

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MARS 1911.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Compagnie du chemin de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs africains sollicite l'autorisation de porter son capital de cinquante à septante-cinq millions de francs.

Cette autorisation est exigée par l'article 7 de la Convention du 4 janvier 1902. Elle entraîne une garantie d'intérêt de 4 p. c. et l'obligation d'amortir le capital en 99 ans. Pareille garantie ne peut être accordée que par une loi.

C'est l'objet du projet de loi que, d'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre au vote de la Chambre.

*
* *

Les travaux suivants ont été exécutés à l'aide du capital actuel.

La ligne de Stanleyville à Ponthierville et celle de Kindu à Kongolo, d'un développement total de 482 kilomètres, ont été construites.

Le téléphone est établi le long des deux lignes.

Le bief de Ponthierville à Kindu a été aménagé. Une dérocheuse travaille à l'amélioration et à l'approfondissement des passes qui sont balisées. De Ponthierville à Kindu les transports sont assurés par un sternwheel de 100 tonnes, 2 sternwheels de 30 tonnes, un remorqueur avec barge de 70 tonnes et deux barges de 70 tonnes.

Des travaux ont été entrepris sur le bief de Kongolo à Bukama, notamment au lac Kisale où une passe stable et profonde assure désormais la sécurité de la navigation. Sur ce troisième bief, d'une longueur de 640 kilomètres, la Compagnie possédait au 30 novembre 1910 deux canots à vapeur et un sternwheel de cent tonnes en montage. Il va être lancé sur ce bief un troisième canot à vapeur, un sternwheel de 250 tonnes, un remorqueur avec

deux barges de 200 tonnes chacune, un sternwheel de 50 tonnes pour le transport des voyageurs.

La Compagnie a organisé plusieurs missions de prospection. Une grande réserve s'impose dans l'appréciation des résultats obtenus. On peut dire cependant que, d'après les éléments actuellement connus, d'intéressantes découvertes sont possibles. Les gisements de schiste bitumineux découverts dans les environs de Ponthierville pourraient fournir à la ligne un combustible précieux.

Au 31 décembre 1909, il avait été dépensé 36,220,000 francs pour l'ensemble des travaux. Le rail était arrivé au kilomètre 230 du tronçon Kindu-Kongolo. En ajoutant les 127 kilomètres du tronçon Stanleyville-Ponthierville, on voit qu'à cette date, le total des kilomètres construits s'élevait à 357.

Au 31 décembre 1910, le tronçon Kindu-Kongolo, d'une longueur de 355 kilomètres, était achevé. On a donc construit 125 kilomètres en 1910.

Le coût moyen du kilomètre au 1^{er} janvier 1910 était d'environ 87,000 fr. Le coût moyen des 125 kilomètres construits, en 1910, a été d'environ 66,000 francs. Ces chiffres montrent que la rapidité dans la construction permet d'abaisser fortement le prix de revient.

A la fin de 1910, le capital immobilisé s'élevait à 46,400,000 francs et le disponible se réduisait à 3,000,000 francs.

La Compagnie devait, en outre, faire face aux engagements suivants :

1° La provision qu'elle doit à l'État en vertu de l'article 12 du cahier des charges 1,000,000

2° Les commandes en cours, savoir :

a) Traverses métalliques et accessoires.	376,000
b) 97 wagons.	142,000
c) 6 locomotives.	87,000
d) 1 sternwheel, 1 remorqueur et 2 barges	330,000
e) Divers, pièces de rechanges et ponts	115,000
f) Paiement effectué en janvier 1911, pour remboursement de travaux à l'Etat	584,000
g) Montant des factures en janvier, février et mars 1911, pour livraisons faites en 1910	500,000
h) Frais de prospections	50,000
Total.	3,184,000

Il en résulte de ces chiffres, qu'à la fin du premier trimestre 1911, le capital actuel de la Compagnie sera épuisé, à 400,000 francs près.

L'augmentation du capital de la Compagnie est donc nécessaire.

Il ne peut, en effet, être question d'arrêter ou de suspendre les travaux en cours.

Les lignes construites doivent être parachevées.

Un troisième tronçon reliant la Haut-Lualaba au Tanganyka doit être

établi : il suivra dans sa plus grande partie la vallée de la Lukuga, déversoir du Lac Tanganyka : son développement sera de 260 kilomètres environ. Cette ligne nouvelle ouvrira au trafic les rives de Tanganyka, permettra une occupation plus complète du territoire et mettra le réseau de la Colonie belge en relation avec la ligne de Daressalam à Ujijidji qui, d'après les prévisions, arrivera au Lac Tanganyka, en 1918.

Enfin la Compagnie devra augmenter l'armement des divers biefs navigables pour assurer d'abord le transport facile et régulier du matériel fixe nécessaire à la construction de la section Nord de la ligne de Bukama à Elisabethville, ensuite le transport des marchandises du Katanga et de la région des lacs vers le Nord.

Ce dernier point est d'une importance capitale.

Si l'on considère que les dépenses de la Compagnie se sont élevées à 10,180,000 francs en 1910, on doit prévoir que d'ici au printemps 1912, il sera dépensé une somme au moins égale, d'autant plus que les prospections devront être poursuivies très attentivement et qu'il y aura lieu d'installer probablement une usine de distillation de schistes bitumineux, car si l'on parvient à substituer l'huile de schiste au bois, il en résultera une augmentation d'environ 50 p. c. dans le rendement du matériel.

Il faut en outre tenir compte de l'augmentation de l'effectif du matériel roulant et du matériel fluvial. L'augmentation des transports exigera la commande de 4 locomotives de 28 tonnes, 6 locomotives de 20 tonnes et 100 wagons à 2,500 francs, représentant une dépense totale de 470,000 francs. Deux millions de francs devront être consacrés au renforcement de la flottille.

Ces raisons justifient complètement l'augmentation du capital sollicitée par la Compagnie.

D'après les arrangements primitifs, la Compagnie avait droit à l'attribution de quatre millions d'hectares de terre par tranche de 25 millions de francs de capital. Le produit de ces territoires, exploités par l'État, était partagé par moitié entre l'État et la Compagnie. L'application de ces conventions ne se combine pas bien avec la nouvelle politique économique de la Colonie. D'autre part, il ne peut être question de toucher, sans accord préalable, aux droits acquis à la Compagnie. En attendant la solution de cette difficulté, la Compagnie renonce, lors de la nouvelle augmentation du capital, à toute nouvelle attribution de terres. Pour compenser les effets de cette renonciation, il lui serait remis 75 p. c. du produit des territoires actuellement attribués.

Cette solution provisoire paraît équitable et pratique. Il est à remarquer d'ailleurs que le produit total de l'exploitation des terres attribuées n'atteint pas même de loin le montant de la garantie due et que, par conséquent, jusqu'ici, l'exploitation des terres attribuées a profité directement à l'État.

En vertu de la convention du 4 janvier 1902 entre l'État Indépendant et la Compagnie des chemins de fer réunis, cette Compagnie et ses associés ont obtenu pour dix ans l'option du droit de souscription afférent aux cent mille actions de dividende appartenant à l'État, à la condition de souscrire les actions au pair;

Cette convention, dont les clauses diverses pourront être amplement expliquées, lie la Colonie jusqu'au 4 janvier 1912.

Il paraît inutile d'appeler encore l'attention de la Chambre sur l'urgence des mesures que le projet de loi autorise. Les traitements et salaires du personnel attaché aux travaux représentent une charge fixe d'environ 200.000 francs par mois.

Le Ministre des Colonies,

J. RENKIN.



PROJET DE LOI

autorisant la Compagnie des Grands-Lacs à porter son capital de 50 à 75 millions.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Colonies,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives par Notre Ministre des Colonies.

ARTICLE UNIQUE.

Le Ministre des Colonies reçoit pouvoir d'autoriser la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains à porter son capital de 50 à 75 millions de francs.

Toutefois, il ne pourra délivrer cette autorisation que si la Compagnie renonce à son droit contractuel d'obtenir une attribution de terres et forêts en proportion de la dite augmentation de capital. En compensation, la part de la Compagnie dans les bénéfices résultant de l'exploita-

ONTWERP VAN WET

waarbij de « Compagnie des Grands-Lacs » wordt gemachtigd haar kapitaal van 50 tot 75 miljoen frank te brengen.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Koloniën,

**WIJ HEBBEN BESLOTEN EN
WIJ BESLUITEN :**

Het volgend wetsontwerp zal in Onzen Naam, door Onzen Minister van Koloniën, aan de Wetgevende Kamers ter overweging aangeboden worden.

EENIG ARTIKEL.

De Minister van Koloniën wordt gemachtigd aan de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains » het recht te geven haar kapitaal van 50 tot op 75 miljoen frank te brengen.

Hij zal evenwel deze machtiging slechts mogen verleenen wanneer de « Compagnie » aan haar contractueel recht verzaakt om gronden en bosschen in toekenning te bekomen naar verhouding van bedoelde verhooging van kapitaal. Als vergoeding, zal het aandeel der

tion des terres et forêts déjà attribuées
pourra être portée à 75 p. c.

« Compagnie » in de winsten, die uit de
ontginning der reeds toegekende gronden
en bosschen voortspruiten, tot op 75 t. h.
mogen gebracht worden.

Donné à Bruxelles, le 27 février 1911.

Gegeven te Brussel, den 27^a Fe-
bruari 1911.

ALBERT.

Par le Roi :
Le Ministre des Colonies,

Van 's Konings wege :
De Minister van Koloniën,

RENKIN.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 2 MAART 1911.

Ontwerp van wet die aan de « Compagnie des Grands Lacs » de toelating geeft haar kapitaal van 50 tot op 75 millioen frank te brengen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HERREN,

De « Compagnie du chemin de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains » vraagt de toelating aan, haar kapitaal van vijftig op vijf en zeventig millioen frank te brengen.

Deze toelating wordt vereischt door artikel 7 der Overeenkomst van 4 Januari 1902. Zij voert met zich eenen waarborg van interest 4 t. h. en de verplichting het kapitaal in 99 jaar uit te delgen. Zulke waarborg kan slechts door eene wet toegestaan worden.

Dit is het doel van het wetsontwerp dat ik, overeenkomstig de bevelen des Konings, de eer heb aan de stemming der Kamer te onderwerpen.

* * *

De volgende werken zijn door middel van het tegenwoordig kapitaal uitgevoerd geworden :

De lijn van Stanleyville naar Ponthierville en deze van Kindu naar Kongolo, waarvan de algeheele lengte 482 kilometer bedraagt, werden aangelegd.

De telefoon werd langs deze twee lijnen geplaatst.

De waterloop tusschen Ponthierville en Kindu werd in goeden staat gebracht. Een rotsbreker werkt aan de verbetering en aan het dieper maken der doorvaarten, die van baken voorzien zijn. Van Ponthierville naar Kindu wordt het vervoer verzekerd door een sternwiel van 100 ton, twee sternwheels van 50 ton, een sleepboot met trekschuit van 70 ton en twee trekschuiten van 70 ton.

Werken op den waterloop van Kongolo naar Bukama werden ondernomen, namelijk op het Kisale-Meer waar eene blijvende en diepe doorvaart

voortaan de scheepvaart verzekert. Op dezen derden waterloop, waarvan de lengte 640 kilometer bedraagt, bezat de Maatschappij op 30 November 1910 twee stoomsloepen, en één sternwiel van 100 ton in opbouw. Eene derde stoomsloop, een sternwiel van 250 ton, eene sleepboot met twee trekschuiten van 200 ton ieder, één sternwiel van 50 ton voor het vervoer van reizigers, zullen op dien tak te water gebracht worden.

De Maatschappij heeft verscheidene prospectiezingingen ingericht. Eene groote omzichtigheid dringt zich op bij de waardeering der verkregen uitslagen. Men mag nochtans zeggen dat, volgens de tegenwoordig gekende bestanddeelen, belangwekkende ontdekkingen mogelijk zijn. De ertslagen van aardpekschiefer, in de omstreken van Ponthierville ontdekt, zouden aan de lijn eene kostbare brandstof kunnen verschaffen.

Op 31 December 1909 was er reeds 36,220,000 frank uitgegeven voor al de werken te zamen. Het spoor bereikte kilometer 230 van het eind Kindu-Kongolo. Als men er de 127 kilometer van het eind Stanleyville-Ponthierville bijrekenet, ziet men dat onder deze dagteekening de som der aangelegde kilometers 357 bedroeg.

Op 31 December 1910 was het eind Kindu-Kongolo, met eene lengte van 353 kilometer, voltrokken. In 1910 heeft men dus 123 kilometer aangelegd.

De gemiddelde uitgave per kilometer op 1 Januari 1910 bedroeg ongeveer 87,000 frank. De gemiddelde uitgave voor de 123 aangelegde kilometer, in 1910, bedroeg ongeveer 66,000 frank. Deze cijfers bewijzen dat de snelheid in het aanleggen toelaat de kosten sterk te verlagen.

Op het einde van 1910, bedroeg het onroerend gemaakt kapitaal 46,400,000 frank en het beschikbaar deel bereikte slechts 3,600,000 frank.

De Maatschappij moest daarenboven de volgende verbintenissen nakomen :

1^o Het dekkingsfonds dat zij aan den Staat schuldig is, krachtens artikel 12 van het lastkohier. fr. 1,000,000

2^o De loopende bestellingen, te weten :

a) Metalen dwarsstukken en bijhoorigheden	376,000
b) 97 wagens	142,000
c) 6 locomotieven	87,000
d) 1 sternwiel, 1 sleepboot en 2 trekschuiten	330,000
e) Verscheiden, voorraadstukken en bruggen.	115,000
f) Uitgave in Januari 1911 gedaan, tot terugbetaling van werken, aan den Staat	584,000
g) Bedrag der warenrekeningen in Januari, Februari en Maart 1911, voor leveringen in 1910 gedaan	500,000
h) Kosten van prospectie	50,000
Algeheel bedrag.	3,184,000

Het blijkt uit deze cijfers, dat met het einde van het eerste kwartaal 1911, het tegenwoordig kapitaal der Maatschappij, op 400,000 frank na, uitgeput zal zijn.

De vermeerdering van het kapitaal der Maatschappij is dus noodzakelijk. Er kan, inderdaad, geen sprake zijn de tegenwoordige werken te staken of te schorsen.

De aangelegde banen moeten voltrokken worden.

Een derde eind spoorweg dat de Hooge-Lualaba met het Tanganyka-meer verbindt, moet aangelegd worden; het zal ten grootsten deele het dal volgen der Lukuga, stortbed van het Tanganyka-meer; zijne uitbreiding zal ongeveer 260 kilometer bedragen. Deze nieuwe lijn zal de kosten van het Tanganyka-meer voor den handel openen, eene vollediger bezetting van het grondgebied toelaten en het net der Belgische Kolonie met de lijn van Daressalam naar Oudjiji verbinden, dewelke, naar vermoedens, in 1915 het Tanganyka-meer zal bereiken.

Eindelijk moet de Maatschappij de uitrusting der verscheiden bevaarbare waterloopen vermeerderen, om eerst het gemakkelijk en regelmatig vervoer te verzekeren van het vast materiaal dat noodig is tot het aanleggen van de Noordervertakking der lijn Bukama-Elisabethville, en vervolgens het vervoer der goederen uit Katanga en uit de streek der meren naar het Noorden.

Dit laatste punt is van het hoogste belang.

Indien men overweegt dat de uitgaven der Maatschappij in 1910 tot 40,180,000 frank stegen, moet men voorzien dat van nu tot in de Lente van 1912 minstens eene even zoo groote som zal uitgegeven worden, des te meer daar de prospectiën met veel zorg zullen moeten voortgezet worden en dat eene stokerij van aardpekschiefer waarschijnlijk zal dienen ingericht, want indien men er in gelukt het hout door schieferolie te vervangen, zal dit eene vermeerdering te weeg brengen van ongeveer 50 t. h. in de opbrengst van het materiaal. Men moet daarenboven rekening houden met de vermindering der hoeveelheid rollend- en vaarmaterieel. De vermeerdering van vervoer zal den aankoop vereischen van 4 locomotieven van 25 ton, 6 locomotieven van 20 ton en 100 wagens van 2,500 frank, hetwelk eene algeheele uitgave van 470,000 frank vertegenwoordigt. Twee miljoen frank zullen aan de versterking van de vloot moeten besteed worden.

Deze redenen rechtvaardigen ten volle de vermeerdering van kapitaal die de Maatschappij aanvraagt.

Overeenkomstig de oorspronkelijke schikkingen had de Maatschappij recht op de toekenning van vier miljoen hectaren grond per deel van 25 miljoen frank kapitaal.

De opbrengst dezer grondgebieden, door den Staat uitgebaat, werd gelijkmatig tusschen den Staat en de Maatschappij gedeeld. De toepassing dezer overeenkomsten komt niet goed meer overeen met de nieuwe staatshuishoudkundige politiek der Kolonie.

Van den anderen kant, kan er geen sprake zijn, zonder voorafgaande overeenstemming, aan de verkregen rechten van de Maatschappij te raken. In afwachting dat deze moeilijkheid opgelost worde, doet de Maatschappij met de nieuwe vermeerdering van het kapitaal, afstand van alle nieuwe toekenning van gronden. Om de gevolgen van dezen afstand te vergoeden,

zouden haar 75 t. h. van de opbrengst der tegenwoordig toegekende grondgebieden afgestaan worden.

Deze voorloopige oplossing schijnt billijk en praktisch. Het dient overigens opgemerkt dat de algehele opbrengst van de uitbating der toegekende gronden in verre zelfs niet het bedrag van den verschuldigten waarborg bereikt, en dat, bij gevolg, de uitbating der toegekende gronden, tot nu toe, den Staat rechtstreeks tot voordeel heeft gestrekt.

Krachtens de overeenkomst van 4 Januari 1902 tusschen den Onafhankelijken Congostaat en de « Compagnie des chemins de fer réunis », hebben deze Maatschappij en hare deelhebbers voor tien jaar de keur van het recht van onderschrijving bekomen dat aan de honderd duizend winstaandeelen verbonden is, welke den Staat toebehooren, onder voorwaarde de aandelen al pari te onderschrijven.

Deze overeenkomst, waarvan de verscheiden bedingen breedvoerig zullen uitgelegd worden, verbindt de Kolonie tot op 4 Januari 1912.

Het komt nutteloos voor, de aandacht van de Kamer nog te vestigen op den dringenden aard der maatregelen die het wetsontwerp toelaat. De wedden en loonen van het aan de werken verbonden personeel, vertegenwoordigen een vasten last van ongeveer 200,000 frank per maand.

De Minister van Koloniën,

(Get.) J. RENKIN.



PROJET DE LOI

autorisant la Compagnie des Grands-Lacs à porter son capital de 50 à 75 millions.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Colonies,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres législatives par Notre Ministre des Colonies.

ARTICLE UNIQUE.

Le Ministre des Colonies reçoit pouvoir d'autoriser la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains à porter son capital de 50 à 75 millions de francs.

Toutefois, il ne pourra délivrer cette autorisation que si la Compagnie renonce à son droit contractuel d'obtenir une attribution de terres et forêts en proportion de la dite augmentation de capital. En compensation, la part de la Compagnie dans les bénéfices résultant de l'exploita-

ONTWERP VAN WET

waarbij de « Compagnie des Grands-Lacs » wordt gemachtigd haar kapitaal van 50 tot op 75 miljoen frank te brengen.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Koloniën,

**WIJ HEBBEN BESLOTEN EN
WIJ BESLUITEN :**

Het volgend wetsontwerp zal in Onzen Naam, door Onzen Minister van Koloniën, aan de Wetgevende Kamers ter overweging aangeboden worden.

EENIG ARTIKEL.

De Minister van Koloniën wordt gemachtigd aan de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains » het recht te geven haar kapitaal van 50 tot op 75 miljoen frank te brengen.

Hij zal evenwel deze machtiging slechts mogen verleen en wanneer de « Compagnie » aan haar contractueel recht verzaakt om gronden en bosschen in toekenning te bekomen naar verhouding van bedoelde verhooging van kapitaal. Als vergoeding, zal het aandeel der

tion des terres et forêts déjà attribuées
pourra être portée à 75 p. c.

« Compagnie » in de winsten, die uit de
ontginning der reeds toeg-kende gronden
en bosschen voortspruiten tot op 75 l. h.
mogen gebracht worden.

Donné à Bruxelles, le 27 février 1911.

Gegeven te Brussel, den 27^a Fe-
bruari 1911.

ALBERT.

Par le Roi :
Le Ministre des Colonies,

Van 's Konings wege :
De Minister van Koloniën,

RENKIN.
