
Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 9 APRIL 1907.

Wetsontwerp tot opening van een krediet van 5 miljoen frank strekkende tot de inschrijving voor obligatiën van maatschappijen van zeereederij.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Lang reeds wordt, ter wille van het toenemen der Belgische koopvaardij, bekommernis verwekt bij hen die zich bezorgd gevoelen over het volledige van den groep der verschillende factoren welke tot 's Lands economischen vooruitgang bijdragen.

't Is in dees laatste jaren, dat het vraagstuk vooral werd opgeworpen; na de zoo belangrijke studiën welke in den schoot der Belgische Vereeniging van ingenieurs en nijveraars werden doorgezet en na die wier uitslagen op het, in 1905, te Bergen gehouden Congres voor Wereldhandel werden aan den dag gebracht, kwam vervolgens het onlangs door de Handelskamer van Antwerpen ingesteld onderzoek. Deze Kamer won het gevoelen in van reeders, agenten voor zeehandelszaken, nijveraars, uitvoerders en bankiers en, in eene met groote openbaarheid bedeelde memorie, heeft zij, met hare eigen besluiten, verklaring gegeven van de door haar ingewonnen meeningen ⁽¹⁾.

Die verschillende studiën hebben aanleiding gegeven tot twee hoofdenkbeelden die strooken met de zienswijze welke, harerzijds, de Regeering zich over het vraagstuk had gevormd :

Vooreerst, algemeen wordt erkend en aangenomen, dat het hoogst voordelig ware de zeereederij uit te breiden en in bezit te komen eener natio-

(1) Negende memorie voorgesteld aan het Middencomiteit der Handelskamer door de vereenigde afdeelingen voor staatshuishoudkunde en statistiek, voor handels- en zeeaardrijkskunde.

nale handelsvloot; in de tweede plaats, tot dien uitslag kan niet op doelmatige en duurzame wijze worden geraakt dan door invloed van het bijzonder initiatief.

* * *

Zoo min dan het uitoefenen van welke nijverheid ook, mag het vervoer per zee niet het eigendom worden van een bepaald land, en zulks ter uitsluiting, in eenigermate, van dit of geen land; men ziet niet in waarom die nijverheid, welke met goeden uitslag wordt uitgeoefend niet enkel door zeenatiën van eersten rang, zooals Engeland en Duitschland, maar insgelijks door andere, als daar zijn Denemarken, Zweden, Noorwegen, Holland, Italië en Griekenland, ongenaakbaar zou blijven voor den nijverheidsgeest dien de Belg, met eere aan den dag legt in al de takken van den arbeid op nijverheidsgebied.

Op haar zelve beschouwd ware de nijverheid der koopvaardij, zoowel onder oogpunt van den scheepsbouw als onder opzicht van de exploitatie, een nieuw gebied waarop zich de nationale bedrijvigheid zou kunnen uitoefenen, eene nieuwe bron van winsten zoowel voor den arbeid als voor het kapitaal.

Anderzijds, aan eene natie, welke door haren buitenhandel in de wereld bijna den eersten rang bekleedt, mag het niet onverschillig wezen bijna onbekend te zijn op den oceaan, den grooten internationalen vertierweg. Niemand zal betwisten, dat onze handel en onze nijverheidsinrichtingen belang zouden hebben, moesten aanvoer en vervoer hunner grondstoffen en hunner producten ten deele gedaan worden door zeevaartdiensten van Belgische nationaliteit, en wat dit belang vooral tastend doet uitschijnen, dit is het vooruitzicht van 's lands koloniale uitbreiding.

Ook mag uit het oog niet worden verloren dat, in de haven waar zij wordt uitgerust, eene nationale zeevaartlijn, voor kosten van ravitailleren, twee of driemaal zooveel uitgaven bevordert dan schepen van gelijke tonne maat die in eene aanleg haven goederen lossen. De bloei van den plaatselijken handel onzer havensteden, staat dus in verband met het toenemen onzer marine.

* * *

Aan den Staat behoort het niet zich te bemoeien met het inrichten eener handels-marine.

De tusschenkomst van Staatswege bij middel van rechtstreekschen onderstand of van rentewaarborg kan, zelfs in beginsel, niet worden gerechtvaardigd; dit stelsel werd vroeger in ons land beproefd en de proefneming is volkomen mislukt.

De memorie der Antwerpsche Handelskamer doet heel wel uitschijnen dat, in de landen welke thans eene machtige en bloeiende handelsvloot bezitten, de goede uitslag uitsluitelijk te danken is aan het vrije initiatief.

* * *

Het is bij middel eener goede wetgeving dat de Staat, op behoorlijke en wettige wijze, invloed uitoefent op het ontstaan en den bloei der nijverheid

België, onder dit opzicht, bevindt zich, wat de scheepvaart betreft, tot nog toe in ongunstige voorwaarden. Onze wetgeving op de zeehypotheek is onvoldoende en tevens ingewikkeld, en hare gebrekkigheid belet het samenbrengen van het krediet dat voor de ondernemingen der reederij noodig is.

Bij de wetgeving zijn ontwerpen ingediend die strekken, op dat gebied, tot het invoeren der noodige hervormingen en, 't is te hopen, dat deze nog in den loop van dezen zittijd ingevoerd zullen worden.

* * *

Aan kapitalen, om in de nijverheid te worden belegd, is geen mangel; doch is niet te voorzien dat, van heden tot morgen, zelfs onder een wettelijk en verbeterd beheer, men ertoe zal geraken ze te verkrijgen om besteed te worden aan ondernemingen die, vooral daar zij nog weinig bekend zijn, als onzeker voorkomen.

Zooals te rechte in de memorie der Antwerpsche Handelskamer wordt gezegd, « het gemis van maritieme overleveringen, dan wanneer deze door » de naburige landen op ononderbroken wijze werden behouden, heeft te » onzent onverschilligheid verwekt voor alles wat met het zeewezen in ver- » band staat, en de door het zeevervoer aan andere landen opgebrachte » voordeelen zijn er gansch onbekend. Zoo gebeurt het dat die mededin- » gende natien aanmerkelijke voordeelen genieten : daar worden, voor het » zaakvoeren der scheepsreederijen, mannen aangetroffen die doordrongen » zijn van de proefondervindelijke begrippen welke hun nagelaten en over- » gemaakt werden door verschillende geslachten van reeders en zeelieden; » hunne grondige vakkennis boezemt vertrouwen in aan hunne medebur- » gers, die niet aarzelen voor groote of kleine aandeelen, ieder volgens zijne » middelen, deelachtig te worden in ondernemingen betreffende de » reederij. »

Dit vertrouwen in ons land te verwekken door het voorbeeld der bekomen uitslagen, ziedaar waarop wij, voor 't oogenblik, ons moeten toelagen.

Er dient dus rekening te worden gehouden met een tijdperk van overgang, en 't is in dien gedachtengang dat is opgevat het wetsontwerp hetwelk ik, ingevolge de bevelen van den Koning, de eer heb aan uwe beraadslaging voor te leggen.

Ofschoon, zooals hooger is gezegd, de Regeering oprecht vijandig is ten opzichte van alle tusschenkomst welke in zich het karakter eener wezenlijke premie draagt, niettemin, in den huidige toestand der zaken, acht zij het gepast haren steun en hare aanmoediging te schenken aan enkele reeds werkzaam zijnde ondernemingen die waarborgen van zekere toekomst hebben gegeven, doch wier ontwikkeling verhinderd is door de moeielijkheid van het bekomen der kapitalen die noodig zijn om hare exploitatie in gunstige voorwaarden uit te breiden.

* * *

De maatschappij « Ocean », Belgische Naamlooze Vennootschap voor reederij en zeevaart, in 1903 gesticht, begon hare verrichtingen met het gering kapitaal van 725,000 frank. Reeds in 1905 moest dit kapitaal op

2 miljoen worden gebracht en, in 1906, moest het nogmaals met 1 miljoen worden vermeerderd. Thans is de maatschappij in bezit eener kleine vloot, bestaande uit vijf steamers, waarvan drie, gebouwd volgens de gegevens der jongst ingevoerde verbeteringen, aangemerkt staan onder de beste cargo-boats welke de haven van Antwerpen bezoeken.

Behalve die vijf vaartuigen heeft de maatschappij, om aan de verzoeken harer clientele te kunnen voldoen, zich in de verplichting bevonden telken jare een zeker getal schepen in huur te nemen. Hare stoombooten leggen aan, in geregelden dienst, in eene reeks havens der Middellandsche Zee.

Eene andere Belgische vennootschap, welke onder de Hooge bescherming van Zijne Majesteit den Koning is geplaatst, de « Compagnie royale Belgo-Argentine », kwam in 1906 tot stand met een kapitaal van 3 miljoen.

Zij ook, na hare geldmiddelen besteed te hebben aan den aankoop van vier steamers, heeft in de ontoereikendheid harer vloot moeten voorzien door het in dienst stellen van gehuurde vaartuigen. Dusdoende heeft zij, tusschen Antwerpen en de Argentijnsche Republiek, eene geregelden dienst kunnen inrichten met driewekelijksche afreizen.

Een derde vennootschap, de « Compagnie nationale Belge de Transports maritimes », werd, op 18 April 1899, te Antwerpen gevormd, met een kapitaal van 2 miljoen, dat alreeds in het begin van 't vorig jaar op 3 $\frac{1}{2}$ miljoen werd gebracht.

Thans beschikt deze vennootschap over eene vloot van negen steamers, hebbende elk een laadvermogen van 3,000 tot 4,000 ton, en zij verzekert den regelmatigen dienst tusschen Antwerpen, Egypte, Syrië, Klein-Asië, Griekenland, Turkije, Bulgarije, Rumenië en Zuid-Rusland.

Deze drie uitsluitelijk Belgische ondernemingen zijn dus in volle werkzaamheid; de uitslagen welke door haar zoo ras bekomen werden, zijn van zulken aard, dat men haar eene schitterende toekomst mag voorspellen, onder eene voorwaarde nochtans: zij dienen de nieuwe kapitalen te bekomen die noodig zijn om haar materieel aan te vullen naar verhouding van de uitbreiding harer zaken, want om niet blootgesteld te zijn, ten voordeele van beter ingerichte mededingers, de clientele te verliezen, zoo dient aan dezer eischen te worden voldaan. Om niet in verval te geraken, moet, kost wat kost, in de zich voordoende handelsverrichtingen worden voorzien: vandaar, voor de drie bedoelde maatschappijen, de noodzakelijkheid om, thans, schepen te huren, hetgeen voor gevolg heeft groote uitgaven, welke de algemeene kosten uiterst bezwaren en bijna de geheele winst der nijverheid opsorpen.

Door dezen toestand bevonden meergenoemde maatschappijen zich in de noodzakelijkheid om, tijdelijk, van wege den Staat, bijstand te verzoeken, en zulks in afwachting dat eene betere inrichting van het maritieme krediet in staat zij tot de koopvaardijondernemingen aan te lokken de private kapitalen die zich thans ervan verwijderen.

Wijze en voorwaarden van deelneming door den Staat, zooals zij thans in het wetsontwerp worden bepaald, zijn, wat het beginsel betreft, in overeenstemming met de hooger uiteengezette gedachten en beantwoorden, tevens, aan het beoogde doel.

Het initiatief, dat behoort te worden aangemoedigd, zal niet het minste

belemmerd — noch verhinderd worden, — enkel wordt een oproep tot bijvering gedaan; wordt door den Staat geld verschaft onder vorm van inschrijving voor obligatiën, door de maatschappijen dient, harerzijds, haar kapitaal te worden vermeerderd.

Het bedrag der inschrijving van Staatswege zal beloopt, wat de maatschappij « Océan » betreft, tot eene som van 2 millioen; wat de « Belgo-Argentine » betreft, tot dezelfde som, en wat de « Transports maritimes » aangaat, tot eene som van 1 millioen. De inschrijving wordt niet gedaan dan onder voorwaarde het kapitaal te brengen wederzijds: door de « Océan » op 4 millioen, door de « Belgo-Argentine » op 3 millioen en door de « Transports maritimes » op 4 millioen.

De obligatiën zullen jaarlijks 3 % interest opbrengen.

De delging zal loopen over het twintigjarig tijdvak dat het eindigen van den duur van elk der maatschappijen voorafgaat, 't is te zeggen, dat het zal aangaan nemen: met het jaar 1913, voor de maatschappij « Océan »; met het jaar 1916, voor de « Compagnie Belgo-Argentine » en ook voor de « Compagnie Nationale Belge de Transports maritimes ».

Door eene bepaling van de door den Staat en de Vennootschappen te sluiten overeenkomsten zal worden bedongen, dat gedurende het tijdvak hetwelk deze twintig jaar voorafgaat, het aan de aandeelhouders uit te betalen dividend niet 4 % mag overtreffen, daar het mogelijke overschot der winsten besteed dient te worden aan vervroegde uitkeeringen der obligatiënschuld.

De door den Staat geleende geldmiddelen moeten uitsluitelijk dienen tot het aankopen van nieuwe eenheden, en aan de vennootschappen is het verboden hunne vloot te verpanden. Op die wijze zullen de aan den Staat afgeleverde titels werkelijke pandverbintenissen uitmaken aangezien de waarde van het pand meer bedraagt dan gansch het in leen gegeven kapitaal dat in de vaartuigen steekt.

Eens dat op de betrokken vennootschappen de last niet meer zal wegen van het in huur nemen der schepen, zal het haar gemakkelijk zijn te voorzien in den dienst der obligatiën waarvoor de Staat heeft ingeschreven, deze is dus hoegenaand niet aan groot verlies blootgesteld.

*
* *

Overtuigd dat gerekend mag worden op de medewerking der kamers aan het zoo hoogst nuttige werk van uitbreiding onzer koopvaardij, zoo wordt door de Regeering den wensch uitgedrukt dit ontwerp van wet zoo spoedig mogelijk te zien stemmen.

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,*

C^o DE SMET DE NAEYER.

PROJET DE LOI.

WETSONTWERP.

LÉOPOLD II,**LEOPOLD II,**

ROI DES BELGES,

KONING DER BELGEN,

A tous présents et à venir, Salut.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et des Travaux publics,

Op de voordracht van Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Notre Ministre des Finances et des Travaux publics présentera en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Onze Minister van Financiën en Openbare Werken zal in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers voorleggen het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt :

ARTICLE PREMIER.

ARTIKEL EÉN.

Le Gouvernement est autorisé à souscrire un capital de deux millions de francs (2,000,000 de francs) en obligations de la Compagnie « Océan », société anonyme belge d'armement et de navigation. Ces obligations, à l'intérêt de 3 % l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1914; elles pourront être remboursées anticipativement.

De Regeering wordt gemachtigd tot het inschrijven voor een kapitaal van twee miljoen frank (2,000,000 frank) in obligatiën der Compagnie « Océan », Belgische naamlooze vennootschap voor reederij et scheepvaart. Deze obligatiën, rentende 3 % 's jaars, zijn, tegen pari hunner nominale waarde, delgbaar binnen een tijdverloop van twintig jaar aanvang nemende op 1^o Januari 1914; zij mogen bij vervroeging worden terugbetaald.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la compagnie « Océan » :

Voor de obligatiën wordt slechts ingeschreven en het bedrag ervan wordt enkel gestort onder voorwaarde, voor de Compagnie « Océan » :

1^o De porter à 4 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

1^o Op 4 miljoen frank te brengen haar maatschappelijk kapitaal, hetwelk gansch gestort moet wezen;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

2^o De opbrengst der uitgifte van obligatiën uitsluitelijk te besteden aan de uitbreiding harer vloot.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à souscrire un capital de deux millions de francs (2,000,000 de francs) en obligations de la « Compagnie royale Belgo-Argentine », société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 % l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} juin 1906; elles pourront être remboursées anticipativement.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la Compagnie royale Belgo-Argentine :

1^o De porter à 3 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à souscrire un capital d'un million de francs (1,000,000 de francs) en obligations de la « Compagnie nationale belge de Transports maritimes », société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 % l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1916; elles pourront être remboursées anticipativement.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la Compagnie nationale belge de Transports maritimes :

1^o De porter à 4 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

ART. 2.

De Regeering wordt gemachtigd tot het inschrijven voor een kapitaal van twee miljoen frank (2,000,000 frank) in obligatiën der « Compagnie royale Belgo-Argentine », naamlooze vennootschap gevestigd te Antwerpen.

Deze obligatiën, rentende 3 % 's jaars, zijn, tegen pari hunner nominale waarde, delgbaar binnen een tijdverloop van twintig jaar aanvang nemende op 1^o Juni 1916; zij mogen bij vervroeging worden terugbetaald.

Voor de obligatiën wordt slechts ingeschreven en het bedrag ervan wordt enkel gestort onder voorwaarde, voor de « Compagnie royale Belgo-Argentine » :

1^o Op 3 miljoen frank te brengen haar maatschappelijk kapitaal, hetwelk gansch gestort moet wezen;

2^o De opbrengst der uitgifte van obligatiën uitsluitelijk te besteden aan de uitbreiding harer vloot.

ART. 3.

De Regeering wordt gemachtigd tot het inschrijven voor een kapitaal van één miljoen frank (1,000,000 frank) in obligatiën der « Compagnie nationale belge de Transports maritimes », naamlooze vennootschap gevestigd te Antwerpen.

Deze obligatiën, rentende 3 % 's jaars, zijn, tegen pari hunner nominale waarde, delgbaar binnen een tijdverloop van twintig jaar aanvang nemende op 1^o Januari 1916; zij mogen bij vervroeging worden terugbetaald :

Voor de obligatiën wordt slechts ingeschreven en het bedrag ervan wordt enkel gestort onder voorwaarde, voor de « Compagnie nationale belge de Transports maritimes ».

1^o Op 4 miljoen frank te brengen haar maatschappelijk kapitaal, hetwelk gansch gestort moet wezen;

2^o De opbrengst der uitgifte van obligatiën uitsluitelijk te besteden aan de uitbreiding harer vloot.

ART. 4.

Aux fins de la présente loi, un crédit de 5 millions de francs est ouvert au Ministère des Finances et des Travaux publics. Ce crédit sera rattaché au Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1907 et couvert par les ressources affectées à ce Budget.

Donné à Passable, le 6 avril 1907.

ART. 4.

Voor het door deze wet beoogde doel, wordt een krediet van 5 millioen frank aan het Ministerie van Financiën en Openbare Werken geopend. Dit krediet zal op de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven over het dienstjaar 1907 worden uitgetrokken en worden gedekt door voor deze Begrooting bestemde middelen.

Gegeven te Passable, den 6 April 1907.

LÉOPOLD.


PAR LE ROI :

*Le Ministre des Finances
et des Travaux publics,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,*

C^{te} DE SMET DE NAEYER.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 AVRIL 1907.

Projet de loi ouvrant un crédit de 5 millions de francs en vue de la souscription d'obligations de sociétés d'armement maritime.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le développement de la marine marchande belge préoccupe depuis longtemps les esprits soucieux de compléter le faisceau des divers facteurs qui concourent au progrès économique du pays.

La question a été particulièrement agitée en ces dernières années : après les études intéressantes poursuivies au sein de la Société belge des ingénieurs et des industriels et celles dont les résultats ont été produits au Congrès d'expansion mondiale tenu à Mons en 1905, est venue l'enquête spéciale ouverte tout récemment par la Chambre de commerce d'Anvers. Celle-ci a entendu des armateurs, des agents maritimes, des industriels, des exportateurs, des banquiers, et elle a publié l'analyse des avis recueillis, avec ses propres conclusions, dans un mémoire auquel a été donnée une large publicité (1).

Deux idées principales se dégagent de ces diverses études, et elles sont en harmonie avec l'opinion que le Gouvernement s'était formée de son côté sur la question :

Premièrement, la grande utilité de développer l'armement maritime et d'arriver à la possession d'une flotte marchande nationale est généralement reconnue et admise ; en second lieu, ce résultat ne peut être obtenu d'une manière efficace et durable que par l'action de l'initiative privée.

(1) Neuvième mémoire présenté au Comité central de la Chambre de commerce par les Sections réunies d'économie politique et de statistique, de géographie commerciale et maritime.

* * *

Pas plus qu'aucune autre industrie, l'industrie des transports maritimes ne saurait être propre à tel et tel pays à l'exclusion, en quelque sorte, de tel ou tel autre; on ne voit aucune raison pour laquelle cette industrie, pratiquée avec succès non seulement par des nations maritimes de premier rang comme l'Angleterre et l'Allemagne, mais par d'autres telles que le Danemark, la Suède, la Norvège, la Hollande, l'Italie, la Grèce, resterait inaccessible au génie industriel que le Belge exerce avec honneur dans toutes les branches du travail industriel.

Envisagée en elle-même, l'industrie de la marine marchande, tant par la construction que par l'exploitation, serait un nouveau champ ouvert à l'activité nationale, une nouvelle source de profits pour le travail comme pour le capital.

D'autre part, il ne saurait être indifférent à une nation qui arrive presque en première ligne dans le monde par son commerce extérieur d'être à peu près inconnue sur l'Océan, cette grande voie du trafic international. Nul ne contestera que notre commerce et nos industries auraient tout intérêt à ce que l'apport et le transport de leurs matières premières et de leurs produits fussent partiellement effectués par des services maritimes de nationalité belge, et cet intérêt apparaît surtout avec évidence devant la perspective de l'extension coloniale du pays.

Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'une ligne de navigation nationale provoque dans son port d'armement des dépenses de toute nature (frais de ravitaillement, dépenses de l'équipage, etc.) trois ou quatre fois plus considérables que celles amenées par des navires d'un tonnage équivalent débarquant des marchandises dans un port d'escale. La prospérité du commerce local de nos cités maritimes est ainsi liée au développement de notre marine.

* * *

L'organisation d'une marine marchande n'est point l'affaire de l'État.

Même l'intervention de l'État par voie de subvention directe ou de garantie d'intérêt ne saurait se justifier en principe; on a fait jadis dans notre pays l'expérience de ce système, et cette expérience a abouti à un échec complet.

Le mémoire de la Chambre de commerce d'Anvers établit fort bien que dans les pays qui possèdent aujourd'hui une flotte de commerce puissante et prospère; le succès a été l'œuvre exclusive — les grandes lignes postales mises à part — de la libre initiative.

* * *

L'action propre et légitime de l'État sur la création et la prospérité de l'industrie s'exerce par le moyen d'une bonne législation.

Sous ce rapport, la Belgique se trouve jusqu'ici dans des conditions défavorables en ce qui touche la navigation. Notre législation sur l'hypothèque maritime est tout à la fois insuffisante et compliquée, et ses défauts empêchent la création du crédit à l'usage des entreprises d'armement.

La Législature est saisie de projets tendant à réaliser de ce côté les réformes nécessaires, et celles-ci seront, il faut l'espérer, accomplies dans le courant de la présente session.

* * *

Les capitaux cherchant leur emploi dans l'industrie ne nous manquent point; mais il n'est pas à prévoir que l'on obtiendra du jour au lendemain, même sous un régime légal perfectionné, leur application à des entreprises apparaissant comme aléatoires surtout parce qu'elles sont encore peu connues.

Comme le fait remarquer avec raison le mémoire de la Chambre de commerce d'Anvers, « l'absence de traditions maritimes, alors que les pays » voisins les ont maintenues sans interruption, a produit chez nous de » l'indifférence pour tout ce qui a rapport à la marine et une ignorance » générale de ce que l'industrie des transports par mer rapporte à d'autres » contrées. Ces nations concurrentes jouissent ainsi d'avantages notoires : on y » trouve, pour la gérance des armements, des hommes imprégnés de notions » que leur ont léguées des générations d'armateurs et de marins; leur con- » naissance approfondie de cette branche d'affaires inspire confiance à leurs » concitoyens, qui n'hésitent pas à s'intéresser pour de grosses ou petites » parts, chacun selon ses moyens, aux entreprises d'armements. »

Ce à quoi nous devons nous attacher pour le moment, c'est à faire naître cette confiance dans notre pays par la vue de résultats acquis.

Il y a donc une transition à ménager, et c'est dans cet ordre d'idées, messieurs, qu'est conçu le projet de loi que j'ai l'honneur, d'après les ordres du Roi, de soumettre à vos délibérations.

Adversaire résolu, ainsi qu'il est dit plus haut, de toute intervention ayant le caractère d'une véritable prime, le Gouvernement, d'autre part, considère comme opportun, dans l'état actuel des choses, de soutenir et d'encourager certaines entreprises déjà en activité, ayant donné des gages d'avenir, mais dont l'essor est arrêté par la difficulté d'obtenir les capitaux nécessaires au développement de leur exploitation dans des conditions avantageuses.

* * *

La compagnie *Océan*, société anonyme belge d'armement et de navigation, fondée en 1903, débuta avec un capital modeste : 725,000 francs. Dès 1903, ce capital dut être porté à 2 millions, et, en 1906, il fallut l'augmenter encore de 1 million. La Compagnie possède actuellement une flottille de cinq steamers dont trois, construits d'après les perfectionnements les plus récents, sont notés parmi les meilleurs *cargo-boats* fréquentant le port d'Anvers.

Indépendamment de ces cinq bâtiments, afin de satisfaire aux demandes de la clientèle qu'elle s'est acquise, la société s'est vue obligée de prendre chaque année en location un certain nombre de navires. Ses vapeurs desservent d'une façon régulière une série de ports de la Méditerranée.

Une autre société anonyme belge, la *Compagnie royale belgo-argentine*, s'est constituée en 1906 au capital de 3 millions.

Elle aussi, après avoir employé toutes ses ressources à l'acquisition de quatre steamers, a dû suppléer, par l'affrètement de bâtiments loués, à l'insuffisance de sa flotte. Elle a pu de la sorte instituer un service régulier, avec départs de trois en trois semaines, entre Anvers et la République Argentine.

Une troisième société, la *Compagnie nationale Belge de Transports maritimes*, a été constituée à Anvers, le 18 avril 1899, au capital de 2 millions, porté à 3 ¹/₂ millions au commencement de l'année dernière.

Elle dispose actuellement d'une flotte de 9 steamers d'un tonnage de 3,000 à 4,000 tonnes chacun, et elle entretient des services réguliers entre Anvers, l'Égypte, la Syrie, l'Asie mineure, la Grèce, la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie et la Russie méridionale.

Ces trois entreprises foncièrement belges sont donc en pleine activité; les résultats atteints font augurer un avenir prospère, mais à une condition : il faut qu'elles obtiennent les nouveaux capitaux nécessaires à l'acquisition d'un complément de matériel en rapport avec l'extension de leurs affaires. Car la clientèle a ses exigences qu'il importe d'être en mesure de satisfaire si l'on ne veut s'exposer à la perte au profit de concurrents mieux outillés; à peine de déchoir, il faut, coûte que coûte, faire face au trafic qui s'offre : d'où la nécessité, pour les trois compagnies en question, de recourir actuellement à la location de navires, combinaison onéreuse qui grève lourdement leurs frais généraux et absorbe presque tout le bénéfice de leurs efforts.

Cette situation les a amenées à demander temporairement l'appui de l'État en attendant qu'une meilleure organisation du crédit maritime appelle vers les entreprises de navigation les capitaux privés qui se dérobent aujourd'hui.

Le mode et les conditions de la participation de l'État, tels qu'ils sont déterminés dans le projet de loi, sont en harmonie avec les idées exposées plus haut quant au principe et sont, en même temps, appropriés au but à atteindre.

Aucune gêne, aucune entrave n'est apportée aux initiatives qu'il s'agit d'encourager, on leur demande seulement un nouvel effort; l'État leur apporte des fonds sous la forme d'une souscription d'obligations; de leur côté, les sociétés auront à accroître leur capital.

Le montant de la souscription de l'État sera de 2 millions en ce qui concerne la Compagnie Océan, de même somme en ce qui concerne la Belgo-Argentine et de 1 million quant aux Transports maritimes. La souscription est subordonnée à la condition que le capital de l'Océan soit porté à 4 millions, celui de la Belgo-Argentine à 5 millions et celui des Transports maritimes à 4 millions.

Les obligations rapporteront un intérêt annuel de 5 %.

L'amortissement sera échelonné sur la période de vingt ans précédant l'expiration de la durée de chacune des sociétés; c'est-à-dire qu'il courra à partir de l'année 1913 pour la société Océan et à partir de l'année 1916 pour la Compagnie Belgo-Argentine ainsi que pour la Compagnie Nationale belge de Transports maritimes.

Une clause des conventions à passer entre l'État et les sociétés stipulera que pendant la période précédant ces vingt ans, le dividende distribué aux actionnaires ne pourra pas dépasser 4 %, l'excédent éventuel des bénéfices devant être affecté à des remboursements anticipatifs de la dette-obligations.

Les ressources prêtées par l'État devront être consacrées exclusivement à l'acquisition d'unités nouvelles, et les sociétés s'interdiront d'hypothéquer leur flotte. Les titres délivrés au Trésor constitueront ainsi de véritables obligations hypothécaires, la valeur du gage dépassant d'ailleurs l'import du prêt consenti de tout le capital-actions incorporé dans les bâtiments.

Soulagées de la charge excessive dérivant de la location de navires, les compagnies en cause pourront aisément faire face au service des obligations souscrites par l'État; celui-ci n'est donc exposé à aucune chance grave de perte.

*
* *

Persuadé que le concours des Chambres est acquis à l'œuvre éminemment utile du développement de notre marine marchande, le Gouvernement exprime le vœu de voir voter le présent projet de loi dans le plus bref délai possible.

Le Ministre des Finances et des Travaux publics,

C^o DE SMET DE NAEYER.

PROJET DE LOI.

WETSONTWERP.

LÉOPOLD II,

LEOPOLD II,

ROI DES BELGES.

KONING DER BELGEN,

A tous présents et à venir, Salut.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et des Travaux publics,

Op de voordracht van Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Notre Ministre des Finances et des Travaux publics présentera en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Onze Minister van Financiën en Openbare Werken zal in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers voorleggen het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt :

ARTICLE PREMIER.

ARTIKEL EÉN.

Le Gouvernement est autorisé à souscrire un capital de deux millions de francs (2,000,000 de francs) en obligations de la Compagnie « Océan », société anonyme belge d'armement et de navigation. Ces obligations, à l'intérêt de 3 % l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1914; elles pourront être remboursées anticipativement.

De Regeering wordt gemachtigd tot het inschrijven voor een kapitaal van twee miljoen frank (2,000,000 frank) in obligatiën der Compagnie « Océan », Belgische naamlooze vennootschap voor rederij et scheepvaart. Deze obligatiën, rentende 3 % 's jaars, zijn, tegen pari hunner nominale waarde, delgbaar binnen een tijdverloop van twintig jaar aanvang nemende op 1^{er} Januari 1914; zij mogen bij vervroeging worden terugbetaald.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la compagnie « Océan » :

Voor de obligatiën wordt slechts ingeschreven en het bedrag ervan wordt enkel gestort onder voorwaarde, voor de Compagnie « Océan » :

1^o De porter à 4 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

1^o Op 4 miljoen frank te brengen haar maatschappelijk kapitaal, hetwelk gansch gestort moet wezen;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

2^o De opbrengst der uitgifte van obligatiën uitsluitelijk te besteden aan de uitbreiding harer vloot.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à souscrire un capital de deux millions de francs (2,000,000 de francs) en obligations de la « Compagnie royale Belgo-Argentine », société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 % l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} juin 1906; elles pourront être remboursées anticipativement.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la Compagnie royale Belgo-Argentine :

1° De porter à 5 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2° D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à souscrire un capital d'un million de francs (1,000,000 de francs) en obligations de la « Compagnie nationale belge de Transports maritimes », société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 % l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1916; elles pourront être remboursées anticipativement.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la Compagnie nationale belge de Transports maritimes :

1° De porter à 4 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2° D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

ART. 2.

De Regeering wordt gemachtigd tot het inschrijven voor een kapitaal van twee miljoen frank (2,000,000 frank) in obligatiën der « Compagnie royale Belgo-Argentine », naamlooze vennootschap gevestigd te Antwerpen.

Deze obligatiën, rentende 3 % 's jaars, zijn, tegen pari hunner nominale waarde, delgbaar binnen een tijdverloop van twintig jaar aanvang nemende op 1^{er} Juni 1916; zij mogen bij vervroeging worden terugbetaald.

Voor de obligatiën wordt slechts ingeschreven en het bedrag ervan wordt enkel gestort onder voorwaarde, voor de « Compagnie royale Belgo-Argentine » :

1° Op 5 miljoen frank te brengen haar maatschappelijk kapitaal, hetwelk gansch gestort moet wezen;

2° De opbrengst der uitgifte van obligatiën uitsluitelijk te besteden aan de uitbreiding harer vloot.

ART. 3.

De Regeering wordt gemachtigd tot het inschrijven voor een kapitaal van één miljoen frank (1,000,000 frank) in obligatiën der « Compagnie nationale belge de Transports maritimes », naamlooze vennootschap gevestigd te Antwerpen.

Deze obligatiën, rentende 3 % 's jaars, zijn, tegen pari hunner nominale waarde, delgbaar binnen een tijdverloop van twintig jaar aanvang nemende op 1^{er} Januari 1916; zij mogen bij vervroeging worden terugbetaald :

Voor de obligatiën wordt slechts ingeschreven en het bedrag ervan wordt enkel gestort onder voorwaarde, voor de « Compagnie nationale belge de Transports maritimes » .

1° Op 4 miljoen frank te brengen haar maatschappelijk kapitaal, hetwelk gansch gestort moet wezen;

2° De opbrengst der uitgifte van obligatiën uitsluitelijk te besteden aan de uitbreiding harer vloot.

ART. 4.

Aux fins de la présente loi, un crédit de 5 millions de francs est ouvert au Ministère des Finances et des Travaux publics. Ce crédit sera rattaché au Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1907 et couvert par les ressources affectées à ce Budget.

Donné à Passable, le 6 avril 1907.

ART. 4.

Voor het door deze wet beoogde doel, wordt een krediet van 5 millioen frank aan het Ministerie van Financiën en Openbare Werken geopend. Dit krediet zal op de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven over het dienstjaar 1907 worden uitgetrokken en worden gedekt door voor deze Begrooting bestemde middelen.

Gegeven te Passable, den 6 April 1907.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Finances
et des Travaux publics,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,*

C^o DE SMET DE NAEYER.