

MINISTERIE  
VAN  
BUITENLANDSCHE ZAKEN

20: MAI 1946

20: MAI 1946 AB32

Dir. W. en R.

No. .... 37904

1076 ✓

Men wordt verzocht bij de aanhaling van  
dezen brief dagteekening, nummer  
en afdeeling nauwkeurig te vermelden

Met verwijzing naar mijn schrijven dd. 30 maart  
1946 no. 25585/751 heb ik de eer, Uwer Excellentie hier-  
nevens te doen toekomen een verslag van de hand van Mr.  
Schaepman, betreffende de bespreking, welke met de Fran-  
schen en Belgen inzake de quaestie van de activite portuaire  
op 29 April j.l. te Brussel is gevoerd.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,  
voor den Minister,  
De Chef der Directie,

*Ruychmaeyn*

Zijner Excellentie den Hoogwelgeboren Heer  
B.Ph. Baron van Marinuma thoe Slooten,  
Mr. l'Es. Ambassadeur te BRUSSEL.-

leurs ports respectifs, les Gouvernements des pays contractants s'engagent de  
ne pas profiter de cette situation defavorable pour laisser s'etablir des trafics  
anormaux au detriment de l'un d'entre eux.

Une Commission mixte sera instituee pour examiner les plaintes eventuelles  
qui lui seraient presentees a cet egard et pour etudier les mesures, qui doivent  
etre prises par les Gouvernements contractants pour redresser la situation.

4. Les

op  
de  
che voor-  
- over de  
vorige rapport-  
oor mijn ver-  
eren, dat  
ard.  
los te laten  
volgt hier-  
de prendre  
liement des  
r dans un  
à favoriser  
de leurs ports  
occ.  
acion mixte  
divent être

guerre dans

Niet het oog op de vergadering van de Commission portuaire, welke op 29 April 1946 te Brussel heeft plaats gevonden, had ik het oog op de inpasce, waarin wij geraakt waren, in het bijzonder door het Fransche voorstel om de trafic national pour les ports nationaux te reserveeren - over de onaanvaardbaarheid van dit beginsel handelde ik uitvoerig in mijn vorige rapport - meer om mijn eigen gedachten te concretiseeren, den Sondagniddag vóór mijn vertrek eens een poging gemaagd om te trachten een voorstel te redigeeren, dat door alle partijen als basis van discussie zou kunnen worden aanvaard. Daarbij was ik uitgegaan van de doelstelling om de Franschen niet los te laten en de Belgen niet in het harnas te jagen.

Deze proeve die ik in den vorm van een protocol had belichaamd, volgt hieronder.

Les Pays-Bas, la France, la Belgique et le Luxembourg, désireux de prendre des mesures à aboutir à une coordination des transports et particulièrement des activités portuaires sont convenus des dispositions suivantes:

1. Les Gouvernements des pays susmentionnés s'engagent de supprimer dans un délai de ... toutes les mesures actuellement existantes destinées à favoriser d'une façon artificielle le trafic en provenance ou à destination de leurs ports réciproques et de n'introduire aucune mesure nouvelle de cette espèce.
2. Les Gouvernements des pays susmentionnés institueront une commission mixte en vue d'enregistrer quelles mesures dans les pays contractants doivent être supprimées dans le délai susvisé, à savoir etc.
3. En vue de faire face à la situation créée par les dommages de guerre dans leurs ports respectifs, les Gouvernements des pays contractants s'engagent de ne pas profiter de cette situation défavorable pour laisser s'établir des trafics anormaux au détriment de l'un d'entre eux.

Une Commission mixte sera instituée pour examiner les plaintes éventuelles qui lui seraient présentées à cet égard et pour étudier les mesures, qui doivent être prises par les Gouvernements contractants pour redresser la situation.

4. Les Gouvernements des pays susmentionnés acceptent le principe de self-supporting de leur ports en vertu duquel les marchandises doivent supporter par les taxes et droits mis à leur charge, toutes les dépenses correspondant aux services qu'elles reçoivent dans les ports.

5. Une Commission mixte sera instituée pour étudier de quelle façon de principe sera appliquée ainsi que pour veiller à ce que les conditions établis de commun accord soient appliquées.

6. En égard aux dispositions susvisées les Gouvernements des pays susmentionnés sont d'accord que le trafic international à savoir le trafic de transit à destination ou en provenance d'un pays étranger autre que les quatre pays contractants, sera absolument libre.

6a. Toutefois, pour ce qui concerne le trafic national <sup>étant</sup> celui à destination ou en provenance d'un des pays contractants les Gouvernements des pays susmentionnés s'engagent à échanger régulièrement des renseignements statistiques sur ce trafic afin qu'une Commission mixte qui sera instituée à cet effet puisse étudier le développement de ce trafic dans les différents ports en question.

7. Les Gouvernements des pays susmentionnés se réservent le droit en se basant sur le résultat des études de la Commission mixte de fixer de commun accord des mesures de nature à rétablir pour ce qui concerne le trafic en question une situation analogue à celle existante pendant les années 1930-1940.

8. Il est bien entendu qu'en ce qui concerne le Rhin, le port de Strasbourg sera considéré comme un port maritime et que chaque pays contractant aura pleine liberté à recevoir sans aucune entrave par ce port tout son trafic.

De preambule geeft de bewoordingen weer van het Tripartite Accoord van maart 1945.

Artikel 1 beoogt de afschaffing binnen een te bepalen termijn van alle artificieele maatregelen.

Artikel 2 beoogt het tempo aan te geven. Een Commissie moet uitmaken, welke maatregelen bedoeld zijn.

Artikel 3 beoogt de bescherming van de havens, die oorlogsschade hebben geleden, tegen andere havens die van hun ongunstige situatie mochten willen profiteren. Een Commissie zal eventuele klachten hebben te onderzoeken.

Artikel 4.

Artikel 4. Het principe van het self-supporting van de havens wordt geaccepteerd.

Artikel 5. Intusschen ook hier wederom de veiligheidsklep van een Commissie, die zal uittrekken, wat onder selfsupporting zal moeten worden verstaan.

Na deze eerste vijf artikelen zou de zaak afgedaan kunnen zijn, men zou kunnen zeggen, er is tabula rasa gemaakt met alle artificieele maatregelen en nu moet het verkeer zijn vrijen natuurlijken loop hebben. Op die wijze zouden wij er echter met de Franschen en als het erop aankwam ook met de Belgen, niet komen.

Met artikel 6 arriveeren wij in gevaarlijk vaarwater. Geconstateerd wordt, dat de trafic international, d.w.z. transitverkeer, geheel vrij moet zijn.

A contrario zal men dus kunnen redeneeren: Met het nationale verkeer is er dus blijkbaar iets aan de hand.

Met artikel 6a abordeeren wij dan ook het gevaarlijke Fransche beginsel nationale trafic voor nationale havens.

Zonder dit, in het bijzonder met het oog op de Duitsche zeehavens gevaarlijke beginsel te willen aanvaarden, heb ik een uitweg gezocht door voor te stellen, dat de staten s'engagent à échanger régulièrement des renseignements statistiques.

Op het oogenblik valt over de ontwikkeling van het verkeer waarover het hier gaat, weinig te zeggen. Er is namelijk geen trafic. Er valt dus niets te verdoelen.

Maar krachtens artikel 7 behouden zich de staten het recht voor om op grond van de resultaten van de Commissie, die zal worden ingesteld om de statistische gegevens, die worden uitgewisseld te analyseeren in gemeenschappelijk overleg maatregelen voor te stellen de nature à rétablir pour ce qui concerne le trafic en question une situation analogue à celle existante pendant les années 1930-1940.

Het Fransche beginsel nationale trafic voor nationale havens wordt dus geheel doorbroken. Men houdt zich alleen het recht voor om in afwachting van de ontwikkeling van het vrije verkeer voor de toekomst in gemeenschappelijk overleg bepaalde maatregelen in het leven te roepen om een billijke verdeling van het vervoer te bewerkstelligen. De periode 1930 tot en met 1940 had ik gekozen, omdat de

dat de jaren 1930 tot 1937 voor de Belgen betrekkelijk gunstig, althans normaal moesten worden geacht, wijl de haven Gent in het jaar 1937 eerst den doodssteek heeft gekregen door het beruchte Fransche décret-loi van Augustus 1937.

Artikel 8 beoogt de Rijnvaart uit dit Accoord te lichten, voor welke algemeene vrijheid moet blijven voorbehouden.

Mijn voorstel beoogt dus in het kort t.a.v. elk punt iets van de door de Franschen voorgestelde beginselen over te nemen, doch tegelijkertijd een Commissie in het leven te roepen - het spreekt vanzelf, dat de verschillende genoemde Commissies in werkelijkheid één en dezelfde Commissie zullen zijn - die den staat van zaken eens in oogenschouw zal nemen, voordat in gemeenschappelijk overleg iets gedaan wordt.

Voor wat die Commissie betreft, stelde ik mij voor - dit blijkt niet uit de stukken - dat zij voor wat Nederland betreft, zou bestaan uit de secretarissen van de Kamers van Koophandel van de betrokken havens, eventueel een vertegenwoordiger van het Departement van Verkeer en Energie, een voorzitter als Mr. Kiewiet de Jonge en een secretaris van het Departement van Buitenlandsche Zaken (Mr. Vroon).

Ik stelde mij zelfs voor, dat het nuttig zou zijn voor de behandeling van deze zaak een permanent secretariaat in het leven te roepen, bestaande uit een Nederlandsche, Fransche en Belgische functionaris, welk permanent secretariaat jaarlijks afwisselend in één der havensteden der drie verdragsluitende landen zou kunnen zetelen.

In de eventuele tot standbrenging van de vorengenoemde commissies en de eventuele vestiging van dit permanente secretariaat voor de verschillende havens, zoodat een forum wordt geschapen voor de drie verdragsluitende landen, waarvoor alle toekomstige moeilijkheden kunnen dienen, ligt m.i. voorloopig het grootste gewin van een overeenkomst als hier bedoeld, opgesloten.

De onderscheiding tusschen internationale trafic en nationale trafic zal men als een bezwaar kunnen tegenwerpen.

Men zal redeneeren: door het maken van deze tegenstelling geeft gij straks Duitschland een wapen in handen om hetzelfde te doen.

Gesteld, dat ik zulks zou toegeven, quod non, dan zou ik mij er op het oogenblik toe willen bepalen de volgende verdediging te voeren:

Het of zonder tegenstelling van internationale en nationale trafic zal in een

Duitschland onafhankelijk of niet, de belangenstrijd tusschen de zeehavens steeds blijven bestaan.

Met Soevereine Ausnahm Tarife of andere artificieele methoden zullen wij altijd te kampen hebben.

Met of zonder tegenstelling tusschen trafic international en trafic national zal men altijd argumenten vinden zoodanige maatregelen te rechtvaardigen. Doch, indien wij te coniger tijd met eenig ander land, met hetwelk wij op het gebied van de scheepvaart concurrentie hebben te voeren (i. v. Duitschland) tot een accoord zouden kunnen komen, als beoogt wordt tusschen Nederland, Frankrijk en België, zoodat zoodanig land voortaan maatregelen voor de koersbepalingen van de nationale trafic alleen "in gemeenschappelijk overleg" met de andere verdragsluitende partijen zou kunnen nemen, dan zou zulks voor ons, of het Duitschland of een ander land betreft, onder alle omstandigheden voordeelig zijn te achten.

Mijn project heb ik op weg naar Brussel met Hr. Kiewiet de Jonge kunnen bespreken en toelichten.

Deze was met mij van meening, dat er voor Nederland geen bezwaar in schuilde.

Ik had mij opzettelijk reeds maandagochtend naar Brussel begeven om de gelegenheid te hebben over deze zaak contact te zoeken met mijn collega aan het Belgische Departement van Buitenlandsche Zaken, den Heer Coenen, die intusschen aan de onderhandelingen niet deelneemt.

Het leek mij echter goed deze zaak vooraf op te nemen via het Belgische Departement van Buitenlandsche Zaken.

Met den Heer Coenen, bij wien wij twee uur vertoef hebben, heb ik deze zaak in den geest van het bovenstaande behandeld.

Voordat ik mijn betoog geleverd had, had de Heer Coenen mij gezegd, dat men aan het Belgische Departement van Buitenlandsche Zaken zeer verontwaardigd was geweest over de Fransche voorstellen en de Heer Spaak zou aanvankelijk de opdracht gegeven hebben om de zaak te laten breken.

Naderhand was men hierop teruggekomen en de voorzitter van de Belgische delegatie had opdracht gelregen om mede te deelen, dat de Fransche voorstellen onaannemelijk waren, doch dat de Belgen een studiecommissie voorstellen ter nadere bestudeering van het vraagstuk. Dit laatste omdat de Belgen bevroesd zijn de Franschen alleen

te laten gaan. De Heer Coenen nam met groote belangstelling van zijn betoog kennis en oerlijk gezegd tot mijn verbazing, verklaarde hij na eenig nadenken, dat dit voorstel voor de Belgen een "way out" zou kunnen zijn en een basis van discussie zou kunnen vormen.

De Heer Coenen was zelfs zoo in de zaak geïnteresseerd, dat hij aanvankelijk onmiddellijk den Heer Spaak en den Heer van Langenhoven met den inhoud van mijn stuk in kennis wilde stellen, opdat wij dan gezamenlijk de zaak verder zouden kunnen bespreken.

Ik heb den ijver van den Heer Coenen eenigszins beloofd door hem erop opmerkzaam te maken, dat het mij nuttig leek den Secretaris-Generaal Delmair, den Belgischen Voorzitter van de Commission Portuaire, uit te noodigen bij ons te komen, opdat wij diens meening zouden leeren kennen. De Heer Coenen heeft den Heer Delmair opgebeld. Alles liep mee, zoodat deze onmiddellijk bij onze bespreking kwam. De Heer Delmair, die een vriend van onzen Minister Kingers is en in België een groot renomee heeft, legde niet het groote enthousiasme van den Heer Coenen aan den dag, maar was na eenige opmerkingen, die bevredigend beantwoord konden worden ook geheel voor ons plan gewonnen.

In ons onderhoud met den Heer Coenen deed zich een merkwaardig en voor ons interessant moment voor, toen hij mij eenigszins bezogen de vraag stelde, of ik hem "en toute franchise" wilde zeggen of wij ook met ons voorstel beoogden om het in het Surtaxe Accoord van 1939, in zekeren zin een gesanctioneerde Belgische premie stelsel, te torpedeeren.

Op deze vraag was ik voorbereid en ik wist, dat men in Rotterdam er prijs op stelt, dat door de huidige onderhandelingen het Surtaxe Accoord, waaraan de manu-  
latie onder zekere voorwaarden het premies tot een bedrag van 16.400.000 frs.  
inherent is, niet in gevaar zal worden gebracht.

Toen ik den Heer Coenen op zijn vraag onmiddellijk een geruststellend antwoord gaf, toonde deze zich naar het uiterlijk een geheel gelukkig man.

Het interessante punt voor den Minister in dit opzicht is, dat hieruit blijkt, hoeveel waarde de Belgen op dit oogenblik nog hechten aan het Surtaxe Accoord van 1939, iets, waaraan in Amsterdamse en Rotterdamse kringen eenige verontrus-

de twijfel

de twijfel bestond.

Indien het inderdaad waar is, dat de Belgen aan het Surtaxe Accoord waarde blijven hechten en dit Surtaxe Accoord beschouwen als een zaak tusschen Nederland en België, dan geeft ons dit geruststelling met het oog op de zij het zeer sporadisch tot uiting komende Belgische aanspraken op een Noordijkkanaal, waarvoor het Surtaxe Accoord practisch den afkoopson vormt.

Nadat het mij duidelijk was geworden, dat wij met de Belgen in de officieele zitting een lijn konden trekken, heb ik met hen de mise en scène afgesproken, die den volgenden dag in het bijzijn van de Franschen voor het voetlicht moest worden gebracht en hen op het hart gebonden om vooral de Fransche voorstellen, zooals zij aanvankelijk van plan waren, tot den nagel af te knagen en te blijven bij hun voorstel, dat de drie verschillende partijen den toestand nog eens zouden aanzien en commissoriaal bestudeeren.

In de officieele ontmoeting met de Franschen op den volgenden ochtend is dez procedure gevolgd.

De Secretaris-Generaal Delmair zat onze zitting, waarbij thans ook de Heer Coenen tegenwoordig was, voor. Hij heeft het eerst het woord genomen en met een uitzonderlijke kennis van zaken, op onnavolgbaar keurige wijze de Fransche voorstellen zoodanig geanalyseerd, dat er niets van over bleef. Dit alles zonder de Franschen zelf in het geding te brengen, doch met het oog op een toekomstig Duits gevaar.

De Franschen hadden van hun kant tegen dit betoog weinig aan te voeren. Hierna heb ik een benauwend lange stilte doen ontstaan, zoodat iedereen mij aankeek, afwachtend, dat ik het woord zou nemen. Ik heb dit daarna gevraagd en ben begonnen met te zeggen, dat ik mij in alle opzichten met het betoog van den Heer Delmair kon vereenigen, dat ik zeli's nog iets verder ging en dat het Fransche beginsel van de nationale traffic voor de nationale havens voor ons niet alleen onacceptabel, maar ook niet discussabel was. Daarop heb ik den Franschen voorzitter den Heer Fischer gevraagd, of zijn voorstellen eigenlijk geheel persoonlijke suggesties waren, dan wel een officieel karakter hadden. Ik wist, dat de Belgens zulks in hun eerste boosheid in Parijs hadden doen

laten navragen



navragen en dat het antwoord ontkennend was geweest. Het leek mij goed, de Heer Fischer nog eens in de officieele zitting te laten beleiden, waarna de gelegenheid kreeg om te zeggen, dat ik, hoewel ik na het betoog van den Heer Delmair eenigszins schuchter was geworden een persoonlijke suggestie ter tafel te brengen had om te trachten uit de impasse te geraken.

Ik heb daarna onder het geven van eenige toelichtingen mijn voorstel aan de vergadering kenbaar gemaakt. De Heer Fischer toonde daarvoor onmiddellijk groote belangstelling en nu gelegenheid te hebben gekregen enkele vragen te stellen, deed hij de mededeeling, dat hij het Nederlandsche voorstel "sous plusieurs rapports très intéressant" vond en dat hij meende, dat het een basis van discussie zou kunnen vormen.

De Belgen zetten toen de mise en scène op zeer goeden manier voort door een onderbreking van de zitting te vragen, waarna de drie delegaties ieder een afzonderlijke kamer werd toegewezen om het gedane voorstel "à tête reposé" te kunnen bekijken.

Na een uurtje uiteen geweest te zijn, kwamen wij weer bijeen en daarna werd geconstateerd, dat het gedane voorstel inderdaad als basis van discussie door de drie delegaties zou kunnen worden aangenomen.

Ik kreeg den indruk, dat de Heer Fischer, als het aan hem had gelegden de zaak liever onmiddellijk had doorgecrukt, doch hij zeide, dat hij het voorstel nog aan zijn Gouvernement moest voorleggen en dat ik er rekening mee moest houden, dat er alsnog enkele wijzigingen en retouches zouden worden voorgesteld.

Uiteraard zijn de regeeringen in geenerlei opzicht gebonden en is ieder van de delegaties nog geheel vrij. Zelfs indien tusschen onze delegaties overeenstemming bestond, zou het voorstel uiteraard toch via den Conseil in den vorm van een recommandation aan de regeeringen moeten worden voorgelegd.

De Belgen vroegen ook in de officieele zitting nog eenige inlichtingen over ons standpunt t.a.v. het surtaxe accoord van 1939, waarop ik mijn bovenbedoelde verklaring herhaalde.

Tevens bracht de Belgische delegatie het Fransch-Belgische accoord van 1937 ter sprake, wat ik niet geheel begrijp en voor zoo ver ik het beoordeelen kan, niet geheel handig vond. Tenzij de Belgen, indien zij met de Franschen over de nationale traffic niet tot overeenstemming kunnen komen, alsnog de mogelijkheid wille-

laten om

laten om het Fransch-Belgische Accoord van 1957 in het Tripartite Accoord in te lassen, dan wel een verklaring van de Franschen te willen uitlokken, dat dit Accoord intact blijft, evenals het Nederlandsch-Fransch-Belgische Sur-taxe Accoord van 1939.

Voor de Belgen acht ik echter de door mij gesuggereerde clausule veel gunstiger.

Nadat deze basis voor de toekomstige besprekingen tusschen de drie delegaties was bereikt, viel er niets meer te behandelen. De aangelegenheid, waarover het gaat, is op onverwachte wijze een heele stap vooruitgekomen. Ook ikzelf had allerminst verwacht, dat de zaak zich zoo betrekkelijk gunstig zou ontwikkelen.

Wij zullen nu moeten afwachten, wat er verder gebeurt.

Voor wat het binnenland betreft, houd ik er rekening mee, dat mijn voorstel nog wel eenig zand zal doen opvaaien, zooals alle nieuwe voorstellen op het gebied van verkeerswezen dat doen, op welk gebied men in haven en scheepvaarthringen nogal gevoelig is.

Maar zelfs indien deze zaak zich niet voorspoedig zou ontwikkelen, wat ik zou betreuren, omdat ik een accoord op dit gebied zeer gunstig zou achten voor de onderlinge verhouding tusschen Nederland, België en Frankrijk, dan is in ieder geval dit bereikt, dat de Belgen ongetwijfeld onze bemiddeling zeer apprecieeren. Ik heb hun eenige malen gezegd, dat de uitdrukkelijke opdracht van mijn Minister was, in ieder geval niets te doen, waardoor zij in moeilijkheden zouden kunnen komen, al hecht mijn Minister er tevens veel waarde aan, dat wij de Franschen niet zullen laten loopen.

De Belgen hebben mij dan ook zeer nadrukkelijk voor mijn bemiddeling dank gezegd. De Franschen hebben het gevoel, dat van hun voorstellen - al zijn deze principieel doorbroken - veel is overgenomen.

De Heer Fischer heeft dan ook uitdrukkelijk geconstateerd, dat ons voorstel de Franschen ongetwijfeld reden tot genoegdoening geeft.

Gedurende de bespreking kreeg ik gelegenheid mijn ideeën omtrent de samenstelling van de gemengde commissie en de vestiging van een permanent secretariaat

nog te

nog te ontwikkelen. De andere delegaties zijn voornemens hun eventueele commissies op dienovereenkomstige wijze in te richten.

Tenslotte zij nog opgemerkt, dat ik er steeds den nadruk op legde, dat ik steeds persoonlijk sprak. Het Departement is dus nauwelijks in deze zaak gemengd en ik kan, als dat noodig is, op alle wijzen worden gedecourageerd.

Na de bespreking heb ik nog gelegenheid gehad met den Heer Charbonnier te spreken over de zand en grint quaestie.

Ik heb goede hoop, dat deze aangelegenheid op bevredigende wijze kan worden geregeld. Ik heb den Heer Charbonnier verder het artikel in de Lloyd Anversois van 24 April getiteld "Pour une meilleure entente Neerlande-Belge" onder de oogen gebracht en hem verzocht in de toekomst als zich moeilijkheden voordoen, zich terstond met mij in verbinding te stellen om te trachten een bevredigende oplossing daarvoor te vinden, doch er tevens voor zorg te dragen dat voorkomen wordt, dat dergelijke artikelen, die alleen maar geschikt zijn om te "brouiller les cartes", worden gepubliceerd.

Ik weet niet of dit veel zal uitwerken, maar in ieder geval is de Heer Charbonnier met wien het trouwens heel plezierig samen werken is, ervan op de hoogte, dat dit soort zaken hier de aandacht heeft.