

du traité du 5 Novembre 1842, à partir du commencement de l'année qui suivra celle pendant laquelle les travaux auront été complètement terminés, et à 59 100 florins, à partir du commencement de l'année qui suivra la construction du pont sur le canal d'Axel.

Art. 13. Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges notifiera à la Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam que, faisant usage de la faculté qu'il s'est réservée par le 51^o. du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas vers Rotterdam, il rachètera ce chemin de fer au 1^{er} Juillet 1880.

De son côté le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, notifiera à la dite Société que, par application de l'article 54 des conditions de la concession du chemin de fer de la frontière Belge au Hollandsch Diep, avec embranchement de Roosendaal à Breda, il rachètera ces chemins de fer et embranchement au 1^{er} Juillet 1880.

Cette double notification aura lieu dans les dix jours de la ratification de la présente convention.

Art. 16. Les sommes avancées par l'Etat Néerlandais aux termes de l'article 9 seront successivement compensées avec la part contributive des Pays-Bas dans le prix total qui aura été fixé pour le rachat des lignes d'Anvers au Moerdijk et de Roosendaal à Breda, la dite part ne pouvant dépasser d'ailleurs six millions de florins.

Il sera payé par le Gouvernement Néerlandais au Gouvernement Belge, en termes semestriels, un intérêt de 4 p. c. sur les sommes restant dues à ce dernier.

Immédiatement après la complète exécution des travaux repris aux articles 2 et 3, le règlement des comptes aura lieu entre les deux Gouvernements.

Le solde dû sera remboursé au Gouvernement Belge soit à ce moment, soit dans les quatre mois qui le suivent, et dans ce dernier cas, avec les intérêts à 4 p. c. correspondant au délai.

Il est d'ailleurs entendu que, de son côté, le Gouvernement Belge aurait à rembourser au Gouvernement Néerlandais en principal et intérêts à 4 p. c., ce que celui-ci aurait versé en trop dans le cas où la quote part définitive des Pays-Bas dans le prix total du rachat n'atteindrait pas le chiffre de six millions de florins.

Artikel 2.

De betalingen, bedoeld bij artikel 9 der overeenkomst, geschieden bij voorschot uit 's Rijks schatkist op door de Algemeene Rekenkamer gevisceerde mandaten.

Het bedrag dier betalingen wordt later aan 's Rijks schatkist vergoed, ten laste van den begrootingspost of de begrootingsposten, waarop het aandeel van Nederland in den prijs van naasting van den spoorweg van *Antwerpen* naar het *Hollandsch Diep*, met den zijtak van *Roosendaal* naar *Breda*, zal zijn aan te wijzen.

Artikel 3.

Deze wet treedt in werking op den dag harer afkondiging.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle ministeriele departementen, autoriteiten, collegien en ambtenaren, wien zulks aangaat, aan de naauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,

De Minister van Financien,

[125. 3.]

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Bij Koninklijke boodschap van 20 April 1875 werd aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal een ontwerp van wet ter overweging aangeboden, tot goedkeuring van eenige artikelen der in September 1874 met België gesloten overeenkomst betreffende de verbetering van het kanaal van Gent naar Terneuzen.

Dit wetsontwerp is buiten behandeling gebleven, omdat de Kamer van Afgevaardigden in België hare goedkeuring aan de gesloten overeenkomst had geweigerd, waardoor deze kwam te vervallen.

Intusschen bleef de Belgische Regering aanhouden op de verbetering van het kanaal van Terneuzen, waarbij de handel van Gent belang heeft. De onderhandelingen werden mitsdien hervat; zij hebben geleid tot de overeenkomst, welke thans, voor zooveel noodig, ter goedkeuring aan de Staten-Generaal wordt voorgelegd.

Wat de vroegere geschiedenis en de algemeene strekking der overeenkomst, voor zooveel de kanaalverbetering betreft, aangaat, veroorloven de oudergeteekenden zich de vrijheid, te verwijzen naar de Memorie van Toelichting, gevoegd bij het in den aanhef dezer vermelde wetsontwerp. (Zitting 1874—1875, 152, n^o 3.) Het daarin omschreven plan voor de verbetering van het kanaal en de onmiddellijk daarmede in verband staande werken is in hoofdzaak onveranderd gebleven, en heeft alleen in sommige onderdeelen eenige wijziging of nadere omschrijving ondergaan.

In art. 2 sub 3 der vorige overeenkomst was de bouw van eene sluis in het beoosten Sas van Gent te graven; zij-kanaal bepaald. Van die sluis was wel de doorvaartwijdte en de schutlengte vastgesteld, maar niet de diepte der slagdorpsels. Volgens de tegenwoordige overeenkomst, moeten die komen te liggen op 2,35 M. onder den bovenslagdorpel van de bestaande schutsluis te Sas van Gent. Deze bepaling is in de overeenkomst opgenomen in verband met art. 11 (art. 12 der vroegere overeenkomst). Bij dat artikel wordt de mogelijkheid aangenomen dat meer vaardiepte op het kanaal, in verband met den bouw eener nieuwe sluis te Terneuzen, worde verkregen. Mogt het in dat artikel voorziene geval zich later voordoen, en bij het nader overleg tusschen de beide Regeringen, dat aan deze regeling behoort vooraf te gaan, tot verlaging van den kanaalbodem worden besloten, dan zou de nieuw gebouwde sluis eene kostbare verandering moeten ondergaan. Het is daarom wenschelijk geoordeeld reeds aanstonds bij den bouw der sluis, op eventuele verlaging van den kanaalbodem te rekenen, en de slagdorpsels op de daarvoor vereischte diepte te leggen. Technisch bezwaar bestaat daartegen niet. In verband hiermede is bepaald dat de kanaalbodem over zekere uitgestrektheid, boven en beneden de sluis, onder een hellend vlak naar de slagdorpsels der nieuwe sluis zal worden aangelegd.

De kosten der gezamenlijke werken, ook op Nederlandsch gebied, komen voor rekening van België, dat bij de kanaalverbetering het meeste belang heeft. Ook wordt de jaarlijks aan Nederland uit te keeren bijdrage voor het onderhoud der kanaalwerken op Nederlandsch grondgebied, in evenredigheid van de meerdere onderhoudskosten uit de verbetering voortvloeiende, verhoogd. Te dien aanzien, zoowel als omtrent de beschikking over domeingrond in Nederland, bevat de tegenwoordige overeenkomst gelijke bepalingen als die van September 1874. Art. 9 is alleen in zoverre gewijzigd, dat de kosten der werken op Nederlandsch grondgebied door de Nederlandsche Regering worden voorgeschoten en regtstreeks aan de aannemers voldaan.

Het is bekend, dat de verwerping der vorige overeenkomst door de Belgische Kamer van Afgevaardigden hoofdzakelijk hare oorzaak vond in de bepaling van art. 11, betreffende de toepassing van de Belgische spoorwegtarieven

op het vervoer van goederen van en naar de haven van Terneuzen. De Nederlandsche Regering heeft gemeend, op het behoud van dit artikel, waardoor de zoozeer gewenschte schikking onmogelijk dreigde te worden, niet te moeten aandringen. Zij vond daartoe te minder reden, omdat de Belgische Regering haar stellig voornemen heeft uitgesproken om de thans voor den spoorweg van Mechelen naar Terneuzen geldende tariven in stand te houden, en zelfs nog gunstiger te maken, zoolang geen groot Belgisch belang zich daartegen verzet; welk laatste geval tot de hoogst onwaarschijnlijke eventualiteiten behoort. In den bestaanden toestand zal dus te dien opzichte, door deze overeenkomst geene verandering worden gebracht.

Daarentegen heeft de Regering gemeend van deze gelegenheid te moeten gebruik maken, om met medewerking van het Belgische Gouvernement eene regeling tot stand te brengen, die lang wordt gewenscht.

Onder dagteekening van 19 Maart 1873 werd aan de Tweede Kamer een ontwerp van wet aangeboden tot aankoop van de spoorwegen Roosendaal-Hollandsch Diep en Roosendaal-Breda, voor zeven millioen gulden; een prijs, waarvoor toen, na langdurige onderhandelingen, was overeengekomen, maar die door de Tweede Kamer te hoog werd geoordeeld, zoodat hoofdzakelijk uit dien hoofde de wetsvoordragt door haar werd verworpen.

Intusschen is het verlangen naar geheel vrije beschikking over die lijnen sedert niet verminderd, aangezien bij het toenemend verkeer van Duitschland naar Engeland en van Rotterdam naar Vlissingen en naar België, de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen geen afdoende maatregelen kan nemen om onder alle omstandigheden de dienst voor het doorgaand verkeer te verzekeren, waar, voor die twee betrekkelijk korte tusschenliggende baanvakken, zij afhankelijk is van de medewerking, die eene andere onderneming haar kan en wil verleenen.

Wordt de tegenwoordige overeenkomst door de Staten-Generaal in beide landen goedgekeurd, dan zal aan dit zoo herhaaldelijk geuit verlangen, op voor Nederland aannemelijke voorwaarden, zijn voldaan.

Voor eerst verkrijgt Nederland daardoor het bezit van de geheele spoorweglijn, niet slechts, zoo als in 1873 was bepaald, van Roosendaal, maar van de Belgische grens tot aan het Hollandsch Diep, met den zijtak van Roosendaal naar Breda. Daar te gelijker tijd ook het in België gelegen gedeelte van dien spoorweg tot Antwerpen voor de Belgische Regering zal worden genaast, vervalt ook het bezwaar, waarop in 1873 gewezen werd, dat de spoorweglijn voor een gedeelte in handen zou blijven van eene vreemde maatschappij. Alles wat tot de internationale exploitatie van den spoorweg betrekking heeft, zal thans, krachtens art. 17 van de overeenkomst, door de beide Regeringen worden geregeld.

De Belgische Regering verbindt zich, de onderhandelingen met de Maatschappij, aan welke de spoorweg thans behoort, te voeren, en de noodige maatregelen te nemen opdat de inbezitneming van den weg, ook in Nederland, op 1 Julij 1880 kunne geschieden.

De prijs, door Nederland voor de overneming van de op zijn gebied gelegen spoorweglijnen te betalen, zal zoo veel mogelijk worden geregeld als bij art. 54 der concessie is bepaald, doch in geen geval meer dan zes millioen gulden bedragen; een waarborg van wezenlijk belang, wegens de moeilijkheden aan eene bepaling van den naastingprijs volgens de concessie verbonden, als in de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp van 19 Maart 1873 is uiteengezet. Het cijfer van zes millioen, toen als minimum geschat voor den aankoop der lijnen Roosendaal-Hollandsch Diep en Roosendaal-Breda, werd destijds, om de overdragt te verkrijgen, nog met een millioen verhoogd. Thans zullen beide lijnen op Nederlandsch grondgebied, waarbij het gedeelte van de grens tot Roosendaal, voor hoogstens zes millioen eigendom van den Staat worden. Ook uit een financieel oogpunt beveelt zich dus de tegenwoordige regeling boven de vroegere aan.

In verband met art. 2 van het wetsontwerp meenen de ondergeteekenden nog het volgende in het midden te moeten brengen:

De betalingen volgens art. 9 van de overeenkomst geschieden bij voorschot uit de Nederlandsche, voor rekening van de Belgische schatkist, en behoeven daarom noch op de Nederlandsche Staatsbegrooting aangewezen, noch door de Algemeene Rekenkamer hier te lande verevend te worden.

Hoewel die gang der zaak geacht zou kunnen worden door de goedkeuring van het tractaat bij de wet vastgesteld te zijn, komt het toch regelmatig verleene, en tevens reeds nu aangeve, op welke wijze het bedoelde voorschot later zal zijn aan te zuiveren. Daartoe strekt art. 2 van het wetsontwerp, dat, gelijk trouwens van zelf spreekt, van de onderstelling uitgaat, dat de koopsom van het Nederlandsche gedeelte van den spoorweg, naar gelang die is of moet worden afbetaald, op eene Nederlandsche begrooting zal worden gebracht.

De betalingen bij voorschot kunnen, volgens eene voorloopige raming, gesteld worden op f 1 450 000, zich verdeelende als volgt:

1ste jaar	f 221 700
2de »	530 886
3de »	512 078
4de »	185 336

Voor de renten, die volgens art. 16 van het tractaat, in afwachting der volledige afbetaling van de koopsom, halfjaarlijks aan België zijn uit te keeren, zal, zoo lang die uitkeering duurt, mede een post op de begrooting gebracht moeten worden. De Nederlandsche schatkist zal voor die renten geheel of ten deele vergoeding kunnen vinden in de toeneming van het aandeel in de opbrengst der exploitatie van Staatsspoorwegen, dat haar volgens de bij de wet van 15 November 1876 (*Staatsblad* n^o. 210) goedgekeurde overeenkomst met de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen is uit te keeren, daar de exploitatie van de lijnen, die volgens het tractaat aan den Nederlandschen Staat overgaan, aan die Maatschappij zal worden opgedragen.

De overeenkomst is den 31sten October 11. te Brussel door den Belgischen Minister van Buitenlandsche Zaken en Zijner Majesteits gezant bij het Hof te Brussel geteekend.

Een afschrift van de overeenkomst gaat, vergezeld van eene Nederlandsche vertaling, hiernevens.

De artt. 2, 3, 8, 9, 10, het 2de lid van art. 13 en art. 16 der overeenkomst worden, krachtens art. 57 der Grondwet, aan de goedkeuring der Staten-Generaal onderworpen.

Goedkeuring bij de wet van art. 10 werd, blijkens het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer van 19 Mei 1875 (gedrukte stukken 1874-1875, 152, n^o. 6), toen door vele n noodig geacht.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
VAN LYNDEN VAN SANDENBURG.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
G. J. G. KLERCK.

De Minister van Financien,
VISSERING.