

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 23 DÉCEMBRE 1930.

Rapport de la Commission des Colonies, chargée de l'examen du Projet de Loi accordant la garantie de la Colonie à des capitaux de la « Société des Chemins de fer vicinaux du Congo » et de la « Société des Chemins de fer au Kivu ».

(Voir les n^{os} 171 (1929-1930), et 16 (1930-1931) du Sénat).

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 23 DECEMBER 1930.

Verslag uit naam van de Commissie van Koloniën belast met het onderzoek van het Wetsontwerp waarbij de waarborg der Kolonie verleend wordt aan kapitalen der « Société des Chemins de fer vicinaux du Congo » en aan de « Société des Chemins de fer au Kivu ».

(Zie de n^{rs} 171 (1929-1930) en 16 (1930-1931) du Sénat.)

Présents : MM. VOLCKAERT, président ; BEOSIER, GOFFIN, LEYNIERS, MARTENS, SCHOTSMANS, VAN OVERBERGH, le comte DE KERCHOVE DE DENTERGHEM, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de loi n° 171, déposé le 10 juin 1930, sur le bureau du Sénat par M. Jaspar, Premier Ministre, Ministre des Colonies, a été rectifié et amendé le 2 décembre 1930 (Doc. n° 16) ; il autorise la Colonie à garantir l'intérêt et l'amortissement :

1^o D'actions privilégiées de la « Société des Chemins de fer vicinaux du Congo », à concurrence d'un capital nominal total de 167,650,000 francs ;

2^o D'actions de capital de la « Société des Chemins de fer au Kivu », à concurrence d'un capital nominal total de 120,000,000 de francs.

Aux termes du projet de loi, la garantie porte également, mais seulement pour la « Société des Chemins de fer au Kivu », sur les déficits d'exploitation.

Enfin, le projet de loi, en son article 3, prescrit que des arrêtés royaux pourront limiter à 2 p. c. les impôts

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp n° 171, op 10 Juni 1930, bij den Senaat ter tafel gelegd door den heer Jaspar, Eersten Minister, Minister van Koloniën, werd op 2 December 1930 verbeterd en gewijzigd (Stuk, n° 16) ; het machtigt de Kolonie den interest en de aflossing te waarborgen van :

1^o Preferent aandeelen van de « Société des Chemins de fer vicinaux du Congo », tot beloop van een totaal nominaal kapitaal van 167,650,000 frank ;

2^o Van kapitaalaandeelen der « Société des Chemins de fer au Kivu », tot beloop van een totaal nominaal kapitaal van 120,000,000 frank

Naar luid van het wetsontwerp, slaat de waarborg eveneens, doch enkel voor de « Société des Chemins de fer au Kivu », op de tekorten bij de exploitatie.

Ten slotte schrijft het wetsontwerp in zijn artikel 3 voor dat Koninklijke besluiten op 2 t. h. de koloniale of

coloniaux ou belges à prélever sur les coupons des actions auxquelles le projet de loi se réfère.

* * *

Votre Commission a étudié, séparément l'une et l'autre des deux opérations envisagées par le projet de loi.

1^o *Société des Chemins de fer vicinaux du Congo.*

Cette société a été constituée en mai 1924, pour l'étude, la construction et l'exploitation de lignes vicinales au Congo (voie étroite, du type de om60). La Colonie possède en portefeuille 44,800 actions de dividende de cette Société, sur les 56,000 existantes; ces actions de dividende lui ont été attribuées gratuitement. La Colonie est représentée, au sein de cette Société, par deux délégués.

Le *premier* réseau concédé à cette Société a été la voie ferrée desservant la riche région de l'Uele. Elle relie *Aketi* (port fluvial sur l'Itimbiri) à *Bondo* (sur l'Uele), en passant par *Komba* et *Likati*; un embranchement *Komba-Guma*, met en communication *Aketi*, avec le système routier de la Province Orientale.

La construction d'une ligne partant de Bondo et se dirigeant au Nord, vers la rivière frontière Bomu, est prévue.

A Aketi, tête de ligne, la Société a créé un mur de quai, où, grâce à un outillage moderne, elle effectue le transit des marchandises amenées ou évacuées par bateaux.

Depuis le 15 mai 1928, le premier réseau long de 158 kilomètres, est tout entier en exploitation; le tonnage transporté, en 1929, a atteint 22,075 tonnes de marchandises et produits, dont 6,000 tonnes de coton; en 1928, le tonnage transporté atteignait au total 17,437 tonnes.

Belgische belastingen mogen beperken waaraan de koepons van de door het wetsontwerp bedoelde aandeele onderhevig zijn.

* * *

Uwe Commissie heeft afzonderlijk de beide door het wetsontwerp bedoelde verrichtingen onderzocht.

1^o *Société des Chemins de fer vicinaux du Congo.*

Deze Vennootschap werd opgericht in Mei 1924 voor de studie, den aanleg en de exploitatie van buurtlijnen in Congo (smal spoor, model om60). De Kolonie bezit in portefeuille 44,800 dividendaandeelen dezer Vennootschap, op de 56,000 bestaande; deze dividendaandeelen werden haar kosteloos toegekend. In den schoot dezer Vennootschap is de Kolonie door twee afgevaardigden vertegenwoordigd.

Het *eerste* aan deze Vennootschap geconcedeerde net was de spoorlijn die de rijke Uele-streek bedient. Zij verbindt *Aketi* (stroomhaven op de Itimbiri) met *Bondo* (op de Uele), langs *Komba* en *Likati*; een vertakking *Komba-Guma* verbindt *Aketi* met het wegennet der Oost-Provincie.

Het aanleggen van een lijn vertrekkende uit Bondo in noorderwaartsche richting naar de grensrivier Bomu, wordt voorzien.

Te Aketi, uitgangspunt van de lijn, heeft de Vennootschap een kaaimuur gebouwd waar, dank aan de moderne uitrusting, het transitoverkeer van de door de schepen aangebrachte of weggehaalde goederen geschiedt.

Sedert 15 Mei 1928, wordt het geheele net over 158 kilometers geëxploiteerd; de vervoerde tonnemaat in 1929 bedroeg 22,075 ton goederen en producten, waarvan 6,000 ton katoen; in 1928 werd een totaal van 17,437 ton vervoerd.

Jusqu'à ce jour, des dispositions législatives prises en faveur de la « Société des Vicinaux » ont accordé la garantie d'un intérêt de 6 p. c. et de l'amortissement :

- 1^o Au capital privilégié initial, soit à fr. 18,000,000
 2^o A un capital privilégié *nouveau* mentionné à l'article 9 de la loi budgétaire du 27 mars 1929 50,000,000

Ensemble, fr. 68,000,000

Depuis le vote de la loi du 27 mars 1929, il a paru expédient de substituer à la création immédiate du capital privilégié nouveau de 50,000,000 de francs, la passation d'un emprunt de pareil import, à contracter par la Société de la Caisse d'Epargne et de Retraite; au fur et à mesure de la création du second réseau, le dit emprunt serait remboursé au moyen du produit du placement d'actions privilégiées nouvelles.

La loi relative au budget extraordinaire du Congo belge pour l'exercice 1930 (loi du 15 juillet 1930, art. 9) a, en conséquence et transitoirement, reporté sur cet emprunt la garantie accordée par la loi budgétaire du 27 mars 1929.

Le *second* réseau, celui dont la construction doit être financée par le capital privilégié nouveau de 50 millions de francs, porté à 125,000,000 de francs, aux termes de l'amendement du 2 décembre 1930, comporte l'établissement et l'exploitation d'une ligne de 300 kilomètres environ, se dirigeant vers l'est, et dont la construction a été entamée fin 1929. Cette ligne partira de *Guma*, atteindra *Buta*, puis bifurquera, d'une part, vers *Dembia* et d'autre part vers *Zobia*; on prévoit que la section *Guma-Buta* sera, dès le 1^{er} juillet 1931, ouverte à l'exploitation.

Tot heden hebben de wetsbepalingen, ten voordeele der « Société des Vicinaux » genomen, de waarborg toegestaan voor een interest 6 t. h. en de aflossing :

- 1^o Aan het aanvankelijk preferentkapitaal, zegge . fr. 18,000,000
 2^o Aan een *nieuw* preferent kapitaal vermeld bij artikel 9 der begrotingswet van 27 Maart 1929. 50,000,000

Totaal, fr. 68,000,000

Sedert de goedkeuring van de wet van 27 Maart 1929 leek het gepast de onmiddellijke samenstelling van het nieuwe preferentkapitaal van 50 miljoen te vervangen door een leening van het zelfde bedrag, aan te gaan door de Maatschappij van de Spaaren Lijfrentekas; naar gelang het bouwen van het tweede net zou bedoelde leening worden terugbetaald door middel van het plaatsen van nieuwe preferentaandeelen.

De wet betreffende de buitengewone begroting van Belgisch Congo voor het dienstjaar 1930 (wet van 15 Juli 1930, art. 9) heeft bijgevolg, en bij wijze van overgangsmaatregel, de waarborg, verleend door de begrotingswet van 27 Maart 1929, op deze leening overgebracht.

Het tweede net, waarvan het bouwen moet worden gefinancierd door het nieuwe preferentkapitaal van 50,000,000 frank, op 125,000,000 frank gebracht bij amendement van 2 December 1930, omvat het aanleggen en de exploitatie van ongeveer 300 kilometer spoorlijn, in oostelijke richting, en waarvan het bouwen einde 1929 werd aangevangen. Deze lijn zal vertrekken uit *Guma*, tot *Buta* loopen en zich van daar splitsen, eenerzijds naar *Dembia* en anderzijds naar *Zobia*; men voorziet dat het vak *Guma-Buta* reeds op 1 Juli 1931 zal kunnen geëxploiteerd worden.

Le montant de 167,650,000 francs, dont il est question dans le projet de loi amendé comprend donc, à raison de 68,000,000 de francs, un capital privilégié auquel le législateur a déjà accordé la garantie d'intérêts et d'amortissement. Le projet de loi, en fait, porte de 68,000,000 de francs à 167,650,000 francs le montant du capital privilégié pouvant bénéficier de cette garantie.

La différence entre 167,650,000 et 68,000,000 de francs, soit 99 millions 650,000 francs, se décompose comme suit :

1 ^o Pour parachever la construction et l'équipement du <i>premier</i> réseau . . . fr.	18,275,000
2 ^o Pour permettre à la Société des Vicinaux du Congo d'absorber la Société des Messageries Automobiles du Congo (en abréviation MACO)	6,375,000
3 ^o Pour porter de 50 millions de francs à 125 millions de francs le fonds de construction du <i>second</i> réseau . . .	75,000,000
Ensemble, fr.	99,650,000

L'absorption de la Société des Messageries Automobiles du Congo, société créée en 1927, au capital de 7 millions 500,000 francs par la Société des Vicinaux du Congo, est une opération s'inspirant du programme de rationalisation qui se recommande à l'heure actuelle.

La Société des Messageries Automobiles du Congo (M.A.C.O.), transporte par camions automobiles les voyageurs, les marchandises et les produits dans les régions de l'Uélé, non encore desservies par le Chemin de fer vicinal; la fusion des deux organismes — lit-on dans le rapport présenté le 9 septembre 1930 aux

In 't bedrag van 167,650,000 frank, waarvan sprake is in het geamendeerd wetsontwerp is dus begrepen 68,000,000 frank voor een preferentkapitaal waarvan de wetgever reeds de interesten en de amortisatie waarborgde. Feitelijk brengt het wetsontwerp het bedrag van het preferentkapitaal dat van deze waarborg kan genieten, van 68,000,000 frank op 167,650,000 frank.

Het verschil tusschen 167,650,000 frank en 68,000,000 frank is als volgt te verdeelen :

1. Voleindiging en uitrusting van het <i>eerste</i> net . . . fr.	18,275,000
2. Opslorping van de « Société des Messageries Automobiles du Congo » (in verkorting MACO) door de « Société des Vicinaux du Congo »	6,375,000
3. Verhooging van 50 miljoen frank tot 125 miljoen frank van het fonds voor het bouwen van het <i>tweede</i> net . . .	75,000,000
Totaal, fr.	99,650,000

De opslorping van de MACO, opgericht in 1927, met een kapitaal van 7,500,000 frank, door de « Société des Vicinaux du Congo », is een bewerking die wordt ingegeven door het programma van rationalisatie dat thans geboden is. De MACO vervoert door middel van autowagens de reizigers, de koopwaren en de producten in de streken van de Uele die nog niet worden bediend door de « Chemin de fer vicinal »; de versmelting van beide organismen, leest men in het verslag op 9 September medegedeeld aan de aandeelhouders van deze maatschappijen, zal een vollediger samenwerking van de diensten verzekeren, een ver-

actionnaires de ces sociétés — assurera une coordination plus complète des services, entraînera une réduction des frais généraux, de telle sorte que l'économie réalisée permettra de faire face aux réductions de tarifs que ces organismes ont été amenés à consentir, à la demande du Gouvernement, pour aider le commerce à traverser la crise qui sévit actuellement.

Les routes exploitées par la M.A.C.O. couvrent le prestigieux total de 4,500 kilomètres, dont la route royale Congo-Nil, entre Guma et Faradje.

La M.A.C.O. constitue donc le complément du réseau ferré de la Société des Vicinaux du Congo. La fusion des deux Sociétés a été, à la date du 31 décembre 1929, approuvée par leurs assemblées générales extraordinaires et par le Gouvernement de la Colonie, correspondant à un réel progrès dans l'ordre économique; dans l'ordre social, l'intensification de l'activité des Sociétés ainsi fusionnées ne peut avoir que des répercussions favorables au point de vue de la suppression du portage et la mise en valeur de la région de l'Uélé.

La Société des Vicinaux du Congo fait face, par ses seuls moyens, à ses charges financières. Quant à la Société des Messageries Automobiles du Congo, elle a clôturé, le 31 décembre 1929, son troisième exercice social, par un résultat permettant la distribution d'un dividende brut de 10 p. c.

Au point de vue budgétaire de la Colonie, la demande de garantie d'intérêts et d'amortissements, étendue à un capital privilégié de 167 millions 500,000 francs ne paraît donc pas, à première vue, devoir imposer de nouvelles charges financières.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU.

En vertu de l'article 3 du Décret

mindering van de algemeene onkosten tot gevolg hebben, welke besparing zal toelaten de vermindering van tarieven door te voeren waartoe deze maatschappijen, op verzoek van de Regeering, besloten om den handel te helpen in het overwinnen van de huidige crisis.

De wegen geëxploiteerd door de MACO omvatten het indrukwekkend totaal van 4,500 kilometer, waaronder de koninklijke Congo-Nijl-weg, tusschen Guma en Faradje.

De MACO vormt dus de aanvulling van het sporennet van de « Société des Vicinaux du Congo ». De versmelting van deze beide maatschappijen werd op 31 December 1929 goedgekeurd door hun buitengewone algemeene vergaderingen en door het Gouvernement van de Kolonie. en beteekent een vooruitgang op economisch gebied; op sociaal gebied kan de verhoogde werkzaamheid van de aldus versmolten maatschappijen slechts een gunstigen weerslag hebben op de afschaffing van het dragen en op de rendeeing van de Uelestreek.

De « Société des Vicinaux du Congo » dekt met eigen middelen haar financieele lasten. De MACO harerzijds sloot op 31 December 1929, haar derde dienstjaar met een winst, die toeliet een bruto-dividend van 10 t. h. uit te keeren.

Op gebied van de begrooting der Kolonie schijnt, op het eerste zicht, het verzoek om interesten en amortisatie te waarborgen van het op 167 miljoen 650,000 frank verhoogde preferentkapitaal, geen nieuwe financieele lasten te zullen medebrengen.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER
AU KIVU.

Krachtens artikel 3 van het Decreet

constitutif du Comité national du Kivu, (13 janvier 1928), cette association doit procéder à la création et à l'exploitation, au fur et à mesure du développement économique du Kivu, d'un chemin de fer reliant aux lacs Tanganyika et Kivu le réseau mixte de la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains.

Si nous jetons un coup d'œil sur la carte du territoire géré par le Comité national du Kivu, nous constatons que la route qui longe la vallée de la Ruzzizi et relie *Bukavu* (Costermansville), localité sise à l'extrémité sud du Lac Kivu, à *Uvira*, localité sise à l'extrémité nord du Lac Tanganyika, constitue visiblement une dorsale du système de transports visés à l'article 3 du Décret du 13 janvier 1928.

En effet, par *Uvira* (ou *Kalundu* à 3 kilomètres au sud d'*Uvira*), la soudure est réalisée avec les services de navigation du lac Tanganyika; ceux-ci desservant les ports de *Kigoma* (Tanganyika Territory) et d'*Albertville*, permettent à leur tour la jonction par rail avec *Dar-es-Salam*, d'une part, avec *Kongolo* et le fleuve Congo d'autre part.

Le Comité national du Kivu reprit, le 1^{er} juin 1928 la route *Uvira-Bukavu*. Mais il apparut que la construction d'un chemin de fer entre ces deux localités était le seul moyen d'assurer le transport régulier et économique des matières pondéreuses.

Le Comité national du Kivu se rallia d'abord à l'idée de réaliser la jonction Tanganyika-Kivu par la construction d'un chemin de fer à l'écartement de 0^m60. C'était là une solution provisoire, inspirée par le désir de faire vite et de restreindre la dépense.

Le Gouvernement estima qu'il va-

tot oprichting van het Nationaal Kivucomiteit (13 Januari 1928), moet deze vereeniging naar gelang van de economische ontwikkeling van Kivu, overgaan tot het aanleggen en de exploitatie van een spoorweg die het gemengde net van de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs africains » verbindt met het Tanganyikameer en Kivu.

Indien wij een oogslag werpen op de kaart van het grondgebied beheerd door het Comité national du Kivu, stellen wij vast dat de weg die loopt langsheen de vallei van de Ruzzizi en *Bukavu* (Costermansville), gelegen aan de zuidpunt van het Kivumeer, verbindt met *Uvira*, gelegen aan de noordpunt van het Tanganyikameer, zichtbaar de ruggegraat uitmaakt van het vervoerstelsel bedoeld bij artikel 3 van het Decreet van 13 Januari 1928.

Immers, langs *Uvira* (of *Kalundu*, op 3 kilometers ten zuiden van *Uvira*), wordt de aansluiting verwezenlijkt met de scheepvaartdiensten van het Tanganyikameer; deze bedienen de havens van *Kigoma* (Tanganyika Territory) en van *Albertville*, en zullen op hunne beurt toelaten de verbinding per spoor met *Dar-es-Salam*, eensdeels, en met *Kongolo* en den Congostroom anderdeels.

Het Comité national du Kivu nam op 1 Juni 1928 den weg *Uvira-Bukavu* over. Doch het bleek dat het aanleggen van een spoorweg tusschen beide steden het eenige middel was om het regelmatig en economisch vervoer van zware vrachten te verzekeren.

Het Comité national du Kivu ging vooreerst in op het voorstel de verbinding Tanganyika-Kivu te verwezenlijken door het aanleggen van een spoorweg met een spoorwijdte van 0^m60. Het gold eene voorloopige oplossing ingegeven door het verlangen spoedig te handelen en de uitgaven in te krimpen.

De Regeering oordeelde dat het

lait mieux adopter immédiatement l'écartement de 1^m067 et établir ainsi une voie définitive; au surplus, les inconvénients pouvant résulter d'une construction plus lente de la voie ferrée avaient fortement diminué après la reprise de la route par le Comité national du Kivu, du fait qu'une amélioration rapide des transports par route avait pu être enregistrée.

C'est dans ces conditions que fut constituée le 20 juin 1929, par le Comité national au Kivu, la « Société des Chemins de fer au Kivu », au capital de 50 millions, avec le concours de spécialistes en matière de construction de chemins de fer; ce concours était indispensable, vu les difficultés que l'on rencontre dans une région telle que le Kivu.

La « Société des Chemins de fer au Kivu » a été autorisée par un arrêté royal en date du 22 juillet 1929.

Son capital initial était représenté par 50,000 actions de capital d'une valeur nominale de 1,000 francs et par 50,000 actions de dividende sans désignation de valeur remises en totalité et gratuitement au Gouvernement de la Colonie.

Le Comité national au Kivu possède à lui seul, 34,675 actions de capital. La Colonie est représentée, au sein du Conseil d'administration par deux délégués.

La concession du chemin de fer a été accordée aux clauses et conditions d'une convention conclue le 19 juin 1929, modifiée le 1^{er} mars 1930, entre la Colonie et le Comité national au Kivu.

Une Convention du 19 juin 1929, entérinée par la loi budgétaire du 15 juillet 1930, a accordé au capital initial de 50 millions de francs la garantie de l'intérêt de 6 p. c. et de l'amortissement, cette garantie portant également sur les déficits d'exploitation.

beter was onmiddellijk de spoorwijdte van 1^m067 aan te nemen ten einde aldus een definitieve lijn aan te leggen. Trouwens, de bezwaren die konden voortspruiten uit een langzamer aanleggen van den spoorweg waren fel verminderd na het overnemen van den weg door het Comité national du Kivu, door het feit dat eene vlugge verbetering van het wegvervoer kon geboekt worden.

Derhalve werd op 20 Juni 1929 door het Comité national au Kivu de « Société des Chemins de fer au Kivu » opgericht met een kapitaal van 50 miljoen, met de medewerking van deskundigen op gebied van het aanleggen van spoorwegen; deze medewerking was onontbeerlijk ten aanzien van de moeilijkheden waarop men stuit in een streek zooals Kivu.

De « Société des Chemins de fer au Kivu » werd erkend bij Koninklijk Besluit van 22 Juni 1929.

Het aanvankelijk kapitaal was vertegenwoordigd door 50,000 aandelen met een nominale waarde van 1,000 fr. en door 50,000 dividendaandelen zonder aanduiding van waarde, in haar geheel en kosteloos overhandigd aan het Gouvernement van de Kolonie.

Het Comité national au Kivu bezit alleen 34,675 kapitaalaandelen. De Kolonie is in den schoot van den Beheerraad vertegenwoordigd door twee afgevaardigden.

De concessie van den spoorweg werd verleend mits de bepalingen en voorwaarden van eene overeenkomst gesloten op 19 Juni 1929, gewijzigd op 1 Maart 1930, tusschen de Kolonie en het Comité national au Kivu.

Een overeenkomst van 19 Juli 1929, bekrachtigd door de begroetingswet van 15 Juli 1930, heeft aan het oorspronkelijk kapitaal van 50 miljoen den waarborg toegekend van 6 t. h. interest en van de aflossing; deze waarborg geldt insgelijks voor het exploitatie-tekort.

Une assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 6 juin 1930, a décidé d'augmenter le capital de 70 millions de francs pour le porter de 50 à 120 millions de francs, par la création de 70,000 actions de capital nouvelles de 1,000 francs et de 70,000 actions de dividende sans désignation de valeur.

Le Comité national au Kivu a souscrit l'intégralité de la nouvelle tranche; quant aux actions de dividende, elles ont été remises au Gouvernement de la Colonie en exécution de l'article 5 des statuts.

L'article 2 du projet de loi n° 171 propose d'étendre aux 70 millions formant l'augmentation de capital susmentionnée, la garantie accordée aux 50 millions de capital de la Société.

D'après les renseignements donnés à l'assemblée générale ordinaire du Comité national du Kivu, le 2 octobre 1930, la brigade d'études, primitivement envoyée à Uvira par la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, est passée au service de la Société des Chemins de fer au Kivu.

La détermination du tracé de la ligne ne présente pas de grandes difficultés entre Uvira et Kamaniola, mais, à partir de cette dernière localité, la région devient très escarpée, et la liaison avec le lac Kivu, par voie ferrée constitue un problème ardu, si l'on veut conserver au chemin de fer des caractéristiques acceptables.

En effet, si le chemin de fer doit suivre la rive belge du lac Kivu, il faudrait des travaux d'art considérables et une mise de capitaux tellement importante qu'aucun rendement ne pourrait être envisagé, avant de très longues années.

Il semble donc que la voie ferrée devra emprunter des territoires sous mandat, sur un parcours d'environ 50 kilomètres, pour atteindre Costermansville.

Een buitengewone vergadering van de aandeelhouders der Maatschappij, op 16 Juli 1930, heeft besloten het kapitaal met 70 miljoen te verhoogen om het van 50 op 120 miljoen te brengen door de uitgifte van 70,000 nieuwe kapitaalaandeelen van 1,000 frank en van 70,000 dividendaandeelen zonder aanduiding van waarde.

Het Nationaal Comité van Kivu heeft de nieuwe schijf volledig onderschreven; de dividendaandeelen werden krachtens artikel 5 der statuten aan het Gouvernement der Kolonie overhandigd.

Artikel 2 van het wetsontwerp n° 171 stelt voor den waarborg aan de 50 miljoen oorspronkelijk kapitaal der Maatschappij verleend, uit te breiden tot de 70 miljoen, die voormelde kapitaalverhooging uitmaken.

Volgens de inlichtingen verstrekt aan de algemeene gewone vergadering van het Nationaal Comité van Kivu, op 2 October 1930, is de studiebrigade, eerst door de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains » naar Uvira gezonden, overgegaan in den dienst van de Spoorwegmaatschappij van Kivu.

De vaststelling van het tracé der lijn levert geen groote moeilijkheden op tusschen Uvira en Kamaniola, doch vanaf deze laatste plaats wordt de streek zeer bergachtig en de verbinding met het Kivumeer per spoor, is een ingewikkeld vraagstuk indien men aan den spoorweg aanneembare kenteekeken wil behouden.

Inderdaad, indien de spoorweg den Belgischen oever van het Kivumeer moet volgen, zijn er aanzienlijke kunstwerken noodig en een kapitaalstorting zóó groot dat vóór lange jaren geen enkele winst kan overwogen worden.

Het schijnt dus dat de spoorweg over grondgebied onder mandaat zal moeten loopen, over ongeveer 50 kilometer om Costermansville te bereiken.

Jusqu'à présent, la Compagnie a commencé la pose de la voie du chemin de fer, à 1^m067 d'écartement, devant relier le lac Tanganyika au lac Kivu.

On estime que la ligne sera achevée jusqu'à Kamaniola, le 31 juillet 1931.

Le tracé de la seconde partie est toujours à l'étude.

Certains membres de votre Commission ont émis des craintes au sujet des capitaux engagés et garantis par la Métropole, dans des travaux exécutés dans des territoires à mandat, et ils se sont préoccupés de la situation qui se produirait en cas d'abandon du mandat.

D'après les renseignements fournis par le Gouvernement, il semble bien que pareille éventualité, fort lointaine d'ailleurs, est réglée par le statut régissant les territoires à mandat, tel qu'il a été élaboré par la Société des Nations, et que la Belgique peut avoir tous apaisements au point de vue de l'indemnisation éventuelle des capitaux mis, par elle, au développement économique du Ruanda-Urundi, confiés à sa garde.

Votre Commission fait confiance au Gouvernement pour résoudre, en ce qui le concerne, les difficultés diplomatiques qui pourraient naître de l'exécution de ce programme : le chemin de fer Tanganyika-Kivu sera aussi utile, sinon davantage, pour le développement du Ruanda, c'est-à-dire pour l'exercice de notre mandat, que pour le territoire du Kivu.

Des craintes ont été émises à l'égard du coût définitif du chemin de fer Tanganyika-Kivu; si tel était le cas, la garantie dont il est question dans le projet de loi portant sur les déficits d'exploitation jouerait évidemment. Il y aurait donc là indirectement un nouveau sacrifice financier de la part de la Belgique en faveur du territoire sous mandat; cette éventualité a,

Tot heden heeft de Maatschappij het leggen aangevat van het spoor, met 1^m067 spoorwijdte, dat het Tanganyikameer met het Kivumeer moet verbinden.

Men meent dat de lijn op 31 Juni 1931 tot Kamaniola zal voltooid zijn.

Het tracé van het tweede deel ligt nog immer ter studie.

Sommige leden uwer Commissie hebben vrees uitgedrukt betreffende de kapitalen door het Moederland belegd en gewaarborgd in werken uitgevoerd op grondgebied onder mandaat en zij vragen zich af welke de toestand zou zijn in geval het mandaat werd opgegeven.

Volgens de inlichtingen door de Regeering verstrekt, schijnt het dat dergelijke, trouwens verre gebeurlijkheid, geregeld wordt door het statuut dat het grondgebied onder mandaat beheerscht, zooals het opgemaakt werd door den Volkenbond en dat België geheel gerust kan zijn ten opzichte van gebeurlijke vergoeding van de kapitalen door het land besteed aan de economische ontwikkeling van Ruanda-Urundi aan ons toevertrouwd.

Uw Commissie vertrouwt in de Regeering om, wat haar betreft, de diplomatische moeilijkheden op te lossen die uit de verwezenlijking van dit programma zouden kunnen ontstaan : de spoorweg Tanganyika-Kivu zal even nuttig, zooniet nuttiger zijn voor de ontwikkeling van Ruanda, dat is voor de uitoefening van ons mandaat, als voor het grondgebied Kivu.

Vrees kwam tot uiting wat betreft de globale kosten van den spoorweg Tanganyika-Kivu; gaan zij te hoog, dan zou de waarborg waarvan spraak is in het wetsontwerp en op het exploitatietekort slaat, klaarblijkelijk in werking treden. Hierin zou dus onrechtstreeks een nieuw financieel offer liggen vanwege België ten gunste van het gebied onder mandaat;

sans aucun doute, retenu l'attention vigilante du Gouvernement belge.

Des membres de la Commission ont désiré savoir si le Gouvernement, appelé à garantir le capital des deux Sociétés des Vicinaux du Congo et du Chemin de fer au Kivu était armé pour régler les tarifs d'exploitation de ces deux réseaux, afin d'éviter que, par des tarifs exagérés, la mise en valeur économique des contrées desservies, ne soit entravée.

D'après les renseignements recueillis au Département des Colonies, le Gouvernement a droit d'intervention dans l'établissement des tarifs d'exploitation.

Votre Commission a constaté également que l'écartement de 0^m60 continue à être adopté dans les Uélés, en dépit de l'expérience, très couteuse, du Mayumbe, alors que le Gouvernement lui-même a demandé que le Chemin de fer au Kivu, prévu à l'origine pour l'écartement de 0^m60, soit du type standard de 1^m067.

Elle ne doute pas que la Commission de standardisation des réseaux et du matériel de la Colonie a été entendue au sujet de l'adoption pour les lignes nouvelles des chemins de fer vicinaux, de l'écartement de 0^m60, car elle estime qu'il y a un grand intérêt à ce que tout le réseau ferré de la Colonie soit établi au même écartement.

Une question a été posée à ce sujet au Département des Colonies, dont voici la réponse :

« S'il y a grand intérêt à ce que les Chemins de fer du Congo puissent constituer un réseau unique dans l'avenir, il n'en est pas moins vrai que, si cet avenir est très éloigné, on peut faire une économie sérieuse en employant pendant de nombreuses années, là où le trafic initial ne paraît pas important, la voie étroite au lieu de la voie normale ».

deze gebeurlijkheid heeft ongetwijfeld de waakzame aandacht van de Belgische Regeering gaande gemaakt.

Leden van de Commissie wenschten te weten of het Gouvernement, dat geroepen is het kapitaal der beide Maatschappijen van de Buurtspoorwegen van Congo en van den Spoorweg van Kivu te waarborgen, gewaapend is om de exploitatietarieven dezer beide netten te regelen, ten einde te vermijden dat de overdreven tarieven de economische tewaardeeming der bediende gewesten zou stremmen.

Volgens de inlichtingen bij het Departement van Koloniën ingewonnen, heeft het Gouvernement recht van tusschenkomst in het opmaken van de exploitatietarieven.

Uwe Commissie heeft insgelijks vastgesteld dat de spoorwijdte van 0^m60 voort wordt aangewend in de Uélés, ondanks de zeer kostelijke ondervinding in Mayumbe, terwijl de Regeering zelf heeft gevraagd dat de spoorweg van Kivu, die oorspronkelijk met een spoorwijdte van 0^m60 was voorzien, het standaardtype van 1^m067 zou hebben.

Zij twijfelt niet dat de Commissie voor standardiseering van de netten en het materiaal der Kolonie gehoord werd omtrent het aannemen voor de nieuwe lijnen der buurtspoorwegen van de spoorwijdte van 0^m60, want zij is van oordeel dat het van groot belang is dat geheel het spoornet van de Kolonie op dezelfde spoorwijdte worde gemaakt.

Op een vraag in dit opzicht aan het Departement van Koloniën gesteld, werd het volgende geantwoord :

« Zoo het van groot belang is dat de spoorwegen in Congo in de toekomst een eenvormig net kunnen uitmaken, dan is het niet minder waar dat men, zoo deze toekomst ver afgelegen is, een ernstige bezuiniging kan doen met gedurende talrijke jaren het smalle spoor in de plaats van het normale te gebruiken, daar waar het eerste verkeer niet belangrijk blijkt ».

Votre Commission, en terminant, tient à exprimer son étonnement de la brièveté de l'exposé des motifs du projet de loi n^o 171 et, a fortiori, de la brièveté de la justification de l'amendement déposé le 2 décembre 1930, portant la garantie d'un capital supplémentaire s'élevant à la somme très importante de 75 millions.

Madame, Messieurs, d'après l'exposé des motifs du Budget des Recettes et Dépenses ordinaires du Congo Belge, pour l'exercice 1929, les capitaux garantis par la Colonie se montaient, au 31 décembre 1929, à 1 milliard 692,136,000 francs comportant une charge annuelle réelle de 8,710,960 fr.

Dans le total des capitaux garantis à cette date figurent déjà :

la Société des Chemins de fer Vicinaux pour. . . . fr.	17,846,000
et la Société des Chemins de fer au Kivu pour fr.	50,000,000
Au total. . . . fr.	67,846,000

Si, comme vous le propose votre Commission, vous adoptez le projet de loi n^o 171, rectifié et amendé, le total général des capitaux garantis sera porté, du chef du dit projet de loi à : 1,861,786,000 francs.

Le rapport de votre Commission a été adopté par 4 voix et 4 abstentions.

Le Président,
V. VOLKAERT.

Le Rapporteur,
Comt DE KERCHOVE
DE DENTERGHEM.

Om te sluiten hecht uwe Commissie eraan haar verwondering uit te drukken over de beknoptheid van de toelichting van het wetsontwerp n^r 171 en des te meer over de beknoptheid van de verantwoording van het amendement, ingediend op 2 December 1930, houdende waarborg van een bijkomend kapitaal van het zeer aanzienlijke bedrag van 75 millioen.

Mevrouw, Mijne Heeren, volgens de Memorie van toelichting bij de Begroting der gewone ontvangsten en uitgaven van Congo, voor het dienstjaar 1929, bedroegen de door de Kolonie gewaarborgde kapitalen, op 31 December 1929, 1,692,136,000 frank, met een jaarlijkschen werkelijken last van 8,710,960 frank.

Onder het totaal der tot heden gewaarborgde kapitalen komen reeds voor :

de « Société des Chemins de Fer vicinaux », voor. . . . fr.	17,846,000
en de « Société des Chemins de fer au Kivu » voor	50,000,000
Totaal, fr.	67,846,000

Zoo, gelijk de Commissie het U voorstelt, gij het verbeterde en gewijzigde ontwerp n^r 171 aanneemt, zal het totaal der gewaarborgde kapitalen uit dien hoofde stijgen tot 1,861,786,000 frank.

Het verslag uwer Commissie werd goedgekeurd met 4 stemmen; 4 leden onthielden zich.

De Voorzitter,
V. VOLCKAERT.

De Verslaggever,
Graaf DE KERCHOVE
DE DENTERGHEM.

(12)

N° 49

1930 - 1931

- I . Société des chemins de fer vicinaux du congo.
- II. Société des chemins de fer au kivu

Cfr. 35 mm.

1 plan