

Goedkeuring van artikelen der met België gesloten overeenkomst tot verbetering van het kanaal van Gent naar Neuzen.

[19. 1.]

MISSIVE van de Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Binnenlandsche Zaken en van Financien, ten geleide van een gewijzigd ontwerp van wet tot goedkeuring van eenige artikelen der met België gesloten overeenkomst betreffende het kanaal van Gent naar Neuzen.

[De vroegere stukken zijn gedrukt onder n°. 152 der zitting 1874—1875.]

's GRAVENHAGE, 5/9/10 Mei 1876.

Aan den Heer Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Wij hebben de eer U hiernevens te doen toekomen eene met België gesloten additionele conventie tot de overeenkomst van 2 September 1874, betreffende de verbetering van het kanaal van Gent naar Neuzen. Bij Koninklijke boodschap van 20 April 1875 werden sommige artikelen dezer overeenkomst aan de goedkeuring der Staten-Generaal onderworpen.

Bij de additionele conventie is eene wijziging gebragt in art. 11 der overeenkomst, waarbij voor het vervoer van goederen naar en van de haven van Neuzen, op de Belgische Staatsspoorwegen dezelfde tarieven toepasselijk worden verklaard, die voor de meest bevoordeelde Belgische havens gelden. Tegen deze bepaling zijn in België zulke ernstige bedenkingen geopperd dat de Regering van dat land, in het belang der totstandkoming van de conventie gemeend heeft daaraan te moeten komen, door eene wijziging van dat artikel te vragen. Vertrouwende dat de ingebragte bezwaren bij ondervinding zullen blijken niet het gewigt te hebben, dat men thans daaraan toekent, wenschte de Belgische Regering de in art. 11 bepaalde gelijkstelling van de haven van Neuzen met de Belgische havens voorloopig slechts voor een tijdvak van vijftien jaren in te voeren; zich voorbehoudende, daarop, zoo noodig, na verloop van dien tijd terug te komen.

De Nederlandsche Regering mogt aan dit verlangen niet toegeven, tenzij een aequivalent werd gegeven. Na langdurige onderhandelingen is eene vergoeding voor de in art. 11 gebragte wijziging gevonden in de overneming door België van den Luiksch-Limburgschen spoorweg.

Bereids is eene overeenkomst tusschen de Belgische Regering en de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen aangaande den Luiksch-Limburgschen spoorweg gesloten.

Bij die overeenkomst is, onder meer, bepaald dat, aan te vangen met 1°. Januarij 1877, de Belgische Staat in de plaats treedt dier Maatschappij voor zooveel aangaat de exploitatie van de lijnen:

1°. van Tongeren naar Bilsen;

2°. van Tongeren naar Ans, met den zijtak gaande over Herstal en de voorstad Vivegnies naar Luik en dien naar de steenkolenmijnen in het noorden van Luik;

3°. van Beverst naar Hasselt met den zijtak aanvangende aan het station Hasselt en eindigende bij de haven van het Hasseltsche zijkanaal van het ontbindingskanaal tusschen de Maas en de Schelde;

4°. van de verbindingsbanen met de steenkolenmijnen, de fabrieken, enz.

Het is bekend dat de verplichting tot exploitatie der Luiksch-Limburgsche lijnen voor de Maatschappij van

exploitatie een groot bezwaar vormt en dat daaruit achtervolgens voor haar een verlies is ontstaan:

in 1871 van f	200 808
„ 1872 „	246 964
„ 1873 „	404 162
„ 1874 „	496 061

In 1875 schijnt de verhouding minder ongunstig te zijn geweest.

Hoewel door de overeenkomst met België dit geldelijk bezwaar niet geheel wordt opgeheven, daar het gedeelte spoorweg van Eindhoven naar Hasselt ten laste der Maatschappij blijft, is echter deze overeenkomst ongetwijfeld in het voordeel der Maatschappij, en ofschoon het niet tot de zorgen der Regering behoort om voor de financiële belangen dier onderneming of van hare aandeelhouders te waken, kunnen die belangen der Regering niet onverschillig zijn, daar het voor eene goede exploitatie der Staatsspoorwegen en dus ten behoeve van den handel en van het verkeer in het algemeen, noodig is dat aan de Maatschappij met die exploitatie belast, de vereischte middelen niet ontbreken om haar gelijken tred te doen houden met dien der spoorwegen in de naburige landen en om al die verbeteringen en vernieuwingen aan te brengen welke in het belang van het reizend publiek en van het goederenverkeer gewenscht worden.

Het lijdt dan ook geen twijfel of de belangen van den Staat zijn, op dit punt, niet vreemd aan die der Maatschappij; ja reeds meer dan eens heeft de ervaring geleerd, dat ook onder de thans vigerende voorwaarden van exploitatie, 's lands belangen naauw daarbij zijn betrokken, zoo als bijv. bleek bij de vaststelling der wetten van 29 December 1866 (*Staatsblad* n°. 223) en van 20 December 1867 (*Staatsblad* n°. 138).

Wat de wijziging van art. 11 der bepalingen van 24 Junij 1874 betreft, behoeft het geen betoog, dat indien België, na verloop van 15 jaren, goedvond dat beding op te zeggen, art. 8 van het tractaat van 9 November 1867 (*Staatsblad* 1868, n°. 9) niettemin van kracht zoude blijven.

Wij wenschen van deze gelegenheid gebruik te maken tot beantwoording van enkele opmerkingen in het onder dagteekening van 19 Mei 1875 vastgesteld Verslag der Kamer, dat, in verband met de nader gevoerde onderhandelingen, tot dusverre onbeantwoord bleef.

De opmerking dat de verbetering van het kanaal in de eerste plaats den Belgischen handel ten goede komt, is alleszins juist. Daarom betaalt België ook de kosten van al die werken (art. 1 en 8 der bepalingen). Echter mag niet uit het oog worden verloren, dat door de gelijkstelling van Neuzen met de Belgische havens, ten aanzien der spoorwegtarieven, het vervoer van goederen over Neuzen zal toenemen, zoodat daarin eene vergoeding wordt gevonden voor hetgeen Neuzen zal verliezen, wanneer de groote schepen daar niet meer overladen, maar regtstreeks naar Gent doorevaren. Bovendien maken toch ook Nederlandsche schepen gebruik van de verbeterde vaart naar Gent.

Het cijfer der in de tweede alinea van art. 10 bepaalde, door België te betalen vergoeding is op zeer naauwkeurige berekeningen der Nederlandsche ingenieurs gegrond, en zóó gesteld, dat daardoor dezerzijds geen verlies kan worden geleden. De deuren der nieuwe schutsluis beoosten Sas van Gent zullen van hout worden gemaakt; zij zijn met het oog op de plaatselijke gesteldheid, ook om financiële redenen, boven ijzeren deuren, die aan roest onderhevig en kostbaarder van onderhoud zijn, te verkiezen.

Blijkens het verslag waren vele leden van oordeel dat ook art. 10 der overeenkomst bij de wet behoort bekrachtigd te worden, omdat het daarbij geldelijke verplichtingen geldt. Hoewel de noodzakelijkheid eener wettelijke bekrachtiging van art. 10 zeer betwistbaar is, omdat de daarbij bedoelde gelden wegens onderhoud van een Rijkskanaal toch altijd op de Staatsbegrooting worden uitgetrokken (al worden die van elders vergoed), bestaat er geen overwegend bezwaar, in dezen aan het uitgedrukt verlangen van bedoelde leden te voldoen. Wij hebben mitsdien art. 1 van het wets-ontwerp in dien zin gewijzigd.

Goedkeuring van artikelen der met België gesloten overeenkomst tot verbetering van het kanaal van Gent naar Neuzen.

De dagteekening van 22 September 1874 in n°. 5 der stukken is eene drukfout. Het moet zijn 2 September 1874.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN DER DOES DE WILLEBOIS.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
HEEMSKERK.

De Minister van Finantien,
H. J. v. D. HEIM.

[19. 2.]

ADDITIONELE OVEREENKOMST.

S. M. de Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Belges, d'autre part, ayant jugé convenable d'apporter certaines modifications à la convention du 2 Septembre 1874, concernant le canal de Terneuzen, ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le baron GERICKE DE HERWIJNEN, commandeur de son ordre du Lion Néerlandais, chevalier de 1^{re} classe de l'ordre du Lion d'or de la Maison de Nassau, grand cordon de l'ordre de Léopold de Belgique, Son envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges, etc., etc., etc.;

et S. M. le Roi des Belges, le comte D'ASPREMONT LYNDEN, officier de son ordre de Léopold, commandeur de l'ordre Ducal de la Branche Ernestine de la Maison de Saxe, grand-croix de l'ordre du Lion Néerlandais, Son Ministre des Affaires Etrangères, Membre du Sénat, etc., etc., etc.;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Art. 1.

Le Gouvernement Belge se réserve la faculté de faire cesser les effets de la stipulation de l'art. 11 des dispositions signées à Bruxelles le 24 Juin 1874, et insérées dans la convention du 2 Septembre 1874, à partir de l'expiration de la 15^{ème} année après l'échange des ratifications de la présente convention, en faisant connaître douze mois d'avance son intention d'user de cette faculté.

Art. 2.

Le Gouvernement Belge s'engage à prendre à la charge de l'Etat l'exploitation des sections du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois de Hasselt à Liège, de Liers à Ans et à Tremalle, et de Hasselt au canal.

En ce qui concerne la section de Hasselt à Eindhoven, l'Etat Belge se substituera aux droits et obligations de la société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, la société Néerlandaise d'exploitation des chemins de fer de l'Etat restant chargée de l'exploitation de cette section aux conditions actuellement existantes.

Art. 3.

Le présent acte additionnel sera considéré comme faisant partie de la convention du 2 Septembre 1874 et sera ratifié en même temps.

En foi de quoi, les représentants des deux Hautes Parties Contractantes, désignés ci-dessus, l'ont signé et scellé en double original, à Bruxelles, le 27 Avril 1876.

(get.) L. GERICKE. (get.) C^{te}. D'ASPREMONT-LYNDEN.
(L. S.) (L. S.)

Voor eensluidend afschrift,

*De Secretaris-Generaal bij het Ministerie
van Buitenlandsche Zaken,*

E. ZILCKEN.

[19. 3.]

GEWIJZIGD ONTWERP VAN WET.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat sommige bepalingen, behoorende tot de op den 2den September 1874 te Brussel gesloten overeenkomst betreffende de verbetering van het kanaal van Gent naar Neuzen, de goedkeuring der Staten-Generaal behoeven;

Gelet op het laatste gedeelte van art. 57 der Grondwet;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Art. 1.

Worden goedgekeurd de artt. 2, 3, 8, 9 en 10 der den 24sten Junij 1874 te Brussel geteekende bepalingen behoorende tot de overeenkomst van 2 September 1874, te Brussel tusschen Nederland en België gesloten, welke artikelen aldus luiden:

Art. 2. Le Gouvernement Néerlandais s'engage de son côté:

1°. à donner à la partie du canal comprise entre la frontière de Belgique et de Sas-de-Gand, les dimensions indiquées à l'article 1^{er} pour la partie du canal située sur le territoire Belge.

2°. à abaisser à la côte de 2,10 M. en dessous du busc amont de l'écluse de navigation actuelle au Sas-de-Gand le plafond de la partie du canal comprise entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, et à donner à la cunette de cette partie du canal une largeur de dix-sept mètres partout où elle n'atteint pas aujourd'hui cette dimension.

Les talus intérieurs de cette partie du canal seront dressés à raison d'environ 2½ de base pour 1 de hauteur, et il sera établi de chaque côté une berme d'un mètre de large au niveau de la flottaison.

3°. à creuser à l'est du Sas-de-Gand une dérivation, ayant les mêmes dimensions que le canal, dans laquelle sera construite une écluse de navigation et sur laquelle sera établi un pont tournant pour le passage de la route du Sas-de-Gand à Westdorpe.

L'écluse aura 12 mètres de largeur utile, et 110 mètres de longueur utile, elle sera munie de trois paires de portes et pourvue d'aqueducs latéraux de décharge.

Le pont tournant aura 17 mètres d'ouverture comme ceux à établir en amont du Sas-de Gand.

4°. à effectuer, en outre, les ouvrages accessoires qui, pendant l'exécution des travaux, seront reconnus nécessaires.

Art. 3. Hormis dans la traverse de la plage de Sluiskil, le Gouvernement Néerlandais fera établir sur son territoire un chemin de halage sur chacune des rives du canal. A cette fin un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sera construit sur le canal dit "du Passluis".

Si le Gouvernement Belge use de la faculté inscrite dans l'article 21 du traité du 5 Novembre 1842, d'endiguer la plage de Sluiskil, le Gouvernement Néerlandais devra construire un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sur le canal d'Axel et établir la digue destinée à assurer la continuité du halage.

Art. 8. Les dépenses de construction, y compris les frais extraordinaires de surveillance, des ouvrages décrits aux articles 2 et 3, ainsi que le coût des expropriations