

kulturele integratie en benelux

Door omstandigheden onafhankelijk van de auteur, wordt in deze aflevering geen kroniek „Kulturele betrekkingen tussen Indonesië en Nederland” van Drs. G. Termorshuizen opgenomen. *N.v.d.r.*

De moelzame oplossing van de Belgisch-Nederlandse waterwegenproblemen.

Baalhoek en Bath worden nog niet zo vlug uitgevoerd.

Het gunstig advies dat de Nederlandse Raad van Waterstaat op 11 februari 1972 inzake de tracékeuze van het Baalhoekkanaal en de Scheldebochtafsnijding bij Bath uitbracht, werd in Antwerpse kringen goed ontvaard.

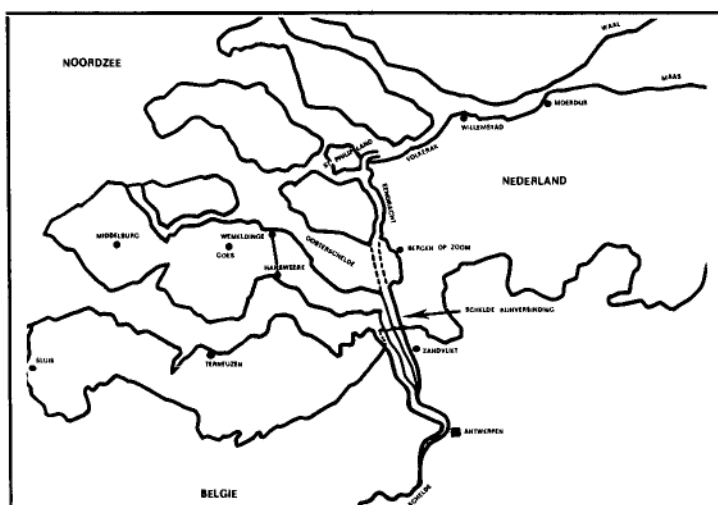
Deze gunstige beslissing ten aanzien van de tracékeuze dezer beide projecten houdt echter niet in dat de Nederlandse regering tans definitief besloten zou hebben dat er inderdaad een Baalhoekkanaal en een bochtafsnijding bij Bath zal komen. Vooraleer er sprake kan zijn van een begin van uitvoering dient de huidige kwaliteit van het Scheldewater aanzienlijk te verbeteren. Om deze verbetering te bekomen zullen alle bestaande industrieën aan de rechteroever van de Schelde in Antwerpen, en de nog op te richten nijverheden langs de linkerover, van zuiveringsinstallaties dienen voorzien te worden. Wie zal deze dure voorzieningen financieren? Zal men een onderscheid maken tussen de reeds bestaande industrieën en de nog op te richten fabrieken? Zal de Belgische Staat bij de reeds bestaande nijverheden financieel tussenkomen? In welke mate? Zal men aan de nog op te richten industrieën de voorwaarde stellen op eigen kosten vooraf

de nodige zuiveringsinstallaties te bouwen? De antwoorden op deze vragen zullen heel wat discussies, geld en tijd vergen. Dit staat reeds vast: de operatie „zuiver Scheldewater” zal vele jaren in beslag nemen. En eerder is van Nederland geen toestemming voor het graven van het Baalhoekkanaal en de bochtafsnijding van Bath te verwachten.

Maar er is meer. Ook in België zijn er heel wat gezaghebbende personen die het met deze plannen voor de verbetering van de Antwerpse haven niet eens zijn. Zij vragen zich af of het wel zin heeft in Baalhoek een sluis van 125.000 ton te programmeren wanneer de Schelde slechts toegankelijk is voor schepen van 70.000 ton. Geen zinnig mens denkt er aan Antwerpen met zijn belangrijke haven en groot industriegebied te laten verkwijnen. Maar velen zijn er van overtuigd dat er, gezien de geringe diepgang van de Schelde, een oplossing voor onze havenproblemen in een andere richting dient gezocht te worden. Eén van de elementen van deze andere richting zou zijn: het uitbouwen van Zeebrugge tot een volwaardige zeehaven. Aangezien het er in ons artikel over het „Westerscheldebekken als toetssteen voor Benelux” (zie *Ons Erfdeel*, nr. 4, 1972) alleen om te doen was een eksposé te geven van de huidige stand van zaken zowel op het gebied van de aan gang zijnde revolutie in het zeeverkeer als van de huidige bestaande officiële Belgische plannen ten opzichte van Antwerpen, maar ook tevens een pleidooi te houden voor de naar onze overtuiging noodzakelijke nauwere samenwerking tussen België en Nederland op gebied van havens en waterwegen, hebben wij ons onthouden van alle

kritiek. Wij hopen echter onze visie op het geheel van de ontwikkeling van het Westerscheldebekken (Zeebrugge inkluis) in een der volgende nummers te kunnen weergeven.

Naar aanleiding van officiële en private bijeenkomsten en besprekingen in verband met havenproblemen, verschenen er in de laatste tijd heel wat artikels in kranten en tijdschriften en werden er zelfs heftige polemieken gevoerd. Wij vonden dat goed omdat op deze wijze de aandacht gevestigd werd op het belangrijk vraagstuk van onze waterwegen met al de daarmee samenhangende problemen. Tot nu toe zijn de Vlamingen veel te weinig hiermede bezig geweest. Zij hebben dan ook in deze materie heel wat achterstand in te halen tegenover de Nederlanders, die al deze onderwerpen aanhoudend en grondig-wetenschappelijk bestuderen. Het wordt wel wat te licht over het hoofd gezien, dat het scheidingsverdrag van 1839 heel wat gevolgen heeft gehad op het gebied van de waterwegen, die gedurende lange tijd een oorzaak van naijver, concurrentie en wrevel zouden zijn tussen de gescheiden delen van de Nederlanden. Om de breuk tussen Noord en Zuid weer goed te maken diende uiteraard de eenheid van taal en cultuur beklemtoond en nagestreefd te worden. En dat liep niet altijd van een leien dakje. Maar evenzeer moesten de moeilijkheden weggenomen worden waarmede onze industrieën en handelaars iedere dag te kampen hadden in hun zakelijke betrekkingen met het Noorden. Zolang deze in sommige omstandigheden meer dan vervelende zaken bleven voortbestaan kon er bezwaarlijk een gevoel van samenhang groeien tussen Noord en Zuid.



Filologen, letterkundigen, historici hebben ontegensprekelijk een grote rol gespeeld in het wakker houden van het besef van de eenheid van Noord en Zuid. Daarvoor verdienen zij onze dank en hun werk dient voortgezet te worden. Maar ik geloof dat wij in het proces van onze eenwording onze economen en ingenieurs niet mogen vergeten. Zij immers hebben gezorgd voor het oplossen van zware problemen, waaraan dikwijls onaangename financiële aspecten verbonden waren, die voor beide partners een voortdurende uitdaging betekenden en een ernstig beletsel vormden voor een betere kontaktnaam. Deze mannen dienen meer op de voorgrond te treden.

Dr. A. van de Poel en de Schelde-Rijnverbinding.

Zo'n man is de Vlaamse Nederlander Dr. Albert van de Poel. Op 2 oktober 1973 zal het juist twee jaar geleden zijn dat hij stierf te Breda. Wij maken gebruik van deze verjaardag om hem dankbaar te gedenken in

verband met het tot stand komen van de Schelde-Rijnverbinding waaraan hij dertig jaar lang met grote bekwaamheid en volharding heeft meegewerkt. Zeker, er zijn nog anderen die daaraan hun beste krachten hebben gewijd, o.a. de historicus Prof. Gerretson en de waterbouwkundige Ir. van Konijnenburg die samen met Dr. A. van de Poel het bekende „driemanschap” vormden. Albert van de Poel werd geboren te Diest in 1898, studeerde in Leuven en Gent, kwam in 1918 naar Nederland, waar hij in Amsterdam en Nijmegen zijn studies voortzette. Hij trad in dienst bij verscheidene bladen en werd hoofdredacteur van het *Dagblad voor Noord-Brabant en Zeeland*, welke krant later overging in het dagblad *De Stem*. Gedurende wereldoorlog II werd hij door de Duitse bezetters gearresteerd en opgesloten in het concentratiekamp van Neuengamme, waaruit hij in 1943 ontslagen werd maar waarvan hij gedurende zijn verdere leven de noodlottige gevolgen

ondervonden heeft. Van de Poel was 65 jaar oud op het ogenblik van de ondertekening van het Belgisch-Nederlands verdrag over de Schelde-Rijnverbinding. Zijn twee vrienden en medestrijders Gerretson en Van Konijnenburg waren reeds gestorven. Het zal voor hem zeker een grote vreugde geweest zijn de verwezenlijking van zijn droom nog te hebben mogen beleven.

Om de grote betekenis van het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding duidelijk te maken, kunnen wij alvast beginnen met te zeggen dat de onderhandelingen hierover een eeuw hebben aangesleept en dat dit probleem gedurende al die jaren de atmosfeer tussen België en Nederland heeft vertroebeld en op sommige ogenblikken vergiftigd.

Door de vrede van Munster op 30-1-1648 werd de Schelde gesloten. De stroom die door zijn ligging voorbestemd was om voorspoed en welstand te brengen in het Deltagebied van de Nederlanden, zou voortaan een twistpunt worden tussen Noord en Zuid. In 1795 kwam de Schelde door Napoleon weer vrij. Onder zijn bewind werd het Noorderkanaal ontworpen dat zou voorzien in een rechtstreekse en veel kortere verbinding van Antwerpen met de Rijn over Venlo. Dit kanaal was niet voltooid vóór de beslissende slag van Waterloo. De twee reeds gegraven panden van deze vaart werden na 1815, tijdens de Verenigde Nederlanden onder Koning Willem I, in andere waterwerken ingeschakeld. Na de mitterij van 1830 kwam een gedeelte van Limburg bij Nederland (het huidige Nederlands-Limburg) en werd het dus onmogelijk voor de pas gestichte Belgische Staat nog een vaart te graven naar de Rijn. Dat hoefde ook

kulturele integratie en benelux

niet, want de schepen voeren langs de eeuwenoude Rijnvaartweg van Antwerpen, namelijk door de Kreekrak naar de Oosterschelde. In het scheidingsverdrag van 19-4-1839 nam Nederland de verplichting op zich om, indien door natuurlijke gebeurtenissen of kunstwerken de Rijn- en Scheldeverbindende tussenwateren onbruikbaar mochten worden, aan de Belgische scheepvaart andere wegen aan te wijzen, die even veilig, goed en gemakkelijk zouden zijn. Wanneer nu in 1867 de Oosterschelde door Nederland aan het Sloe (d.i. de waterweg tussen Walcheren en Zuid-Beveland) en de Kreekrak (d.i. de waterweg tussen Zuid-Beveland en West-Brabant) werd afgedamd teneinde de spoorweg Bergen op Zoom-Vlissingen te kunnen aanleggen en zo de Ruhr te verbinden met Vlissingen, was de vaart op de Rijn vanuit Antwerpen en vice-versa langs de Kreekrak onderbroken. Ingevolge dit artikel in het vredesverdrag van 1839 was Nederland verplicht het kanaal van Hansweert naar Wemeldinge te graven, teneinde de scheepvaart van Antwerpen toegang te laten behouden naar de Rijn. De vaart over het kanaal Hansweert-Wemeldinge was lang en gevaarlijk. Om de Rijnvaart naar Antwerpen economisch aantrekkelijk te maken, verleende België Rijnpremies. Voor België betekenden ze een belangrijke uitgave, voor Nederland waren ze een doorn in het oog.

Na de eerste wereldoorlog kwam het tot een scherpe controverse over de Schelde-Rijnverbinding tussen België en Nederland. In 1919 kwam een Belgisch „Comité de Politique nationale” op voor annexatie van de Nederlandse gebiedsdelen Zuid-Limburg en Zeeuws-Vlaanderen uit

wrevel om de neutraliteit van Nederland in de volkerenstrijd van wereldoorlog I. De Belgische regering verklaarde zich akkoord met deze eisen en legde ze neer op de vredesconferentie van Parijs. De heer Van Karnebeek, toenmalig Nederlands minister van Buitenlandse Zaken, trad in Parijs met grote bekwaamheid op, zodat zijn argumenten voor behoud van beide landsdelen sterker bleken dan die van zijn Belgische collega Hijmans. In deze atmosfeer van agressiviteit tegenover Nederland eiste België nu een Schelde-Rijnverbindend kanaal van de Antwerpse dokken naar de Moerdijk, dwars door West-Brabant, het z.g. Moerdijkkanaal. Nederland gaf als tegenargument dat het slechts verplicht was ingevolge het scheidingsverdrag van 1839 tot aanwijzing van een goede en veilige weg voor de Antwerpse Rijnvaart *in de tussenwateren*, dat zijn de zeearmen tussen de uitmondingen van de Rijn, met de Maas, en de moderne Westerschelde. Op 3-4-1925 werd tussen Nederland en België een verdrag gesloten waarbij o.a. een kanaal van Antwerpen naar de Moerdijk in uitzicht werd gesteld. Na heftige politieke en ook buitenparlementaire strijd werd dit traktaat op 24 maart 1927 door de Eerste Kamer in Nederland verworpen.

Na wereldoorlog II werd door België het vraagstuk van de Schelde-Rijnverbinding opnieuw ter berde gebracht. Op de ministerkonferentie van 10-13 maart 1949 werd besloten een commissie in het leven te roepen die de problemen van de waterwegen zou bestuderen. Voor Nederland had o.a. Mr. M.P.L. Steenberghe en voor België o.a. Frans Van Cauwelaert zitting in deze commissie. In 1954 werd het rapport dat deze commissie Van

Cauwelaert-Steenberghe inmiddels had gepubliceerd, besproken. De commissie adviseerde te komen tot een oplossing van de drie waterwegenkwesities tezamen, nl. voor de Schelde-Rijnverbinding, de Stop van Ternaaien en de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen. Wat de Schelde-Rijnverbinding betreft werd door België weer geopteerd voor een Moerdijkkanaal en tevens voor een *gezamenlijke* oplossing van deze drie kwesities. De Belgische Minister van Buitenlandse Zaken Spaak zag onmiddellijk in dat de voorgestelde gezamenlijke oplossing van deze problemen de mogelijkheid schiep om al deze dringende vraagstukken op de lange baan te schuiven. Hij distancieerde zich dan ook van het standpunt van de commissie en kon een akkoord bereiken over de opheffing van de Stop van Ternaaien en de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen. Het Moerdijkkanaal liet men maar onbesproken terzijde liggen tot betere omstandigheden zich zouden voordoen. En deze lieten niet lang op zich wachten.

West-Brabant wou mordicus beginnen aan dringend uit te voeren waterstaatswerken, die eventueel ingeschakeld hadden kunnen worden bij het aanleggen van een Moerdijkkanaal, nl. de verbinding van Mark en Vliet. Minister van Buitenlandse Zaken Luns liet weten, dat bij verder uitstel van de oplossing voor de nieuwe Schelde-Rijnverbinding men met deze nieuwe toestand rekening zou dienen te houden.

Na de ramp van 1953 werd het Deltaplan ingediend. Dit voorziet in een afsluiting van de zeegaten. Daardoor zou de getijbeweging verdwijnen en op deze wijze een over het algemeen meer gunstige toestand ontstaan

op de oude Antwerpse Rijnvaartweg door de Tussenwateren. Daarbij bestond de mogelijkheid om de weg veiliger en korter te maken.

De provincie Noord-Brabant (samen met Zeeland) maakte haar Kreekrakplan bekend. Doel van dit plan was een haven- en industrieontwikkeling te schetsen in het Kreekrakgebied ten zuiden van Bergen op Zoom, gezien in het kader van de ontwikkeling van het gehele Westerscheldebekken. Opmerkelijk was hierin het lanceren van het idee van een Beneluxkanaal van Zandvliet naar de Oosterschelde door de nu afgedamde Kreekrak en het voorstel van een zeehaven, die verbonden zou zijn met de Westerschelde via de Belgische zeesluis van Zandvliet. Feitelijk stemde dit Beneluxkanaal overeen met het zuidelijk deel van het omstreden Moerdijkkanaal uit het advies van de commissie Van Cauwelaert-Steenberghe. Naast het feit dat in 1959 de Nederlands-Belgische onderhandelingen hervat werden door de commissie De Gruben-Van Starckenborgh Stachouwer, dient echter vooral vermeld te worden, dat de grootste antagonisten in de Schelde-Rijn-kontroverse, namelijk de Kamers van Koophandel van Rotterdam en Antwerpen, zich inmiddels bereid hadden verklaard om aan de konferentietafel plaats te nemen. Daar kwamen zij tot de overtuiging dat een oplossing voor de Schelde-Rijnverbinding diende gezocht te worden in een heropening van de oude vaarweg door de Kreekrak die geschikt gemaakt zou moeten worden voor de moderne scheepvaarttechnieken, en in een verbintenis van België de Rijnvaartpremies geleidelijk af te schaffen. Door deze overeenkomst voelden de officiële onderhandelaren zich sterk gerug-

gesteund. Antwerpen van zijn kant drong steeds meer aan op een spoedige oplossing, omdat de oude vaarweg langs het kanaal Hansweert-Wemeldinge niet geschikt was voor de moderne duwvaarttechniek.

In het begin van de jaren dertig had Ir. Emiel van Konijnenburg - een Nederlands waterbouwkundige met wereldreputatie - een plan op tafel gelegd dat de uitweg aanwees voor de oplossing van de Schelde-Rijnverbinding, namelijk een vaarweg binnen de geografische en historische grenzen van de tussenwateren, die zijn weg zou vinden langs de Westerschelde, de heropende Kreekrak, de Oosterschelde, via een Eendrachtsskanaal en een doorsteek ten Oosten van Sint-Philipsland naar het Volkerak. Nederland, bij monde van de bekende historicus Prof. Gerretson, hield zich aan een strikte interpretatie van de Nederlandse verplichtingen uit hoofde van het scheidingstraktaat van 1839. Hieruit kon geenszins afgeleid worden dat een grensoverschrijdend kanaal als het Moerdijkkanaal tot de verplichtingen van Nederland behoorde. Dit zou een opoffering betekenen van Noordbrabants grondgebied ten gunste van een buitenlands havencomplex en daarbij een bron zijn van wrijvingen en moeilijkheden met België. Het plan van Konijnenburg ontweek deze moeilijkheid. Het te Breda verschijnende Dagblad van Noord-Brabant (en Zeeland) had dit plan hardnekkig verdedigd.

Na Wereldoorlog II en Benelux waren de betrekkingen tussen België en Nederland inmiddels zodanig in gunstige zin geëvolueerd dat uiteindelijk een oplossing gevonden kon worden voor het probleem van de Schelde-Rijnverbinding. Inderdaad op 13 mei 1963 werd te Den Haag

het „Belgisch-Nederlands verdrag over de Schelde-Rijnverbinding” ondertekend door de Belgische eerste minister Lefèvre en zijn Nederlandse ambtgenoot De Quay. Er zal een nieuwe vaarweg worden aangelegd die de monding van de Schelde met die van de Rijn verbindt, en wel door het nieuwe zeekanaal van de Antwerpse dokken naar het sluisencomplex van Zandvliet, door het oostelijk van de Westerschelde gelegen schorregebied naar de vroegere Kreekrak, over de Oosterschelde, langs het Eendrachtkanaal, door een doorstoot ten oosten van Philipsland, door het Volkerak (langs Willemstad) naar de Waal. De uitvoering van de werken zal zeven à tien jaar in beslag nemen en voor 90 % door België worden bekostigd. Deze vaarweg zal een bodemdiepte hebben van 5 m, een bodembreedte van 90 m en een waterspiegel van 124 m. Na de voltooiing van de werken zal België de Rijnpremies afschaffen, die het verleent om de Rijnvaart naar Antwerpen te stimuleren. Terecht wordt dit verdrag beschouwd als de grondslag waarop een gemeenschappelijke Benelux-politiek met betrekking tot het Deltagebied gebouwd kan worden.

Opgemerkt moet worden dat de vaarweg waarover een overeenkomst werd bereikt toch een grensoverschrijdend kanaal is. Nederland heeft hierin toegegeven, niet alleen als gevolg van de verbeterde Nederlands-Belgische verhouding ontstaan door Benelux, maar ook door de tegenprestatie van België, die al zijn sinds 1839 gekoesterde aanspraken op zeggenschap ten aanzien van de tussenwateren opgeeft met de voltooiing van deze Schelde-Rijnverbinding. Tussen partijen was het een wederzijds geven en nemen,

kulturele integratie en benelux

zodat er geen overwinnaar en geen overwonnenen was, zoals Minister Luns en schepen Delwaide terecht opmerkten. Tevens werd hiermee voldaan aan de voorwaarde van volkenrechtelijke reciprociteit, waarop Prof. Dr. C. Gerretson steeds met nadruk had gewezen.

Door dit akkoord wordt feitelijk de eeuwenoude Rijnvaartweg van Antwerpen opnieuw in gebruik genomen, zoals hij bestond vóór het graven van het kanaal Hansweert-Wemeldinge. Maar nu is hij aangepast aan de moderne eisen van de binnenscheepvaart, duwvaart en snelvaart inkluis. Gelukkig maar dat er geen Moerdijkkanaal kwam; het zou tans al hopeloos verouderd en ontoereikend zijn. Deze Schelde-Rijnverbinding zal tenslotte een einde maken aan het zeer hinderlijke samenvaren van zee- en binnenvaartschepen in het nauw van Bath.

De Stop van Ternaaien.

Op de 17e Limburgse Haven- en Industriedag op 7-9-72 te Hasselt hield gouverneur Roppe een krachtig pleidooi voor de opheffing van de Stop van Loozen en voor een aanpassing van het Cabergkanaal en het Julianakanaal. Tijdens deze zelfde studiedag sprak eveneens de heer Van Rooy, kommissaris van de Koningin van Nederlands Limburg.

Het Cabergkanaal moet een einde maken aan de miserie van de Stop van Ternaaien, die zowel voor Nederland als voor België een vervelende affaire is geworden. Het Albertkanaal loopt van Monsin bij Luik, waar het uitmond in de Maas, naar het noorden evenwijdig met de Maas. Het volgt hierbij de oude vaart van Luik naar Maastricht tot Klein-Ternaaien, waar twee sluizen het in verbinding stel-

len met het Nederlands gedeelte van het oude kanaal Luik-Maastricht. Het doorsnijdt dan de heuvelrug tussen Maas- en Jekervallei op korte afstand van de Nederlandse grens en volgt verder die grens tot Briegden, waar een aftakking het verbindt met het Zuid-Willemskanaal te Neerharen. Het Albertkanaal wordt dus met de Nederlandse waterwegen in verbinding gesteld bij Klein-Ternaaien en door een verbindingskanaal met twee sluizen van Briegden naar Neerharen (Zuid-Willemsvaart). Beide verbindingkanalen zijn geschikt voor schepen van 600 ton. Welnu het Albertkanaal is gebouwd voor een verkeer met schepen van 2.000 ton. De verbinding van Ternaaien is dus werkelijk een stop, aangezien deze vernauwing op Nederlands grondgebied van het oude kanaal Luik-Maastricht de doorvaart belet van grotere schepen tussen het Albert- en Julianakanaal. Daarbij dient te worden opgemerkt dat deze sluizen overbelast zijn en dat er dus kostbare wachturen voor de schepen verloren gaan. Als men daarbij rekening houdt met een stijging van het vervoer in de toekomst, vooral na de modernisering van het Albert- en Julianakanaal, dan is het evident dat hier een oplossing voor dit probleem dringend geboden is. Zowel de Belgische als de Nederlandse autoriteiten hebben dit begrepen en na jarenlange onderhandelingen kwamen zij op 11-12-1961 tot een overeenkomst voor een verbinding van het Albertkanaal-Maas-Julianakanaal, waardoor in feite en officieel de Stop van Ternaaien opgeheven zou worden. Er werd een commissie in het leven geroepen, bestaande uit scheepvaartdeskundigen om deze verbinding praktisch uit te werken. Na een grondig onder-

zoek sprak deze commissie zich uit tegen uitbreidingswerken aan het kompleks van Ternaaien die volgens haar geen zin hadden, maar voor een kanaal dat het Albertkanaal bij Briegden zou verbinden met de Maas ten Noorden van Maastricht, ter hoogte van de bovenmond van het Julianakanaal, door het vroegere dorp Caberg (tans grondgebied Maastricht). Vandaar de naam Cabergkanaal. De commissie wordt in haar advies gesteund door de Kamers van Koophandel van Aken, Maastricht, Heerlen, Eupen, Verviers, Luik en Hasselt. Zij raamt de totale aanlegkosten van dit Cabergkanaal op 1,3 miljard fr. maar is van oordeel dat de uitvoering van dit projekt talrijke voordelen zal bieden, zoals: het oost-westverkeer wordt met 215 km verkort; Antwerpen wordt voor de scheepvaartcentra van Born, Stein en Maastricht de kortst bijgelegen en best bereikbare zeehaven; Nederlands Zuid-Limburg krijgt een verbinding met Rotterdam die gunstiger is dan de huidige via de Waal, dit natuurlijk in de veronderstelling dat de verbeteringswerken aan het Albertkanaal zijn uitgevoerd en de nieuwe Schelde-Rijnverbinding - waarmee men reeds is begonnen - is voltooid; door dit Cabergkanaal zou de sluis van Ternaaien zodanig ontlast worden dat het noord-zuidverkeer o.a. vanuit Luik veel beter zou functioneren; de openingen van de St.-Servasbrug voor hoge schepen te Maastricht, waarvan het drukke verkeer zo'n hinder ondervindt, zouden wegvallen.

Dit is zeker een indrukwekkende lijst van voordelen, die zowel aan België als aan Nederland zouden ten goede komen.

Reeds in 1939 schreef dr. Ch.

vlaamse beweging

Theurissen van Maastricht in zijn promotiestellingen: „Het aanwijzen van de Maas als staatsgrens is in strijd met de aardrijkskundige, historische, volkenkundige en economische situatie van het Limburgse Maasgebied.” Als er morgen tientallen artikels, brochures en boeken verschijnen over de aardrijkskundige, historische, volkenkundige en economische eenheid van het Limburgs Maasgebied dan zullen wij dat toejuichen. Maar dat alleen volstaat niet om de beide Limburgen dichter bij mekaar te brengen. Ook de „barrières” als de Stop van Ternaaien en de Stop van Loozen waarmee de fabrikant, de handelaar, de schipper, de bevrachter, de ekspediteur en nog anderen in hun dagelijkse bezigheden gekonfronteerd worden, dienen te verdwijnen. Dan moet er niet meer gepraat worden over samenwerking en integratie. Men zal ondervinden dat het werkelijk zo is. Het pleit voor gouverneur Roppe dit te hebben ingezien. Wij hopen dat zijn fors pleidooi voor de opheffing van deze belemmeringen die tans geen reden meer hebben van bestaan, de passende nuttige gevolgen zal krijgen.

P.G. Ruyschaert

Westvlaamse taalgrensgemeenten.

Hoe Vlaams voelen de Vlamingen? Aangenomen dat het antwoord op zo'n vraag mogelijk is, kunnen we aanwijzingen vinden in de gegevens van 'n bescheiden onderzoek naar het aantal schoolplichtigen dat Franstalig of Nederlandstalig lager onderwijs volgt in de Westvlaamse gemeentes of vroegere gemeentes gelegen aan de grens met de provincie Henegouwen, dit wil

zeggen: aan de grens met Komen-Moeskroen.

Deze gemeentes hadden in 1970 samen ongeveer 55.000 inwoners, in 1957 was dat nauwelijks duizend minder. Daaronder zijn er drie met faciliteiten voor Franstaligen, namelijk Helkijn, Mesen en Spiere, maar de naburige Franstalige scholen, voornamelijk die van Komen en Moeskroen, hebben op de Vlaamse inwoners in het zuiden van West-Vlaanderen altijd 'n sterke aantrekkingskracht uitgeoefend.

Nieuwkerke, Wulvergem, Mesen, Hollebeke en Zandvoorde, met 'n gezamenlijke bevolking van 4.500 à 5.000 inwoners, grenzen aan het kanton Komen. In Nieuwkerke blijft het percentage leerlingen in het Franstalig lager onderwijs te Komen, Ploegsteert of Belle (Frankrijk) min of meer op 10 %. In Wulvergem is het al jaren de gewoonte dat alle leerplichtigen L.O. naar 'n Nederlandstalige school gaan, de meesten ter plaatse, enkelen naar Nieuwkerke. Naar Wulvergem komen ook wel leerlingen uit Wijtschate, Mesen en zelfs Ploegsteert in het kanton Komen. Mesen is 'n faciliteitengemeente: volgens de talentelling van 1947 waren er 31,1 % Franstaligen. Het aantal schoolkinderen in het Franstalig onderwijs (in Mesen is er geen Franstalige school) varieert van 0 % tot 10 %. We moeten bij de beoordeling van de toestand in deze kleine gemeentes ermeê rekening houden dat één leerling tot 3 % van de hele schoolbevolking kan vertegenwoordigen. Er zijn dus gemakkelijk grote schommelingen in %. Hollebeke en Zandvoorde hebben sinds enkele jaren alleen nog schoolplichtigen in Nederlandstalige scholen.

De grootste gemeentes zijn **Wervik, Menen en Rekkem**, die alle

drie aan Frankrijk grenzen; samen tellen ze ongeveer 40.000 inwoners. Wervik en Menen kennen 'n gestadige vernederlandsing mede dank zij de invloed van 'n Vlaams-overtuigde generatie gestudeerden. Rekkem neemt 'n bijzondere plaats in onder deze grotere gemeentes. De talentelling leverde 26,3 % Franstaligen op. Globaal genomen zitten de laatste drie schooljaren ± 25 % van de schoolplichtigen L.O. in Franstalige scholen! Het past hier erop te wijzen, dat de plaatselijke omstandigheden 'n belangrijke invloed kunnen uitoefenen op de beslissing van de ouders om hun kinderen ofwel naar de lokale Nederlandstalige school ofwel naar de Franstalige school buiten de eigen gemeente of wijk te zenden. Het is inderdaad genoeg dat een of ander Franstalige onderwijzer gaat ronselen en kinderen meeneemt naar zijn (Franstalige) school buiten Rekkem, om 'n sterke daling van de leerlingen in het Nederlandstalig lokale onderwijs te veroorzaken.

Aalbeke, Rollegem en Bellegem hebben ongeveer 9.000 inwoners. Op deze drie plaatsen stijgt het aantal leerlingen in het plaatselijke onderwijs boven de 95 % uit. Van de plusminus 140 kinderen geboren in 1966 zijn er maar 'n paar in Franstalige scholen. Sommige kunnen natuurlijk in de loop van hun lager onderwijs nog van school veranderen, maar de laatste jaren gebeurt dat toch zelden. Dat de toestand in deze gemeentes zich gunstig ontwikkelt, wil hier niet zeggen dat er geen problemen zijn - sommige afgelegen wijken liggen vlak bij Moeskroen - maar de waakzaamheid van enkele mensen levert goede resultaten op.

De vierde en laatste groep gemeentes waarop dit onderzoek