaire aux besoins croissants du trafic. Les nombreux ouvrages renouvelés et agrandis depuis la guerre ont facilité la navigation. De nouveaux travaux sont projetés et même commencés pour assurer entre l'Escaut maritime et la frontière française la circulation de bateaux de grand tonnage. Aussi, jamais aucun Gouvernement étranger ne s'est-il plaint des conditions de navigation sur l'Escaut en Belgique.

D'autre part, la Meuse en territoire belge a été canalisée depuis Givet, et les ouvrages d'art ont été renouvelés et agrandis à différentes reprises. Actuellement encore, des travaux d'amélioration sont en cours d'exécution dans la région de Liège. La navigation sur la Meuse belge est meilleure que sur les tenants et les aboutissants du fleuve dans les pays voisins.

Lorsque le besoin s'est fait sentir de procurer à la navigation vers le Nord de nouvelles facilités, le Gouvernement belge a collaboré avec le Gouvernement néerlandais pour l'établissement d'un projet de canalisation de la Meuse mitoyenne. Mais l'exécution de ce projet ne pouvait se faire que conformément aux conventions existant entre les deux pays.

Le Gouvernement des Pays-Bas n'ignore pas que le fleuve mitoyen est régi par des dispositions spéciales. L'article 38 du Traité de 1843 stipule notamment que „les travaux qui devront s'exécuter sur le territoire mixte pour l'entretien en bon état du lit de la Meuse devront être exécutés aux frais des deux Gouvernements après qu'ils se seront entendus sur l'utilité des travaux.”

Les négociations entamées entre les deux pays pour réaliser le projet de la Commission hollando-belge chargée de l'étude de la canalisation de la Meuse mitoyenne n'étaient pas terminées lorsque le Gouvernement néerlandais adopta une solution unilatérale du problème et commença entre Maasbracht et Maestricht

uthoofde van de in de Schelde uit te voeren werken, een regime te aanvaarden, dat voor Nederland gunstiger zou zijn dan dat hetwelk de Verdragen van 1839, naar zij meent, vaststellen.

Anderzijds vraagt Zr. M.'s Regeering zich af of men „nieuw” kan noemen een interpretatie, die de Nederlandsche Regeering in een nota dd. 6 Maart 1862 gericht tot Sir ANDREW BUCHANAN, Gezant van Groot-Britannië te 's Gravenhage, als volgt onder woorden bracht:

„Volgens de Algemeene Acte van het Congres van Weenen, „is iedere Staat gehouden de werken uit te voeren, die noodig „zijn voor het onderhoud van de vaarwegen, die zijn grond- „gebied doorsnijden, om de scheepvaart geenerlei belemmering „te doen ondervinden.

„Aldus komen ten laste van de Nederlandsche Regeering de „kosten van het onderhoud der geulen van de Westerschelde, „die haar grondgebied doorsnijden.

„Deze werken betreffen hoofdzakelijk:

„1°. de verdediging van het onder water gelegen deel van „den oever, dewelke plaats vindt zoowel in het belang van de „bevaarbaarheid van den stroom als in dat van de ingedijkte „gronden (de Polders).

„Om deze reden kunnen de kosten moeilijk gesplitst worden;

„2°. de kosten van bebakening, betonning en verlichting;

„3°. de kosten van onderhoud en verbetering van de zee- „havens, zooals Vlissingen.”

De Belgische Regeering heeft er zich toe bepaald de meening weer te geven waaraan de Nederlandsche Regeering in 1862 in zoo duidelijke bewoordingen uitdrukking gaf.

Hr. M.'s Regeering meent weliswaar een tegenstrijdigheid te zien in het feit, dat de Belgische Regeering op haar grondgebied, op de Schelde boven Antwerpen en op de Maas, de beginselen die artikel 113 volgens haar bevat, niet zou toepassen. Deze tegenstrijdigheid bestaat in werkelijkheid niet. De Schelde op Belgisch grondgebied is altijd te juister tijd verbeterd om aan de groeiende behoeften van het verkeer te voldoen. De talrijke sedert den oorlog vernieuwde en vergrootte werken hebben de scheepvaart vergemakkelijkt. Nieuwe werken zijn ontworpen en zelfs ter hand genomen om tusschen het zeewaarts gelegen gedeelte der Schelde en de Fransche grens het verkeer met schepen van groote tonnenmaat te verzekeren. Nooit heeft zich dan ook eenige buitenlandse Regeering beklagd over de vaargelegenheid op de Schelde in België.

Anderzijds is de Maas op Belgisch grondgebied gekanaliseerd vanaf Givet, en de kustwerken zijn verschillende malen vernieuwd en vergroot. Heden ten dage nog zijn verbeteringswerken in uitvoering in de streek van Luik. De scheepvaart op de Belgische Maas is beter dan op de daarop aansluitende waterwegen in de buurstaten.

Toen de behoefte zich deed gevoelen om aan de scheepvaart in Noordelijke richting nieuwe gemakken te verschaffen, heeft de Belgische Regeering met de Nederlandsche Regeering samengewerkt om een ontwerp op te stellen tot kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas. Maar de uitvoering van dit ontwerp kon slechts plaats vinden met inachtneming van de tusschen de beide landen bestaande verdragen.

Het is der Nederlandsche Regeering niet onbekend, dat het gemeenschappelijk gedeelte der rivier onderworpen is aan bijzondere bepalingen. Artikel 38 van het Verdrag van 1843 schrijft met name voor, dat „de werken, die tot het in goeden staat „onderhouden van de bedding der Maas op het gemeenschap- „pelijk grondgebied zullen aangelegd worden ten koste der beide „Regeeringen, nadat dezelve zich onderling over de nuttigheid „der werken zullen verstaan hebben.”

De tusschen de beide landen geopende onderhandelingen om het ontwerp van de Nederlandsch-Belgische Commissie, ingesteld tot onderzoek van de kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas, te verwezenlijken, waren niet beëindigd, toen de Nederlandsche Regeering besloot tot een eenzijdige oplossing

des travaux qui rendent inutile l'exécution du projet étudié en commun.

-Ainsi donc, ni sur l'Escaut, ni sur la Meuse, la Belgique n'a failli à ses obligations internationales.

Le Gouvernement de la Reine se réserve, au cas où s'engagerait un débat juridique, de proposer, pour le trancher, un recours, sur la base du Droit, à la Cour Permanente de Justice Internationale. Il semble perdre de vue que l'objet du litige n'est pas une question d'interprétation mais de *revision* des traités „qui ne correspondent plus aux circonstances actuelles”. L'adaptation de ces conventions aux nécessités présentes s'impose non seulement pour des raisons de droit et d'équité mais pour des motifs de fait, résultant de la situation politique et économique nouvelle. Détacher, en vue de les soumettre à un examen distinct, certains éléments d'un problème qui doit nécessairement être envisagé dans son ensemble, ne faciliterait ni ne hâterait sa solution. Au cas où, contrairement à l'attente des deux Gouvernements, un accord amiable apparaîtrait décidément impossible, le Gouvernement belge apprécierait s'il ne convient pas de chercher une issue aux difficultés dans une solution internationale.

Il est un autre point où, de l'avis du Cabinet de La Haye, le Gouvernement belge va se heurter en vain à de véritables „impossibilités politiques” et où, en poursuivant des „chimères”, il retarde le règlement des questions en suspens: c'est celui qui se rapporte aux demandes belges tendant à l'amélioration des communications entre l'Escaut et le Rhin.

Le Gouvernement de la Reine conteste les graves inconvénients qu'offre pour la navigation la voie actuelle, et les conséquences fâcheuses qui en résultent pour le trafic belgo-rhénan. Il dénie l'exactitude des faits énoncés à ce sujet dans le Mémoire belge. A l'appui de son opinion, il cite des statistiques, mais les chiffres les plus significatifs ont échappé à son attention et il a omis de les reproduire. Aussi le Gouvernement du Roi a-t-il jugé nécessaire de compléter les tableaux dont fait état le Mémoire du Cabinet de La Haye et de les faire figurer, ainsi rectifiés, en annexe de la présente Note (Annexe 4). Ils révèlent d'une manière incontestable, conformément aux affirmations du Mémoire belge du 12 janvier, la régression du trafic belgo-rhénan par rapport au trafic rhénan total ainsi que l'accroissement de l'écart normal entre le fret Ruhrort-Rotterdam et Ruhrort-Anvers. On trouvera d'autre part en annexe (Annexe 5) la liste des sinistres et accidents qui, à la connaissance du Gouvernement belge, sont survenus dans les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin du 16 novembre 1928 au 9 février 1929 (voir aussi à ce sujet Annexe 6).

Le Gouvernement de la Reine cependant accepte la création, entre l'Escaut et le Rhin, d'une nouvelle voie, aménagée conformément aux conditions modernes de la navigation. Le Gouvernement du Roi est heureux d'en prendre acte. Mais le Cabinet de La Haye trace à cette nouvelle voie des limites qui la rendent inexécutable et lui enlèvent à peu près toute utilité sans essayer d'ailleurs de les justifier ni au point de vue économique ni au point de vue technique.

Pour être acceptable par les Pays-Bas, la nouvelle communication devrait „suivre les voies d'eau naturelles existantes ou, au besoin, celles ayant existé en 1839”, au moment de la séparation. Pourquoi ces limites? Le cadre des questions devant faire l'objet d'un règlement entre la Belgique et la Hollande, tel qu'il fut fixé en 1919 et auquel adhéra le Gouvernement de la Reine, ne les comporte nullement. Il comprend essentiellement, comme on l'a vu plus haut, la revision des Traités de 1839, et celle-ci devait „supprimer, tant pour la Belgique que pour la paix géné-

van het vraagstuk en tusschen Maasbracht en Maastricht een begin maakte met werken die de uitvoering van het in gemeen overleg bestudeerde plan nutteloos maken.

België is dus noch op de Schelde, noch op de Maas te kort geschoten in de vervulling zijner internationale verplichtingen.

Hr. M.'s Regeering behoudt zich voor om, voor het geval dat zich een juridisch debat mocht ontspannen, voor te stellen het te beslissen door een beroep te doen, op den grondslag van het Recht, op het Permanente Hof van Internationale Justitie. Zij schijnt uit het oog te verliezen, dat het onderwerp van het geschil niet een quaestie is van interpretatie, maar van *herziening* van de verdragen „die niet meer met de tegenwoordige toestanden in overeenstemming zijn”. De aanpassing van deze overeenkomsten aan de eischen van den tegenwoordigen tijd wordt niet alleen geboden door rechts- en billijkheidsgronden, maar door feitelijke beweegredenen, voortvloeiend uit den nieuwen politieken en economischen toestand. Door zekere elementen van een vraagstuk, dat noodzakelijkerwijze in zijn geheel onder oogen moet worden gezien, daarvan los te maken, met het doel deze afzonderlijk te onderzoeken, zou men een oplossing noch vergemakkelijken, noch verhaasten. Voor het geval dat, tegen de verwachting van de beide Regeeringen, een vergelijk in der minne beslist onmogelijk zou blijken, zou de Belgische Regeering overwegen of een uitweg uit de moeilijkheden niet gezocht moet worden in een internationale oplossing.

Er is een ander punt waar, naar de meening van het Kabinet van 's-Gravenhage, de Belgische Regeering tevergeefs zal stuiten op werkelijke „politieke onmogelijkheden” en waar zij, door „herschenschimmen” na te jagen, de regeling van de hangende vraagstukken vertraagt: het is dat, hetwelk betrekking heeft op de Belgische eischen strekkend tot een verbetering van de verbindingen tusschen de Schelde en den Rijn.

Hr. M.'s Regeering betwist de ernstige ongemakken die de tegenwoordige weg aan de scheepvaart biedt, en de betreuwenswaardige gevolgen die daaruit voortvloeien voor het verkeer van België met den Rijn. Zij ontkent de juistheid van de feiten in het Belgische memorandum te dezer zake aangevoerd. Tot staving van hare meening haalt zij statistieken aan, maar de meest beteekenisvolle cijfers zijn aan haar opmerksaamheid ontsnapt en zij heeft nagelaten deze weer te geven. Zr. M.'s Regeering heeft het dan ook noodig geoordeeld de in het memorandum van het Kabinet van 's-Gravenhage naar voren gebrachte staten aan te vullen en deze aldus verbeterd op te nemen als bijlage van deze Nota (Bijlage 4). Zij stellen op onbetwistbare wijze, overeenkomstig de beweringen van het Belgische memorandum van 12 Januari, de vermindering van het verkeer van België met den Rijn in zijn verhouding tot het totale Rijnverkeer aan het licht, alsook de toeneming van het normaal verschil tusschen de vrachten Ruhrort naar Rotterdam en Ruhrort naar Antwerpen. Anderzijds zal men in Bijlage 5 een lijst vinden van rampen en ongelukken die, voor zoover der Belgische Regeering bekend is, plaats hebben gevonden op de tusschenwateren tusschen de Schelde en den Rijn van 16 November 1928 tot 9 Februari 1929 (zie ook over dit onderwerp Bijlage 6).

Toch is Hr. M.'s Regeering bereid den aanleg te aanvaarden van een nieuwen weg tusschen de Schelde en den Rijn, ingericht naar de moderne eischen van de scheepvaart. Zr. M.'s Regeering verheugt zich hiervan acte te nemen. Maar het Kabinet van 's-Gravenhage stelt aan dezen nieuwen weg grenzen die hem onuitvoerbaar maken en er schier elk nut aan ontnemen, zonder overigens te trachten die grenzen hetzij uit economisch, hetzij uit technisch oogpunt te rechtvaardigen.

Om voor Nederland aannemelijk te zijn, zou de nieuwe verbinding moeten „volgen de bestaande natuurlijke waterwegen of, zoo noodig, die welke in 1839 bestaan hebben” op het tijdstip der scheiding. Waarom deze beperkingen? Het complex der vraagstukken die het onderwerp moeten vormen van een regeling tusschen België en Nederland, zooals dat werd vastgesteld in 1919 en waarbij Hr. M.'s Regeering zich aansloot, brengt die beperkingen geenszins mede. Het omvat in wezen, zooals men hierboven gezien heeft, de herziening der Verdragen

rale, les risques et inconvénients divers résultant desdits Traités".

Le Mémoire néerlandais se borne à affirmer que le canal demandé par la Belgique „affaiblirait la position des ports néerlandais" et constituerait „une faveur préjudiciable aux intérêts vitaux de la nation". Il n'en fournit aucune preuve. Il affirme, il est vrai, que cette voie d'eau créerait „une véritable embouchure artificielle du Rhin à Anvers" et „un prolongement des docks du grand port belge en territoire néerlandais." Un semblable argument ne répond à aucune réalité. Entre le port d'Anvers et le Hollandsche Diep, subsisteraient en tous cas plusieurs écluses; les eaux du Rhin ne pourraient avoir aucun écoulement vers la Belgique, et l'on ne concevrait pas que les docks d'Anvers s'étendissent le long d'une voie navigable qui ne serait jamais qu'un canal de transit. Cependant il apparaît clairement que la raison fondamentale de l'opposition à la nouvelle voie est qu'elle apporterait à la navigation des facilités que l'on voudrait moins grandes. C'est pourquoi l'on offre à la Belgique de creuser à ses frais un mauvais canal, alors qu'il serait plus facile et moins coûteux d'en faire un bon.

Le Gouvernement du Roi ne peut croire que l'amélioration d'une voie de communication internationale, ouverte à tous les peuples, puisse causer de préjudice à aucun. Certes le nouveau canal dont il demande le creusement serait particulièrement favorable au port d'Anvers. Mais il est convaincu que le port de Rotterdam en tirerait avantage de son côté car, l'expérience l'a maintes fois démontré, des facilités de communication augmenteraient l'ensemble du trafic et ce port en bénéficierait inévitablement. Ainsi s'avérèrent sans fondement les craintes formulées aux Pays-Bas lorsqu'au XIX^e siècle l'Escaut fut ouvert au trafic et qu'Anvers put communiquer librement avec le Rhin et la Meuse (voir Annexe 6). Pour sa part, le Gouvernement du Roi est tout prêt à contribuer à l'amélioration des voies navigables qui relient la Belgique aux ports néerlandais, et à pratiquer cette politique de solidarité que commande le développement économique de deux peuples voisins.

Dès que le Gouvernement de la Reine admet le principe d'une nouvelle voie d'eau, peut-il se refuser à ce qu'elle soit, comme l'exige l'intérêt de tous, la meilleure qu'on puisse tracer? Cette conception large du bien général — le Gouvernement du Roi en a l'intime confiance — prévaudra sur toute autre considération, et elle permettra d'inaugurer une ère de féconde coopération entre les deux peuples.

Bruxelles, le 28 mai 1929.

ANNEXE 1.

Liste des Documents dont le Gouvernement Belge propose la publication.

1. Texte des Traités du 19 avril 1839.
2. Rapport de la Commission des Affaires belges au Conseil suprême des Alliés sur la revision du Traité du 19 avril 1839.
3. Lettre du Ministre des Affaires Etrangères de France au Ministre des Pays-Bas à Paris, en date du 13 mars 1919 et relative à la Résolution du Conseil Suprême des Alliés du 8 mars 1919.
4. Lettre du Ministre des Pays-Bas à Paris au Ministre des Affaires Etrangères de France en date du 4 avril 1919.

van 1839, en deze moest „ten behoeve zoowel van België als van den algemeenen vrede, de gevaren en de verschillende bezwaren weg nemen, die uit gezegde Verdragen voortvloeien".

Het Nederlandsche Memorandum beperkt zich tot de bewering, dat het kanaal dat België heeft gevraagd „de positie van de Nederlandsche havens zou verzwakken" en zou vormen „een gunst die nadeelig zou zijn voor de levensbelangen van de natie". Het voert hiervoor geen enkel bewijs aan. Weliswaar betoogt het, dat deze waterweg „inderdaad de beteekenis zou hebben van het scheppen van een kunstmatigen Rijnmond te Antwerpen" en „de verlenging op Nederlandsch gebied van de dokken van de groote Belgische havenstad" zou vormen. Een dergelijk argument heeft niets reëls. Tusschen de haven van Antwerpen en het Hollandsch Diep zouden in elk geval verscheidene sluizen blijven bestaan; het water van den Rijn zou volstrekt niet naar België kunnen afvloeien en het ware ondenkbaar, dat de dokken van Antwerpen zich zouden uitstrekken langs een waterweg, die nooit meer dan een doorvoerkanaal zou zijn. Het blijkt evenwel duidelijk, dat de grondoorzaak van den tegenstand tegen den nieuwen weg hierin is gelegen, dat deze aan de scheepvaart gemakken zou geven die men minder groot zou willen doen zijn. Daarom biedt men aan België aan, op zijn kosten een slecht kanaal te graven, terwijl het gemakkelijker en minder kostbaar zou zijn een goed kanaal te maken.

Zr. M.'s Regeering kan niet gelooven dat de verbetering van een internationalen verbindingsweg, die voor alle volken openstaat, aan een hunner nadeel kan berokkenen. Het is waar dat het nieuwe kanaal waarvan zij den aanleg vraagt, in het bijzonder voor de haven van Antwerpen gunstig zou zijn. Maar zij is overtuigd, dat de haven van Rotterdam er eveneens voordeel van zou trekken, want — de ondervinding heeft het menigmaal geleerd — gemakkelijke verbindingen zouden het geheele verkeer doen toenemen en deze haven zou daarvan onvermijdelijk voordeel ondervinden. Zoo bleek ongegrond de vrees waaraan in Nederland uiting werd gegeven toen in de XIX^e eeuw de Schelde voor het verkeer werd opengesteld en Antwerpen een vrij verkeer kon onderhouden met den Rijn en de Maas (zie Bijlage 6). Van haar kant is Zr. M.'s Regeering geheel bereid mede te werken aan de verbetering van de vaarwegen die België met de Nederlandsche havens verbinden en om de saamhoorheidspolitiek in toepassing te brengen die geboden wordt door de economische ontwikkeling van twee natuervolken.

Kan Hr. M.'s Regeering, sedert zij het beginsel van een nieuwen waterweg erkent, weigeren dat deze, zooals aller belang vordert, de beste zal zijn dien men kan ontwerpen. Zr. M.'s Regeering koestert het innige vertrouwen, dat deze breede opvatting van het algemeen welzijn de overhand zal hebben op elke andere overweging, en het mogelijk zal maken een tijd van vruchtbare samenwerking tusschen de beide volken in te wijden.

Brussel, 28 Mei 1929.

BIJLAGE 1.

Lijst van stukken, welke de Belgische Regeering zich voorstelt openbaar te maken.

1. Tekst der verdragen van 19 April 1839.
2. Verslag van de Commissie voor de Belgische Zaken aan den Oppersten Raad der Geallieerden omtrent de herziening van het Verdrag van 19 April 1839.
3. Brief van den Minister van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk aan den Gezant der Nederlanden te Parijs, dd. 13 Maart 1919 en betrekking hebbende op de Resolutie van den Oppersten Raad der Geallieerden van 8 Maart 1919.
4. Brief van den Gezant der Nederlanden te Parijs aan den Minister van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk, dd. 4 April 1919.

5. Réponse du Ministre des Affaires Etrangères de France au Chargé d'Affaires des Pays-Bas à Paris en date du 9 mai 1919.
 6. Résolution des Ministres des Affaires Etrangères des Etats-Unis d'Amérique, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie et du Japon, en date du 4 juin 1919, concernant la revision des Traités de 1839.
 7. Lettre du Ministre des Affaires Etrangères de Belgique au Ministre des Affaires Etrangères de France, en date du 14 juin 1919, concernant la Résolution du 4 juin 1919.
 8. Lettre du Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas au Ministre des Affaires Etrangères de France en date du 19 juin 1919, concernant la Résolution du 4 juin 1919.
 9. Réponse du Ministre des Affaires Etrangères de France au Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas concernant le même objet, en date du 26 juin 1919.
 10. Article 31 du Traité de Versailles.
 11. Textes des Traités du 3 avril 1925 et du 22 mai 1926.
5. Antwoord van den Minister van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk aan den Zaakgelastigde der Nederlanden te Parijs, dd. 9 Mei 1919.
 6. Resolutie van de Ministers van Buitenlandsche Zaken der Vereenigde Staten van Amerika, van het Britsche Rijk, van Frankrijk, van Italië en van Japan, dd. 4 Juni 1919, betreffende de herziening van de Verdragen van 1839.
 7. Brief van den Minister van Buitenlandsche Zaken van België aan den Minister van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk, dd. 14 Juni 1919, betreffende de Resolutie van 4 Juni 1919.
 8. Brief van den Minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland aan den Minister van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk, dd. 19 Juni 1919, betreffende de Resolutie van 4 Juni 1919.
 9. Antwoord van den Minister van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk aan den Minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland, betreffende hetzelfde onderwerp, dd. 26 Juni 1919.
 10. Artikel 31 van het Verdrag van Versailles.
 11. Tekst der Verdragen van 3 April 1925 en van 22 Mei 1926.

ANNEXE 2.

**Extrait du mémoire de réponse de M. van Karnebeek,
Ministre des Affaires Etrangères,
en date du 28 mai 1926.
2e Chambre des Etats-Généraux.
Session 1925—1926.
N°. 2.**

„Quoique le projet du canal à grand profil fût connu dès le début, l'opposition qui se fait jour actuellement ne s'est pas déclarée précédemment, ni à l'époque des négociations, ni lorsque le résultat fut publié en 1920, ni pendant les années qui suivirent, ni lorsqu'on apprit au printemps de 1924, que des pourparlers avaient lieu concernant la conclusion des traités entre la Belgique et les Pays-Bas.”

**Extrait du mémoire de réponse de M. van Karnebeek,
Ministre des Affaires Etrangères,
en date du 17 février 1927.
1e Chambre des Etats-Généraux.
Session 1926—1927.
N°. 46a.**

„Le soussigné doit repousser énergiquement l'assertion suivant laquelle le Gouvernement n'aurait pas tenu les Etats-Généraux et le Pays au courant des négociations. Ce grief est inexact et injuste. Il n'y a pas de question internationale au sujet de laquelle plus de communications aient été faites que celle-ci. A diverses occasions, des déclarations publiques ont été faites aux Etats Généraux et la discussion du budget donnait, également après la rupture des négociations, chaque année l'occasion de procéder à des échanges de vues concernant l'état de la question. La Commission des Affaires Etrangères de la Deuxième Chambre des Etats Généraux a été tenue régulièrement au courant de la politique suivie et cette politique a été, en décembre 1919, lorsque les négociations avaient déjà duré pendant quatre mois au sein de la Commission des XIV et étaient entrées dans une phase définitive, exposée longuement

BIJLAGE 2.

**Uittreksel uit de Memorie van Antwoord van den heer
van Karnebeek, Minister van Buitenlandsche Zaken,
28 Mei 1926.
Tweede Kamer der Staten-Generaal,
Zitting 1925—1926,
N°. 2.**

„..... ofschoon het kanaal met groot profiel van den aanvang af bekend is geweest, niet gebleken noch ten tijde der onderhandelingen, noch toen het resultaat in 1920 werd bekend gemaakt, noch in de jaren, die daarop gevolgd zijn, noch toen in het najaar van 1924 bekend werd, dat over de sluiting der verdragen tusschen België en Nederland besprekingen werden gevoerd.”

**Uittreksel uit de Memorie van Antwoord van den heer
van Karnebeek, Minister van Buitenlandsche Zaken,
17 Februari 1927.
Eerste Kamer der Staten-Generaal,
Zitting 1926—1927.
N°. 46a.**

„Overigens moet de ondergeteekende de bewering met nadruk afwijzen, dat de Staten-Generaal en het Land door de Regeering van de onderhandelingen niet op de hoogte zouden zijn gehouden. Deze grief is onjuist en onbillijk. Er is geen internationale quaestie, waarover naar buiten meer mededeelingen zijn gedaan dan over deze. In de Staten-Generaal werden bij verschillende gelegenheden telkens openbare verklaringen afgelegd en de begrotingsbehandeling gaf, ook na de afbreking der onderhandelingen, jaarlijks de gelegenheid tot gedachtenwisseling over den stand van zaken. De Commissie voor Buitenlandsche Zaken van de Tweede Kamer der Staten-Generaal werd van het beleid regelmatig op de hoogte gehouden en dit beleid werd in December 1919, toen de onderhandelingen in de Commissie van XIV reeds vier maanden hadden geduurd en in een definitieve fase waren gekomen, in comité-generaal, zoowel in de Eerste Kamer

en séance secrète, aussi bien à la Première qu'à la Deuxième Chambre. En conséquence, il ne peut être concédé que, s'il y avait eu lieu de le faire, l'occasion d'adresser des avertissements eût manqué aux Etats-Généraux.

L'assertion suivant laquelle les milieux de commerce et de navigation de Rotterdam et d'Amsterdam n'auraient pas eu la même occasion, lorsqu'il était encore temps, est en contradiction avec la réalité. Il était déjà question dans la presse d'un canal au Moerdijk avant que les Pays-Bas eussent participé à la revision. Le 6 juin 1919, une déclaration publique a été faite, dans laquelle les desiderata belges furent communiqués avec précision et mention expresse fut faite d'un „canal à grande section d'Anvers au Moerdijk". Il résultait de la réponse en date du 15 septembre 1919 donnée aux questions du Jhr. VAN DOORN que, lors des délibérations au sein de la Commission des XIV, aucune objection n'était faite en principe contre ce canal par le Gouvernement. Et dans le communiqué détaillé, qui a été publié en mars 1920 après la fin des négociations, il a été de nouveau fait mention de ce canal. Il ne peut donc être question de l'ignorance du desideratum et de l'attitude adoptée vis-à-vis de celui-ci par le Gouvernement lors des négociations au sein de la Commission des XIV. L'on savait que cette voie de communication, tout comme l'autre, se trouvait à l'ordre du jour et qu'une décision serait prise à ce sujet lors de la revision. L'assertion qui est contenue dans le Rapport provisoire et d'après laquelle personne ne songeait à cette époque à ce traité de la plus haute importance, parce que personne n'en connaissait le contenu ni les intentions du Gouvernement à ce sujet, ne peut être soutenue. De nombreuses occasions se sont offertes de faire valoir des objections, et les représentants du Commerce et de la Navigation n'ont d'habitude pas besoin d'un encouragement pour y procéder, lorsque, à leur avis, il existe des raisons de le faire. C'est néanmoins un fait que cela n'a pas eu lieu, pas même en 1924 lorsque les négociations furent reprises en vue de réaliser la revision sur la base de l'accord projeté."

als in de Tweede Kamer, uitvoerig uiteengezet. Toegegeven kan daarom niet worden, dat, indien daarvoor aanleiding had bestaan, aan de Staten-Generaal de gelegenheid tot waarschuwing zou hebben ontbroken.

Dat ook de kringen van handel en scheepvaart te Rotterdam en te Amsterdam zoodanige gelegenheid niet zouden hebben gehad, toen het nog tijd was, is met de werkelijkheid in strijd. Van een kanaal naar den Moerdijk was in de pers reeds sprake, voordat door Nederland aan de herziening werd deelgenomen. Den 6den Juni 1919 werd een openbare verklaring afgelegd, waarin van de Belgische desiderata nauwkeurig mededeeling werd gedaan en uitdrukkelijk gewag gemaakt werd van „een kanaal met groot profiel Antwerpen—Moerdijk". Uit het antwoord dd. 15 September 1929, op de vragen van jhr. VAN DOORN, bleek, dat, bij het overleg in de Commissie van XIV, tegen dit kanaal in beginsel door de Regeering geen bedenking werd gemaakt. En in het uitvoerig communiqué, dat na afloop der onderhandelingen in Maart 1920 werd uitgegeven, werd van dit kanaal opnieuw melding gemaakt. Van onbekendheid met het desideratum en met de daartegenover door de Regeering bij de onderhandelingen in de Commissie van XIV aangenomen houding, kan derhalve geen sprake zijn. Men wist, dat deze verbinding evenals de andere aan de orde was en dat daarover bij de herziening zou worden beslist. Dat, gelijk in het Voorloopig Verslag werd opgemerkt, niemand destijds aan dit allereeuwichtigste tractaat dacht, omdat niemand den inhoud daarvan of de voornemens van de Regeering op dit stuk kende, kan niet worden volgehouden. Voor het kenbaar maken van bedenkingen heeft ruimschoots gelegenheid bestaan, en de vertegenwoordigers van handel en scheepvaart plegen geen aansporing van noode te hebben om daartoe over te gaan, wanneer naar hun oordeel daarvoor aanleiding bestaat. Het is echter een feit, dat dit niet is geschied, ook niet toen in 1924 de draad werd opgenomen ter beëindiging der herziening op den voet van het ontworpen akkoord."

ANNEXE 3.

Relevé des concessions envisagées par le Gouvernement Belge.

Bien que le projet de traité élaboré par la Commission des XIV en 1919 sacrifiait plusieurs demandes de la Belgique, celle-ci y donna néanmoins son adhésion. Lorsque, en 1924, les pourparlers reprirent, elle consentit, pour faciliter un règlement, à laisser en suspens ses revendications concernant les Wielingen.

Dans le traité conclu le 3 avril 1925, elle fit aux Pays-Bas une série de concessions nouvelles:

Assimilation de Terneuzen aux ports belges au point de vue des tarifs de chemin de fer;

Renonciation au bénéfice de l'exonération exclusive des surtaxes d'entrepôt;

Renonciation au remorquage gratuit;

Abandon de la réserve insérée dans le projet de traité concernant le passage des navires de guerre belges dans l'Escaut;

Admission des pilotes néerlandais à Anvers à des conditions de parfaite égalité avec les Belges.

BIJLAGE 3.

Lijst van concessies, door de Belgische Regeering in overweging genomen.

Ofschoon het ontwerp-verdrag, uitgewerkt door de Commissie van XIV, in 1919 verscheiden eischen van België opofferde, heeft het toch zijn goedkeuring er aan gehecht. Toen in 1924 de onderhandelingen hervat werden, heeft zij er in toegestemd, ten einde een regeling te vergemakkelijken, om zijn eischen betreffende de Wielingen tijdelijk te laten rusten.

In het op 3 April 1925 gesloten Verdrag deed het aan Nederland een reeks nieuwe concessies:

Gelijkstelling van Terneuzen met de Belgische havens ten aanzien van de spoorwegtarieven;

Afstand van het genot der uitsluitende ontheffing van de stapelhuisrechten;

Afstand van den kostelozen sleepdienst;

Prijsgeving van het voorbehoud opgenomen in het ontwerp-verdrag betreffende de doorvaart der Belgische oorlogsschepen door de Schelde;

Toelating van de Nederlandsche loodsen te Antwerpen op voorwaarden van algeheele gelijkstelling met de Belgen

Le Traité de 1925 ayant été rejeté, le Gouvernement du Roi, dans ses récents échanges de vues avec le Gouvernement de la Reine, fut amené à consentir de nouveaux abandons:

Renonciation au canal d'Anvers-Ruhrort, l'une des deux voies de communication avec le Rhin qui étaient assurées à la Belgique par le Traité de 1925 et par le Traité de Versailles;

Acception, pour tenir compte des objections de l'opinion hollandaise, de reporter plus à l'Ouest le tracé du canal qui, suivant le Traité de 1925, devait être creusé entre Anvers et Moerdijk.

Enfin, le Gouvernement de la Reine ayant au cours de ces échanges de vues formulé un ensemble de demandes, le Gouvernement du Roi les a toutes accueillies en principe:

1°) Il accepte d'établir un régime conventionnel pour l'écoulement des eaux de la Flandre zélandaise;

2°) Il accepte d'améliorer le régime douanier actuel, en s'inspirant des mesures qui seront prises par la Commission Centrale du Rhin;

3°) Il accepte de conclure une convention pour prévenir les doubles impositions en matière d'impôts directs;

4°) Il accepte de renoncer à l'exclusivité de la dispense des surtaxes françaises;

5°) Il accepte de renoncer au remorquage gratuit;

6°) Il accepte d'assimiler Terneuzen aux ports belges en matière de tarifs ferroviaires;

7°) Il consent à modifier le régime actuel de pilotage;

8°) En ce qui concerne les droits de navigation, il est prêt à réduire les taxes sur les voies d'eau internationales qui traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais et offrent un intérêt sérieux pour la navigation sous pavillon néerlandais. Pour le restant du réseau intérieur, il garantit aux ressortissants néerlandais le même traitement qu'à ses propres nationaux;

9°) Il se prête à un règlement nouveau concernant l'écoulement des eaux dans le Brabant septentrional;

10°) Il accepte les suggestions du Gouvernement néerlandais concernant le canal de Gand-Terneuzen;

11°) Enfin, il consent à raccorder par une large voie les bassins mosan et mosellan au Canal Juliana.

En ce qui concerne ce dernier point, le Gouvernement de la Reine considère qu'il correspond à un intérêt belge autant qu'à un intérêt néerlandais. Ce n'est pas au Cabinet de Bruxelles qu'il appartient de montrer à la Hollande où sont ses intérêts, mais il a pleine qualité pour affirmer que le raccordement dont il s'agit est de nature à léser d'importants intérêts belges en détournant d'Anvers, au profit des ports néerlandais, une partie du trafic belge.

D'autre part, le Gouvernement néerlandais fait grief au Gouvernement belge d'avoir présenté des exigences nouvelles en ce qui concerne l'administration de l'Escaut. Ce grief ne peut reposer que sur un malentendu. Il n'est jamais entré dans les intentions du Gouvernement du Roi de réclamer pour l'organisme auquel incomberait l'administration du fleuve des pouvoirs plus étendus que ceux qui étaient prévus dans le Traité de 1925.

Pour le surplus, on doit constater que le Gouvernement néerlandais retire la plupart des concessions que consacrait le Traité de 1925.

Toen het verdrag van 1925 verworpen was, leidde dit Zr. M.'s Regeering er toe om in hare jongste gedachtenwisselingen met Hr. M.'s Regeering toe te stemmen in het prijsgeven van nieuwe punten:

Afstand van het kanaal Antwerp—Ruhrort, één van de twee verkeerswegen met den Rijn, die het verdrag van 1925 en het verdrag van Versailles aan België verzekerden.

Aanneming, ten einde rekening te houden met de bezwaren van de Nederlandsche publieke opinie, van verplaatsing meer naar het westen van het tracé van het kanaal, dat, volgens het verdrag van 1925, gegraven moest worden tusschen Antwerpen en Moerdijk.

Ten slotte heeft Zr. M.'s Regeering, toen Hr. M.'s Regeering in den loop der onderhandelingen een samenstel harer verlangens had opgesteld, deze in beginsel alle ingewilligd:

1°) Zij neemt aan om een conventioneel stelsel in het leven te roepen voor de afwatering van Zeeuwsch-Vlaanderen.

2°) Zij neemt aan om het huidige douanestelsel te verbeteren, aan de hand van de maatregelen die genomen zullen worden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

3°) Zij neemt aan een overeenkomst te sluiten ter voorkoming van dubbele heffingen van directe belastingen;

4°) Zij neemt aan afstand te doen van den uitsluitenden vrijdom van de Fransche surtaxes;

5°) Zij neemt aan afstand te doen van den kosteloozen sleepdienst;

6°) Zij neemt aan Terneuzen gelijk te stellen met de Belgische havens op het stuk van spoorwegtarieven;

7°) Zij neemt aan het tegenwoordige stelsel van beloodsing te wijzigen;

8°) Voor wat betreft de scheepvaartrechten is zij bereid de rechten te verminderen op de internationale waterwegen, die tegelijkertijd het Belgische en het Nederlandsche grondgebied doorsnijden en van werkelijk belang zijn voor de scheepvaart onder Nederlandsche vlag. Op het overblijvende binnenscheepvaartnet verzekert zij aan de Nederlandsche onderdanen dezelfde behandeling als aan haar eigen Staatsburgers;

9°) Zij leent zich tot nieuwe regeling betreffende de afwatering van Noord-Brabant;

10°) Zij aanvaardt de suggesties van de Nederlandsche Regeering betreffende het kanaal Gent—Terneuzen;

11°) Ten slotte stemt zij er in toe de Moezel- en Maasbekkens door een breeden weg te verbinden met het Julianakanaal.

Voor wat betreft dit laatste punt, is Hr. M.'s Regeering van meening, dat het zoowel met een Belgisch als met een Nederlandsch belang overeenstemt. Het is niet aan het Brusselsch Kabinet om aan Nederland te toonen waar zijn belangen liggen, maar het is geheel gerechtigd om te verklaren, dat de onderhavige verbinding dusdanig is, dat zij belangrijke Belgische belangen schade toebrengt, door een gedeelte van het Belgische verkeer van Antwerpen af te leiden ten bate van de Nederlandsche havens.

Anderzijds verwijt de Nederlandsche Regeering de Belgische Regeering, dat zij nieuwe eischen heeft gesteld voor wat betreft het beheer van de Schelde. Dit verwijt kan slechts op een misverstand berusten. Het is nooit de bedoeling geweest van Zr. M.'s Regeering om voor het lichaam, dat belast zou zijn met het beheer van den stroom, uitgebreidere bevoegdheden te eischen dan die, welke voorzien waren in het verdrag van 1925.

Daarenboven zij vastgesteld, dat de Nederlandsche Regeering de meeste van de concessies, die het Verdrag van 1925 bevatte, terugneemt.

Trafic Belgo-Rhenan.

On trouvera ci-dessous la confirmation des faits rapportés dans le mémorandum belge du 14 janvier 1929 au sujet du trafic belgo-rhénan, et dont le mémorandum néerlandais du 7 mai a contesté l'exactitude.

I.

Tandis que naguère, la part de la Belgique dans le trafic rhénan ne faisait que croître, ce mouvement ascendant est maintenant enrayé.

Les statistiques dressées par la douane hollandaise et citées dans la note du Gouvernement néerlandais en fournissent la preuve:

	Trafic total.	Trafic rhénan de la Belgique.	Part belge.
	(Milliers de tonnes)		
1913:	37 529	9 073	24 %
1925:	39 868	8 261	21 %
1926:	52 267	9 736	19 %
1927:	54 588	10 309	20 %
1928:	50 538	pas encore publié	—

Si la part de la Belgique était restée la même qu'en 1913, son trafic rhénan aurait atteint en 1927 2 800 000 tonnes de plus que les chiffres recensés ci-dessus.

II.

Le tonnage expédié d'Anvers vers le Rhin a subi une régression sensible depuis quelques années.

La note néerlandaise se borne à comparer les chiffres données par la Commission Centrale du Rhin pour les années 1923 à 1927.

Or, les années 1923 et 1924 ont été exceptionnellement déficitaires à la suite de l'occupation de la Ruhr, tandis que la période 1926—1927 a été, au contraire, favorisée anormalement par l'accroissement général du trafic rhénan consécutif à la grève des mineurs anglais.

Il n'est malheureusement pas possible de produire des statistiques d'avant-guerre émanant de la Commission Centrale du Rhin ou de la douane néerlandaise pour le trafic rhénan du seul port d'Anvers, les données antérieures à 1923 englobant tout le trafic belgo-rhénan.

Force est donc de recourir à la seule statistique publique qui soit établie pour la période d'avant-guerre et la période actuelle d'après des données identiques et comparables entre-elles; la statistique du mouvement de la navigation intérieure dans le port d'Anvers, publiée annuellement par l'administration communale.

Années.	Trafic total vers le Rhin amont recensé à Lobith (statistiques de la douane néerlandaise).	Trafic du port d'Anvers vers le Rhin amont (d'après l'administration communale).	Quote-part du port belge dans l'ensemble.
1913	19 814 000 T.	1 746 000 T.	8.8 %
1923	7 201 000	675 000	9.3 %
1924	11 944 000	1 324 000	11.1 %
1925	15 481 000	1 434 000	9.2 %
1926	14 478 000	1 490 000	10.0 %
1927	24 715 000	1 845 000	7.5 %
1928	21 704 000	1 767 000	8.1 %

Verkeer België—Rijn.

Hieronder zal men de bevestiging vinden van de feiten aangehaald in het Belgische memorandum van 14 Januari 1929 betrekking hebbende op het verkeer België—Rijn, en waarvan het Nederlandsche memorandum van 7 Mei de juistheid heeft betwist.

I.

Terwijl tot voor kort het aandeel van België in het Rijnverkeer voortdurend toenam, is die opwaartsche beweging thans gestuit.

De statistieken opgemaakt door de Nederlandsche douane en aangehaald in de nota van de Nederlandsche Regeering leveren er het bewijs van:

	Totaal verkeer	Rijnverkeer van België.	Aandeel van België.
	(in duizenden tonnen)		
1913:	37 529	9 073	24 %
1925:	39 868	8 261	21 %
1926:	52 267	9 736	19 %
1927:	54 588	10 309	20 %
1928:	50 538	nog niet gepubliceerd	—

Indien het aandeel van België hetzelfde was gebleven als in 1913, dan zou zijn Rijnverkeer in 1927 2 800 000 ton meer bedragen hebben dan de cijfers hierboven weergegeven.

II.

Het goederenvervoer van Antwerpen naar den Rijn heeft sedert enkele jaren zelfs een aanmerkelijken achteruitgang ondergaan.

De Nederlandsche nota beperkt er zich toe de cijfers gegeven door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor de jaren 1923 tot 1927 te vergelijken.

De jaren 1923 en 1924 zijn evenwel bij uitstek ongunstig geweest ten gevolge van de bezetting van de Roer, terwijl de periode 1926—1927 integendeel abnormaal begunstigd is geworden door de algemeene stijging van het Rijnverkeer tengevolge van de staking van de Engelsche mijnwerkers.

Het is ongelukkigerwijze niet mogelijk om weer te geven statistieken van voor den oorlog, afkomstig van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of van de Nederlandsche douane voor het Rijnverkeer alleen van de haven van Antwerpen, omdat de gegevens van vóór 1923 het geheele verkeer België—Rijn omvatten.

Men moet dus wel zijn toevlucht nemen tot de eenige openbare statistiek die opgesteld is voor de vóóroorlogsche periode en voor de huidige periode aan de hand van onderling gelijke en vergelijkbare gegevens: de statistiek van de binnenscheepvaart-beweging in de haven van Antwerpen, jaarlijks openbaar gemaakt door het Gemeentelijk Beheer.

Jaren.	Totaal verkeer naar den Rijn stroomopwaarts geregistreerd te Lobith. (Statistieken van de Nederlandsche douane.)	Verkeer van de haven van Antwerpen naar den Rijn stroomopwaarts. (Volgens het Gemeentelijk Beheer.)	Aandeel in het geheel van de Belgische haven.
1913	19 814 000 T.	1 746 000 T.	8.8 %
1923	7 201 000	675 000	9.3 %
1924	11 944 000	1 324 000	11.1 %
1925	15 481 000	1 434 000	9.2 %
1926	14 478 000	1 490 000	10 %
1927	24 715 000	1 845 000	7.5 %
1928	21 704 000	1 767 000	8.1 %

Encore convient-il de remarquer que le chiffre de 1 767 000 tonnes (1928) comprend 532 000 tonnes de marchandises expédiées vers l'Alsace—Lorraine et qui n'ont été acquises au port anversoï qu'à la faveur d'un régime privilégié.

On peut ajouter à ces considérations:

1°. que suivant les relevés annuels dressés par la douane à Hansweert, le nombre et la jauge des bateaux du Rhin ayant passé par le canal de Zuid-Beveland en provenance des ports belges et en destination du Rhin, ont été respectivement:

Années.	Nombre de bateaux.	Jauge totale en mètres cubes.
1926	7 864	6 224 129
1927	6 171	4 963 211
1928	5 373	4 419 127

2°. que la thèse belge a été intégralement confirmée par une étude de Mr. JAMES (attaché au secrétariat communal de Rotterdam et secrétaire-adjoint de la Commission instituée par la municipalité rotterdamoise en vue d'étudier la possibilité d'augmenter les transports de marchandises diverses par le port néerlandais), dans la revue néerlandaise „Economisch-Statistische Berichten” du 7 novembre 1928, page 974, où on lit „que le recul du trafic rhénan d'Anvers comparativement aux années d'avant-guerre embrasse aussi bien le trafic des marchandises massales que celui des marchandises diverses (stukgoed)”.

III.

Pendant ce laps de temps, Rotterdam a vu son tonnage rhénan s'augmenter de 50 %.

Les chiffres suivants relatifs au trafic rhénan de Rotterdam sont extraits du Rapport annuel de la Chambre de commerce de Rotterdam (1928, page 256).

	milliers de tonnes.
1913	22 764
1925	22 844
1926	32 401
1927	33 268

Augmentation par rapport à 1913: 50 % environ.

La note néerlandaise ajoute:

„Il est à remarquer en outre que l'augmentation du trafic „rhénan de Rotterdam s'est surtout manifestée en matière de „marchandises pondéreuses; par contre l'augmentation du trafic „d'Anvers s'est surtout manifestée pour une partie considérable „en matière de marchandises de cueillette”.

L'examen des statistiques publiées par l'administration, communale d'Anvers prouve que le tonnage des marchandises de cueillette reçues et expédiées dans le port d'Anvers par voie rhénane s'élevait aux chiffres suivants:

	Entrées	Sorties	Total
en 1923	663 000 T.	813 000 T.	1 476 000 T.
1927	546 000	320 000	866 000
1928	524 000	307 000	831 000

Par marchandises de cueillette on entend tous les produits autres que les grains et graines, minerais, charbons, pierres, fer brut, huiles minérales et bois.

Il n'est pas sans intérêt de noter que dans l'étude citée plus haut de M. JAMES, celui-ci constate que „contrairement à l'opinion courante, il est remarquable que la quote-part de Rotterdam dans le trafic des marchandises de cueillette ait plutôt augmenté que diminué depuis la guerre (48,6 % environ en 1913, contre 58,4 % dans le premier semestre 1928)”.

Nog dient te worden opgemerkt, dat het cijfer van 1 767 000 ton (1928) 532 000 ton goederen bevat, die naar Elzas-Lotharingen verzonden zijn en die door de Antwerpsche haven slechts verkregen waren dank zij een bevoorrechtend regime.

Aan deze beschouwingen kan worden toegevoegd:

1°. dat volgens de jaarlijksche opgaven opgemaakt door de douane te Hansweert, het aantal en de inhoud van de Rijn-schepen die gevaren zijn door het kanaal van Zuid-Beveland komende van Belgische havens en met bestemming naar den Rijn, respectievelijk geweest zijn:

Jaren.	Aantal schepen.	Totale inhoud in M ² .
1926	7 864	6 224 129
1927	6 171	4 963 211
1928	5 373	4 419 127

2°. dat de Belgische stelling in zijn geheel bevestigd is geworden door een studie van den heer JAMES (verbonden aan de Gemeente-Secretarie van Rotterdam en adjunct-secretaris van de Commissie ingesteld door het Gemeentebestuur van Rotterdam, met het doel de mogelijkheid te bestudeeren van vergroting van het stukgoederenverkeer over de Nederlandsche havens), in het Nederlandsche tijdschrift „Economisch-Statistische Berichten” van 7 November 1928, blz. 974, waar men leest dat „de achteruitgang van Antwerpen sinds de voor-oorlogsche jaren, zoowel het massa- als het stukgoed betreft”.

III.

Gedurende dat tijdsverloop heeft Rotterdam zijn Rijnvervoer met 50 % zien toenemen.

De volgende cijfers, betrekking hebbende op het Rijnverkeer van Rotterdam, zijn ontleend aan het jaarverslag van de Kamer van Koophandel voor Rotterdam (1928, blz. 256).

	in duizenden tonnen.
1913	22 764
1925	22 844
1926	32 401
1927	33 268

Toename in verhouding tot 1913: 50 % ongeveer.

De Nederlandsche Nota voegt hieraan toe:

„Bovendien valt op te merken, dat de toename van het Rijn-verkeer van Rotterdam zich vooral heeft geopenbaard met betrekking tot de massagoederen (steenkolen, ertsen, granen); „daarentegen heeft de toename van het verkeer van Antwerpen „zich voor een aanzienlijk gedeelte geopenbaard inzake stukgoederen.”

Het onderzoek van de statistieken, openbaar gemaakt door het Gemeentebestuur van Antwerpen, bewijst dat de hoeveelheid stukgoederen ontvangen en verzonden in de haven van Antwerpen langs den Rijnweg bedroeg:

	Ingekomen	Uitgegaan	Totaal
in 1923	663 000 T.	813 000 T.	1 476 000 T.
1927	546 000	320 000	866 000
1928	524 000	307 000	831 000

Onder stukgoederen verstaat men alle voortbrengselen andere dan granen en zaden, ertsen, steenkolen, steen, ruw ijzer, minerale oliën en hout.

Het is niet zonder belang om op te merken, dat in de boven-aangehaalde studie van den Heer JAMES, deze vaststelt dat „in strijd met de gangbare meening daaromtrent het wel merkwaardig is dat het aandeel van Rotterdam in het totale stukgoed-verkeer sinds den oorlog eerder toe- dan afgenomen is (48,6 % ongeveer in 1913, tegenover 58,4 % in het eerste semester van 1928)”.

IV.

L'écart normal entre le fret Ruhrort-Rotterdam et Ruhr-Anvers, calculé sur la base de l'or, a doublé depuis 1913.

La revue technique „Der Rhein” organe de l'association allemande pour la défense de la navigation rhénane, publie dans son numéro de janvier 1929, une étude sur la situation de la navigation rhénane en 1928, dont le tableau suivant, communiqué par la Bourse officielle des bateliers de Ruhrort est extrait.

I. Frets moyens mensuels des ports de la Ruhr vers Rotterdam :

	1913		1927	1928
janvier	1,40 Mk. (grands chalands)	0,97 Mk.	0,99 Mk.	
février	1,28 „ (bateaux moyens)	0,90 „	0,80 „	
mars	1,27 „	0,81 „	0,80 „	
avril	— „	0,63 „	0,68 „	
mai	1,23 „	0,64 „	1,— „	
juin	1,28 „	0,80 „	0,93 „	
juillet	1,25 „	0,95 „	0,85 „	
août	1,25 „	0,96 „	1,05 „	
septembre	— „	1,— „	1,10 „	
octobre	1,50 „	1,— „	1,70 „	*)
novembre	— „	1,09 „	1,20 „	*)

L'étude constate d'ailleurs explicitement que les frets rhénans, notamment sur le secteur Ruhrort-Mannheim n'atteignent pas, en 1928, les taux moyens de 1913.

II. D'autre part, les moyennes mensuelles des cotations à la Bourse de Ruhrort pour les expéditions vers Anvers sont, pour 1928 :

	Fret d'Anvers	Ecart avec Rotterdam **)
janvier	2,— Mk.	0,90 Mk.
février	1,62 „	0,72 „
mars	1,60 „	0,70 „
avril	1,42 „	0,64 „
mai	1,65 „	0,55 „
juin	1,65 „	0,62 „
juillet	1,50 „	0,65 „
août	1,65 „	0,50 „
septembre	1,75 „	0,55 „
octobre	2,30 „	0,60 „
novembre	1,90 „	0,70 „

Soit 0,65 Mk. d'écart moyen.

III. Les relevés publiés par la Commission Centrale du Rhin renseignent : pour 1913 :

	Ruhr—Anvers charbons.	Ruhr—Rotterdam charbons (bateaux moyens).
janvier	1,56 Mk.	
février	1,20 „	
mars	1,52 „	
avril	1,30 „	
mai	— „	1,23 Mk.
juin	1,46 „	
juillet	1,44 „	1,25 „
août	1,31 „	
septembre	1,24 „	
octobre	1,78 „	
novembre	1,66 „	
décembre	1,26 „	
Moyenne annuelle ..	1,43 Mk.	

*) remorque incluse. A réduire de 0.10 Mk. pour rendre ces cotations comparables avec les précédentes qui s'entendent „remorque libre”, c. à. d. exclue.

**) Dans le calcul de cet écart, il a été tenu compte du prix de la remorque pour les cotations Ruhr—Rotterdam, cotations qui, sauf pour les mois d'octobre et de novembre, ont été établies remorque exclue.

IV.

Het normaal verschil tusschen de vrachten van de Roer naar Rotterdam en van de Roer naar Antwerpen is, op goudbasis berekend, sedert 1913 verdubbeld.

Het vaktijdschrift „Der Rhein”, orgaan van de Duitse vereniging voor de verdediging van de Rijnvaart, bevat in het nummer van Januari 1929 een studie van den toestand der Rijnvaart in 1928, waaraan ontleend is de volgende staat, medegedeeld door de officieele schippersbeurs te Ruhrort.

I. Gemiddelde maandelijksche vrachten van de Roerhavens naar Rotterdam :

	1913		1927	1928
Januari	1,40 Mk. (grote aken)	0,97 Mk.	0,99 Mk.	
Februari	1,28 „ (middelmaat schepen)	0,90 „	0,80 „	
Maart	1,27 „	0,81 „	0,80 „	
April	— „	0,63 „	0,68 „	
Mei	1,23 „	0,64 „	1,— „	
Juni	1,28 „	0,80 „	0,93 „	
Juli	1,25 „	0,95 „	0,85 „	
Augustus	1,25 „	0,96 „	1,05 „	
September	— „	1,— „	1,10 „	
October	1,50 „	1,— „	1,70 „	*)
November	— „	1,09 „	1,20 „	*)

De studie doet overigens duidelijk blijken dat de Rijnvrachten, inzonderheid op de strekke Ruhrort—Mannheim, in 1928 niet de gemiddelde bedragen van 1913 bereikten.

II. Anderzijds zijn voor 1928 de maandelijksche gemiddelden van de noteringen van de Beurs van Ruhrort voor de zendingen naar Antwerpen :

	Vrachten te Antwerpen	Verskil met Rotterdam **)
Januari	2,— Mk.	0,90 Mk.
Februari	1,62 „	0,72 „
Maart	1,60 „	0,70 „
April	1,42 „	0,64 „
Mei	1,65 „	0,55 „
Juni	1,65 „	0,62 „
Juli	1,50 „	0,65 „
Augustus	1,65 „	0,50 „
September	1,75 „	0,55 „
October	2,30 „	0,60 „
November	1,90 „	0,70 „

Maakt een gemiddeld
verschil van 0,65 Mk.

III. De opgaven gepubliceerd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart geven voor 1913 :

	Roer—Antwerpen steenkool	Roer—Rotterdam steenkool (middelmaat schepen).
Januari	1,56 Mk.	
Februari	1,20 „	
Maart	1,52 „	
April	1,30 „	
Mei	— „	1,23 Mk.
Juni	1,46 „	
Juli	1,44 „	1,25 „
Augustus	1,31 „	
September	1,24 „	
October	1,78 „	
November	1,66 „	
December	1,26 „	
Jaarlijksch gemiddelde	1,43 Mk.	

*) Sleeploon inbegrepen. Om deze noteringen vergelijkbaar te maken met de voorgaande, waarvoor geldt „gratis sleepdienst” d. w. z. niet inbegrepen, verminderen men haar met 0.10 Mk.

**) Bij de berekening van dit verschil is rekening gehouden met het sleeploon voor de noteringen Ruhr—Rotterdam, welke noteringen, behalve voor de maanden October en November, vastgesteld werden met sleeploon niet inbegrepen.

Toujours d'après les rapports annuels de la C.C.R., la moyenne annuelle de 1912 s'établit, pour *Anvers* à 1,48 Mk.

On relève la même année pour *Rotterdam*

en janvier	1,48 Mk.
avril	1,40 „
mai	1,31 „
août	1,44 „
septembre	1,47 „

Enfin, on lit dans l'ouvrage „Die Binnenschiffahrt” du spécialiste allemand OSKAR TEUBERT (1918, 2e. partie, p. 488), que, au cours de l'année 1913, le fret moyen de la Ruhr à Rotterdam s'élevait pour des bateaux de tonnage moyen à 0,6 p.f. par tonne/kilométrique, soit **1,30 Mk.** pour la distance de 220 Km. qui sépare Ruhrort de Rotterdam et à 0,5 p.f. par tonne/kilométrique pour des grands chalands soit **1,10 Mk.** pour le même parcours.

Il est vrai qu'avant-guerre des contrats à longue durée pour des expéditions de tonnage considérables et avec conditions de staries extrêmement réduites ont été conclus à des taux inférieurs, mais ces prix sont incontrôlables et d'ailleurs non comparables aux cotations Ruhr—Anvers qui se font au jour le jour et aux prix et conditions générales de la Bourse de Ruhrort.

Il résulte de ce qui précède que le coefficient de majoration de 1,60 appliqué dans la note néerlandaise aux frets d'avant-guerre ne se justifie en rien, puisque le niveau des frets rhénans actuels atteint en général à peine le taux d'avant-guerre.

L'écart normal du fret au départ de la Ruhr en défaveur du port d'Anvers s'élève actuellement à 0,65 Mk. alors qu'avant guerre cet écart ne dépassait pas 0,25 Mk. en moyenne.

Steeds volgens de jaarlijksche rapporten der Centrale Commissie voor de Rijnvaart bedraagt het jaarlijksch gemiddelde voor *Antwerpen* in 1928 1,48 Mk.

Hetzelfde jaar geeft voor *Rotterdam*

in Januari	1,48 Mk.
April	1,40 „
Mei	1,31 „
Augustus	1,44 „
September	1,47 „

Ten slotte leest men in het werk „Die Binnenschiffahrt” van den Duitschen specialist OSKAR TEUBERT (1918, 2e. deel, blz. 488), dat, in den loop van het jaar 1913, de gemiddelde vrachtprijs van de Roer naar Rotterdam bedroeg voor schepen van middelmatigen inhoud 0,6 p.f. per kilometer/ton, dus **1,30 Mk.** voor den afstand van 220 Km. die Ruhrort van Rotterdam scheidt, en 0,5 p.f. per kilometer/ton voor groote aken dus **1,10 Mk.** voor hetzelfde traject.

Het is waar dat voor den oorlog contracten op langen termijn voor transporten van grooten omvang en op buitengewoon gereduceerde voorwaarden wat de ligdagen betreft, afgesloten zijn tegen lagere prijzen, maar deze prijzen kunnen niet nagegaan worden en zijn overigens niet te vergelijken met de noteeringen Roer—Antwerpen, die dagelijks en tegen de algemeene prijzen en voorwaarden van de Beurs te Ruhrort gedaan worden.

Uit het voorgaande blijkt, dat de vermeerderingscoëfficiënt 1,60, die de Nederlandsche nota toepast op de vrachten van voor den oorlog door niets gerechtvaardigd wordt, daar het peil der huidige Rijnvrachten in het algemeen nauwelijks de prijzen van voor den oorlog bereikt.

Het normale verschil van de vrachtprijs vanaf de Roer ten nadeele van Antwerpen bedraagt op het oogenblik 0,65 Mk., terwijl voor den oorlog dit verschil een gemiddelde van 0,25 Mk. niet te boven ging.

ANNEXE 5.

Liste des sinistres et accidents survenus dans les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin depuis le 16 novembre 1928.

1°) Bateau *Lievin* de la firme MAES Frères d'Anvers; faillit sombrer dans le Hellegat le 16 novembre — sauvé par un remorqueur de la firme Piet SMIT & Co. et conduit au port de refuge de Dinteloord. Indemnité d'assistance réclamée: fl. P.B. 12 000.

2°) *Stad Doornik* de la firme PLOUVIER d'Anvers, échoué le 16 novembre à Willemstad — faillit se rompre et est complètement tordu. L'équipage n'a été sauvé qu'avec des difficultés inouïes.

3°) *Ganimede* de la Société française de Navigation Rhénane dut être abandonné par son remorqueur le 16 novembre. Resté sans secours toute une nuit. Sauvé par 3 remorqueurs. Indemnité de sauvetage réclamée: fl. P.B. 12 000.

4°) *Teniers & Wilhelmina*. Le 16 novembre, le port de refuge de Zype étant comble, ces bateaux durent rester au large avec leur remorqueur et subirent des avaries.

5°) *Andromède* se serait perdu près de Willemsstad sans intervention d'un remorqueur. Indemnité d'assistance réclamée: fl. 2 000.

6°) *Louise-Geerdina* bateau chargé — en danger le 16 novembre près de Wemeldinghe — sauvé par un remorqueur S.B.R. Indemnité d'assistance réclamée: fl. P.B. 10 000.

BIJLAGE 5.

Lijst van rampen en ongelukken, die in de tusschenwateren tusschen de Schelde en den Rijn sedert 16 November 1928 zijn voorgevallen.

1°) Het schip *Lievin* van de Firma Gebroeders MAES, te Antwerpen; bijna verongelukt in het Hellegat op 16 November — gered door een sleepboot van de firma Piet Smit & Co., en naar de vluchthaven Dinteloord gebracht. Verlangd hulploon fl. 12 000.

2°) *Stad Doornik* van de Firma PLOUVIER te Antwerpen, aan den grond geloopt op 16 November te Willemstad — is bijna doormidden gebroken en is geheel verwrongen. Het is slechts ten koste van ongehoorde moeilijkheden gelukt de bemanning te redden.

3°) *Ganimede* van de Société française de Navigation Rhénane, moest op 16 November door zijn sleepboot losgelaten worden. Een geheelen nacht zonder hulp gebleven. Geborgen door drie sleepbooten. Verlangd bergloon fl. 12 000.

4°) *Teniers & Wilhelmina*. Daar op 16 November de vluchthaven van Zijpe geheel vol was, moesten deze schepen met hun sleepboot op stroom blijven liggen en bekwamen zij averij.

5°) *Andromède* zou bij Willemstad verongelukt zijn, indien niet een sleepboot hulp had verleend. Verlangd hulploon fl. 2000.

6°) Het geladen schip *Louise Geerdina* — op 16 November bij Wemeldinghe in gevaar — gered door een sleepboot S.B.R. Verlangd hulploon fl. 10 000.

7°) *Nomados* de la firme Moor Frères, subit des avaries dans le Hellegat le 16 novembre et dut avoir recours à deux remorqueurs pour être mis à l'abri dans le port de refuge de Dinteloord.

8°) *Stier* de la firme RYCKERS de Haarlem — coulé le 16 novembre dans le Hollandsch Diep.

9°) *Vooruitgang* bateau à moteur chargé, coulé le 16 novembre près du pont du Moerdijk.

10°) *Twee Gebroeders* bateau chargé de betteraves; coulé près de Hoogezand (Hollandsch Diep) le 23 novembre.

11°) *Nieuwe Zorg* coulé le 23 novembre dans le Volkerak à l'embouchure du Steenbergsche Vliet — l'équipage composé de cinq personnes perdu.

12°) *Provence*, bateau à la traîne du remorqueur „Brussel”, échoué le 11 décembre à mi-marée dans le Volkerak devant Dintelsas.

13°) *Wilhelmina* remorqueur et bateau *Sarto* échoués le 11 décembre 1928 à la même heure et au même endroit.

14°) *Wiljo* bateau échoué le 12 décembre au même endroit; gouvernail brisé.

15°) Bateau *San Antonio* chargé de charbon, abordé le 12 janvier 1929, dans le Hellegat, par le bateau *Maria-Martha*, chargé de phosphate. Très importantes avaries aux deux bateaux.

16°) *Fluvial 10* kast rhénan échoué devant Bruinisse et brisé en deux, le 22 janvier.

17°) *Paula-Jean* bateau de 1000 tonnes, à la traîne du *Willio*, échoué dans le Hellegat le 28 janvier et brisé en deux.

18°) *Jurgus* bateau campinois à la traîne du *Lina*, échoué dans le Hellegat le 30 janvier, brisé et totalement perdu.

19°) Deux bateaux de la Trammaatschappij, le remorqueur *Alcyon* avec deux bateaux, le remorqueur *Corry* avec deux bateaux, le remorqueur *Alpha* avec deux bateaux, le remorqueur *Franciscus* avec deux bateaux, le remorqueur *En Avant II* avec un bateau, un petit navire de l'Etat hollandais, le remorqueur *Volharding II* avec un bateau, se sont échoués le 29 janvier 1929, dans le Hellegat, 2 heures après marée haute.

20°) *St. Odile* bateau gravement avarié dans le Hellegat le 30 janvier 1929.

21°) *Syra* bateau gravement avarié le 30 janvier dans le Hellegat à la suite d'une collision avec son ancre mouillée dans la base.

22°) *Amstel 4* chargé de coprah, sombré dans le Hellegat le 9 février, probablement perte totale.

7°) *Nomados* van de Firma Gebroeders Moor, bekwaam op 16 November averij in het Hellegat en had de hulp van twee sleepbooten noodig om in veiligheid gebracht te worden in de vluchthaven van Dinteloord.

8°) *Stier* van de Firma RIJCKERS te Haarlem — op 16 November in het Hollandsch Diep gezonken.

9°) De geladen motorboot *Vooruitgang*; op 16 November bij de brug over den Moerdijk gezonken.

10°) Het schip *Twee Gebroeders*, geladen met bieten; op 23 November bij Hoogezand (Hollandsch Diep) gezonken.

11°) *Nieuwe Zorg*. Op 23 November gezonken in het Volkerak bij den mond van de Steenbergsche Vliet — de bemanning, bestaande uit vijf personen, omgekomen.

12°) *Provence*, deel uitmakende van den sleeptrein van de sleepboot *Brussel*; op 11 December bij half-tij in het Volkerak voor Dintelsas aan den grond geloopt.

13°) De sleepboot *Wilhelmina* en het schip *Sarto* liepen op 11 December 1928 ter zelfder ure en op dezelfde plaats aan den grond.

14°) Het schip *Wiljo* liep op 12 December op dezelfde plaats aan den grond; roer gebroken.

15°) Het schip *San Antonio*, geladen met steenkool, op 12 Januari 1929 aangevaren in het Hellegat door het schip *Maria Martha*, geladen met fosfaat. Zeer ernstige schade aan beide schepen.

16°) De Rijnaak *Fluvial 10*, op 22 Januari voor Bruinisse aan den grond geloopt en in tweeën gebroken.

17°) De *Paula-Jean*, metende 1000 ton, gesleept door de *Willio*, op 28 Januari in het Hellegat aan den grond geloopt en in tweeën gebroken.

18°) Het schip van Kempensch type *Jurgus*, gesleept door de *Lina*, aan den grond geloopt op 30 Januari in het Hellegat. Gebroken en geheel verloren.

19°) Twee schepen van de Trammaatschappij, de sleepboot *Alcyon* met twee schepen, de sleepboot *Corry* met twee schepen, de sleepboot *Alpha* met twee schepen, de sleepboot *Franciscus* met twee schepen, de sleepboot *En Avant II* met een schip, een klein vaartuig van den Nederlandschen Staat, de sleepboot *Volharding II* met een schip, zijn op 29 Januari 1929 in het Hellegat twee uur na hoogwater aan den grond geloopt.

20°) Het schip *St. Odile*, op 30 Januari 1929 ernstig beschadigd in het Hellegat.

21°) Het schip *Syra*, op 30 Januari ernstig beschadigd in het Hellegat ten gevolge van het stooten op zijn in den grond zittend anker.

22°) *Amstel 4*, geladen met copra, vergaan in het Hellegat op 9 Februari, waarschijnlijk geheel verloren.

ANNEXE 6.

Extrait du mémoire de réponse de M. van Karnebeek,
Ministre des Affaires Etrangères,
en date du 29 septembre 1926.
2e Chambre des Etats-Généraux.
Session 1926—1927.
N°. 2.

„La Belgique attend du nouveau canal un accroissement pour Anvers du trafic de marchandises par le Rhin dont ce port n'attire actuellement qu'un pourcentage minime (environ 16 % en 1924); mais cet accroissement implique-t-il nécessairement une diminution du trafic qui s'effectue à présent par Rotterdam et Amsterdam? Bien que dans les siècles passés l'on estimât

BIJLAGE 6.

Uittreksel uit de Memorie van Antwoord van den heer
van Karnebeek, Minister van, Buitenlandsche Zaken,
dd. 29 September 1926.
Tweede Kamer der Staten-Generaal,
Zitting 1926—1927.
N°. 2.

„België verwacht, dat het nieuwe kanaal aan Antwerpen, dat thans slechts een gering percentage (in 1924 omstreeks 16 pct.) van het goederenvervoer langs den Rijn tot zich trekt, een toeneming van dat vervoer zal bezorgen; maar behoeft dit mede te brengen, dat het vervoer, dat thans over Rotterdam en Amsterdam plaats heeft, zal achteruitgaan? Ofschoon het in vroeger

favorable à nos villes marchandes de fermer l'Escaut et d'exclure Anvers du trafic maritime, la prospérité de nos ports n'a néanmoins pas décliné lorsqu'au XIX^e siècle l'Escaut fut ouvert au trafic et qu'Anvers put communiquer librement avec le Rhin et la Meuse. Alors également, tout comme récemment, les avertissements pressants et les sombres prédictions ne firent pas défaut, mais les événements démontrèrent combien ces craintes étaient vaines et Rotterdam prit plus d'essor que jamais auparavant."

Extrait du mémoire de réponse de M. van Karnebeek,
Ministre des Affaires Etrangères,
en date du 17 février 1927.
1^e Chambre des Etats-Généraux.
Session 1926—1927.
N^o. 46a.

„Si l'on parvient à se soustraire un instant au trouble que produit l'idée de la concurrence entre les deux ports, il devient évident qu'un canal navigable entre Anvers et le Hollandsch Diep présente une grande utilité au point de vue du trafic. La construction de pareil canal ne fut-elle pas déjà envisagée sous le règne du Roi Guillaume I, qui avait des vues si justes sur les nécessités du développement économique du pays? Il doit donc être inexact de dire qu'un canal de l'espèce ne se construirait assurément pas si nous avions les Etats-Unis d'Europe. En cette matière les milieux compétents d'autres pays sont d'un avis absolument contraire. En effet la communication par eau actuelle est, par rapport à la distance en ligne droite, trop longue et laisse à désirer au point de vue de la sécurité; l'état climatique exerce souvent une influence défavorable sur la navigation et des ports de refuge sont nécessaires pour permettre aux bateaux de s'abriter; en outre les écluses entravent la navigation.

Le canal à creuser abrègera de plus de la moitié le trajet de Moerdijk à Anvers, supprimera en grande partie l'élément d'insécurité de la navigation actuelle ainsi que partiellement l'inconvénient des écluses à condition que le canal n'ait qu'un bief et débouche dans les bassins du port d'Anvers. Ces diverses améliorations amèneront une diminution des frais. Au point de vue économique général, le canal est donc absolument à conseiller. En l'espèce, l'intérêt des Pays-Bas peut se prouver par le fait que 66 % des bateaux déclarés en 1925 à l'entrée et à la sortie à Hansweert et venant de Belgique ou se dirigeant vers ce pays, appartenaient à des propriétaires résidant ou établis aux Pays-Bas et que 34 % des marchandises transportées par ces bateaux devaient être chargées, transbordées ou déchargées aux Pays-Bas. La seule question qui exigerait encore une réponse serait celle de savoir si l'avantage d'ordre économique compenserait les frais de construction et d'entretien du canal. En l'espèce cette question ne se pose pas pour les Pays-Bas, puisque la Belgique se déclare disposée à en supporter les frais et que les Pays-Bas n'y contribuent qu'en tant qu'ils le jugent bon".

eeuwen in het belang van onze koopsteden werd geacht de Schelde te sluiten en Antwerpen af te houden van het verkeer met de zee, zijn niettemin onze havens er niet op achteruitgegaan, toen in de negentiende eeuw de Schelde werd opengesteld en Antwerpen tevens de vrije verbinding met den Rijn en met de Maas had gekregen. Ook toen ontbrak het niet aan dreigende waarschuwingen en sombere voorspellingen als die, welke zich in den allerlaatsten tijd deden hooren, maar de uitkomst bewees hoe ijdel deze waren, en Rotterdam heeft na dien tijd grooter vlucht genomen dan het vroeger ooit had gekend."

Uittreksel uit de Memorie van Antwoord van den heer
van Karnebeek, Minister van Buitenlandsche Zaken,
17 Februari 1927.
Eerste Kamer der Staten-Generaal,
Zitting 1926—1927.
N^o. 46a.

„Wanneer men zich een oogenblik weet te ontrukken aan den vertroebelenden invloed der concurrentiegedachte tusschen de beide havens, wordt het duidelijk, dat een scheepvaartkanaal tusschen Antwerpen en het Hollandsch Diep een verkeersbelang van niet geringe beteekenis is. Bestond niet reeds onder Koning Willem I, die op de behoefte van 's Lands economische ontwikkeling een zoo juisten blik had, het plan voor een zoodanig kanaal? De opmerking, dat, indien men had de Vereenigde Staten van Europa, er stellig geen kanaal zou worden gegraven als het thans voorgestelde, kan dan ook niet dan onjuist worden genoemd. Eer stuit men in deskundige kringen buiten onze grenzen op een geheel tegenovergestelde opvatting. Immers, de tegenwoordige watervverbinding is, naar verhouding tot den afstand in rechte lijn, te lang en laat aan veiligheid te wenschen; de weersgesteldheid oefent op de vaart dikwijls een ongunstigen invloed en vluchthavens zijn noodig om aan de schepen een toevluchtsoord te verschaffen; bovendien hinderen sluizen de vaart.

Door het te graven kanaal zal de afstand van den Moerdijk tot Antwerpen met ruim de helft worden verkort, zal het element van onveiligheid goeddeels uit de vaart worden verwijderd en zal het sluizenbezwaar, als het kanaal slechts één pand heeft en in de havenbassins van Antwerpen uitmondt, ten deele worden weggenomen. Een vermindering van de kosten zal van een en ander het gevolg zijn. Van algemeen economisch standpunt bezien is het kanaal dus stellig aan te bevelen. Dat het Nederlandsche belang daarbij betrokken is moge hieruit blijken, dat van de in 1925 te Hansweert in- en uitgeklaarde schepen, uit België komende of daarheen opweg, 66 pct. toebehoorde aan in Nederland wonende of gevestigde eigenaars en dat van de goederen, met die schepen vervoerd, 34 pct. in Nederland geladen, overgeladen of gelost moest worden. De eenige vraag, die nog beantwoording zou behoeven, ware deze: of het economisch voordeel tegen de kosten van aanleg en onderhoud van het kanaal zou opwegen. Deze vraag stelt zich echter in casu voor Nederland niet, nu België daarvan de kosten wil dragen en Nederland slechts bijdraagt, voor zoover het daartoe termen vindt."

NOTA

DOOR DEN ZAAKGELASTIGDE DER NEDERLANDEN A.I. TE
BRUSSEL OP 8 JUNI 1929 AAN DEN BELGISCHEN MINISTER
VAN BUITENLANDSCHE ZAKEN OVERHANDIGD

NOTA

DOOR DEN VERGADERING DER NEDERLANDEN A. I. TE
BRUSSEL VAN 11 JUNI 1888 AAN DEN HETZELVEN MINISTER
VAN BUITENLANDSE ZAKEN OVERHANDIGD.

de
ré
qu
ult
de
pi
tra

au
28
tic
ne
dé
Ge
fia
7
ap
Po
en
se
en
se
ne
la

de
du
Re
pr
Co
7
la
en
pa
la
ay
ad
ce
de
ex
ce
la

qu
fi
da
an
re
au
be
in

m
à

(VERTALING)

NOTE

Dans la Note que le Gouvernement belge a remis au Ministre de la Reine à Bruxelles en date du 28 mai à la suite de la réception du Memorandum néerlandais du 7 mai, il est déclaré que le Gouvernement du Roi, tout en se réservant de revenir ultérieurement sur le fond, voudrait apporter sur certains faits des rectifications qu'il désirerait comprendre dans le recueil de pièces concernant les négociations relativement à la revision des traités de 1839 dont il envisage la publication.

Le Gouvernement de la Reine, qui suppose que les additions au recueil dont il s'agit sont constituées par la Note belge du 28 mai et par ses annexes 2, 3, 4, 5 et 6, ne fait aucune objection à leur inclusion dans le volume à publier par le Gouvernement du Roi. Il paraît à peine nécessaire d'ajouter que cette déclaration ne devra pas être comprise dans ce sens que le Gouvernement néerlandais reconnaît ces additions comme rectifiant, en tout ou en partie, le Memorandum néerlandais du 7 mai dernier. Plusieurs de ces additions semblent au contraire appeler des observations du côté du Gouvernement de la Reine. Pour ne pas retarder de son côté la publication de documents envisagée par les deux Gouvernements, le Cabinet de La Haye se borne pour le moment à déclarer qu'il se propose de s'exprimer en tant que de besoin sur les divers points en question lorsqu'il se trouvera en présence des observations de fond que le Gouvernement du Roi s'est réservé de faire sur le Memorandum néerlandais du 7 mai dernier.

Il n'y a qu'un élément dans la nouvelle Note belge qui semble demander dès à présent une mise au point. Le Gouvernement du Roi paraît émettre l'opinion que le Gouvernement de la Reine aurait admis d'une manière plus ou moins générale le principe d'une nouvelle voie d'eau entre l'Escaut et le Rhin. Cette opinion est inexacte. Le Memorandum néerlandais du 7 mai dernier est là pour montrer quelle serait dans cette matière la solution que, si la Belgique la désire, les Pays-Bas pourraient envisager: une communication entre l'Escaut et le Rhin, obtenue par l'aménagement correspondant aux conditions modernes de la navigation, soit des voies navigables existantes, soit de celles ayant existé du temps de la Séparation. Si un principe a été admis par les Pays-Bas dans cette matière, ce n'est donc pas celui de la création d'une voie nouvelle quelconque, mais celui de l'amélioration, si considérable soit-elle, de voies anciennes ou existantes. On reconnaîtra que les Pays-Bas, en consentant à cette amélioration avantageuse pour la Belgique, remplissent largement leurs devoirs internationaux.

Le Gouvernement du Roi déclare dans sa Note du 28 mai qu'en dehors des additions sus-visées il se propose de faire figurer dans le recueil à publier quelques documents indiqués dans l'annexe 1 à ladite Note. Comme tous ces documents, antérieurs au rejet du Traité du 3 avril 1925, ont déjà été rendus publics et, sauf quelques rares exceptions, communiqués aux Etats-Généraux¹⁾, le Gouvernement de la Reine n'a guère besoin de déclarer qu'il ne voit aucun inconvénient à cette inclusion.

Le Cabinet de La Haye se plaît à penser que le Gouvernement du Roi voudra bien inclure la présente Note dans le recueil à publier.

Bruxelles, le 8 juin 1929.

NOTA

In de Nota die de Belgische Regeering aan Hr. M.'s Gezant te Brussel op 28 Mei heeft overhandigd ten vervolge op de ontvangst van het Nederlandsche Memorandum van 7 Mei, wordt verklaard dat Zr. M.'s Regeering, zich voorbehoudende nader op de hoofdzaak terug te komen, ten aanzien van zekere feiten verbeteringen zou willen aanbrengen, die zij zou wenschen op te nemen in den bundel stukken rakende de onderhandelingen betreffende de herziening van de verdragen van 1839, waarvan zij de openbaarmaking overweegt.

Hr. M.'s Regeering, die onderstelt dat de toevoegingen aan den bedoelden bundel gevormd worden door de Belgische Nota van 28 Mei en dezer bijlagen 2, 3, 4, 5 en 6, maakt geenerlei bezwaar tegen de opneming hiervan in het door Zr. M.'s Regeering uit te geven boek. Het schijnt nauwelijks noodig hieraan toe te voegen, dat deze verklaring niet mag worden opgevat in den zin als zou de Nederlandsche Regeering deze toevoegingen erkennen als geheel of ten deele het Nederlandsche Memorandum van 7 Mei j.l. verbeterend. Verscheidene van deze toevoegingen schijnen integendeel opmerkingen van den kant van Hr. M.'s Regeering te vereischen. Om niet van hare zijde de door de beide Regeeringen beoogde openbaarmaking van stukken te vertragen, beperkt het Kabinet van 's-Gravenhage zich voor het oogenblik tot de verklaring, dat het zich voorstelt zich voor zoover noodig over de verschillende punten in quaestie uit te spreken, wanneer het de opmerkingen over de hoofdzaak onder de oogen zal hebben, welke Zr. M.'s Regeering zich voorbehouden heeft te maken over het Nederlandsche Memorandum van 7 Mei j.l.

Er is echter één element in de nieuwe Belgische Nota, dat reeds nu een rechtzetting schijnt te vereischen. Zr. M.'s Regeering schijnt de meening te uiten, dat Hr. M.'s Regeering min of meer in het algemeen het beginsel van een nieuwen waterweg tusschen de Schelde en den Rijn zou hebben erkend. Deze meening is onjuist. Uit het Nederlandsche Memorandum van 7 Mei j.l. blijkt duidelijk welke ten deze de oplossing zou zijn die, indien België haar wenscht, Nederland in overweging zou kunnen nemen: een verbinding tusschen de Schelde en den Rijn, verkregen door inrichting naar de moderne eischen van de scheepvaart, hetzij van de bestaande waterwegen, hetzij van die welke hebben bestaan ten tijde van de scheiding. Indien te dezer zake een beginsel door Nederland is erkend, dan is het dus niet dat van den aanleg van een willekeurigen nieuwen weg, maar dat van de verbetering, hoe belangrijk dan ook, van vroegere of bestaande waterwegen. Men zal erkennen dat Nederland, door in deze voor België voordeelige verbetering toe te stemmen, op ruime wijze zijn internationale verplichtingen nakomt.

Zr. M.'s Regeering verklaart in hare Nota van 28 Mei, dat zij zich voorstelt buiten de bovenbedoelde toevoegingen in den uit te geven bundel nog eenige stukken op te nemen, aangegeven in bijlage 1 van gezegde Nota. Daar al deze stukken, die ouder zijn dan de verwerping van het Verdrag van 3 April 1925, reeds openbaar gemaakt zijn, en behoudens zeer enkele uitzonderingen, medegedeeld zijn aan de Staten-Generaal¹⁾, is het nauwelijks noodig, dat Hr. M.'s Regeering verklaart geenerlei bezwaar te zien tegen deze opneming.

Het Haagsche Kabinet vermeent dat Zr. M.'s Regeering deze Nota wel zal willen opnemen in den uit te geven bundel.

Brussel, 8 Juni 1929.

1) Zie met name Gedrukte Stukken, Tweede Kamer der Staten-Generaal, Zitting 1925—1926, 58, n^o. 3.

