

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MARS 1911.

Projet de loi autorisant la Compagnie des Grands Lacs à porter son capital de 50 à 75 millions⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. TIBBAUT.

MESSIEURS,

RAPPORT DE LA COMMISSION SPÉCIALE.

Le projet de loi est la reproduction de l'amendement que le Gouvernement a proposé au budget colonial.

Il a pour objet direct l'autorisation d'une augmentation de capital de 25 millions, proposé par la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs; indirectement il soulève la question de l'émission de ce capital nouveau. Nous examinerons successivement ces deux questions qui appartiennent à deux ordres de choses distincts.

Le projet de loi donne d'abord au Ministre des Colonies pouvoir pour autoriser la Compagnie des Grands Lacs à porter son capital de 50 à 75 millions. Mais il prévoit une modification importante à l'art. 4 de la convention du 4 janvier 1902. Au lieu d'affecter à cette tranche de capital de 25 millions une nouvelle attribution de terres et forêts de 4 millions d'hectares comme le prévoit la concession, il propose d'augmenter d'un quart la part de la Compagnie dans les bénéfices à résulter de l'exploitation des terres et forêts précédemment attribués et comportant deux fois 4 millions, soit 8 millions d'hectares. Le partage des bénéfices se ferait, non plus suivant les termes de la concession par moitié entre la Compagnie et l'Etat exploitant, mais à raison de 75 p. c. à la Compagnie et 25 p. c. à la Colonie.

Toutefois, il résulte des explications de M. le Ministre que cette modification est restrictive et ne porte pas sur les mines, de telle sorte que le droit

(1) Projet de loi, n° 86.

(2) La Commission, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. De Becker Remy, De Sadeleer, Hambursin, Royer, Tibbaut, Van Der Linden.

de la Compagnie à faire des recherches minières dans le sous-sol et son droit d'exploitation avec partage par moitié des bénéfices, porteront sur une nouvelle étendue de 4 millions d'hectares, qui, s'ajoutant à l'ancien bloc de 8 millions, formera un bloc de 12 millions à délimiter grosso modo.

Le projet de loi était rendu nécessaire par l'article 7 de la Convention du 4 janvier 1902 qui subordonne toute augmentation de capital à l'autorisation de l'État, par l'article 9 qui garantit l'intérêt de 4 p. c. et l'amortissement du capital en 99 ans et par l'article 14 de la Charte coloniale qui ne permet pas à la colonie de donner une garantie sans l'intervention du législateur.

L'augmentation du capital de la Compagnie des Grands-Lacs est justifiée par des engagements en cours et par la construction du chemin de fer concédé du Congo au lac Tanganyka, tronçon comportant un développement d'environ 500 kilomètres; l'exposé des motifs et une note complémentaire donnent le tableau des dépenses prévues.

La majorité de la Commission n'a pas mis en doute l'utilité de ce travail; il est d'intérêt général; il doit mieux organiser l'occupation de la région et ouvrir au trafic les rives de l'immense mer intérieure que forme le lac Tanganyka; il y sera en relation avec la ligne allemande de Daressalam à Ujidi, qui, d'après les prévisions, abordera la rive opposée vers 1915.

Le projet de loi touche, par un des côtés, au grand problème de la politique coloniale des chemins de fer.

Le système de concessions pratiqué par l'Etat Indépendant est très complexe; il offre autant de types différents que de conventions; il est, suivant un membre, dominé par l'intérêt minier ou industriel; il néglige le point de vue économique d'intérêt général; en un mot, il suit une politique minière plutôt qu'une politique nationale, et il justifie pleinement ces paroles que le roi a prononcées à Tervueren: « Ce qui manque au Congo et ce qu'il nous » faudrait, c'est un système bien arrêté de voies de communication et, si » j'ose m'exprimer ainsi, une politique spéciale des chemins de fer. Cette » politique doit avoir un caractère national. »

Au cours des discussions du budget colonial, on a fait ressortir l'état confus dans lequel se présentaient aux recherches les conventions enchevêtrées, et M. le Ministre des Colonies, faisant droit à un vœu exprimé, a fait paraître le livre gris, intitulé: *Exposé de la question des chemins de fer*.

Ce livre, non seulement réunit, en un volume maniable et illustré de cartes, les conventions publiées comme annexes au Traité de Reprise et d'autres conventions faites entre sociétés de chemins de fer, mais il offre encore, dans sa préface, un exposé sommaire des diverses conventions et l'ordre dans lequel devrait se poursuivre la construction des chemins de fer. M. le Ministre y voit la préoccupation de l'Etat Indépendant de faire du Congo le point de croisement des grandes voies internationales; la ligne du Tanganyika rentre dans ce vaste programme.

Des membres de la Commission se sont demandés s'il ne serait pas possible d'examiner au préalable le plan d'ensemble des chemins de fer pour que la solution fragmentaire proposée aujourd'hui cadre avec lui. Ce serait la

marche logique; mais M. le Ministre a invoqué la grande urgence que présente le projet soumis à nos délibérations.

Les travaux de construction du second tronçon Kindu Kongolo sont terminés. Il y a intérêt à conserver en activité le personnel technique et ouvrier, rompu au travail, groupé sur place et tout prêt à commencer une nouvelle campagne.

Ce serait une faute lourde que de le laisser se disperser. On a commis cette faute à l'achèvement des chemins de fer des Cataractes, et l'on est unanime pour le regretter. La formation de nouvelles équipes demande du temps et de l'argent; elle se heurte toujours à des difficultés qui peuvent devenir insurmontables. L'intérêt de la colonie exige la continuité dans l'effort qui réalise à la fois l'économie et la rapidité de l'exécution.

On s'est demandé s'il ne serait pas préférable de diriger tout ce personnel sur le Katanga, à Bukama, pour y réaliser le vœu que le Roi exprimait à Tervueren dans les termes suivants : « Il serait désirable que l'on eût enfin » une voie de transport conçue et construite par des compatriotes, traversant la colonie de part en part et reliant la capitale au cœur du Katanga; » sans préjuger l'avenir, le chemin de fer des Grands-Lacs, dûment prolongé, pourrait réaliser ce vœu, que je forme de tout cœur. »

M. le Ministre avait déjà répondu, lors de la discussion du budget, que tout le personnel, composé de 4,000 hommes, ne trouverait pas immédiatement emploi dans le Katanga. Il y aurait impossibilité matérielle de s'en servir. On ne peut y affecter aux travaux de la voie que la moitié du personnel.

Ces conditions de fait ne peuvent être appréciées que par le pouvoir exécutif, renseigné de source directe. La Commission s'en réfère à lui; elle estime que, si l'équipe ne peut être employée tout entière au Katanga, il n'est pas possible, en ce moment, de l'employer plus utilement qu'à la construction de la ligne vers le Tanganyka.

* * *

On peut regretter que le temps fasse défaut pour étudier, dans son ensemble, la question des chemins de fer. Bien des points sont à élucider. Si le Livre gris indique l'ordre suivant lequel M. le Ministre estime que les chemins de fer doivent être construits, il n'indique pas les conditions dans lesquelles ils le seront. Qui entreprendra et construira le tronçon d'Elisabethville vers le Nord? Seront ce des compatriotes? Entrevoit-on la prochaine construction des tronçons devant continuer la ligne portugaise de Benguella? Quel en est le cahier des charges? Faudra-t-il payer 10 p. c. à la Compagnie du Bas-Congo au Katanga? Quel est le cahier des charges des concessions de navigation? Le Kassaï Sankuru est-il commercialement navigable et justifie-t-il l'idée de le relier par une voie ferrée au Katanga ou à l'Urua?

Mais si le vote urgent du projet de loi empêche l'étude de ces questions, il ne peut empêcher l'examen des questions se rattachant plus spécialement à la Compagnie des Grands-Lacs, notamment des questions relatives à l'écartement du rail, aux tarifs, aux conditions de reprise et aux droits concédés.

Un membre tient à y appeler toute l'attention du Gouvernement.

Dans l'ensemble des chemins de fer de la Compagnie des Grands-Lacs la voie n'a qu'un mètre d'écartement. Au réseau sud-africain et rhodésien auquel doit se souder le réseau du Katanga et vraisemblablement plus tard tout l'ensemble des réseaux congolais, elle a un écartement de 1,067 mètres. Cette différence heurte violemment la conception du Congo, point de convergence des grandes lignes internationales d'Afrique.

Le tarif de la concession des chemins de fer des Grands Lacs est, à la montée, de 1.50 par tonne-kilomètre pour les marchandises autres que les produits nécessaires à l'alimentation, les fers, aciers, machines, etc. et tout matériel accessoire à la construction de chemins de fer ou des bateaux (p. 93, Exposé de la question des chemins de fer). Le transport d'une tonne d'étoffes coûterait 626 francs, pour le seul parcours des 482 kilomètres de chemins de fer. C'est un tarif prohibitif enlevant à la ligne son caractère d'instrument économique. Il est revisable tous les dix ans moyennant certaines conditions (art. 23, p. 90); mais il importe de remarquer que cette société, contrairement aux autres, ne permet pas à l'État, détenteur des actions de dividende, de prendre part au vote pour un nombre de titres dépassant le $\frac{1}{3}$ du nombre de titres émis ou les $\frac{2}{3}$ des titres représentés (art. 29 des statuts, p. 107). M. le Ministre a répondu que ces tarifs seront révisés et qu'on transportera certaines marchandises à fr. 0.062 la tonne kilométrique. Il ne voit pas de sérieuses difficultés à un arrangement.

Les conditions de rachat des chemins de fer des Grands Lacs sont réglées par l'amortissement en 99 ans, amortissement garanti par l'État Indépendant; mais elles se compliquent de la clause de l'article 56, en vertu de laquelle l'État doit remettre à la Compagnie le bénéfice éventuel de l'exploitation pendant la durée de la concession restant à courir, la Compagnie conservant, pendant cette durée, sa part de bénéfice dans les exploitations des terres et des mines.

Enfin l'attribution de 4 millions d'hectares de terres, forêts et mines par 25 millions de francs de capital est non seulement contraire à la nouvelle politique économique, elle est même inexécutable; elle dépasse le domaine resté libre de l'État Indépendant. En effet, si l'ensemble des lignes concédées ou indiquées dans la convention du 4 janvier 1902 devait s'exécuter — ce qui toutefois n'est pas vraisemblable — elles comprendraient une longueur de 2,742 kilomètres, soit :

127	kilomètres	de Stanleyville à Ponthierville;
533	»	de Kunda à Congolo;
300	»	environ vers le Tanganyka;
1,000	»	environ vers le Lac Albert;
520	»	le long du fleuve de Ponthierville-Kunda;
640	»	» » Bukama Congolo.

A raison de 100,000 francs le kilomètre équipé, le capital nécessaire serait de 274,200,000 francs, et il comporterait, à raison de 4 millions d'hectares par 25 millions de capital l'attribution d'environ 44 millions d'hectares, soit une surface environ quinze fois plus grande que la Belgique, et représentant environ le cinquième de tout le territoire de la colonie.

Cette clause est manifestement inexécutable. M. le Ministre le reconnaît. L'exposé des motifs s'énonce comme suit : « En attendant la solution de cette difficulté, la compagnie renonce, lors de la nouvelle augmentation du capital, à toute nouvelle attribution de terres. »

Mais la compagnie maintient son droit aux mines sur une nouvelle étendue de 4 millions d'hectares, soit au total sur 12 millions d'hectares. Il n'est pas douteux que le système de ces concessions minières portant sur d'immenses blocs est néfaste pour la mise en valeur de la colonie; il est d'ailleurs condamné par le nouveau régime minier. Il en est de même des grandes concessions terriennes. Le projet de loi arrête momentanément l'extension du bloc concédé, mais il intensifie l'indivision en donnant à l'associé de l'État non plus la 1/2 mais les 3/4 des produits que donnera l'exploitation.

Ce système de l'État exploitant pour compte de tiers est dangereux; il le fait sortir de sa mission et fatalement il rend l'État victime de son association. On l'a vu au Katanga, où la Compagnie du Katanga représentée par le Comité spécial laisse à la Colonie la presque totalité du travail et des dépenses, tout en maintenant intact son droit au tiers du bénéfice.

M. le Ministre a fait remarquer que la Colonie ne supporte pas seule les dépenses de l'exploitation des terres et des forêts, dont le bénéfice est partagé; elle prélève fr. 4.95 par kilogramme de caoutchouc et fr. 7.50 par kilogramme d'ivoire. Il serait à souhaiter que des règles déterminent la gestion de l'ensemble des intérêts communs.

Il est à noter que l'article 5 de la Convention de 1902, en attribuant 4 millions d'hectares de terres et forêts, ne parle pas d'attribution en propriété, que l'attribution n'a lieu que pour la durée de la concession des lignes, et que les hectares attribués seront, sauf convention ultérieure contraire, exploités par l'État pour compte commun, les bénéfices étant partagés par moitié.

Le membre, qui exposait ces considérations, tenait à montrer la nécessité de négocier avec les diverses compagnies de nouveaux arrangements. Il admet que le pouvoir exécutif est seul compétent à cet effet; mais il se demande si le pouvoir exécutif, aux prises avec tant de problèmes, est suffisamment outillé pour ces importantes négociations, s'il n'aurait pas intérêt à créer éventuellement une commission mixte consultative pour l'étude de l'ensemble des questions de chemin de fer, dont la complexité a été mise en relief dans un récent débat au Parlement. Le pays aurait d'autant plus de confiance dans l'administration coloniale qu'il la saurait mieux armée pour la solution des graves problèmes économiques et financiers.

M. le Ministre s'est montré d'accord sur la nécessité de négocier, mais il estime que l'urgence du projet de loi déposé ne permet aucun retard. La situation de fait commande une prompt décision.

* * *

La question de l'émission du nouveau capital a également retenu l'attention de la Commission.

L'État Indépendant, propriétaire des actions de dividende 1 à 100000 a un droit de priorité pour la souscription du nouveau capital (art. 7); mais par une convention également en date du 4 janvier 1902, il a cédé son droit de priorité à la Compagnie belge des Chemins de fer réunis pour un terme de dix ans, expirant le 4 janvier 1912; il se réserve le droit à la moitié de ce qui dépasserait le taux d'émission de 300 francs.

Il importe de remarquer que la cession du droit de priorité avait pour contrepartie la souscription ferme des premiers 25 millions du capital par la Compagnie des Chemins de fer réunis.

Suivant la déclaration de M. le Ministre, les actions du capital de 250 francs ont été émises au début avec quelques difficultés, à des taux peu élevés; la Compagnie a dû supporter des frais importants de publicité et de courtage pour le placement des titres.

Mais, depuis longtemps, l'émission a lieu à des cours qui, laissent d'importants bénéfices.

Cette convention d'émission, comme la plupart des concessions, se ressent des défiances du début et des efforts faits par l'État Indépendant pour intéresser nos grands établissements financiers à l'œuvre coloniale. Les conditions faites autrefois paraissent excessives à ceux qui les examinent aujourd'hui; en tous cas elles sont inadmissibles pour l'avenir.

Il est vrai que le principal intérêt de la Colonie est de voir souscrire au pair le capital de la Compagnie des Grands-Lacs dont elle garantit la rémunération et l'amortissement. Mais il est juste qu'elle profite aussi, dans une large mesure, des avantages que peut donner l'émission d'actions, avantages qui dérivent d'un ensemble insolite de garanties et de privilèges consentis par la Colonie. Elle y a droit puisqu'elle dispose de la priorité pour la souscription.

Un membre s'est demandé si la Colonie ne pouvait retarder l'émission des actions en avançant à la Compagnie des Grands Lacs la somme nécessaire jusqu'au 4 janvier 1902, ou en autorisant la Compagnie à l'emprunter.

On a répondu que les conventions doivent s'exécuter, même lorsqu'elles sont devenues très avantageuses pour l'une des parties contractantes. On ne peut les modifier d'autorité. Le crédit d'un État dépend des respects qu'il a des droits et de la correction de ses procédés.

Mais on n'est tenu que dans la limite même des conventions. Un membre a fait remarquer que le capital proposé de 25 millions dépassait les besoins de la Compagnie des Grands Lacs jusqu'au 4 janvier 1912 et qu'il y a lieu de limiter l'augmentation du capital dans la mesure de ces besoins.

M. le Ministre a fait remarquer que la question des conditions de l'émission était tout à fait distincte de l'objet du projet de loi. Le projet de loi autorise une garantie d'intérêt. Il ne s'occupe en rien de la convention d'option avec les Chemins de fer réunis et il ne doit pas s'en occuper. L'exécution de cette convention est du ressort du pouvoir exécutif qui doit y pourvoir au mieux des intérêts de la colonie et qui répond de ses actes devant le Parlement. Cette question n'a jamais été perdue de vue.

M. le Ministre a exposé la situation comme suit :

Le Gouvernement entend exécuter loyalement les conventions qui le lient vis-à-vis de tiers.

Il considère que, dans le cas de l'option accordée à la Compagnie des chemins de fer réunis et à ses associés, pour la souscription des titres Grands-Lacs, il a le droit de limiter le droit d'option aux sommes qu'il jugera nécessaires pour assurer la marche rapide et ininterrompue des travaux pendant la période influencée par la convention d'option.

Le Gouvernement pourrait retirer de la prochaine émission les titres qu'il se réservera ou les y maintenir suivant les circonstances.

Dans le premier cas, le Gouvernement aurait à négocier avec le groupe des Chemins de fer réunis ou tout autre établissement financier, les conditions d'émission de ces titres.

Dans le second cas, le Gouvernement courrait les risques de l'émission pour la part des titres qu'il se serait réservée et recueillerait les bénéfices y afférents.

Il pourrait aussi se couvrir et assurer dès à présent l'importance de ses bénéfices par une convention forfaitaire.

La Compagnie des chemins de fer réunis a déclaré qu'elle n'estimait pas devoir envisager la cession de son option.

Elle demande simplement l'exécution de la convention.

M. le Ministre déclare, au surplus, qu'il trouvera aisément un terrain d'entente, au double point de vue de la limitation du droit d'option de la Compagnie des chemins de fer réunis et du mode d'émission des titres rentrant dans le droit d'option de la colonie. La Commission souhaite que M. le Ministre arrive promptement à des résultats favorables.

Quel sera le mode d'émission à suivre après l'expiration de la convention? La colonie a-t-elle intérêt à souscrire les actions et à les émettre directement?

Le placement des valeurs négociables est un commerce dont on peut critiquer l'existence et les bénéfices, mais dont souvent on ne peut se passer. Une colonie n'est pas organisée pour entreprendre la souscription et le placement de titres, dont le cours peut subir de violentes oscillations. Mais en traitant avec les intermédiaires elle peut imposer des conditions qui sauvegardent ses intérêts et ceux du public.

Elle pourrait faire l'émission directe si les conditions peu favorables offertes par les intermédiaires le lui conseillaient. Aucun principe ne s'y oppose; seul l'intérêt de la colonie doit en décider. L'État belge émet directement sa rente, et il a réalisé de ce chef d'importantes économies. Par contre, la ville de Bruxelles a été obligée de confier à la Banque l'émission de ses obligations.

Mais on ne peut perdre de vue que l'intervention directe de la colonie peut avoir son contre-coup sur la rente coloniale et même sur la rente belge, qui subit en ce moment une forte dépression.

Nous reproduisons en annexe les questions adressées au Ministre des Colonies avec ses réponses; elles donnent des explications plus détaillées sur plusieurs points indiqués dans ce rapport.

La Commission a adopté le projet de loi par cinq voix contre une; un membre s'est abstenu.

Le Rapporteur,

E. TIBBAUT.

Le Président,

ALPH. HARMIGNIE.

*Questions adressées à M. le Ministre des Colonies et réponses.*1^{re} QUESTION.

M. le Ministre annonce qu'il négocie pour modifier la convention de l'État Indépendant avec la Compagnie des chemins de fer des Grands Lacs à l'effet de la faire cadrer avec la nouvelle politique économique de la colonie. Ne serait-il pas opportun de hâter ces négociations et d'en attendre les résultats avant de statuer sur la demande d'augmentation de capital?

RÉPONSE.

Le procédé indiqué par la première question pour arriver à la transformation de la concession des Grands-Lacs n'est pas praticable.

Il aboutirait à retarder l'augmentation du capital et par conséquent les travaux urgents auxquels ces capitaux doivent être consacrés.

Le capital de la Compagnie est presque entièrement dépensé. Il n'est pas possible de lier la question de l'augmentation de capital à la question de la transformation de la concession, à moins de suspendre les travaux. Ce serait une faute capitale.

La colonie a le plus grand intérêt à la prompte exécution de ces travaux.

La Compagnie reconnaît d'ailleurs que la convention de 1902 devra être modifiée. Mais à raison des conditions des émissions antérieures, elle ne pourra admettre la modification de ces conditions que si les intérêts des actionnaires demeurent saufs. On recherche de part et d'autre une solution équitable.

Ce serait une faute de brusquer sans opportunité une situation qui pourrait facilement se compliquer.

2^e QUESTION.

Ne serait-il pas nécessaire de connaître l'ensemble de la politique des chemins de fer pour éviter que des solutions fragmentaires ne détruisent le plan?

RÉPONSE.

Il ne s'agit pas ici de la création d'une nouvelle ligne de chemins de fer, mais de la continuation d'une ligne en construction Kindu-Kongolo-Tanganyika (v. art. 1^{er} de la Convention).

* * *

L'ensemble de la politique des chemins de fer au Congo est connu depuis longtemps.

Les documents principaux qui s'y rapportent étaient tous annexés au traité de cession.

Depuis l'annexion il est intervenu deux décisions nouvelles.

Le Ministre des Colonies a décidé en 1909 à la suite de son voyage au Congo :

a. de continuer la construction du chemin de fer du Mayumbe jusqu'au Shiloango ;

b. de construire un chemin de fer Decauville sur la route de Buta à Bam-bili dans l'Uelé afin de supprimer le portage.

Les Chambres ont voté les crédits nécessaires à ces travaux nouveaux : ils sont en cours.

* * *

Le Gouvernement a continué les travaux des Grands Lacs et il a fait commencer la construction du chemin de fer du Katanga de Sakania à Elisabethville.

Anjourd'hui le rail étant parvenu du côté des Grands Lacs à Kongolo et du côté du Katanga à Elisabethville, le Gouvernement a annoncé aux Chambres qu'il y avait lieu de poursuivre sans désespérer la construction du chemin de fer du Katanga vers Bukama et la construction du tronçon des Grands Lacs du Lualaba au Tanganika.

Il ne s'agit donc pas de solutions *fragmentaires* mais de l'exécution d'un plan d'ensemble parfaitement connu. L'exécution ne peut évidemment être que fragmentaire.

On ne conçoit pas comment la construction du chemin de fer du Tanganika pourrait compromettre l'exécution du plan d'ensemble connu, puisqu'il en fait partie intégrante.

Il est bon de rappeler les graves mécomptes qu'a entraînés la suspension des travaux de chemin de fer après l'achèvement du chemin de fer de Matadi à Léopoldville.

3° QUESTION.

Ne serait-il pas possible de limiter l'augmentation de capital à ce qui est nécessaire pour les travaux jusqu'au 4 janvier 1912, date de l'expiration de la convention accordant à la Compagnie des chemins de fer réunis le monopole ou privilège de l'émission des actions ?

Quelle est la somme nécessaire jusqu'à cette date ?

RÉPONSE.

Le Ministre des Colonies avait d'abord songé à limiter l'émission ou à l'opérer par tranches successives.

Mais une étude nouvelle de la question lui a démontré que ces deux solutions ont de très graves inconvénients.

Des affaires de cette envergure doivent se traiter sans lésinerie si l'on veut éviter de grosses pertes.

La construction des Grands Lacs, dont la mise en train exigea de grands efforts et qui rencontra au début d'énormes difficultés, est actuellement en pleine marche.

Les 355 kilomètres construits en huit ans, de 1902 à fin 1910, ont coûté 87,000 francs le kilomètre.

Les 125 derniers kilomètres construits en un an ont coûté 66,000 francs le kilomètre.

Ces chiffres ne comprennent pas les intérêts intercalaires.

Ils prouvent à l'évidence que la rapidité de la construction abaisse le coût kilométrique.

Cette leçon ne doit pas être perdue pour la construction de la ligne du Tanganika.

A. Cette ligne est nécessaire.

Le pays n'est pas assez occupé. L'arrivée du rail belge au Tanganika renforcera notre autorité et facilitera nos communications, non seulement avec le Tanganika, mais avec le Kivu, région fertile et colonisable.

Le rail allemand arrivera à Udjidi en 1913. Nous devons nous efforcer d'arriver au lac dès 1913. Les Allemands n'hésitent pas à construire 1,550 kilomètres pour atteindre le lac Tanganika. Nous ne pouvons hésiter à en construire 280.

B. Cette ligne est régulièrement concédée. Elle est la continuation logique des lignes construites.

La seule question qui se pose pour nous est de savoir par quels moyens la ligne nouvelle nous coûtera le moins cher.

Or, nous avons sur place une main-d'œuvre nombreuse, entraînée, un personnel technique rompu à ce travail, les reconnaissances du tracé sont faites.

Il ne peut être question de sacrifier tous ces avantages dont la reconstitution ultérieure coûterait beaucoup de peine et d'argent. Nous sommes d'ailleurs tenus de payer le personnel engagé. Il coûte 200,000 francs par mois.

Il faut donc l'utiliser.

Il le faut encore pour un autre motif.

Quand fut achevée la construction du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, on a proposé de profiter du personnel technique et du personnel ouvrier disponible pour continuer la construction des chemins de fer. Des motifs d'ordre financier empêchèrent l'exécution de ce plan. On l'a infiniment regretté depuis, car lorsqu'il fallut commencer la construction des Grands Lacs on se heurta à d'énormes difficultés de recrutement.

Nous ne pouvons recommencer une expérience aussi désastreuse. Ce serait impardonnable.

En outre en construisant rapidement, nous construirons à meilleur marché. D'après les chiffres cités ci-dessous et en calculant pour une distance de 280 kilomètres, le chemin de fer du Tanganika peut être construit pour $280 \times 66,000$ francs ou environ 18,500,000 à 19 millions.

L'ingénieur en chef M. Adam est d'avis qu'il pourra construire de 15 à 20 kilomètres par mois.

Nous estimons pour les raisons exposées à la réponse n° VI que la date de l'expiration de l'option de la Compagnie des Chemins de fer Réunis ne doit pas être prise ici en considération.

Les travaux étant jugés nécessaires, le capital exigé par ces travaux doit être fait dès l'instant où l'État peut se les procurer dans des conditions favorables à l'intérêt public.

Il n'est pas possible que le pouvoir exécutif soit astreint à venir demander chaque année de nouvelles autorisations ni que la Colonie se voie exposée à devoir retarder ou même arrêter les travaux et à perdre de l'argent par suite des lenteurs inévitables de la procédure législative dans la métropole.

* * *

Engagements de la Compagnie :

Provision à l'État (article 12 du cahier des charges)	fr. 1,000,000
---	---------------

Commandes en cours de la Compagnie :

Traverses métalliques et accessoires . . .	576,000
97 wagons	142,000
6 locomotives	87,000
1 sternwheel, 1 remorqueur et 2 barges . .	350,000
Divers, pièces de rechange et ponts . . .	115,000

Paievements effectués en 1911 :

Remboursement à l'État pour travaux . . .	584,000
Montant des factures à payer en janvier, février et mars 1911 (pour livraisons faites en 1910)	300,000
Prospections : 2 mois appointements et frais généraux	50,000
	5,184,000
	Fr. 49,584,000

La Commission a demandé quelles seraient les sommes nécessaires jusqu'au 4 janvier 1912.

Il faudrait, dans l'hypothèse qui inspire cette demande, calculer les sommes nécessaires jusqu'au mois de mai 1912, car il faut tenir compte des délais qu'imposeraient les distances, les négociations, les délibérations et les formalités d'une nouvelle émission.

Voici les chiffres fournis à cet égard par la Compagnie :

Situation financière fin 1910.

(Extrait des bilans et comptes.)

Capital émis	fr. 50,000,000
Capital immobilisé : fin 1909	fr. 36,220,000
— fin 1910	46,400,000
	046,400,00

Capitaux nécessaires pour continuer les travaux (1911-12).

En 1911 : 11 mois	11,000,000
En 1912 : 4 mois	4,000,000
Usine de distillation des shistes bitumineux	1,000,000
4 locomotives de 21 tonnes à 25,000 francs (1).	100,000
6 locomotives de 14 tonnes à 20,000 francs (1).	120,000
100 wagons divers à 2,500 francs (1)	250,000

	470,000
Ponts, réservoirs, changements de voies, accessoires, etc. (1)	500,000
Deux sternwheels de 500 tonnes à Léopoldville (2)	840,000
Un remorqueur avec barges (2) (Ponthierville)	400,000
Deux remorqueurs avec barges pour Kongolo (2).	800,000

plus imprévus, etc., etc., (1,000,000) soit en tout	19,000,000
Environ 20,500,000 francs.	

On voit d'après ces chiffres qu'en 15 mois le chemin de fer pourrait être très avancé.

Il faut tenir compte aussi des grosses dépenses à faire pour armer les biefs en vue du transport du matériel nécessaire à la construction de Bukama-Elisabethville par Bukama.

Il est évident que, avant d'entamer les travaux, on doit être certain d'aller jusqu'au bout. Cela a une importance capitale au point de vue des possibilités d'émission.

De plus, pour de pareils travaux, en présence surtout de la complication des transports, augmentée encore par les travaux de Bukama, il faut pouvoir faire des marchés importants de rails, de traverses, de ponts et accessoires de façon à pouvoir faire des expéditions méthodiques pendant un temps assez long. En cette matière, la rapidité et donc l'économie de la construction, dépend en grande partie de la régularité des transports.

4^e QUESTION.

La Commission peut-elle obtenir communication de la convention du 7 octobre dont parle la convention du 4 janvier 1902?

Ne peut-elle au moins en connaître la portée?

RÉPONSE.

Il n'y a pas de convention du 7 octobre 1901, mais une lettre dont la copie est ci-jointe :

(1) Matériel demandé par M. Adam, rapport reçu le 6 septembre 1910.

(2) Matériel demandé par M. Adam, dans son rapport du 29 juillet 1910.

N° spécial.

Bruxelles, le 7 octobre 1901.

ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO.

Département des Finances.

Indicateur n° 17475.

Monsieur Ed. Empain, Ingénieur, place de la Liberté, Bruxelles

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

Comme suite à nos conversations, j'ai l'honneur de vous confirmer par la présente que je vous charge de constituer, d'ici trois mois, une Compagnie conformément aux projets de statuts et de cahier des charges ci-joints, Aussitôt que vous me remettrez la liste de souscription aux vingt-cinq millions, je soumettrai au Roi un décret approuvant les projets précités.

Agréez, je vous prie, Monsieur l'Ingénieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Au nom du Secrétaire d'Etat,

*Le Secrétaire Général
du Département des Finances.*

5^e QUESTION.

Le projet de loi prévoit la renonciation de la Compagnie des Grands Laes à l'attribution contractuelle des terres et forêts dans la proportion de 4 millions d'hectares pour 25 millions de capital. Cette renonciation s'étend-elle aussi au droit de recherche et d'exploitation minière dans ce bloc abandonné de 4 millions d'hectares?

RÉPONSE.

La stipulation de l'article unique du projet de loi doit être restrictivement interprétée.

La convention du 4 janvier 1902, conclue entre l'État Indépendant du Congo et la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Laes Africains, est restée en vigueur conformément aux clauses du traité d'annexion.

Il ne peut y être dérogé que par l'accord des parties cocontractantes ou de leurs ayants causes.

Le Gouvernement belge et la Compagnie des chemins de fer aux Grands Laes se sont entendus pour apporter à la convention du 4 janvier 1902 la dérogation prévue par le projet de loi. La convention subsiste dans toutes ses autres stipulations. Dans le contact qui interviendra, la Compagnie des chemins de fer aux Grands Laes renoncera à son droit conventionnel d'obtenir une attribution de *terres et forêts* en proportion de sa nouvelle augmentation de capital. Elle ne renoncera pas à son droit contractuel de prospecter

et éventuellement d'exploiter les *mines* découvertes dans le sol et le sous-sol des terres et forêts abandonnées.

Cette solution est juste et équitable. La Compagnie consentira à renoncer à l'attribution des terres et forêts qui lui reviennent contractuellement parce que, en échange, elle recevra, dans les bénéfices résultant de l'exploitation des terres et forêts déjà attribuées, une part majorée en proportion de la perte subie par suite de sa renonciation. Mais aucune compensation de ce genre ne pourrait être donnée pour le droit de recherche et, éventuellement, d'exploitation minière, puisque l'importance de ce droit dépend de l'étendue même du territoire où les recherches sont permises.

6^e QUESTION.

Comment le Gouvernement compte-t-il mettre en pratique le droit de la colonie de souscrire le capital nouveau après le 4 janvier 1912, date à laquelle expire le droit de priorité de la Compagnie des chemins de fer réunis?

Le Gouvernement ne peut ni ne doit s'expliquer sur ses intentions.

Toutefois, il ne voit aucun inconvénient à examiner la question posée, sans engager en rien ses décisions futures.

S'il envisage dès à présent cette éventualité, le Gouvernement ne peut que répondre qu'il devra recourir à des banquiers et traiter avec eux pour le prix ferme du capital.

* * *

Sous le régime des conventions actuelles, l'État a toujours reçu le montant intégral du capital garanti.

S'il souscrivait lui-même les capitaux qui seraient encore nécessaires après le 4 janvier 1912, il devrait se les procurer par voie d'emprunt.

Le système suivi jusqu'ici a eu d'heureuses conséquences financières. Nous voyons, en effet, que tandis que la rente congolaise 4 p. e. est tombée depuis 1900 jusqu'au taux de 90, l'État a pu se procurer les capitaux des Grands-Lacs au pair.

S'il avait suivi dans le passé le système des concessions directes, les travaux effectués aux Grands-Lacs lui auraient coûté plusieurs millions de plus.

En outre, la rente congolaise au lieu de s'alourdir, s'est relevée. Elle est légèrement au-dessous du pair aujourd'hui.

Si nous demandions par voie d'émission directe d'emprunt 4 p. e. les capitaux qui nous sont nécessaires, il est très probable que le cours de la rente s'en ressentirait.

En outre, nous ne placerons pas la rente sans payer des commissions importantes, que pour souscrire 25 millions de capital des Grands-Lacs, nous devrions émettre plus de 25 millions d'emprunt.

Tout récemment, la ville de Bruxelles a placé 230,000 titres de l'emprunt

1903 à 87 francs, le cours étant de 93/94. Cette opération fut approuvée unanimement par le conseil communal ?

. * .

L'État pourrait-il ensuite remplacer avec prime les titres souscrits.

C'est bien douteux, car pour un tel placement il devrait encore avoir recours aux banquiers qui sont outillés pour ce genre d'opérations, tandis que l'État ne l'est pas.

7^e QUESTION.

Comment le Gouvernement sauvegarde-t-il son droit à la moitié du produit d'émission des actions qui dépasse trois cents francs ?

Est-il tenu compte du coupon ou dividende qui influence le prix de l'action ?

Cette clause du partage de la moitié a-t-elle déjà trouvé son application ?

RÉPONSE.

Ce droit est sauvegardé par la Convention.

En cas de contestation, on aurait recours aux moyens légaux de preuve.

La valeur du coupon n'influencerait le taux de l'émission que si les titres étaient émis avec le paiement anticipatif de l'intérêt, ce qui n'est pas le cas.

La clause de partage n'a jamais été appliquée.

8^e QUESTION.

Le gouvernement estime-t-il aujourd'hui que la Compagnie des Grands Lacs n'aurait pas le droit de contracter un emprunt ?

RÉPONSE.

Les statuts de la Compagnie des Grands Lacs ne prévoient pas l'émission d'obligations.

Les actionnaires, délibérant conformément à la loi et aux statuts, viendraient-ils à décréter pareille émission que celle-ci, pour devenir effective, devrait recevoir l'approbation du Gouvernement.

Mais on sait que le Gouvernement, à raison des engagements antérieurs qui le lient vis-à-vis de la Compagnie des Chemins de fer réunis, ne pourrait accorder semblable autorisation sans s'exposer à des difficultés judiciaires.

9^e QUESTION.

Si la Compagnie des Grands Lacs en a le droit, estime-t-il qu'il ne pourrait être lui-même le prêteur ?

RÉPONSE.

Au surplus ni le Gouvernement, qui garantit le service des capitaux émis, ni la Compagnie qui les reçoit pour les consacrer à ses travaux n'ont intérêt à émettre des obligations plutôt que le capital actions prévu aux conventions.

10^e QUESTION.

Si le Gouvernement considère que le droit d'option abandonné par l'Etat indépendant à la Compagnie des chemins de fer réunis, empêche que la Compagnie des Grands Lacs se procure des capitaux autrement que par une augmentation de capital, pourquoi n'a-t-il pas demandé à la Compagnie des chemins de fer réunis quelle indemnité elle exigerait pour renoncer à son droit d'option ?

RÉPONSE.

Aucune négociation de ce genre n'a eu lieu.

11^e QUESTION.

Quelle somme faut-il que la Compagnie des Grands Lacs se procure nécessairement d'ici au 4 janvier 1912 ?

RÉPONSE.

J'ai déjà répondu dans une note antérieure.

12^e QUESTION.

Quel est le produit brut des terres attribuées à la Compagnie des Grands Lacs, par année, depuis la fondation de la société ?

A combien se sont élevées les dépenses d'exploitation et toutes autres dépenses y afférentes ?

Quelles sommes ont été remises à la Compagnie, du chef de l'exploitation des terres ?

RÉPONSE.

Produits du domaine.		Garantie.
—		—
Francs.		Francs.
1902.	14,674	
1903.	271,551	225,846
1904.	503,569	147,373
1905.	589,519	82,202
1906.	433,147	365,116
1907.	282,662	556,948
1908.	180,830	919,109
1909.	525,135	1,079,606

Voir aussi note antérieure, au moins pour le tertio.



(N^o 111.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 MAART 1911.

Wetsontwerp waarbij aan de « Compagnie des Grands-Lacs » machtiging wordt verleend om haar kapitaal te brengen van 50 tot op 75 miljoen frank ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER TIBBAUT.

MIJNE HEEREN,

Dit wetsontwerp neemt het amendement over, dat door de Regeering op de Koloniale begrooting werd ingediend.

Het heeft rechtstreeks ten doel, machtiging te verleen en om het kapitaal te verhoogen met 25 miljoen, zooals wordt voorgesteld door de « Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs »; onrechtstreeks wordt daardoor het vraagstuk der uitgifte van dit nieuw kapitaal te berde gebracht. Deze beide vraagstukken, die op twee verschillende zaken betrekking hebben, zullen wij achtereenvolgens onderzoeken.

Het wetsontwerp machtigt vooreerst den Minister van Koloniën om aan de « Compagnie des Grands Lacs » het recht toe te staan, haar kapitaal te brengen van 50 tot op 75 miljoen. Het voorziet echter eene gewichtige wijziging in artikel 4 der Overeenkomst van 4 Januari 1902. In plaats van opnieuw 4 miljoen hectaren gronden en bosschen toe te kennen voor dit kapitaal gedeelte van 25 miljoen, zooals is bepaald bij de concessie, stelt het ontwerp voor, het aandeel van de « Compagnie » te verhoogen met een vierde in de winsten voorspruitende uit de ontginning van de vroeger toegekende gronden en bosschen, waarvan de uitgetrektheid tweemaal 4 miljoen of 8 miljoen hectaren bedraagt. De winsten zouden worden verdeeld, niet meer, volgens de bepalingen der concessie, tusschen de « Compagnie » en den in bedrijf nemenden Staat, ieder voor de helft, maar op den voet van 75 t. h. ten bate van de « Compagnie » en van 25 t. h. ten bate van de Kolonie.

(1) Wetsontwerp, n^o 86.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Harmignie, was samengesteld uit de heeren De Becker Remy, de Sadeleer, Hambursin, Royer, Tibbaut, Van der Linden.

Uit de verklaringen van den heer Minister blijkt echter, dat die wijziging beperkend is en niet geldt voor de mijnen, zóódat het recht voor de « Compagnie » om mijnopsporingen te doen in den ondergrond, alsmede haar recht van ontginning met verdeeling van de winsten bij de helft, zich zullen uitstrekken tot een nieuw gebied van 4 millioen hectaren die, gevoegd bij de reeds vroeger toegekende 8 millioen hectaren, een geheel zullen vormen van nagenoeg 12 millioen.

Het ontwerp van wet werd noodzakelijk gemaakt door artikel 7 der Overeenkomst van 4 Januari 1902, waarbij elke verhooging van kapitaal moet worden gemachtigd door den Staat, door artikel 9 waarbij wordt gewaarborgd 4 t. h. interest alsmede de aflossing van het kapitaal binnen een tijdsverloop van 99 jaren, en door artikel 14 der Koloniale Grondwet waarbij het aan de Kolonie is verboden, eenen waarborg te verleenen zonder tusschenkomst van den wetgever.

De verhooging van het kapitaal der « Compagnie des Grands Lacs » wordt gebillijkt door verbintenissen, die thans nog van kracht zijn, en door het aanleggen van den geconcedeerden spoorweg van den Congostroom naar het Tanganykameer, vak dat ongeveer 300 kilometer lang is; in de Memorie van Toelichting en in eene aanvullende nota wordt de tabel van de geraamde uitgaven vermeld.

Het nut van dit werk werd door de meerderheid van de Commissie niet betwijfeld; het is van algemeen belang; het moet de bezetting van het gewest beter regelen en de oevers der overgrooten binnenlandsche zee, die het Tanganykameer uitmaakt, openen voor het verkeer; de spoorweg zal er zich aansluiten met de Duitsche lijn Daressalam-Udjidji, die, volgens men voorziet, den tegenovergestelden oever omtrent het jaar 1915 zal bereiken.

Het wetsontwerp heeft gedeeltelijk betrekking op het grooten vraagstuk van de koloniale spoorwegpolitiek.

Het door den Onafhankelijken Staat toegepaste concessiestelsel is zeer ingewikkeld; er zijn evenveel vormen van concessie als er overeenkomsten werden gesloten; volgens een lid, word bedoeld stelsel beheerscht door het mijn- of nijverheidsbelang; het laat het economisch algemeen belang ter zijde; kortom, het huldigt veelmeer eene mijnpolitiek dan eene nationale politiek en het billijkt ten volle de woorden die de Koning te Tervueren uitsprak :

« Wat in Congo ontbreekt en wat wij er moeten hebben, dat is een vast » bepaald stelsel van verkeersmiddelen en, indien ik mij zoo verklaren mag, » eene bijzondere spoorwegpolitiek. Deze politiek moet een nationaal karakter hebben. »

Bij de behandeling van de koloniale begrooting werd gewezen op den verwarden toestand, waarin, bij het onderzoek, de ingewikkelde overeenkomsten voorkomen, en de heer Minister van Koloniën, voldoening schenkende aan een uitgebrachten wensch, deed het Grijs Boek verschijnen onder den titel : *Exposé de la question des chemins de fer*.

Niet alleen zijn, in dit handig, met kaarten versierde boek opgenomen

de overeenkomsten, die verschenen als bijlagen van het Verdrag tot Overname, alsmede andere overeenkomsten gesloten tusschen spoorwegmaatschappijen; ook komt, in de voorrede daarvan, eene beknopte uiteenzetting voor van de verschillende overeenkomsten en de volgorde waarin men het aanleggen van de spoorwegen zou moeten voortzetten. Hierdoor stelt de heer Minister vast dat de Onafhankelijke Staat er om bekommerd was, van Congo te maken het kruispunt van de groote internationale wegen; de lijn van Tanganiyka maakt deel uit van dit omvangrijk programma.

Leden van de Commissie vroegen zich af, of het niet mogelijk ware, het plan der spoorwegen in hun geheel vooraf te onderzoeken, opdat de gedeeltelijke, thans voorgestelde oplossing daarmee zou overeenstemmen. Dit ware logisch, doch de heer Minister wees er op, dat het ontwerp, hetwelk ons is onderworpen, spoedvereischend is.

De werken tot aanlegging van het tweede vak Kindu-Kongolo zijn voltrokken. Het is van belang, het technisch personeel en de werklieden in dienst te houden: ze zijn aan het werk gewoon, zijn ter plaatse vereenigd en gansch bereid om een nieuw werk aan te vangen.

Het ware een grove misslag, ze te laten uitééngaen. Toen de spoorwegen der Watervallen waren voltrokken, beging men deze fout en het wordt algemeen betreurd. Tot het vormen van nieuwe ploegen is er tijden geld noodig; het geeft steeds aanleiding tot bezwaren die onoverkomelijk kunnen worden. Het belang van de Kolonie eischt onafgebroken krachtsinspanning; hierdoor bekomt men eene goede en snelle uitvoering.

Men stelde de vraag, of het niet voordeeliger ware, gansch dit personeel naar Katanga, te Bukama, te zenden om er den wensch te verwezenlijken, door den Koning te Tervueren uitgebracht in deze bewoordingen: « Het » ware wenschelijk, dat men eindelijk zou beschikken over een vervoerweg, » opgevat en aangelegd door landgenooten, dwars door de Kolonie gaande » en de hoofdstad verbindend met het hartje van Katanga; zonder de toe- » komst te willen vooruitloopen, meen ik te mogen zeggen dat deze wensch, » dien ik van ganscher harte uitbreng, zou kunnen verwezenlijkt worden » door de verlenging van den spoorweg der Groote Meren. »

Bij de behandeling van de Begrooting had de heer Minister reeds geantwoord, dat men aan het gansche personeel, bestaande uit 4,000 man, niet aanstonds werk zou kunnen geven in Katanga. Werkelijk ware het onmogelijk, zich daarvan te bedienen. Slechts de helft van het personeel kan aan de wegwerken arbeiden.

Over die feitelijke omstandigheden kan alleen oordeelen de uitvoerende macht, die rechtstreeks wordt ingelicht. De Commissie laat het op gezegde macht aankomen; zij is van oordeel dat, zoo men niet aan gansch de ploeg werk geven kan in Katanga, men ze op dit oogenblik nergens nuttiger kan doen optreden dan tot het aanleggen van de spoorweglijn naar het Tanganykameer.

*
* *

Men kan betreuren dat de tijd ontbreekt om het vraagstuk der spoorwegen in zijn geheel te onderzoeken. Talrijke vraagstukken dienen te worden opge-

lost. Wijst het Grijs Boek de volgorde aan, waarin naar het oordeel van den heer Minister de spoorwegen moeten aangelegd worden, dan toch vermeldt het niet op welke wijze die werken zullen uitgevoerd worden. Wie zal het vak van Elisabethstad naar het Noorden aannemen en aanleggen? Zullen het landgenooten zijn? Verwacht men dat de vakken tot verlenging van de Portugeesche lijn van Benguella eerlang zullen aangelegd worden? Welk is het bestek daarvan? Zal men 10 t. h. moeten uitkeeren aan de « Compagnie du Bas-Congo au Katanga? Welk is het bestek van de scheepvaartconcessiën? Is de Kassai Sankuru bevaarbaar voor de koopvaardischepen en wettigt die het denkbeeld om ze met Katanga of met de Urua te verbinden door middel van een spoorweg?

Kan men tot het onderzoek van deze vraagstukken niet overgaan, omdat het aannemen van het wetsontwerp geen uitstel duldt, dan toch kan men de vraagstukken onderzoeken, die op meer bijzondere wijze de « Compagnie des Grands-Lacs » aanbelangen, inzonderheid de vraagstukken betreffende de spoorwijdte, de tarieven, de voorwaarden van overname en de geconcedeerde rechten.

Een lid vestigde daarop de aandacht van de Regeering.

De spoorwijdte van de spoorwegen der « Compagnie des Grands-Lacs » bedraagt over het algemeen slechts één meter. Het spoorwegnet van Zuid-Afrika en van Rhodesia, waarbij het spoorwegnet van Katanga en, waarschijnlijk later, al de Congoleesche spoorwegen zich moeten aansluiten, heeft eene spoorwijdte van 1,067 meter. Dat verschil druischt geweldig aan tegen het begrip dat men zich maakt van Congo als verbindingspunt der groote internationale lijnen van Afrika.

Het tarief van de concessie der spoorwegen van de Groote Meren bedraagt, bij het opgaan, 1.50 per ton-kilomer voor de goederen andere dan voedingsmiddelen, ijzer, staal, machines, enz., en allerlei materieel dienende tot het aanleggen van spoorwegen of het bouwen van schepen (bladz. 95, *Exposé de la question des chemins de fer*). Alleen voor de 482 kilometer spoorweg zou het vervoer eener ton stoffen 626 frank kosten. Dat is een verbodstarief, waardoor aan den spoorweg zijn karakter van economisch werktuig wordt ontnomen. Het tarief kan, mits zekere voorwaarden, om de tien jaren worden herzien (art. 25, bladz. 90); men dient echter niet te vergeten dat, in strijd met de andere maatschappijen, deze maatschappij aan den Staat, houder van dividendaandeelen, niet toelaat, aan de stemming deel te nemen voor een getal titels hooger dan een vijfde van het aantal uitgegeven titels of dan twee vijfden van de vertegenwoordigde titels (art. 29 der statuten, bladz. 107). De heer Minister antwoordde dat die tarieven zullen herzien worden en dat men sommige goederen zal vervoeren mits fr. 0.062 per ton-kilometer. Volgens zal men zonder moeite het eens kunnen worden.

De voorwaarden van naasting der spoorwegen van de Groote Meren zijn geregeld door de aflossing op den tijd van 99 jaar, gewaarborgd door den Onafhankelijken Staat; doch bij die voorwaarden is gevoegd het bepaalde in artikel 56; uit kraachte van deze bepaling moet de Staat aan de Maatschappij de mogelijke winst van het bedrijf afstaan, zoolang de concessie

nog duurt, terwijl de Maatschappij, gedurende dien tijd, haar deel in de winst van de grond- en mijnbedrijven behoudt.

Ten slotte, het toekennen van 4 miljoen hectaren land, bosschen en mijnen per 25 miljoen frank kapitaal is niet alleen in strijd met de nieuwere economische politiek, het is zelfs onuitvoerbaar; het overschrijdt de uitgestrektheid van het vrij gebleven domein van den Onafhankelijken Staat. Inderdaad, moesten al de geconcedeerde of bij de overeenkomst van 4 Januari 1902 aangewezen spoorweglijnen worden aangelegd — dat is echter niet waarschijnlijk — dan zouden deze eene lengte hebben van 2,742 kilometer, namelijk :

127	kilometer	van Stanleystad tot Ponthierstad ;
335	—	van Kundu tot Congolo ;
300	—	(ongeveer) naar Tanganyka ;
1,000	—	(ongeveer) naar het Albertmeer ;
320	—	langs den stroom van Ponthierstad-Kundu ;
640	—	— — — van Bukama Congolo.

Rekent men 100,000 frank voor elken aangelegden kilometer, dan zou het vereischte kapitaal 274,200,000 miljoen frank bedragen en recht geven, op den voet van 4 miljoen hectaren per 25 miljoen frank kapitaal, op ongeveer 44 miljoen hectaren grond, dus eene uitgestrektheid vertegenwoordigende omstreeks vijftienmaal die van België en nagenoeg een vijfde van gansch het grondgebied der kolonie.

Deze bepaling is klaarblijkelijk onuitvoerbaar. De heer Minister erkent het. De Memorie van Toelichting luidt als volgt : « In afwachting dat deze moeilijkheid opgelost wordt, doet de Maatschappij, bij de nieuwe verhooging van het kapitaal, afstand van elke nieuwe toekenning van gronden te haren bate. »

De Maatschappij behoudt echter haar recht op de mijnen binnen een nieuw gebied van vier miljoen hectaren, dus in het geheel twaalf miljoen hectaren. Het lijdt geen twijfel, dat dit stelsel van mijnconcessiën, omvattende een aanzienlijk getal hectaren, nadeelig is voor het exploiteeren van de Kolonie; trouwens, is het door de nieuwe regeling van het mijnwezen veroordeeld. Hetzelfde geldt voor de uitgestrekte grondeconcessiën. Door het wetsonwerp wordt, voor 't oogenblik, de uitbreiding van de geconcedeerde gronden gestuit, doch de onverdeeltheid wordt daardoor versterkt, daar aan den deelgenoot van den Staat niet meer de helft, maar drie vierden van de opbrengst van het bedrijf worden toegekend.

Dit stelsel van Staatsbedrijf voor rekening van derden is gevaarlijk; zóó houdt de Staat op, aan zijne zending te beantwoorden, en wordt hij noodzakelijkerwijze slachtoffer van zijn optreden als deelgenoot. Dat is gebleken in Katanga, waar de « Compagnie du Katanga », vertegenwoordigd door het Bijzonder Comité, aan de Kolonie schier al den last en al de uitgaven overlaat, terwijl zij haar recht op een derde deel in de winsten ongeschonden behoudt.

De heer Minister merkte op, dat de uitgaven voor de ontginning der gronden en der bosschen, waarvan de winsten worden gedeeld, niet door de

Kolonie alléén worden gedragen; zij ontvangt fr. 4.95 per kilogram caoutchouc en fr. 7.50 per kilogram ivoor. Het ware te wenschen, dat het beheer van al de gemeenschappelijke belangen nader worde geregeld.

Het dient te worden gezegd, dat, zoo artikel 3 der Overeenkomst van 1902 vier millioen hectaren gronden en bosschen toekent, daarin geen sprake is van toekenning in eigendom; deze toekenning geldt slechts zoolang de concessie der spoorwegen duurt, en, indien het niet anders wordt bepaald door eene latere overeenkomst, zullen de toegekende hectaren door den Staat in bedrijf worden genomen voor gemeene rekening en met gelijke verdeeling van de winsten.

Het lid, dat deze beschouwingen in het midden bracht, wilde bewijzen dat het noodig is, met de verschillende maatschappijen te onderhandelen om nieuwe overeenkomsten te sluiten. Hij neemt aan dat alléén de uitvoerende macht daartoe bevoegd is; doch hij vraagt zich af, of de uitvoerende macht, die tal van moeilijke vraagstukken moet oplossen, voldoende is toegerust voor die gewichtige onderhandelingen, of het niet in haar belang zou zijn, bij voorkomend geval eene gemengde raadgevende commissie in te stellen tot het onderzoek van al de spoorwegvraagstukken, waarvan de veelzijdigheid onlangs is gebleken bij een debat in het Parlement. Het land zou des te meer vertrouwen in het Koloniaal Beheer hebben, daar het weten zou dat het Beheer beter is toegerust om de gewichtige economische en financieele vraagstukken op te lossen.

De heer Minister was het er over eens, dat het noodzakelijk is te onderhandelen, doch hij is van oordeel dat niet de minste uitstel kan worden geduld, omdat het aannemen van het wetsontwerp spoedvereischend is. De werkelijke toestand eischt eene spoedige oplossing.

* * *

De Commissie hield zich insgelijks bezig met de uitgifte van het nieuw kapitaal.

De Onafhankelijke Staat, eigenaar van de dividendaandeelen 1 tot 100,000, heeft een recht van voorkeur om in te schrijven voor het nieuw kapitaal (art. 7); doch bij overeenkomst, ingelijks gedagteekend 4 Januari 1902, stond hij aan de Belgische Maatschappij der Vereenigde Spoorwegen zijn recht van voorkeur af voor een tijdsverloop van tien jaren, eindigende op 4 Januari 1912; hij voorbehoudt zich het recht op de helft van wat het bedrag der uitgifte van 500 frank mocht overschrijden.

Er dient te worden opgemerkt dat het afstaan van het recht van voorkeur vergoed werd door de vaste inschrijving op de eerste 25 millioen van het kapitaal door de Maatschappij van de Vereenigde Spoorwegen.

Volgens de verklaring van den heer Minister werden de kapitaalaandeelen van 250 frank in den beginne nog al moeilijk uitgegeven tegen een weinig hoog bedrag; de Maatschappij moest aanzienlijke kosten dragen wegens bekendmaking en commissie voor het plaatsen van de titels.

Sedert lang, echter, geschiedt de uitgifte tegen een koers die groote winsten geeft.

Die uitgifte-overeenkomst, evenals het meerendeel van de concessiën, wordt beïnvloed door het wantrouwen, dat in den beginne voorkwam, en door de pogingen van der Onafhankelijken Staat om onze groote financieele inrichtingen te betrekken in de koloniale onderneming. De vroeger gestelde voorwaarden schijnen overdreven voor hen die ze thans onderzoeken; in elk geval, zijn ze onaannemelijk voor de toekomst.

Wel is waar, heeft de Kolonie er vooral belang bij, dat op het kapitaal der Maatschappij van de Groote Meren, waarvan zij den interest en de aflossing waarborgt, worden ingeschreven à pari. 't Is echter billijk dat zij ook in ruime mate deelachtig weze in de voordeelen die kunnen voortspruiten uit de uitgifte van aandelen en het gevolg zijn van een ongewoon stel waarborgen en voorrechten, door de Kolonie toegestaan. Daarop heeft zij recht, vermits zij de voorkeur heeft voor de inschrijving.

Een lid vroeg of de Kolonie de uitgifte van de aandelen niet kon uitstellen door aan de Maatschappij van de Groote Meren het noodige geld te verschieten tot 4 Januari 1912 of door de Maatschappij te machtigen tot het ontleenen van die som.

Daarop werd geantwoord dat de overeenkomsten hare uitwerkselen moeten hebben, zelfs wanneer zij uiterest voordeelig voor een van de contracteerende partijen zijn geworden. Men mag ze niet wijzigen met geweld. Het gezag van een Staat hangt af van zijne eerbiediging der rechten en van zijne eerlijke handelwijze.

Doch, men is enkel verbonden binnen de grens zelf van de overeenkomsten. Een lid merkte op, dat het voorgestelde kapitaal van 25 miljoen de behoeften van de Maatschappij der Groote Meren tot 4 Januari 1912 overschreed en dat de verhooging van het kapitaal dient te worden beperkt naar gelang van die behoeften.

De heer Minister merkte op, dat het vraagstuk van de voorwaarden der uitgifte gansch verschillend was van het voorwerp van het wetsontwerp. Het ontwerp van wet machtigt eenen waarborg van interest. Het blijft gansch vreemd aan de overeenkomst van optie met de Vereenigde Spoorwegen en moet zich daarmee niet bezighouden. Aan de uitvoerende macht behoort het, die overeenkomst uit te voeren: zij moet dit doen zoo goed mogelijk voor de Kolonie en is voor hare daden aansprakelijk tegenover het Parlement. Deze zaak werd nooit uit het oog verloren.

De heer Minister zette den toestand uiteen als volgt:

De Regeering wil de overeenkomsten, die haar binden tegenover derden, eerlijk uitvoeren.

Het komt haar voor, dat, wat betreft de optie verleend aan de Maatschappij van de Vereenigde Spoorwegen en aan hare deelgenoten voor de inschrijving op de titels Groote Meren, zij bevoegd is om het recht van optie te beperken tot de sommen die zij acht noodig te zijn om den snellen en ononderbroken gang der werken te verzekeren gedurende het tijdsverloop, beïnvloed door de overeenkomst van optie.

De Regeering zou de titels, die zij zich zal voorbehouden, uit de aanstaande uitgifte kunnen nemen of daarin behouden naar gelang van de omstandigheden.

In het eerste geval zou de Regeering met de groep van de Vereenigde Spoorwegen of met elke andere financiële inrichting moeten onderhandelen tot bepaling van de voorwaarden van uitgifte dier titels.

In het tweede geval zou de Regeering de risico's van de uitgifte dragen voor het getal titels, die zij zich zou voorbehouden hebben, en de winsten uit dien hoofde optrekken.

Zij zou zich ook kunnen dekken en van nu af het bedrag harer winsten kunnen verzekeren door eene forfaitaire overeenkomst.

De Maatschappij van de Vereenigde Spoorwegen verklaarde dat zij het niet noodig achtte, den afstand harer optie te overwegen.

Zij vraagt enkel dat de overeenkomst worde uitgevoerd.

De heer Minister verklaart, overigens, dat hij zonder moeite tot eene verstandhouding komen zal zoowel voor de beperking van het recht van optie van de Maatschappij der Vereenigde Spoorwegen als voor de wijze van uitgifte der titels waarvoor geldt het recht van optie van de Kolonie. De Commissie wenscht dat de heer Minister spoedig moge slagen.

Welke zal de wijze van uitgifte zijn na het vervallen van de overeenkomst? Heeft de Kolonie er belang bij, in te schrijven voor de aandeelen en deze rechtstreeksch uit te geven?

Het aan den man brengen van verhandelbare waarden is een handel waarvan het bestaan en de winsten kunnen beknipteld worden, doch dien men dikwijls niet missen kan. Eene kolonie is niet ingericht om de inschrijving op en het plaatsen van titels te ondernemen, waarvan de koers aan hevige schommelingen blootstaat. Echter, door met tusschenpersonen overeen te komen, kan zij voorwaarden opleggen, welke hare belangen en die van het publiek vrijwaren.

Zij zou tot de rechtstreeksche uitgifte kunnen overgaan, indien zij daartoe werd aangezet door de weinig voordeelige voorwaarden, gesteld door de tusschenpersonen. Geen enkel beginsel verzet zich daartegen; alleen het belang van de kolonie dient hier te beslissen. De Belgische Staat gaat rechtstreeks over tot de uitgifte zijner rente en verwezenlijkte uit dien hoofde aanzienlijke besparingen. Integendeel, de stad Brussel werd verplicht, het uitgeven van hare obligatiën aan bankhuizen toe te vertrouwen.

Men dient echter niet te vergeten dat het rechtstreeksch optreden van de Kolonie invloed hebben kan op de koloniale rente en zelfs op de Belgische rente die thans eene sterke daling ondergaat.

Als bijlagen deelen wij mee de vragen, gericht tot den Minister van Koloniën, en dezès antwoorden; daarin komen meer omstandige uitleggingen voor over verscheidene punten, waarop in dit verslag is gewezen.

De Commissie heeft het ontwerp van wet aangenomen met 5 stemmen tegen 1; een lid heeft zich onthouden.

De Verslaggever,

E. TIBBAUT.

De Voorzitter,

ALPH. HARMIGNIE.

BIJLAGEN.

Vragen gericht tot den heer Minister van Koloniën en antwoorden.

1^e VRAAG.

De heer Minister zegt dat hij onderhandelt om de overeenkomst van den Onafhankelijken Staat met de Spoorwegmaatschappij der Grootte Meren te wijzigen en die te doen strooken met de nieuwe economische politiek der Kolonie. Ware het niet gepast, die onderhandelingen te bespoedigen en de uitkomsten daarvan af te wachten, alvorens uitspraak te doen over de aanvraag tot verhooging van kapitaal?

ANTWOORD.

De handelwijze, door de eerste vraag aangewezen om de wijziging van de concessie der Grootte Meren te bekomen, is practisch onmogelijk.

De verhooging van het kapitaal en dienvolgens de spoedvereischende werken, waaraan die kapitalen moeten besteed worden, zou zij vertragen.

Het kapitaal van de Maatschappij is nagenoeg geheel uitgegeven. Het is niet mogelijk, de zaak van de kapitaalsverhooging te verbinden aan die van de wijziging der concessie, tenzij men de werken schorst. Dat ware een grove misslag.

De Kolonie heeft er het grootste belang bij, dat de werken spoedig uitgevoerd worden.

Overigens, de Maatschappij erkent dat de Overeenkomst van 1902 moet gewijzigd worden. Doch, uit hoofde van de voorwaarden der vroegere uitgiften, zal zij de wijziging van die voorwaarden enkel kunnen aannemen, mits de belangen der aandeelhouders ongeschonden blijven. Van weerszijden wordt naar eene rechtvaardige oplossing gezocht.

Het ware een misslag, plotseling en te onpas een toestand op te lossen, die gemakkelijk zou kunnen ingewikkeld worden.

2^e VRAAG.

Ware het niet noodig, het algemeen plan der spoorwegpolitiek te kennen om te beletten dat gedeeltelijke oplossingen dit plan vernietigen?

ANTWOORD.

Het geldt hier niet het aanleggen van eene nieuwe spoorweglijn, maar wel de verlenging van eene in aanbouw zijnde lijn Kindu-Kongolo-Tanganika. (Zie art. 1 der Overeenkomst.)

*
* *

Het algeheel plan der spoorwegpolitiek in Congo is sedert lang gekend.

Al de bijzondere stukken, die daarop betrekking hebben, waren gevoegd bij het verdrag tot afstand.

Sedert de overneming werden twee nieuwe beslissingen genomen.

De Minister van Koloniën besliste in 1909, ten gevolge van zijne reis in Congo :

a) Het aanleggen van den spoorweg van Mayumbe voort te zetten tot Shiloango ;

b) Een Decauville-'spoorweg te bouwen op de baan van Buta naar Bambili in Uelé, ten einde den draagdienst af te schaffen.

De Kamers stonden de vereischte kredieten voor de nieuwe werken toe : zij worden thans uitgevoerd.

* * *

De Regeering heeft de werken der Groote Meren voortgezet en een aanvang gemaakt met het aanleggen van den spoorweg van Katanga, van af Sakania tot Elisabethstad.

Nu de lijn Kongolo heeft bereikt van den kant der Groote Meren en Elisabethstad van den kant van Katanga, deelde de Regeering aan de Kamers mee dat men zonder uitstel behoefde voort te gaan met het aanleggen der lijn van Katanga naar Bukama en met het aanleggen van het vak der Groote Meren van Lualaba tot Tanganika.

Er is dus geen sprake van *gederltelijke* oplossingen, maar wel van de uitvoering van een algemeen plan dat volkomen gekend is. De uitvoering kan natuurlijk slechts bij gedeelten geschieden.

Men begrijpt niet hoe het aanleggen van den spoorweg van Tanganika de uitvoering van een gekend algemeen plan in gevaar zou kunnen brengen, vermits die spoorweg noodzakelijkerwijze in dat plan begrepen is.

Het past in herinnering te brengen, tot welke erge misrekeningen aanleiding werd gegeven door het schorsen van de spoorwegwerken na de voltooiing van den spoorweg Matadi-Leopoldstad.

5° VRAAG.

Ware het niet mogelijk, de verhooging van kapitaal te beperken tot wat voor de werken noodig is tot 4 Januari 1912, dag waarop vervalt de overeenkomst die het monopolie of voorrecht van de uitgifte der aandeeleu aan de Maatschappij der Vereenigde Spoorwegen toekent?

Welke som is er tot dien datum noodig?

ANTWOORD.

De Minister der Koloniën had er eerst aan gedacht, de uitgifte te beperken of daartoe over te gaan bij achtereenvolgende gedeelten.

Doch een nieuw onderzoek van de zaak heeft hem bewezen dat beide oplossingen zeer erge bezwaren opleveren.

Zaken van dien aard moeten zonder vrekkingheid afgehandeld worden, indien men groote verliezen vermijden wil.

Het aanleggen van de lijn der Groote Meren, dat in den beginne groote opofferingen vergde en tegen aanzienlijke bezwaren stuitte, wordt thans ieverig voortgezet.

De 555 kilometer aangelegd op acht jaar, van 1902 tot einde 1910, hebben 87,000 frank per kilometer gekost.

De 125 kilometer, aangelegd op een jaar, hebben slechts 66,000 frank per kilometer gekost.

In deze cijfers zijn niet begrepen de tusschentijdige interesten.

Daaruit blijkt, dat de kosten per kilometer verminderen door het snel aanleggen van den spoorweg.

Die les moet niet verloren gaan bij het aanleggen van de lijn van Tanganika.

A. Deze lijn is er noodig.

Het land is niet genoeg bezet. Een Belgische spoorweg in Tanganika zal ons gezag versterken en onze gemeenschap vergemakkelijken niet alleen met Tanganika, maar ook met Kivu, eene vruchtbare en voor kolonisering goed geschikte streek.

Het Deutsche spoor zal Ujdjidi bereiken in 1915. Wij moeten er ons op toeleggen, het meer te bereiken reeds in 1913. De Duitschers aarzelen niet, 1,550 kilometer aan te leggen om het Tanganikameer te bereiken. Wij mogen niet aarzelen, er 280 aan te leggen.

B. Die lijn is regelmatig in concessie verleend. Zij is de logische voortzetting van de reeds aangelegde lijnen.

De eenige vraag, welke voor ons oprijst, is deze : door welke middelen zal de nieuwe lijn ons het minst kosten ?

Wелn, wij beschikken ter plaatse over talrijke werklieden, aan soortgelijk werk gewend, en over een technisch personeel dat daarin volkomen thuis is; de noodige onderzoekingen voor de richting zijn gedaan.

Er kan geen sprake van zijn, af te zien van al die voordeelen, welke men zich later, slecht mits veel moeite en geld, opnieuw zou kunnen verschaffen. Overigens, wij zijn verplicht het aangeworven personeel te betalen. Het kost 200,000 frank per maand.

Bijgevolg moet men het benuttigen.

Daartoe is er nog een andere reden.

Bij de voltooiing van den spoorweg van Matadi op Leopoldstad stelde men voor, het beschikbaar technisch personeel en werkvolk te gelasten, het aanleggen van de spoorwegen voort te zetten. Wegens geldelijke bezwaren kon dat plan niet uitgevoerd worden. Sedert heeft men het zich bitter beklagd, want, toen men een aanvang moest maken met het aanleggen van den spoorweg der Groote Meren, stuitte men tegen ongehoorde moeilijkheden bij de aanwerving.

Zoo 'n noodlottige proefneming mogen wij niet herbeginnen. Het ware onverschoonbaar.

Daarenboven, door spoedig te werken zal het werk goedkooper zijn. Volgens de hieronder gemelde cijfers en gesteld dat de afstand 280 kilometer bedraagt, kan de Tanganikaspoorweg aangelegd worden voor $280 \times 66,000$ frank of nagenoeg 18,500,000 tot 19 miljoen frank.

De hoofdgenieur, de heer Adam, meent dat hij van 15 tot 20 kilometer per maand zal kunnen aanleggen.

Om de redenen, opgegeven in het antwoord n^r VI, achten wij dat de datum, waarop de optie van de Maatschappij der Vereenigde Spoorwegen vervalt, hier niet in aanmerking moet genomen worden.

Vermits de werken noodig bevonden zijn, moet het voor die werken vereischte kapitaal bijeengebracht worden, zoodra de Staat zich dit kan aanschaffen op eene voor het algemeen belang voordeelige wijze.

Het is niet mogelijk, dat de uitvoerende macht verplicht weze, ieder jaar nieuwe machtigingen aan te vragen, noch dat de Kolonie eraan blootgesteld zij, de werken te moeten vertragen of zelfs staken en geld te verliezen ten gevolge van de onvermijdelijke traagheid der werkzaamheden in de Wetgevende Kamers van het Moederland.

Verbindenissen van de Maatschappij :

Borg aan den Staat (art. 12 van het bestek) fr. 4,000,000

Bestellingen gedaan door de Maatschappij :

Metalen dwarsliggers en bijhoorigheden . . .	376,000
97 wagens	142,000
6 locomotieven.	87,000
1 sternwheél, 1 sleepboot en 2 trekschuiten. .	350,000
Allerhande, voorraadstukken en bruggen . .	115,000

Betalingen in 1911 gedaan :

Terugbetalingen aan den Staat voor werken. .	584,000
Bedrag der rekeningen te betalen in Januari, Februari en Maart 1911 (voor leveringen gedaan in 1910).	500,000
Opsporingen : 2 maand wedde en algemeene kosten	50,000.
	3,184,000
	Fr. 49,584,000

De Commissie vroeg welke sommen er zouden noodig zijn tot 4 Januari 1912.

In het geval, bedoeld bij deze vraag, zou men moeten berekenen welke sommen er zouden noodig zijn tot de maand Mei 1912, want er dient rekening te worden gehouden met het tijdverlies wegens de afstanden, de onderhandelingen, de beraadslagingen en de formaliteiten eener nieuwe uitgifte.

Hieromtrent worden de volgende cijfers verstrekt door de Maatschappij :

Geldelijke toestand einde 1910.

(Getrokken uit de balansen en rekeningen.)

Uitgegeven kapitaal	fr. 50,000,000
Vast kapitaal : einde 1909	fr. 36,220,000
— — — — — einde 1910.	46,400,000
	046,400,00

Kapitalen vereischt tot het voortzetten van de werken (1911-1912.)

In 1911 : 11 maanden	fr. 11,000,000
In 1912 : 4 maanden	4,000,000
Kolenschiefer-branderij	1,000,000
4 locomotieven van 21 ton, tegen 25,000 frank (1) fr.	100,000
6 locomotieven van 14 ton, tegen 20,000 frank (1) .	120,000
100 verschillende spoorwagens, tegen	2,500 frank (1) . 250,000
	<u>470,000</u>
Bruggen, vergaarbakken, spoorverwisselingen, bijhoorigheden, enz. (1)	500,000
Twee sternwheels van 500 ton, te Leopoldstad (2).	840,000
Een sleepboot met trekschuiten (2) (Ponthierstad).	400,000
Twee sleepbooten met trekschuiten voor Kongolo (2)	<u>800,000</u>
Onvoorziene uitgaven, enz. (1,000,000), te zamen.	19,000,000

Ongeveer 20,500,000 frank.

Uit deze cijfers blijkt, dat de spoorweg binnen 15 maanden zeer ver zou kunnen gevorderd zijn.

Men dient insgelijks in aanmerking te nemen de groote kosten tot uitrusting van de vakken, ten einde het vereischte materieel tot het aanleggen van de lijn Bukama-Elisabethstad over Bukama te vervoeren.

Het spreekt van zelf dat men, alvorens de werken aan te vangen, moet zeker zijn, tot het einde te zullen gaan. Dat is van bijzonder belang met het oog op de later mogelijke uitgften.

Voorsoortgelijke ondernemingen dient men daarenboven, vooral uit hoofde van het moeilijke vervoer dien de werken te Bukama nog moeilijker maken, belangrijke aankopen te kunnen doen van spoorstaven, dwarsstukken, bruggen en bijhoorigheden, zoodat men gedurende een redelijk langen tijd regelmatige verzendingen kunne doen. De snelheid en, bijgevolg, de mindere kosten bij het aanleggen hangen hier grootendeels af van het regelmatig vervoer.

4^e VRAAG.

Kan aan de Commissie worden medegedeeld de Overeenkomst van 7 October, waarvan sprake is in de Overeenkomst van 4 Januari 1902?

Kan zij althaus kennis krijgen van haren inhoud?

ANTWOORD.

Er bestaat geene Overeenkomst van 7 October 1901, doch er is een brief, waarvan hier het afschrift volgt :

(1) Materieel, door den heer Adam aangevraagd, verslag ontvangen den 6ⁿ September 1910.

(2) Materieel, door den heer Adam aangevraagd in zijn verslag van 29 Juli 1910.

BIJZONDER NUMMER.

Brussel, 7 October 1901.

—
ONAFHANKELIJKE CONGOSTAAT—
Departement van Financiën.—
Aanwijzer n^o 17475.
—*Den heer Ed. Empain, ingenieur, Vrijheidsplaats, Brussel.*

MIJNHEER DE INGENIEUR,

Als gevolg op ons onderhoud heb ik de heer U bij dezen te bevestigen dat ik U gelast eene Maatschappij tot stand te brengen, binnē drie maanden, overeenkomstig de hierbij gevoegde ontwerpen van statuten en bestek. Zoodra gij mij de lijst van inschrijving op de 25 miljoen zult zenden, zal ik den Koning een decreet tot goedkeuring van voormelde ontwerpen voorleggen.

Aanvaard, bid ik U, Mijnheer de Ingenieur, de verzekering mijner hoogachting.

Namens den Staatssecretaris,

*De Secretaris-Generaal
van het Departement van Financiën.*§^e VRAAG.

Bij het wetsontwerp is voorzien de afstand, door de « Compagnie des Grands-Lacs », van de contractueele toekenning der gronden en bosschen naar verhouding van 4 miljoen hectaren voor 25 miljoen kapitaal. Geldt die afstand ook voor het recht tot het doen van mijnopsporingen en tot mijnontginning, in dezen afgestanen blok van 4 miljoen hectaren?

ANTWOORD.

De bepaling van het eenig artikel van het wetsontwerp moet in beperkenden zin worden verklaard.

De Overeenkomst van 4 Januari 1902, gesloten tusschen den Onafhankelijken Congostaat en de « Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains », bleef van kracht overeenkomstig de bepalingen van het verdrag tot overname.

Daarvan kan niet worden afgeweken, tenzij de contracteerende partijen of hare rechthebbenden het daarover eens zijn.

De Belgische Regceering en de « Compagnie des Chemins de fer aux Grands-Lacs » zijn het eens geworden om voor de overeenkomst van 4 Januari 1902 te doen gelden de afwijking, die is voorzien bij het wetsontwerp. Al de overige bepalingen der overeenkomst blijven van kracht. In het te sluiten contract zal de « Compagnie des Chemins de fer aux Grands-Lacs » afzien van het recht, haar bij de Overeenkomst verleend en strek-

kende om haar *gronden en bosschen* naar evenredigheid van hare nieuwe verhooging van kapitaal toe te kennen. Zij zal niet afzien van het recht, haar door de overeenkomst verleend, om opsporingen te doen en, bij voorkomend geval, de *mijnen*, die in den grond en in den ondergrond van de afgestane gronden en bosschen worden ontdekt, te ontginnen.

Deze oplossing is rechtvaardig en billijk. De Maatschappij zal er in toestemmen, af te zien van de toekenning der gronden en de bosschen die haar krachtens de overeenkomst toekomen, aangezien zij, in ruil, een aandeel, verhoogd naar evenredigheid van het verlies uit hoofde van haren afstand, zal ontvangen in de winsten van de ontginning der reeds toegekende gronden en bosschen. Doch, wat aangaat het recht tot het doen van opsporingen en, bij voorkomend geval, tot het ontginnen van mijnen, kan eene soortgelijke vergoeding niet worden gegeven, aangezien de belangrijkheid van dit recht afhangt van de uitgestrektheid zelf van het grondgebied waar de opsporingen zijn toegelaten.

6^e VRAAG.

Op welke wijze denkt de Regeering het recht in toepassing te brengen, krachtens hetwelk de Kolonie voor het nieuwe kapitaal mag inschrijven na 4 Januari 1912, datum waarop het recht van voorkeur der « Compagnie des Chemins de fer réunis » vervalt?

ANTWOORD.

De Regeering mag noch moet hare inzichten doen kennen.

Zij ziet er echter geen bezwaar in, de gestelde vraag te onderzoeken zonder zich te verbinden voor hare latere beslissingen.

Indien zij van nu af deze gebeurlijkheid voorziet, kan de Regeering slechts antwoorden dat zij zich tot bankiers zal moeten wenden en met hen onderhandelen voor den vasten prijs van het kapitaal.

* * *

Onder het beheer van de bestaande overeenkomsten, ontving de Staat altijd het onverminderd bedrag van het gewaarborgd kapitaal.

Indien hij zelf inschreef voor de kapitalen die na 4^{en} Januari 1912 nog mochten noodig zijn, dan zou hij zich die kapitalen moeten verschaffen door eene leening.

Het tot nu toe gevolgde stelsel had gunstige financiële gevolgen. Wij stellen inderdaad vast dat, terwijl de Congoleesche rente 4 t. h. sedert 1900 gedaald is tot 90, de Staat de kapitalen voor de Groote Meren à pari kon bekomen.

Had hij het stelsel van de rechtstreeksche concessiën vroeger toegepast, dan zou hij voor de werken aan de Groote Meren verscheidene millioenen meer uitgegeven hebben.

Daarenboven, in plaats van te dalen, is de Congoleesche rente geklommen. Thans staat zij ietwat beneden pari.

Moesten wij de kapitalen, welke wij noodig hebben, aanvragen door

de rechstreeksche uitgifte eener leening 4 t. h., dan zou daardoor de koers der rente zeer waarschijnlijk beïnvloed worden.

Overigens, wij zullen de rente niet plaatsen zonder aanzienlijke commissiegelden te betalen; om voor 25 miljoen kapitaal voor de Groote Meren in te schrijven, zouden wij meer dan 25 miljoen ontleenen.

Onlangs nog plaatste de stad Brussel 230,000 titels der leening 1905 tegen 87 frank, terwijl de koers 93/94 bereikte. Deze verrichting werd door den gemeenteraad algemeen goedgekeurd.

*
* *

Zou de Staat daarna de ingeschreven titels met premie kunnen plaatsen?

Dat valt zeer te betwijfelen, want voor soortgelijke plaatsing zou hij zich nogmaals moeten wenden tot de bankiers die voor dergelijke verrichtingen van dien aard zijn toegerust, terwijl de Staat het niet is.

7^e VRAAG.

Op welke wijze vrijwaart de Regeering haar recht op de helft van de opbrengst der uitgifte van aandelen, welke driehonderd frank overschrijdt?

Wordt er rekening gehouden met de coupon of met het dividend, waardoor de prijs van het aandeel wordt beïnvloed?

Werd deze bepaling van de verdeling der helft reeds toegepast?

ANTWOORD.

Dat recht wordt door de Overeenkomst gevrijwaard.

Is er geschil, dan zou men zijn toevlucht nemen tot de wettelijke bewijsmiddelen.

De waarde van de coupon zou alleen dan het bedrag der uitgifte beïnvloeden, wanneer de uitgave der titels plaats had mits voorafgaandelijke betaling van den interest, hetgeen het geval niet is.

De bepaling betreffende de verdeling werd nooit toegepast.

8^e VRAAG.

Is de Regeering thans van meening dat de *Compagnie des Grands Lacs* niet het recht zou hebben, eene leening aan te gaan?

ANTWOORD.

De uitgifte van schuldbrieven is niet voorzien in de statuten van de « *Compagnie des Grands Lacs* ».

Indien de aandeelhouders, beraadslagende overeenkomstig de wet en de statuten, soortgelijke uitgifte voorschrijven, dan zou deze door de Regeering moeten goedgekeurd worden, vooraleer tot de werkelijke uitgifte wordt overgegaan.

Doch men weet dat de Regeering, uit hoofde van de vroegere verbintenissen die haar verbinden tegenover de « *Compagnie des Chemins de fer réunis* », soortgelijke machtiging niet zou kunnen verleenen zonder zich aan rechterlijke moeilijkheden bloot te stellen.

9^o VRAAG.

Indien de « Compagnie des Grands Lacs » daartoe is gerechtigd, is de Regeering dan van meening dat zij zelf het geld zou kunnen leenen?

ANTWOORD.

Noch de Regeering die den dienst der uitgegeven kapitalen waarborgt, noch de « Compagnie » die gezegde kapitalen ontvangt om ze te besteden aan hare werken, hebben er belang bij, schuldbrieven uit te geven veeleer dan het kapitaal-aandeelen, bij de overeenkomst voorzien.

10^o VRAAG

Indien de Regeering van meening is dat het recht van optie, door den Onafhankelijken Staat afgestaan aan de « Compagnie des Chemins de fer réunis », de « Compagnie des Grands Lacs » belet zich kapitalen te bezorgen op een andere wijze dan door eene verhooging van kapitaal, waarom vroeg zij dan niet aan de « Compagnie des Chemins de fer réunis », welke vergoeding zij zou eischen om van haar recht van optie af te zien?

ANTWOORD.

Van zulke onderhandeling was er nooit sprake.

11^o VRAAG.

Welke som moet de « Compagnie des Grands Lacs » zich noodzakelijkerwijs verschaffen van nu tot 4 Januari 1912?

ANTWOORD.

Ik antwoordde reeds in eene vroegere nota.

12^o VRAAG.

Welke is per jaar, sedert het oprichten van de Maatschappij, de bruto-opbrengst van de gronden toegekend aan de « Compagnie des Grands Lacs »?

Hoeveel bedroegen de onkosten van ontginning en al de daartoe behorende onkosten?

Welke sommen werden aan de « Compagnie » ter hand gesteld uit hoofde van de ontginning dezer gronden?

ANTWOORD.

Opbrengst van het domein		Waarborg.
Frank.		Frank.
1902.	14,674	
1903.	271,551	225,846
1904.	303,569	147,575
1905.	589,519	82,202
1906.	435,147	365,116
1907.	282,662	556,948
1908.	180,850	919,109
1909.	325,155	1,079,606

Men gelieve ook de vroegere nota te lezen, althans wat het « tertio » aangaat.