

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 6 JULI 1922.

Wetsontwerp

betrekkelijk de goedkeuring der overeenkomst van 31 December 1921 tusschen den Belgischen Staat en de « Compagnie du chemin de fer du Congo. »

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De Regeering der Kolonie heeft, op 9 November 1921, met de « Compagnie du chemin de fer du Congo » eene overeenkomst gesloten, betrekkelijk de hervorming der lijn en de toenemende vermeerdering van het vervoervermogen van den spoorweg. De Compagnie heeft zich verbonden deze verbeteringen tot stand te brengen mits de financiëele tusschenkomst der Kolonie, welke afziet van haar recht tot naasting der vergunning vóór het verloop van eenen termijn van 25 jaar, aanvang nemende zoohaast de hervorming der lijn eene gedane taak zal wezen, maar die in geen geval den 1 Januari 1952 mag overschrijden.

Krachtens de overeenkomsten vroeger gesloten tusschen den Belgischen Staat en de Compagnie had de eerste, zonder aan het naastingrecht van de Kolonie afbreuk te doen, de bevoegdheid de vergunning van 1 Juli 1916 af te naasten; doch hij heeft van die bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

Opdat de voordelen door de Kolonie aan de Compagnie toegestaan in ruil voor de nieuwe verplichtingen aan deze laatste opgelegd door de overeenkomst van 9 November 1921 niet in de onzekerheid zouden blijven, was het den Belgischen Staat volstrekt noodzakelijk insgelijks van zijn recht tot naasting af te zien voor het tijdstip waarop de Kolonie zelf tot naasting der vergunning kon overgaan. Deze verzaking maakt het voorwerp uit van artikel 1 der nieuwe overeenkomst, gesloten op 31 December laatstleden tusschen den Belgischen Staat en de Compagnie en aan de goedkeuring van het Parlement onderworpen.

In ruil van deze verzaking heeft de Belgische Staat het genot verkregen

der voordeelen aan de Kolonie toegekend bij artikelen 9, 10 en 11 der overeenkomst van 9 November 1921 : zijn naastingrecht zal dienvolgens, wat den prijs aangaat, aan dezelfde voorwaarden als dat der Kolonie onderworpen zijn.

Welk ook het oogenblik zij waarop de naasting plaats heeft, zal de prijs, welke thans reeds vastgesteld wordt, die zijn voortspruitende uit de toepassing, op 30 Juni 1914, van de artikelen 4 en 4^{bis} der overeenkomst gesloten op 27 Maart-10 April 1896 tusschen België en de Compagnie. Hij zal slechts mogen vermeerderd worden met het bedrag der aandeele en obligatiën na 30 Juni 1914 uitgegeven, en zal verminderd worden met het bedrag dat, sedert dienzelfden datum, op de aandeele en obligatiën afgelost werd. In geval van naasting neemt de Belgische Staat de lasten der Compagnie over en inzonderheid den dienst der interesten en der delging van de obligatiën en van de schulden. Wat betreft de betaling van den naastingprijs verminderd met het bedrag der obligatiën naar het cijfer van uitkeering, kan de Staat zich ontheffen door middel van annuïteiten waarvan de betalingstermijn de duur der vergunning niet mag overtreffen.

De overeenkomst van 9 November 1921 tusschen de Kolonie en de Compagnie en de Memorie van toelichting, aan den Kolonialen Raad voorgelegd, zijn aan deze Memorie van toelichting gehecht, alsmede een kort geschiedkundig overzicht.

De Minister van Financiën,

G. THEUNIS.

De Minister van Koloniën,

LOUIS FRANCK.



Wijziging der Overeenkomsten.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Naar 's Konings bevelen, heb ik de eer aan het advies van den Kolonialen Raad een ontwerp van decreet te onderwerpen, tot goedkeuring der overeenkomst op 9 November 1921 gesloten, tusschen het Beheer der Kolonie en de « Compagnie du Chemin de fer du Congo. »

Door zijne overeenkomst van 12 November 1901 met de genoemde vennootschap, verbond zich de onafhankelijke Congostaat, zijn recht tot terugkoop der vergunning, vóór 1 Juli 1916, niet uit te oefenen.

Het vraagstuk der hervorming van den spoorweg heeft eene wezenlijke dringendheid en belangrijkheid verworven. Bij den wapenstilstand bedroeg het vervoervermogen slechts nog 5.000 ton maandelijks in elke richting. Te Kinshasa en op den hoogen stroom werd een aanzienlijke voorraad waren opgestapeld. Uit oorzaak der ontoereikende economische uitrusting der Kolonie, voelde zich haar handelsverkeer diep belemmerd op het oogenblik dat de wederlandsche markten voor haar het voordeeligt waren.

Gedurende den oorlog was het de « Compagnie du Chemin de fer du Congo » onmogelijk haar materiëel te vermeerderen en zelfs dit in goeden staat te behouden.

Met het oog op de keus tot terugkoop na den 1^{er} Juli 1916, was haren toestand vrij moeilijk.

Even na zijne terugkomst spoorde de Gouverneur de vennootschap krachtig aan nieuw materiëel te bestellen. Hij verzekerde haar dat, welke ook de beslissing in zake terugkoop moge wezen, de nieuwe aankopen zoo zouden afgerekend worden dat de vennootschap geen nadeel zou lijden. Het materiëel werd geleverd doch, jammer genoeg, met eene zekere vertraging, wat niet belet dat in December 1920 het vervoervermogen reeds bijna 8000 ton per maand, in elke richting bereikte.

Door het in dienst brengen van « Garat »-locomotieven met 52 ton welke het sleepen toelaten van 80 bruikbare ton (vroeger kon eene locomotief slechts 31 bruikbare ton sleepen) bedraagt tegenwoordig het vervoervermogen der lijn 10.000 ton per maand, in elke richting, en door vermeerdering van materiëel zou het tragsgewijze 24.000 ton per maand kunnen bereiken.

Het maandelijks verkeer voor uitvoer, evenwel, bereikte slechts gemiddeld 30 t. h. van dit vermogen en overtrof nooit 9.000 ton.

Dit vervoervermogen zal dus gedurende eenige jaren voor de noodwendigheden van het verkeer voldoende zijn. Zeker is het nochtans, dat handel en nijverheid nooit eene aanmerkelijke uitbreiding hunner zaken zullen inzien, zonder de stellige verzekering te hebben dat voortaan het afzetten hunner goederen zonder stremming zal kunnen geschieden. Bovendien zal de hervorming der lijn eenen weldoenden invloed op de tarieven uitoefenen, daar de kosten van uitbating op merkelijke wijze zullen verminderen.

Het betrekkelijk beperkt vervoervermogen van den « Chemin de fer du Congo » is het gevolg der eigenaardigheden van de lijn : kleine krommingsstraal (50 meter), steile hellingen (45 p. d.) welke geene grootere snelheid dan 20 kilometer per uur toelaten. De trekkosten zijn, anderzijds, belangrijk; zij bedragen meer dan de helft der uitbatingskosten, welke tegenwoordig 17 millioen beloopten. Daar de uitgaven aan materiëel meer dan één vierde der uitbatingskosten bedragen, lijden al deze debet-inschrijvingen zeer door de talrijke en scherpe hellingen en krommingen.

Tijdens den oorlog uitte eene te Londen zetelende commissie, die uit de bijzonderste specialisten van het spoor der Kolonie bestond, de meening dat, in den huidige staat, de spoorwijdte slechts van ondergeschikt belang is, zoowel voor wat betreft de uitbatingskosten als voor het vervoervermogen der lijn welke, eens hervormd, een minimum-last van 100.000 ton, in elke richting, zal kunnen vervoeren.

Het blijft evenwel besloten dat al de werken zullen uitgevoerd worden om het aanleggen eener normale spoorwijdte toe te laten en de Regeering zal steeds hare aandacht op het tijdstip vestigen waarop deze zal moeten aangelegd worden.

Eene bijzondere zending, na den oorlog ter plaatse verzonden, schetste de bakening af van eene verbeterde lijn.

Hare kentekens zullen zijn :

1^o Hellingen van ten hoogste 17 p. d.

2^o Krommingsstralen: ten minste 250 meter en bij uitzondering 200 meter dewijl in dit geval, de hellingen in de kromme lijnen volgens de in gebruik zijnde formules teruggebracht worden.

De zending besloot dat het noodig zou zijn op twee derden van den doorloop eene nieuwe lijn aan te leggen.

De vennootschap keurde de besluiten dezer zending goed.

De uitgaven voor hervorming worden op 80 tot 100 millioen geschat. Het aardwerk bedraagt ongeveer 10 millioen kubieke meter. Drie tunnels met eene totale lengte van ongeveer 1,500 meter, zullen moeten gebouwd worden om den Palabala te doortrekken.

Voor wat de inrichting der werken betreft, heeft men besloten, na bijkomende instudeering, dadelijk tot het hervormen der laatste 150 kilometer over te gaan. Hetzelfde geldt voor den doorloop van kilometer 87 tot kilometer 219 der huidige lijn. Deze vakken van ongeveer 240 kilometer, zijn de gemakkelijkste en uit hunne hervorming zal eene ernstige besparing in de uitbatingskosten voortvloeien, besparing welke rijkelijk de nieuwe

geldelijke lasten zal vergoeden. Deze hervormingskosten worden op 40 miljoen frank beraamd.

Maar om deze werken, zonder dralen, te kunnen beginnen, moest eerst de toestand der vennootschap geregeld worden, toestand welke een gevolg was van het recht tot terugkoop dat de Regeering van af 1 Juli 1916, kon uitoefenen.

Drie stellingen werden overwogen en doorgrond.

1° *De zuivere en eenvoudige terugkoop, met uitbating door den Staat.*

Edoch, bijaldien de Staat in Congo reeds zeer uitgebreide taken en lasten heeft en het niet wenschelijk is het getal ambtenaren aldaar nog te vergrooten, zou de zuivere en eenvoudige terugkoop, buiten de voor het hervormen der lijn noodige sommen, eene dadelijke en belangrijke uitbetaling ten gevolge gehad hebben, op het oogenblik dat de Kolonie, tot het uitvoeren van haar programma van openbare werken, aanzienlijke geldmiddelen noodig had.

2° *De zuivere en eenvoudige terugkoop, met uitbating door de vennootschap,* aan dewelke de hervormingswerken eveneens zouden toevertrouwd worden.

Buiten het bezwaar der uitbetaling van belangrijke kapitalen, zou deze oplossing de Regeering gedwongen hebben aan de vennootschap, voor het uitbaten der lijn, eene bepaalde premie te verzekeren. Deze waarborg zou, grootendeels ten minste, het voordeel en den prikkel der particuliere ondernemingen, hebben doen verdwijnen.

Hetzelfde zou waar zijn voor eene formule welke aan de vennootschap eenen interest waarborgde, voor het nieuw kapitaal dat zij voor het opbouwen moest uitbetalen.

Eindelijk, de ondervinding heeft bewezen dat het waarborgen van interesten bijna altijd eene tegenstrijdigheid te weeg brengt tussehen den Staat en de vennootschap, en dat de overeenkomsten, waarbij de uitbating van eenen toegerusten spoorweg in huur gegeven wordt, in wiens behouden en goeden onderhoud de vennootschap geen rechtstreeksch en persoonlijk belang heeft, bijna altijd ten nadeele van den Staat geëvend worden;

3° *De samenwerking van den Staat en van de vennootschap* volgens een stelsel van uitbating op nijverheidsvoet, reeds in andere diensten der Kolonie toegepast.

Door de toepassing van dit stelsel verkrijgt, in de zaak, het openbaar belang, door 's Staats kapitalen vertegenwoordigd, een hoofd invloed, doch het particulier belang behoudt haar bestuur, dewijl het hierin de zorgen, den ondernemingsgeest en de verantwoordelijkheid aanwendt, welke de handels- en nijverheidsondernemingen zoozeer boven het beheer der openbare diensten verheffen.

Het is aan deze formules dat de Regeering zich gehouden heeft en tot dewelke zij de vennootschap, na lange onderhandelingen, kon winnen. Deze laatste erkende dat het schijnbaar belang dat zij kon hebben met het uitbaten der huidige lijn tot de uiterste grenzen van haar vermogen door te voeren, voor eene ruimere politiek moest wijken, welke innig het spoor en de economische ontwikkeling der Kolonie verbindt en het aanbrengen van belangrijke kapitalen door den Staat behelst.

De Kolonie schrijft 10 miljoen in van het nieuw kapitaal en verwerft aldus de meerderheid in de vennootschap. Zij zal 25 miljoen op 40 miljoen kapitaalaandeelen in handen hebben.

Zij verbindt zich bovendien, met op aandelen der vennootschap in te schrijven, de tot het hervormen der lijn noodige fondsen, voor te schieten.

Het toezicht der tarieven door het koloniaal Beheer, is verzekerd.

De Kolonie ziet er van af haar recht tot terugkoop uit te voeren, vóór het verstrijken van eenen termijn van vijf-en-twintig jaar, terwijl zij, van nu af, den terugkoop prijs vaststelt welke deze is die uit de overeenkomst met den Belgischen Staat, van 27 Maart-10 April 1896, voortvloeit, maar op voorwaarde van zekere inschikkelijkheden voor de betaling. Deze prijs voor terugkoop werd op datum van 1 Juli 1914 vastgesteld; eenerzijds is het billijk geene rekening te houden met de oorlogsjaren, tijdens dewelke de vennootschap slechts gedeeltelijk de toelating kreeg hare tarieven te verhoogen, niettegenstaande hare uitbatingskosten in merkelijke mate verhoogd waren.

Het zou, anderzijds, niet rechtvaardig zijn, dat de prijs van terugkoop kon vermeerderd worden door de zeer voordelige uitslagen te wijten aan het hervormen der lijn waarvoor de Kolonie de fondsen leverde.

Eindelijk zullen de hervormingswerken, buiten de ondergeschikte werken die de vennootschap zelf gemakkelijk kan uitvoeren, door openbare aanbestedingen aan de vrije mededinging toevertrouwd worden.

Eene commissie, in dewelke twee afgevaardigden van de Regeering zetelen, werd met het bestuur dezer hervormingswerken belast; zij kwam reeds meermaals bijeen om het aan de ondernemers voor te leggen lastkohier op te maken, zij werkt derwijze door dat, zoodra de wetgevende goedkeuring zal verkregen zijn, men tot de uitvoering kan overgaan.

De Belgische Regeering is het eens om de overeenkomst goed te keuren en de optie tot koopen welke zij harer zijds bezit, met vijf-en-twintig jaar te verlengen. Een wetsontwerp zal met dit inzicht het Parlement voorgelegd worden.

De Minister van Koloniën,

L. FRANCK.

Tusschen de KOLONIE BELGISCH-CONGO, eenerzijds, vertegenwoordigd door den heer LOUIS FRANCK, Minister van Koloniën, handelende onder voorbehoud van goedkeuring door de wetgevende macht der Kolonie, en de « COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO » anderzijds, vertegenwoordigd door den heer M. PHILIPPSON, voorzitter en den heer L. GOFFIN, afgevaardigd beheerder, op 31 October 1921, behoorlijk door den Beheerraad gemachtigd,

Werd overeengekomen hetgeen volgt :

ARTIKEL ÉÉN. — De Vennootschap verbindt zich, overeenkomstig de algemeene bepalingen der schets, welke onder het toezicht der Kolonie en der

Vennootschap opgemaakt werd, de spoorlijn Matadi-Kinshasa, volgens het hierbijbehoorend geparafeerd plan, te hervormen, om de hellingen tot op 17 p. d. en bij uitzondering, tot op 20 p. d. in rechte richtingslijn te vermindern en de krommingstraen tot op ten minste 230 meter, en bij uitzondering, tot op 200 meter te brengen, terwijl in de krommingen de hellingen, volgens de in gebruik zijnde formules verminderd worden. Tezelfder tijd zullen maatregelen getroffen worden om het verbreedn der spoor toe te laten op eene wijdte van 4^m.067 zoodra de noodwendigheden van het verkeer zulks zullen eischen.

De Vennootschap verbindt zich bovendien tijdens den duur der uitvoering van de voornaamste werken, trapsgewijze, naar mate der noodwendigheden, het vervoervermogen der huidige lijn te vergrooten en dit, door verzwaring en vermeerdering van het materiëel, tot 230 ton in elke richting en per jaar te brengen.

Art. 2. — Het Beheer der Kolonie zal, met op gewone aandeelen en op schuldbrieven der Vennootschap in te schrijven, de voor het hervormen en de toerusting der nieuwe lijn evenals voor het vermeerderen van materieel der tegenwoordige lijn, noodige kapitalen bezorgen.

Art. 3. — Zoodra deze Overeenkomst onveranderlijk zal geworden zijn, zal de Vennootschap 20,000 nieuwe gewone aandeelen van 500 frank elk uitgeven en de Kolonie zal hiervoor inschrijven. Deze aandeelen genieten dezelfde rechten als de tegenwoordige gewone aandeelen, onder voorbehoud enkel, dat zij slechts, zelfs in geval van terugkoop met 500 frank terugbetaalbaar zijn.

Hunne gebeurlijke winsten zullen *prorata temporis* en overeenkomstig het gestort kapitaal berekend worden.

Art. 4. — Het overschot der noodige kapitalen, voorloopig op 70 millioen Belgische franken beraamd, zal door het Beheer der Kolonie geleverd worden, naarmate der door den Minister van Koloniën goedgekeurde noodwendigheden, en tegen afgifte, tot op behoorlijke som, van schuldbrieven aan toonder welke de vennootschap zal uitschrijven. De interest en de andere voorwaarden zullen gelijk zijn met de interest en de voorwaarden der uitgiften van Koloniale rente, op de met het uitschrijven overeenkomende tijdstippen, met dien verstande dat de duur der leeningen met den nog overblijvenden duur der vergunning zal overeenkomen.

De Kolonie zal in het begin van ieder kwartaal de gelden storten op voorlegging eener begrooting der voor dit kwartaal voorziene uitgaven.

Art. 5. — De hervorming zal door de vennootschap, onder toezicht van den Minister Koloniën, uitgevoerd worden. Te dien einde zal de vennootschap ééne commissie samenstellen in dewelke het Departement der Koloniën door eenen of twee afgevaardigden zal vertegenwoordigd zijn.

De tijdstippen en uitvoeringswijzen der verscheidene vakken evenals de

algemeene uitvoeringsvoorwaarden zullen aan de goedkeuring van den Minister van Koloniën onderworpen worden.

De werken en leveringen, met uitzondering der werken welke de vennootschap zal gemachtigd zijn in eigen beheer uit te voeren, zullen het voorwerp uitmaken van openbare of beperkte aanbestedingen.

Voor de op de fondsen der hervorming toerekenbare uitgaven zal eene bijzondere rekenplichtigheid gehouden worden.

ART. 6. — De tarieven zijn aan de goedkeuring van den Minister van Koloniën onderworpen.

Bij het opmaken dezer tarieven zal de vennootschap zich door de volgende beginselen laten leiden :

1^o Het gemeen belang der Kolonie en der vennootschap bestaat in het streven naar verkeersvermeerdering, welke de onmisbare grondslag is van eene goede uitbating met beperkte onkosten en de reden der hervorming van de lijn. De tarieven zullen dus zulkdanig opgemaakt worden dat zij terwijl zij de beschermende prijzen vermijden, toch den handel en de economische ontwikkeling der Kolonie bevoordeelen.

2^o De in deze werken gestoken kapitalen moeten van eene billijke vergelding verzekerd zijn. De tarieven zullen dus zoo opgemaakt of gewijzigd worden dat, na afrekening der uitbatingskosten, de ontvangsten voldoende wezen om ten minste de volgende uitgaven goed te maken.

1. Betaling der interesten en uitdelingen van de uitgegeven schuldbrieven, evenals der interesten van de vlottende schuld.

2. Betaling van het dividend der kapitaal-aandeelen aan 3 1/2 t. h. en van het dividend der gewone aandeelen aan 7 t. h. evenals van de uitdeling van beide, dit alles voor het loopend jaar, overeenkomstig artikel 37 uit de standregelen, maar de bij artikel 38 voorziene wederbekoming niet bijbegrepen.

Moesten de uitbatingswinsten het voormeld minimum overschreiden zouden deze, overeenkomstig de bepalingen der standregelen, verdeeld worden. In dit geval, evenwel, en ongeminderd de door de regelen van een goed beheer opgelegde en door de algemeene vergadering der aandeelhouders van de vennootschap goedgekeurde uitdelingen en voorbehouden, zal de Kolonie kunnen eischen dat een deel hetwelk 30 t. h. van het superdividend niet overtreft, tot het oprichten besteed worde van een voorbehoudsfonds, bestemd om tariefverminderingen toe te laten, namelijk in de buitengewone omstandigheden waarvan hierna spraak is.

3. Buitengewone omstandigheden kunnen tariefverminderingen opleggen beneden het uit de toepassing der beginselen hierboven voortvloeiend bedrag, maar de voor deze gevallen aangenomen tijdelijke tarieven zullen ten minste de inkomsten verzekeren of trachten te verzekeren welke noodig zijn voor den dienst der interesten en der uitdelingen van de schuldbrieven evenals voor den dienst der interesten van de vlottende schuld.

In geval van uiteenlopende meeningen nopens het toepassen van voorgaand lid, zal de Kolonie, indien de vennootschap zulks vraagt, het advies van den Kolonialen Raad inwinnen.

De buitengewone tarieven worden voor eenen duur van zes maand vastgesteld.

Zijn de Kolonie en de vennootschap het niet eens over het behouden der verminderingen voor nieuwe voorloopige termijnen, zal alle zes maand, zooals in voorgaand lid vermeld wordt, te werk gegaan worden.

— Het bijzonder tarief aan kostprijs voor het vervoer van het voor de spoorwegen bestemd materieel blijft bestaan.

Het is wel te verstaan dat, van af de dagteekening der tegenwoordige overeenkomst tot op 1 Juli 1922, geene enkele tariefwijziging zal toegepast worden, behoudens overeenkomst tusschen de Kolonie en de Vennootschap.

De tarieven en hunne gebeurlijke wijzigingen zullen overeenkomstig artikel 23 uit het lastkohier van 1889 bekendgemaakt worden.

ART. 7. — Tijdens de hervormingsperiode zullen de voor deze hervorming aangewende interesten aanzien worden als uitgaven van eerste instelling en bij deze rekening gebracht worden tot op het inuitbating brengen van het vak waarop de uitgaven betrekking hebben.

De vakken zullen derwijze bepaald worden, dat hun in dienst stellen, zoo haast mogelijk, een weldoenden invloed uitoefent op den kostprijs van het vervoer.

In geen enkel geval zullen, na het vijfde boekjaar dat op hetgeen volgt tijdens hetwelk de uitgaven gedaan werden, voormelde interesten op de rekening van eerste instelling mogen ingeschreven worden.

De kosten der zending Bailleux, evenals de kosten van toezicht der werken ter plaatse, door het bijzonder personeel wegens de Kolonie afgevaardigd, zullen aan de Kolonie terugbetaald en bij de rekening van eerste instelling gevoegd worden.

ART. 8. — Het Beheer der Kolonie ziet er van af hare rechten tot terugkoop uit te voeren vóór het verstrijken van eenen termijn van vijf-en-twintig jaar, welke bij het voleinden der hervorming van de lijn zal aanvang nemen, maar welke in geen enkel geval, 1 Januari 1952 zal mogen overschrijden.

ART. 9. — Welk ook het tijdstip zij waarop de Kolonie van haar recht tot terugkoop zou gebruik maken, zal de door haar verschuldigde terugkoop-prijs, behoudens de bij lid één van het tegenwoordig artikel voorziene vermeerdering en vermindering, die zijn welke voortvloeit uit de toepassing, op 30 Juni 1914, der artikelen 4 en 4bis uit de overeenkomst op 27 Maart-10 April 1896, tusschen België en de Kolonie gesloten.

De uit deze toepassing voortvloeiende prijs zal van nu af berekend worden.

Hij zal slechts met het bedrag aan den prijs der terugbetaling van de na 30 juni 1914 ingeschreven aandeelen en schuldbrieven vermeerderd worden.

Hij zal met het op de aandeelen en schuldbrieven van af 30 Juni 1914 tot op het oogenblik van den terugkoop uitgedelgd bedrag verminderd worden.

Het zal de Kolonie vrij staan een gedeelte van dezen prijs te vereffenen

met bij uitvoering van dit decreet ingeschreven schuldbrieven van de vennootschap te vernietigen.

ART. 10. — In geval van terugkoop zal de Kolonie, overeenkomstig artikel 51 der standregelen, de lasten der Kolonie overnemen en namelijk den dienst der interesten en uitdelingen van de schuldbrieven en van de schulden.

Voor wat betreft de betaling van den terugkoopsprijs, verminderd met het bedrag der schuldbrieven aan den prijs der terugbetaling, zal de Kolonie zich hiervan kunnen kwijten bij middel van eenen dienst annuïteiten wiens duur den duur der vergunning niet zal overtreffen, de interesten berekend zijnde aan den werkelijken prijs der titels van Belgische rente, op het oogenblik der bekendmaking van het besluit van terugkoop, het laatst uitgeschreven, en zooals deze prijs uit de Beursnoteering zal blijken dewijl met de aan deze titels verbonden gebeurlijke voordeelen rekening wordt gehouden.

De kosten welke de uitvoering van dit artikel zou te weeg brengen zijn ten laste der Kolonie.

ART. 11. — Mits betaling van den bij artikel 9 voorzienen prijs of der eerste van de bij artikel 10 bedoelde annuïteiten, zal de Kolonie de bij artikel 4 uit de overeenkomst van 27 Maart-10 April 1896 aan België verzekerde voordeelen trekken en zal zij aldus de vennootschap in al hare rechten vervangen.

ART. 12. — Indien België haar recht tot terugkoop uitoefent zal zij het voordeel der artikelen 9, 10 en 11 uit de tegenwoordige overeenkomst mogen invoeren.

ART. 13. — Alle schikkingen der oude overeenkomsten worden behouden in zoover zij bij de tegenwoordige overeenkomst niet gewijzigd worden.

ART. 14. — Deze overeenkomst zal slechts beslissend worden na hare goedkeuring door eene algemeene vergadering der aandeelhouders van de *Compagnie du Chemin de fer du Congo* overeenkomstig artikel 41 der standregelen beraadslagend, evenals door de wetgevende macht der Kolonie en, bovendien, mits voor België van haren kant, in de bewoordingen van artikel 8 hierboven, de opschorsing van haar recht tot terugkoop goed te keuren.

Gedaan te Brussel, in dubbel afschrift, den 9^e November 1921.



NOTA.

(Uittreksel der Nota's en Bescheiden aangaande de politiek der IJzerwegen in Tropisch-Afrika. — Ministerie van Koloniën, 1914. — Uitgegeven door de « Établissements Généraux d'Imprimerie », Brussel).

De « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie » werd, op 9 Februari 1887, opgericht, ten kapitale van 1,000,000 frank, later gebracht op 1,225,000 frank, met het doel, namelijk over te gaan tot het instudeeren van eenen ijzerenweg van Matadi naar den Stanley-Pool. Eene Overeenkomst van 26 Maart 1887 verzekerde haar territoriale vergunningen en het recht van keuze tot het aanleggen en het uitbaten dezer lijn.

De door deze Vennootschap gevormde zendingen eindigden hunne inleidende studies rond het einde van het jaar 1888; zij besloten tot de mogelijkheid van het aanleggen van eenen ijzerenweg en lieten het opmaken van een voorontwerp toe. Op 31 Juli 1889 werd de « Compagnie du Chemin de fer » gesticht, ten kapitale van 25 miljoen frank (in 1896 op 30 miljoen frank gebracht), met als hoofddoel het aanleggen en uitbaten van den IJzerenweg der Watervallen.

Bij Overeenkomst van 9 November 1889, werd haar door den Onafhankelijken Congostaat het aanleggen, het onderhouden en het uitbaten dezer lijn toevertrouwd.

In 1890 zette de Vennootschap zich aan het werk, en op 1 Juli 1898 werd met de uitbating der lijn bepaald aangevangen.

De vergunning van den ijzerenweg is aan de Vennootschap voor 99 jaar toegestaan geworden, vanaf den aanvang der uitbating van de lijn op gansch hare lengte. Het lastkohier verzekert aan de Vennootschap den vollen eigendom van eenne strook gronds, 200 meter breed, langs beider zijden van den spoorweg, zijnde 16,000 hectaren en, bovendien, 1,500 hectaren voor ieder kilometer lijn tot de uitbating geopend, zijnde 600,000 hectaren.

De Overeenkomst van 9 November 1889 had bepaald dat de Congostaat, op elk tijdstip, de vergunning kon terugkopen, mits eenen prijs vertegenwoordigd door de kapitalisatie aan 3 1/2 t. h., gedurende het aantal jaren dat nog te loopen bleef tot op den vervaldag der vergunning, eener jaarpremie gelijkstaande met de gemiddelde netto-opbrengst der vijf voordeligste jaren onder de zeven laatste die den terugkoop voorafgingen, indien hij deze gemiddelde opbrengst overtrof. Er werd bepaald dat, in geval van terugkoop vóór 25 jaar uitbating, de te betalen som ten minste het uitgegeven kapitaal tot het aanleggen en het toerusten der lijn, met 30 t. h. premie moest verhoogd worden.

De Belgische Staat in 1896 de kapitaalsvermeerdering van 25 tot 30 miljoen onderschreven hebbende, heeft zich, bij overeenkomst van 10 April 1896, het recht van terugkoop van den ijzerenweg voorbehouden, ongeminderd het recht van terugkoop door den Congostaat. De voorwaarden tot terug-

koop door den Belgischen Staat zijn als volgt vastgesteld : terugbetaling der aandeelen op pari aan 500 frank; overneming van alle lasten der Vennootschap; premiën aan de aandeelen, gesteund op den vooruitgang van het voleinden der lijn met betrekking op 1 Februari 1900; premiën aan de Vennootschap, gesteund op de vermeerdering der ontvangsten; premiën aan de Vennootschap, gesteund op den prijs tot het aanleggen van het tweede deel der lijn.

Volgens de overeenkomst van 12 November 1901, kon de Onafhankelijke Staat zijn recht tot terugkoop vóór 1 Juli 1916 niet meer uitoefenen, de te betalen prijs dezen niet mogende overtreffen dien de Belgische Staat zou betalen voor de bij overeenkomst van 10 April 1896 voorziene terugkoop. Eene overeenkomst van 13 November 1901, tusschen den Belgischen Staat en de Vennootschap gesloten, bepaalt eveneens den 1^{er} Juli 1916 als datum waarop eerstgenoemde zijn recht tot terugkoop zal mogen uitoefenen.

De hoofdtrekken der lijn zijn de volgende :

De lijn bestaat uit één spoor; hare lengte beslaat 400 kilometer; de spoor, wijdte beslaat 0m765 tusschen de draagkussens; de gemiddelde boogstraal is 50 meters; de maximum helling is 45 m/m per meter; de riggels zijn uit staal-model Vignol, wegende 21 kilogram per meter, van 7 meter lengte, rustende op metalen staven, model Boyenvel et Ponsard, en wegen 33 kg. 5; hoekspanen van 5 kg. 950; vestiging der riggels op platen en slotschroeven; het spoor weegt 94 kg. 350 per loopende meter.

Sinds het aanleggen van den ijzerenweg, hebben de nieuwe bestellingen van materiëel volgende modellen tot voorwerp gehad : riggels Vignole van 23 kilogr. per meter, metalen kribvormige staven van 30kg.650, vestiging der riggels bij middel van ankervormige haken (crapauds); in die voorwaarden beloopt het gewicht van het spoor 96kg.640 per loopende meter. Beide spoormodellen zijn thans in gebruik.

De lijn behelst 99 bruggen hebbende eene gezamenlijke lengte van 1,679 meter; 20 onder hen hebben eene lengte gaande van 25 tot 100 m. Er bestaan bovendien 1,250 waterleidingen, hebbende eene gezamenlijke lengte van ongeveer 10 kilometer.

De lijn bediend 12 statiën : Matadi, Kenge, (km. 40), Songolo (km. 100), Kimpese (km. 159), Tumba (km. 187), Thyssville (km. 231), Inkisi (km. 263), Madimba (km. 286), Sona-Bata (km. 302), Kasangulu (km. 345), Kinshasa (km. 390) en Léopoldville (km. 400).

De bepaalde studies wijzigden merkelijk het voor-ontwerp, opgemaakt ten gevolge der inleidende studies; het ontworpen plan verwoordt zich van den Congo, teneinde de wilde streek der watervallen te vermijden, en trekt verscheidene toevloeiingen van den stroom door, om dezen bij Stanley-Pool te vervoegen.

De hoogte der riggels, die 26^m.40 bedraagt boven den zeespiegel te Matadi, bereikt 280 meters bij kilometer 15; 475^m.56 bij kilometer 130; 743^m.81 bij kilometer 231, om vervolgens te dalen tot 290^m.33 bij de aankomst te Stanley-Pool.

In 1890 werd met het opbouwen aangevangen.

Het geheel van den ijzerenweg is regelmatig uitgebaat sedert 1 Juli 1898.

De dienst geschiedt enkel bij dag; slechts in uitzonderlijke gevallen rijden nacht- en zondagtreinen.

In elke richting rijdt minstens één reizigerstrein per dag; in geval van noodzakelijkheid worden er twee of meer gevormd.

Het aantal in beweging gebrachte koopwarentreinen hangt af van de eischen van het verkeer.

De reizigerstreinen leggen den weg af in twee dagen (Matadi-Thysville en Thysville-Kinshassa), evenzoo de rechtstreeksche koopwarentreinen. De overige koopwarentreinen doen het in 3 dagen (Matadi-Songololo-Thysville-Kinshassa).

Maximum snelheid : bij het bestijgen : 43 kilometer in het uur; bij de afhelling, 33 kilometer in het uur.

Gemiddelde snelheid : bij het bestijgen : 24 kilometer in het uur; bij de afhelling, 26 kilometers in het uur.

Handelssnelheid : bij het bestijgen : 21km.5 in het uur; bij het afhellen : 23km.5 in het uur.

Het aanleggen der lijn heeft het voorwerp uitgemaakt van eene vergunning de « Compagnie du Chemin de fer du Congo » toegekend.

Het werd aangevangen met een grondkapitaal van 25 millioen frank, waarvan 10 millioen frank in kapitaalaandeelen van 500 frank aan 3 1/2 t. h., onderschreven door den Belgischen Staat en 15 millioen frank in gewone aandeele van 500 frank door banken onderschreven.

Het begin van het aanleggen was zeer kostbaar. Rond de helft van het jaar 1893 — de lijn bereikte slechts kilometer 35 — waren reeds 20 millioen frank uitgegeven.

De noodzakelijkheid nieuwe en aanzienlijke inkomsten te scheppen deed zich gevoelen. De Vennootschap moest achtereenvolgens tot volgende verrichtingen overgaan :

In 1893, twee hypotheekleeningen van ieder 5 millioen frank, toegestaan, de eerste door de banken, de andere door de Belgische Regeering;

In 1896, onderschrijving door den Belgischen Staat van 5 millioen frank nieuw kapitaal, waarvan 2 millioen in kapitaalaandeelen en 3 millioen in gewone aandeele; bovendien verzekerde de Staat eene leening van 10 millioen frank in aandeele aan 3 t. h., om tot terugbetaling der beide leeningen van 1893 aangewend te worden;

In 1896, uitgifte van 50,000 schuldbrieven van 500 frank aan 4 1/2 t. h., met hypothecaire waarborg op den ijzerenweg, zijnde 25 millioen frank;

In 1899, uitgifte van 20,000 schuldbrieven van 500 frank aan 4 t. h., met hypothecaire waarborg op de lijn, zijnde 10 millioen frank;

In 1903, uitgifte van 14,000 schuldbrieven van 500 frank aan 4 1/2 t. h., zooals de voorgaande gewaarborgd, zijnde 7 millioen frank.

Het tot het aanleggen van den ijzerenweg Matadi-Léopoldville gebruikte kapitaal beliep dus gezamenlijk 82 millioen frank, als volgt verdeeld :

24,000 kapitaalsaandeelen van 500 frank :	12,000,000
36,000 gewone " " "	18,000,000
20,000 aandeele van 500 frank aan 3 t. h.	10,000,000
20,000 " " " " 4 t. h.	10,000,000
64,000 " " " " 4 1/2 t. h.	32,000,000
Te zamen :	82,000,000

zijnde voor eene lijn van 400 kilometer met smal spoor (0^m.76), eene gemiddelde uitgave van 205,000 frank per kilometer.

De tusschenkomst van den Belgischen Staat in het gezamenlijk kapitaal beloopt dus 15 millioen frank in aandeele en 10 millioen in schuldbrieven, zijnde dus te zamen 25 millioen frank.

Er bestaan 4,800 stichtersaandeele zonder waardebepaling.

Het valt op te merken dat buiten de hoogervermelde schuldbrieven de « Compagnie du Chemin de fer du Congo », in 1913, 30,000 schuldbrieven van 500 frank aan 5 t. h., zijnde 15 millioen frank, uitgaf.

De ijzerenweg Matadi-Stanley-Pool verbindt de Oceaen met Opper-Congo. Hij verving den zeer kostbaren dragersdienst, bijzonder afmattend in de Watervallenstreek en welke van een bepaald ontoereikend vermogen is om aan de grondgebieden welke een groot deel der kom van den hoogen stroom uitmaken, de minste economische uitbreiding te verzekeren. Het is slechts bijkomenderwijze dat deze ijzerenweg het grondgebied dat hij doortrekt, bedient: zijn voornaamste doel is de Kolonie is snelle en gemakkelijke betrekkingen met de beschaafde wereld te stellen, door hem eenen rechtstreekschen weg naar de zee te verzekeren.

Zonder dit spoor zou de te waarde brenging van Belgisch-Congo, zooals zij sedert diens instelling verwezenlijkt werd, onmogelijk geweest zijn.

De ontmoete moeilijkheden, buiten het aanleggen van den ijzerenweg, lieten niet toe van hem eene nijverheidslijn van grooten omvang te maken.

Zooals hij bestaat, heeft hij groote diensten bewezen en is bij machte het verkeer (thans 74,000 ton), gedurende nog eenige jaren te verzekeren.

Echter, met het oog op de belangrijke van zijne taak, is zijn vermogen betrekkelijk beperkt (200,000 ton bij het bestijgen en afhellen) omdat hij met enkel en smal spoor is; anderzijds is zijne uitbating zeer kostbaar wegens de ontoereikende uitbreiding der krommingsstralen en de groote steilte der hellingen.

Opdat de ijzerenweg het toekomstig verkeer kunne verzekeren en sneller en tegen voordeeliger tarieven vervoeren, zal het noodig zijn dezen te hervormen in eene lijn met dubbel spoor met groote spoorwijdte, en de krommingsstralen en de hellingen te verbeteren. In het begin zou de hervormde lijn één spoor hebben; het tweede zou slechts aangelegd worden wanneer de uitbreiding van het vervoer het noodzakelijk zou maken.

Anderzijds houdt de Regeering zich van nu af bezig den spoorweg van Matadi met Ango-Ango te verbinden. Dank zij belangrijke werken, volstaat de haven van Matadi voor het huidig verkeer en zal, gedurende een zekeren tijd, diens ontwikkeling toelaten; nu reeds kan men echter voorzien dat het in de toekomst noodig zal zijn eene haven te bezitten die hare gebeurlijke ontoereikendheid zou aanvullen: Ango-Ango zal deze rol aanvullen. Verscheidene nijverheidsinstellingen hebben zich daar gevestigd en wettigen van nu af de verbinding met den ijzerenweg.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 JUILLET 1922.

Projet de loi

relatif à l'approbation de la Convention du 31 décembre 1921 entre l'État Belge et la Compagnie du Chemin de fer du Congo.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement de la Colonie a conclu le 9 novembre 1921 avec la Compagnie du chemin de fer du Congo une convention relative à la transformation de la ligne et à l'augmentation progressive de la capacité de transport du chemin de fer. La Compagnie s'est engagée à réaliser ces améliorations moyennant l'intervention financière de la Colonie, laquelle renonce à exercer son droit de rachat de la concession avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq années qui prendra cours dès l'achèvement de la transformation de la ligne, mais qui ne pourra en aucun cas dépasser le 1^{er} janvier 1952.

En vertu des conventions conclues antérieurement entre l'État belge et la Compagnie, le premier avait, sans préjudice au droit de rachat de la Colonie, la faculté de racheter la concession à partir du 1^{er} juillet 1916, mais il n'a pas fait usage de cette faculté.

Pour que les avantages consentis par la Colonie à la Compagnie en échange des nouveaux devoirs imposés à cette dernière par la convention du 9 novembre 1921 ne demeuraient point aléatoires, il était indispensable que l'État belge renoncât également à exercer son droit de rachat avant l'époque où la Colonie pourrait elle-même procéder au rachat de la concession. Cette renonciation fait l'objet de l'article 1^{er} de la nouvelle convention avenue le 31 décembre dernier entre l'État belge et la Compagnie et soumise à l'approbation du Parlement.

En échange de cette renonciation l'État belge a obtenu de bénéficier des avantages consentis à la Colonie par les articles 9, 10 et 11 de la convention du 9 novembre 1921 : son droit de rachat sera dès lors soumis, quant aux prix, aux mêmes conditions que celui de la Colonie.

Quel que soit le moment où le rachat aura lieu, ce prix, qui sera déterminé dès à présent, sera celui résultant de l'application, au 30 juin 1914, des articles 4 et 4^{bis} de la convention passée les 27 mars-10 avril 1896 entre la Belgique et la Compagnie. Il ne pourra être augmenté que du montant des actions et des obligations émises postérieurement au 30 juin 1914, et sera diminué du montant amorti depuis cette même date sur les actions et les obligations. L'État belge, en cas de rachat reprendra les charges de la Compagnie et notamment le service des intérêts et de l'amortissement des obligations et des dettes. En ce qui concerne le paiement du prix de rachat, diminué du montant des obligations au taux de remboursement, l'État pourra se libérer au moyen d'un service d'annuités dont la durée ne dépassera pas celle de la concession.

La Convention du 9 novembre 1921 entre la Colonie et la Compagnie et l'Exposé des motifs, présenté au Conseil Colonial, sont annexés au présent Exposé des motifs ainsi qu'une courte notice historique.

Le Ministre des Finances,

G. THEUNIS.

Le Ministre des Colonies,

LOUIS FRANCK.



Modification des Conventions

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre à l'avis du Conseil Colonial un projet de décret approuvant la convention conclue le 9 novembre 1921 par le Gouvernement de la Colonie avec la Compagnie du Chemin de fer du Congo.

Par sa convention du 12 novembre 1901 avec la dite Compagnie, l'État Indépendant du Congo s'engageait à ne pas exercer son droit de rachat de la concession avant le 1^{er} juillet 1916.

La question de la transformation du chemin de fer a acquis une urgence et une importance essentielles. A l'armistice, la capacité de transport n'était plus que de 5.000 tonnes mensuellement dans chaque sens. Un stock considérable de marchandises s'était accumulé à Kinshasa et sur le haut fleuve. Par l'insuffisance de l'outillage économique de la Colonie, son commerce se trouva considérablement entravé, au moment où les marchés internationaux lui étaient le plus favorables.

Pendant la guerre, la Compagnie du Chemin de fer du Congo avait été dans l'impossibilité d'augmenter son matériel, voire même d'entretenir celui-ci en parfait état.

Sous le coup de l'option de rachat après le 1^{er} juillet 1916, sa situation était pour le moins embarrassante.

Dès son retour au pays, le Gouverneur engagea vivement la Compagnie à commander du nouveau matériel et lui donna l'assurance que quel que fût le parti adopté en matière de rachat, les nouvelles acquisitions seraient décomptées de manière à ne pas nuire à la Compagnie. Malheureusement, le matériel ne fut fourni qu'avec un certain retard mais, en décembre 1920, la capacité atteignait déjà 8,000 tonnes environ, par mois, dans chaque sens.

Aujourd'hui, grâce à la mise en service de locomotives « Garat », de 52 tonnes, qui permettent la remorque de 80 tonnes utiles, alors qu'auparavant une locomotive ne pouvait remorquer que 31 tonnes utiles, la capacité de la ligne est devenue de 10,000 tonnes, par mois, dans chaque sens et elle pourrait atteindre graduellement jusque 24,000 tonnes par mois par l'augmentation du matériel.

Or, le trafic mensuel à l'exportation n'a atteint en moyenne que 30 p. c. de cette capacité et n'a jamais dépassé 9,000 tonnes.

Cette capacité suffira donc pendant quelques années aux besoins du trafic. Mais, il est évident que jamais le commerce et l'industrie n'envisageront un développement considérable de leurs affaires sans être assurés qu'à l'avenir

l'évacuation des produits ne rencontrera plus d'obstacles. Au surplus, la transformation de la ligne aura une répercussion heureuse sur les tarifs, parce que les frais d'exploitation diminueront dans une mesure sensible.

La capacité relativement réduite du Chemin de fer du Congo résulte des caractéristiques de la ligne : faible rayon de courbure (30 mètres) et fortes rampes (45 p. m.), qui ne permettent pas des vitesses de plus de 20 kilomètres à l'heure. D'autre part, les dépenses de traction sont considérables ; elles représentent plus de la moitié des frais d'exploitation qui s'élèvent actuellement à 17 millions. Les dépenses de matériel, représentant plus du quart des frais d'exploitation, tous ces postes du débit se ressentent beaucoup des rampes et courbes nombreuses et prononcées.

Pendant la guerre une commission, composée des spécialistes de chemins de fer les plus en vue de la Colonie, réunie à Londres, a émis l'avis que l'écartement, dans l'état actuel, n'a qu'une importance secondaire tant au point de vue des frais d'exploitation qu'au point de vue de la capacité de la ligne qui, transformée, aura une capacité minimum par mois de 100,000 tonnes dans chaque sens.

Mais, il est entendu que tous les travaux seront faits en vue d'un écartement normal ; l'opportunité de la date, à laquelle il conviendra de l'établir, retiendra l'attention du Gouvernement.

Une mission spéciale, envoyée sur place après la guerre, a établi le piquetage d'un tracé remanié.

Les caractéristiques de la ligne deviendront :

1° Pentes 17 p. m. au maximum ;

2° Rayons de courbure : 230 mètres au minimum et exceptionnellement 200 mètres, les déclivités étant, dans ce cas, réduites dans les courbes d'après les formules en usage.

La mission a conclu à la nécessité d'établir un tracé nouveau sur environ les deux tiers du parcours.

La Compagnie a approuvé les conclusions de cette mission.

Les dépenses de la transformation sont évaluées de 80 à 100 millions. Il y aura environ 10 millions de mètres cubes de terrassements. Trois tunnels, d'une longueur totale d'environ 1,500 mètres, seront construits pour la traversée du Palabala.

Quant à l'ordre des travaux, les études complémentaires ont conduit à décider d'entamer immédiatement la transformation des 150 derniers kilomètres, de même que celle du kilomètre 87 au kilomètre 219 de la ligne actuelle. Ces sections d'environ 240 kilomètres sont les plus faciles et, de leur transformation, résultera une économie sérieuse dans les frais d'exploitation, économie qui compensera largement les nouvelles charges financières. Le coût de cette transformation est évalué à 40 millions.

Mais, pour que ces travaux puissent être entamés sans tarder, il fallait d'abord régulariser la situation de la Compagnie, situation résultant du droit de rachat que le Gouvernement pouvait exercer à partir du 1^{er} juillet 1916.

Trois hypothèses ont été envisagées et étudiées :

1° *Le rachat pur et simple avec l'exploitation par l'État.* Mais outre que

L'État a déjà des devoirs et des charges très étendus au Congo et qu'il n'est pas désirable d'y augmenter le nombre de fonctionnaires, le rachat pur et simple, en dehors des sommes nécessaires à la transformation de la ligne, aurait entraîné un décaissement immédiat important au moment où la Colonie a besoin de ressources considérables pour l'exécution de son programme des travaux publics;

2° *Le rachat pur et simple avec l'exploitation par la Compagnie* à laquelle on aurait confié aussi les travaux de transformation.

Cette solution, outre l'inconvénient du décaissement de capitaux importants, aurait forcé le Gouvernement à garantir une certaine prime à la Compagnie pour l'exploitation de la ligne. Cette garantie aurait fait disparaître, au moins en grande partie, l'avantage et le stimulant des entreprises privées.

Il en aurait été de même d'une formule garantissant à la Compagnie un intérêt sur le nouveau capital qu'elle aurait dû décaisser pour la construction.

Enfin, l'expérience a démontré que les garanties d'intérêt créent presque toujours une opposition entre l'État et la Compagnie et que les conventions, donnant à bail l'exploitation d'un chemin de fer outillé, à la conservation et au bon entretien duquel la Compagnie n'a pas un intérêt direct et personnel, tournent toujours au préjudice de l'État.

3° *L'association de l'État et de la Compagnie*, d'après une formule d'industrialisation déjà appliquée dans d'autres services de la Colonie. Par l'application de cette formule, l'intérêt public, représenté par les capitaux de l'État, acquiert une influence primordiale dans l'affaire, mais l'intérêt privé en conserve la direction, en y apportant les soins, l'initiative et la responsabilité qui donnent aux entreprises commerciales et industrielles une si grande supériorité sur la gestion des administrations publiques.

C'est à cette formule que le Gouvernement s'est arrêté et qu'il a pu, après de longs pourparlers, rallier la Compagnie. Celle-ci a admis que l'intérêt apparent qu'elle pouvait avoir à continuer l'exploitation de la ligne actuelle jusqu'aux limites extrêmes de sa capacité devait céder à une politique plus large, associant étroitement le chemin de fer et le développement économique de la Colonie et comportant l'apport d'importants capitaux par l'État.

La Colonie souscrit 10 millions du nouveau capital et acquiert ainsi la majorité dans la Société. Elle détiendra 25 millions de capital-actions sur 40 millions.

De plus il s'engage à avancer, en prenant des obligations de la Société, les fonds nécessaires à la transformation de la ligne.

Le contrôle des tarifs par le Gouvernement colonial est assuré.

La Colonie renonce à exercer son droit de rachat avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq ans, tout en fixant, dès maintenant, ce prix de rachat qui est celui résultant de la convention du 27 mars-10 avril 1896 avec l'État belge, mais moyennant certaines facilités de paiement. Ce prix de rachat est calculé à la date du 1^{er} juillet 1914; d'une part, il est équitable de ne pas tenir compte des années de guerre pendant lesquelles la Compagnie n'avait que partiellement été autorisée à relever ses tarifs alors que cepen-

dant ses frais d'exploitation avaient augmenté dans une mesure appréciable.

D'autre part, il ne serait pas juste que le prix de reprise pût être augmenté par des résultats très favorables dus à la transformation du tracé pour laquelle le Colonie fournit les fonds.

Enfin, les travaux de transformation, en dehors des travaux accessoires facilement exécutés par la Compagnie, seront confiés par adjudications publiques à la libre concurrence.

Une commission dans laquelle siègent deux délégués du Gouvernement, a été chargée de la direction de ces travaux de transformation; elle a déjà eu plusieurs séances en vue de l'élaboration du cahier des charges à soumettre aux entrepreneurs; elles poursuit ses travaux, de telle manière qu'on puisse passer à l'exécution dès que l'approbation législative sera intervenue.

Le Gouvernement belge est d'accord pour approuver la convention et prolonger de vingt-cinq ans, l'option d'achat qui lui appartient de son côté. Un projet de loi sera dans ce but soumis au Parlement.

Le Ministre des Colonies,

LOUIS FRANCK.

Entre la COLONIE DU CONGO BELGE, d'une part, représentée par M. Louis FRANCK, Ministre des Colonies, agissant sous réserve d'approbation du pouvoir législatif de la Colonie et

la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO, d'autre part, représentée par M. PHILIPPSON, président et M. L. GOFFIN, administrateur-délégué dûment autorisés par le Conseil d'administration, le 31 octobre 1921,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie s'engage à transformer la ligne de chemin de fer Matadi-Kinshasa conformément aux indications générales du tracé qui a été établi sous le contrôle de la Colonie et de la Compagnie, suivant le plan paraphé ci-joint, en vue de réduire les pentes à 17 pour mille et exceptionnellement 20 pour mille en alignement droit et de porter les courbes à 250 mètres de rayon au minimum, et exceptionnellement à 200 mètres, les déclivités étant réduites dans les courbes, d'après les formules en usage. Les mesures seront prises en même temps pour permettre l'élargissement de la voie à l'écartement de 1^m.067 dès que les nécessités du trafic l'exigeront.

En outre, et pendant la durée d'exécution des travaux principaux, la Compagnie s'engage à augmenter successivement, au fur et à mesure des besoins, la capacité de transport de la ligne actuelle, par renforcement et augmentation du matériel, et à la porter à 250 mille tonnes dans chaque sens et par an.

ART. 2. — Le Gouvernement de la Colonie fournira les capitaux nécessaires à cette transformation et à l'outillage de la nouvelle voie, ainsi qu'à l'augmentation du matériel pour la voie actuelle, en souscrivant des actions ordinaires et des obligations de la Compagnie.

ART. 3. — La Compagnie émettra et la Colonie souscrira dès que la présente convention sera devenue définitive, 20,000 actions ordinaires nouvelles de 500 francs chacune, jouissant des mêmes droits que les actions ordinaires actuelles, sous la seule réserve qu'elles ne seront remboursables que par 500 francs, même en cas de rachat.

Leurs dividendes éventuels seront calculés *pro rata temporis* et proportionnellement au montant versé.

ART. 4. — Le surplus des capitaux nécessaires, provisoirement estimé à 70,000,000 de francs belges, sera fourni par le Gouvernement de la Colonie au fur et à mesure des besoins approuvés par le Ministre des Colonies, et contre remise, à due concurrence, d'obligations au porteur que la Compagnie émettra. Le taux d'intérêt et les autres conditions seront semblables aux taux d'intérêt et conditions des émissions de rente de la Colonie, aux périodes correspondant aux émissions, sauf que la durée des emprunts correspondra à la durée encore à courir de la concession.

La Colonie versera les fonds au commencement de chaque trimestre sur présentation d'un budget des dépenses prévues pour ce trimestre.

ART. 5. — La transformation sera effectuée par la Compagnie sous le contrôle du Ministre des Colonies. La Compagnie constituera, à cette fin, une commission dans laquelle le Département des Colonies sera représenté par un ou deux délégués.

Les termes et modes d'exécution des différentes sections et les conditions générales d'exécution seront soumis à l'approbation du Ministre des Colonies.

Les travaux et fournitures, à l'exception des travaux que la Compagnie sera autorisée à exécuter en régie, feront l'objet d'adjudications publiques ou restreintes.

Il sera établi une comptabilité spéciale des dépenses imputables sur les fonds de transformation.

ART. 6. — Les tarifs sont soumis à l'approbation du Ministre des Colonies.

En établissant ces tarifs, la Compagnie s'inspirera des principes suivants :

1° L'intérêt commun de la Colonie et de la Compagnie est de travailler à l'augmentation du trafic, laquelle est la base nécessaire d'une bonne exploitation à frais réduits et la raison d'être de la transformation de la ligne. En conséquence, les tarifs seront établis de façon à favoriser le commerce et le développement économique de la Colonie, en évitant les taux prohibitifs.

2° Il y a lieu d'assurer aux capitaux engagés une rémunération équitable. En conséquence, les tarifs seront établis ou modifiés de telle façon que les

recettes, après déduction des frais d'exploitation, soient suffisantes pour faire face au moins aux dépenses suivantes :

1. Paiement des intérêts et amortissements des obligations émises et des intérêts de la dette flottante.

2. Paiement du dividende des actions de capital à 3 1/2 p. c., ainsi que du dividende des actions ordinaires à 7 p. c. et de leur amortissement aux unes et aux autres, le tout pour l'année courante, conformément à l'article 37 des statuts, mais non compris la récupération prévue à l'article 38.

Si les bénéfices d'exploitation étaient supérieurs au minimum susdit, ils seraient distribués, conformément aux stipulations des statuts. Toutefois, dans ce cas et sans préjudice aux amortissements et réserves imposées par les règles d'une bonne gestion et approuvées par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie, la Colonie pourra exiger qu'une part ne dépassant pas 30 p. c. du superdividende soit affectée à la constitution d'un fonds de réserve, devant servir à permettre des diminutions de tarif, notamment pour les circonstances exceptionnelles dont il est question ci-dessous ;

3. Des circonstances exceptionnelles peuvent imposer des réductions de tarif au-dessous du taux résultant de l'application des principes ci-dessus, mais les tarifs temporaires admis pour ces cas assureront ou tendront à assurer tout au moins les recettes nécessaires au service d'intérêts et d'amortissements des obligations et au service d'intérêts de la dette flottante.

En cas de divergence de vues sur l'application de l'alinéa précédent, la Colonie, si la Compagnie le demande, prendra l'avis du Conseil Colonial.

Les tarifs exceptionnels seront fixés pour une durée de six mois.

Pour le maintien des réductions pour de nouvelles périodes provisoires, il sera procédé, de six mois en six mois, s'il y a désaccord entre la Colonie et la Compagnie, comme il est dit à l'alinéa précédent.

Le tarif spécial à prix coûtant pour le transport du matériel destiné aux chemins de fer est maintenu.

Il est entendu que de la date de la présente convention au 1^{er} juillet 1922 aucun changement de tarif ne sera appliqué, sauf entente entre la Colonie et la Compagnie.

Les tarifs et leurs modifications éventuelles seront publiés conformément à l'article 23 du cahier des charges de 1889.

ART. 7. — Pendant la période de transformation, les intérêts des sommes affectées à celle-ci seront considérés comme dépenses de premier établissement et ajoutés à ce compte jusqu'à la mise en exploitation de la section à laquelle les dépenses se rapporteront. Les sections seront déterminées de manière que leur mise en service exerce le plus tôt possible une influence favorable sur le prix de revient des transports.

En aucun cas, les intérêts susdits ne pourront être portés au compte de premier établissement au delà du cinquième exercice, suivant celui où les dépenses auront été effectuées.

Les frais de la mission Bailleux, ainsi que les frais de surveillance des travaux sur place par le personnel spécial, délégué par la Colonie, seront remboursés à la Colonie et ajoutés au compte de premier établissement.

ART. 8. — Le Gouvernement de la Colonie renonce à exercer ses droits de rachat avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq années qui commencera à courir dès l'achèvement de la transformation de la ligne, mais ne pourra, en aucun cas, dépasser le 1^{er} janvier 1952.

ART. 9. — Quel que soit le moment où la Colonie fera usage de son droit de rachat, le prix de rachat dû par elle sera, sauf l'augmentation et la diminution prévue à l'alinéa 3 du présent article, celui résultant de l'application au 30 juin 1914, des articles 4 et 4bis de la convention conclue les 27 mars-10 avril 1896 entre la Belgique et la Compagnie.

Le prix résultant de cette application sera dès à présent calculé.

Il ne sera augmenté que du montant au taux de remboursement des émissions d'actions et obligations postérieures au 30 juin 1914; il sera diminué du montant amorti sur les actions et les obligations depuis le 30 juin 1914 jusqu'au moment du rachat.

La Colonie aura la faculté de compenser une partie de ce prix en annulant des obligations de la Compagnie souscrites en exécution de la présente convention.

ART. 10. — En cas de rachat, la Colonie, conformément à l'article 50 des statuts, reprendra les charges de la Compagnie et notamment le service d'intérêts et d'amortissements des obligations et des dettes.

En ce qui concerne le paiement du prix de rachat, diminué du montant des obligations au taux de remboursement, la Colonie pourra se libérer au moyen d'un service d'annuités dont la durée ne dépassera pas la durée de la concession, les intérêts étant calculés au taux réel des titres de rente belge les plus récemment émis au moment de la notification de la décision de rachat, tel que ce taux résultera de la cote de la Bourse et compte étant tenu des avantages fiscaux éventuellement attachés à ces titres.

Les frais que comporterait l'exécution de cet article seront à la charge de la Colonie.

ART. 11. — Moyennant le paiement du prix prévu à l'article 9 ou de la première des annuités prévues à l'article 10, la Colonie recueillera les avantages assurés à la Belgique par l'article 4 de la convention des 27 mars-10 avril 1896 et sera ainsi substituée à tous les droits de la Compagnie.

ART. 12. — Si la Belgique exerce son droit de rachat, elle pourra invoquer le bénéfice des articles 9, 10 et 11 de la présente convention.

ART. 13. — Toutes les dispositions des anciennes conventions sont maintenues en tant qu'elles ne sont pas modifiées par la présente convention.

ART. 14. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après son approbation par une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du Chemin de Fer du Congo, délibérant conformément à l'article 31 des statuts et par le pouvoir législatif de la Colonie et, en outre, moyennant, pour la Belgique, de consentir de son côté à la prorogation de son droit de rachat dans les termes de l'article 8 ci-dessus.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, le 9 novembre 1921.

NOTICE.

Extrait des Notes et Documents relatifs à la Politique des Chemins de fer en Afrique Tropicale — Ministère des Colonies — 1914 —
Édité par les Etablissements Généraux d'Imprimerie — Bruxelles.

La Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie fut créée, le 9 février 1887, au capital de 1 million de francs, porté ultérieurement à 1,225,000 francs, en vue, notamment, de procéder aux études d'un chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool. Une convention du 26 mars 1887 lui assurait des concessions territoriales et l'option pour la construction et l'exploitation de cette ligne.

Les deux missions formées par cette Compagnie terminèrent les études préliminaires vers la fin de 1888; elles conclurent à la possibilité de l'établissement d'un chemin de fer et permirent de dresser un avant-projet. Le 31 juillet 1889, la Compagnie du chemin de fer du Congo fut fondée au capital de 25 millions de francs (porté, en 1896, à 30 millions de francs) ayant pour objet essentiel la construction et l'exploitation du chemin de fer des Cataractes.

Par convention du 9 novembre 1889, l'Etat Indépendant du Congo lui confia la construction, l'entretien et l'exploitation de cette ligne.

La Compagnie se mit à l'œuvre en 1890 et la ligne fut mise en exploitation définitive le 1^{er} juillet 1898.

La concession du chemin de fer a été accordée à la Compagnie pour 99 ans, à dater de la mise en exploitation de la ligne sur toute son étendue. Le cahier des charges assurait à la Compagnie la pleine propriété d'une zone de 200 mètres de largeur de chaque côté de la voie ferrée, soit 16,000 hectares et, en outre, de 1,500 hectares pour chaque kilomètre de ligne ouverte à l'exploitation, soit 600,000 hectares.

La convention du 9 novembre 1889 avait déterminé que l'État du Congo pouvait, à toute époque, racheter la concession moyennant un prix représenté par la capitalisation à 3 1/2 p. c., pendant le nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, d'une annuité égale au produit net moyen des cinq années les plus favorables prises parmi les sept dernières années ayant précédé celle du rachat ou le produit net de la dernière de ces sept années s'il était supérieur à ce produit moyen. Il était stipulé qu'en cas de rachat avant vingt-cinq ans d'exploitation la somme à payer devrait être au minimum le capital dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne augmenté de 30 p. c. de prime.

En 1896, l'État belge ayant souscrit l'augmentation de capital de 25 à 30 millions de francs, s'est réservé par convention du 10 avril 1896 le droit de racheter le chemin de fer, sans préjudice du droit de rachat de l'État du Congo. Les conditions de rachat par l'État belge sont fixées comme suit :

remboursement des actions au pair à 500 francs; reprise de toutes les charges de la Compagnie; primes aux actions basées sur l'avance de l'achèvement de la ligne par rapport à la date du 1^{er} février 1900; primes à la Compagnie basées sur l'accroissement des recettes; primes à la Compagnie basées sur le prix d'établissement de la deuxième partie de la ligne.

D'après la convention du 12 novembre 1901, le droit de rachat ne pouvait plus être exercé par l'État Indépendant avant le 1^{er} juillet 1916, le prix à payer ne pouvant pas être supérieur à celui que paierait l'État belge pour le rachat prévu par la convention du 10 avril 1896. Une convention du 13 novembre 1901 entre l'État belge et la Compagnie fixe également au 1^{er} juillet 1916 la date à laquelle le premier pourra exercer son droit de rachat.

Les caractéristiques de la ligne sont les suivantes :

La ligne est à simple voie; sa longueur est de 400 kilomètres; l'écartement de la voie est de 0,765 entre bourrelets; le rayon de courbure minimum est de 50 mètres; la pente maximum est de 45 millimètres par mètre; les rails sont en acier du type Vignole, pesant 21 kg. 5 par mètre, en longueur de 7 mètres, reposant sur traverses métalliques du type Boyenval et Ponsard du poids de 33kg.5; éclisses cornières de 5kg.950; fixation des rails par plaques et tire-fonds; la voie pèse 94kg.350 par mètre courant.

Depuis l'établissement du chemin de fer, les nouvelles commandes de matériel ont porté sur les types suivants : rails Vignole de 23 kilogrammes au mètre, traverses métalliques en forme d'auge de 30kg.650, fixation du rail par crapauds; le poids de la voie dans ces conditions est de 96kg.640 au mètre courant. Les deux types de voie sont actuellement en service.

La ligne comporte 99 ponts ayant ensemble une longueur totale de 1,679 mètres; 20 d'entre eux ont une longueur variant entre 25 et 100 m. Il existe en outre 1,250 aqueducs ayant ensemble une longueur de 10 kilomètres environ.

La ligne dessert 12 stations : Matadi, Kenge (km. 40), Songololo (km. 100), Kimpese (km. 159), Tumba (km. 187), Thysville (km. 231), Inkisi, (km. 263), Madimba (km. 286), Sona-Bata (km. 302), Kasangulu (km. 345), Kinshasa (km. 390) et Léopoldville (km. 400).

Les études définitives modifièrent notablement l'avant-projet dressé à la suite des études préliminaires; le tracé admis s'écarte du Congo afin d'éviter la région très tourmentée avoisinant les cataractes et traverse divers affluents du fleuve, pour rejoindre celui-ci au Stanley-Pool.

L'altitude de rail, qui est de 26^m.40 au-dessus du niveau de la mer à Matadi, atteint 280 mètres au kilomètre 15; 475m.56 au kilomètre 130; 743m.81 au kilomètre 231, pour s'abaisser ensuite à 290m.33 à l'arrivée au Stanley-Pool.

La construction fut commencée en juillet 1890.

L'ensemble du chemin de fer est en exploitation régulière depuis le 1^{er} juillet 1898.

Le service se fait exclusivement de jour; il n'y a de trains la nuit et le dimanche que dans les cas exceptionnels.

Il y a au minimum un train de voyageurs par jour dans chaque sens; en cas de nécessité, il en est formé deux ou davantage.

Le nombre de trains de marchandises mis en marche dépend des exigences du trafic.

Les trains de voyageurs font le trajet en deux jours (Matadi-Thysville et Thysville-Kinshasa), de même que les trains directs de marchandises. Les autres trains de marchandises le font en trois jours (Matadi-Songololo-Thysville-Kinshasa).

Vitesse maximum : à la montée, 43 kilomètres à l'heure; à la descente, 33 kilomètres à l'heure.

Vitesse moyenne : à la montée, 24 kilomètres à l'heure; à la descente, 26 kilomètres à l'heure.

Vitesse commerciale : à la montée, 21km.5 à l'heure; à la descente, 23km.5 à l'heure.

La construction de la ligne a fait l'objet d'une concession attribuée à la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Elle fut entamée avec le capital initial de 25 millions de francs, dont 10 millions de francs en actions de capital de 500 francs à 3 1/2 p. c., souscrites par l'État belge, et 15 millions de francs en actions ordinaires de 500 francs, souscrites par des banques.

Les débuts de la construction furent très onéreux. Vers le milieu de 1893, la ligne n'ayant atteint que le kilomètre 33, il avait déjà été dépensé 20 millions de francs.

La nécessité de ressources nouvelles et considérables s'affirmait. La Compagnie dut procéder successivement aux opérations suivantes :

En 1893, deux emprunts hypothécaires de 5 millions de francs chacun, consentis l'un par les banques, l'autre par le Gouvernement belge;

En 1896, souscription par l'État belge de 5 millions de francs de capital nouveau, dont 2 millions en actions de capital et 3 millions en actions ordinaires; l'État garantissait, en outre, un emprunt de 10 millions de francs en obligations 3 p. c., pour servir à rembourser les deux emprunts de 1893;

En 1896, émission de 50,000 obligations de 500 francs à 4 1/2 p. c., avec garantie hypothécaire sur le chemin de fer, soit 25 millions de francs;

En 1899, émission de 20,000 obligations de 500 francs, à 4 p. c., avec garantie hypothécaire sur la ligne, soit 10 millions de francs;

En 1903, émission de 14,000 obligations de 500 francs, à 4 1/2 p. c., garanties comme les précédentes, soit 7 millions de francs.

Le capital employé à l'établissement du chemin de fer de Matadi à Léopoldville s'éleva donc, au total, à 82 millions de francs, répartis comme suit :

24,000 actions de capital de 500 francs ,	fr.	12,000,000
56,000 actions ordinaires de 500 francs.	.	18,000,000
20,000 obligations de 500 francs à 3 p. c.	.	10,000,000

20,000 obligations de 500 francs à 4 p. c.	10,000,000
64,000 — — — 4 1/2 p. c.	32,000,000
Total. fr.	82,000,000

soit, pour une ligne de 400 kilomètres à voie étroite (0^m.76) une dépense moyenne de 205,000 francs par kilomètre.

Dans le capital total, l'Etat belge intervient donc pour 15 millions de francs d'actions et 10 millions de francs d'obligations, soit, en tout, 25 millions de francs.

Il y a 4,800 parts de fondateur sans désignation de valeur.

Il est à noter que, en plus des obligations énumérées ci-dessus, la Compagnie du Chemin de fer du Congo a émis, en 1913, 30,000 obligations de 500 francs, à 5 p. c. soit 15 millions de francs.

Le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool relie l'Océan au Haut-Congo. Il s'est substitué à un transport à dos d'homme excessivement onéreux, particulièrement pénible dans la région des cataractes et d'une capacité absolument insuffisante pour assurer aux territoires formant une grande partie du bassin du haut fleuve le moindre développement économique. Ce chemin de fer ne dessert qu'accessoirement le territoire qu'il traverse; son objet essentiel est de mettre la Colonie en relations rapides et faciles avec le monde civilisé, en lui assurant un accès direct à la mer. Sans cette ligne ferrée, la mise en valeur du Congo belge, telle qu'elle a été réalisée depuis l'établissement de celle-ci, eut été une impossibilité.

Les difficultés auxquelles on s'est heurté, lors de l'établissement du chemin de fer, n'ont pas permis d'en faire une ligne industrielle de grande envergure. Tel qu'il existe, il a rendu d'immenses services et est à même d'assurer le trafic (actuellement de 74,000 tonnes) pendant quelques années encore. Toutefois, eu égard à l'importance de sa fonction, sa capacité est relativement réduite (200,000 tonnes à la montée et à la descente), parce qu'il est à voie unique et à petit écartement; d'autre part, son exploitation est rendue onéreuse par suite du développement insuffisant du rayon des courbes et de la grande déclivité des rampes.

Pour que le chemin de fer puisse répondre au trafic de l'avenir et transporter plus rapidement et à des tarifs plus économiques, il sera nécessaire de le transformer en ligne à double voie, à grand écartement et d'améliorer le rayon des courbes et l'inclinaison des rampes. A l'origine la ligne transformée comporterait une seule voie; la seconde ne serait posée qu'à l'époque où le développement du trafic en démontrerait la nécessité.

D'autre part, le Gouvernement se préoccupe dès à présent de raccorder le chemin de fer de Matadi à Ango-Ango. Le port de Matadi suffit, grâce à d'importants travaux, au trafic actuel et permettra le développement de celui-ci pendant un certain temps encore; dès maintenant, on peut prévoir cependant qu'il sera nécessaire dans l'avenir de posséder un port qui puisse suppléer à son insuffisance éventuelle; ce sera le rôle du port d'Ango-Ango. Diverses industries se sont établies à cet endroit et justifient, dès à présent, le raccordement au chemin de fer.

ANNEXE AU N° 381.

BIJLAGE VAN N° 381.

PROJET DE LOI

relatif à l'approbation de la convention
du 31 décembre 1921 entre l'État
Belge et la Compagnie du Chemin
de fer du Congo.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Mi-
nistres des Finances et des Colonies,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur
suit, modifiant les conventions des
27 mars-10 avril 1896 et du 13 no-
vembre 1901 entre l'État belge et la
Compagnie du Chemin de fer du
Congo, sera présenté, en Notre Nom,
aux Chambres Législatives, par Nos
Ministres des Finances et des Colo-
nies.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention ci-
annexée conclue le 31 décembre
1921 entre l'État belge et la Com-
pagnie du chemin de fer du Congo.

WETSONTWERP

betreffende de goedkeuring der over-
eenkomst van 31 December 1921,
tusschen den Belgischen Staat en
de « Compagnie du chemin de fer
du Congo. »

Albert,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen, tegenwoordigen en toe-
komenden, Heil.*

Op de voordracht van Onze Mi-
nistres van Financiën en van Kolo-
niën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BE-
SLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de
inhoud volgt, houdende wijziging
der overeenkomsten van 27 Maart-
10 April 1896 en van 13 November
1901 tusschen den Belgischen Staat
en de « Compagnie du chemin de fer
du Congo » zal, in Onzen Naam, bij
de Wetgevende Kamers, door Onze
Ministres van Financiën en van
Koloniën ingediend worden.

ARTIKEL ÉÉN.

Wordt goedgekeurd de hierbij-
gevoegde overeenkomst, gesloten
den 31 December 1921 tusschen den
Belgischen Staat en de « Compagnie
du chemin de fer du Congo ».

ART. 2.

La présente loi sortira ses effets le
lendemain de sa publication.

Donné à Bruxelles, le 15 juin 1922.

ART. 2.

Deze wet zal daags na hare be-
kendmaking in werking treden.

Gegeven te Brussel, den 15^e Juni
1922.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

Van 's Konings wege :

De Minister van Financiën,

G. THEUNIS.

Le Ministre des Colonies,

De Minister van Koloniën,

LOUIS FRANCE.

Convention conclue le 31 décembre 1921
entre l'État belge et la « Compagnie
du chemin de fer du Congo ».

Overeenkomst gesloten den 31 Decem-
ber 1921 tusschen den Belgischen
Staat en de « Compagnie du chemin
de fer du Congo ».

ENTRE :

L'ÉTAT BELGE, représenté par M. Georges THEUNIS, Premier Ministre, Ministre des Finances, et par M. Louis FRANCK, Ministre des Colonies, d'une part,

Et la COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO, Société anonyme, représentée par M. F. PHILIPPSON, Président, et M. L. GOFFIN, Administrateur-délégué, agissant au nom de la Société en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par le Conseil d'administration dans sa séance du 31 octobre 1921, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

L'État belge renonce à exercer son droit de rachat avant l'expiration d'un délai de vingt-cinq années, qui commencera à courir dès l'achèvement de la transformation de la ligne et ne pourra, en aucun cas, dépasser le 1^{er} janvier 1952.

ART. 2.

Si la Belgique exerce son droit de rachat, elle pourra invoquer le bénéfice des articles 9, 10 et 11 de la Convention conclue le 9 novembre 1921, entre la Compagnie et le Gouvernement de la Colonie du Congo belge.

Le droit de rachat de l'État belge est soumis, quant au prix, aux mêmes conditions que le droit de rachat de la Colonie.

ART. 3.

La présente Convention et celle du 9 novembre 1921, mentionnée à l'article 2, seront enregistrées gratis.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, le 31 décembre 1921.

G. THEUNIS.
Louis FRANCK.

F. PHILIPPSON.
L. GOFFIN.

Vu et approuvé pour être annexé
à Notre Arrêté du 15 juin 1922.

Gezien en goedgekeurd om aan
Ons Besluit van 15^e Juni 1922
gehecht te worden.

ALBERT.

Par le Roi :
Le Ministre des Finances,

Van 's Konings wege :
De Minister van Financiën,

G. THEONIS.

Le Ministre des Colonies,

De Minister van Koloniën,

Louis FRANCK.
