

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 AVRIL 1921.

Projet de loi autorisant la Colonie à exécuter des travaux publics sur ressources extraordinaires.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Ministre des Colonies a eu l'honneur d'exposer à la Chambre, lors de la discussion du Budget des Colonies pour 1920, le programme des grands travaux publics destinés à compléter l'outillage économique de la Colonie et à développer notamment le réseau des grandes voies de communication.

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser la Colonie à exécuter ces travaux sur ressources extraordinaires.

Actuellement, une voie principale de transport traverse toute la Colonie et relie l'estuaire du fleuve Congo à la frontière méridionale du Katanga.

Elle comprend :

1° Le chemin de fer de Matadi à Kinshasa	400	kilomètres.
2° Le grand bief du Congo : Kinshasa-Kwamouth-Stanleyville	4,716	id.
3° Le chemin de fer de Stanleyville à Ponthierville	127	id.
4° Le bief navigable du Congo de Ponthierville à Kindu	313	id.
5° Le chemin de fer de Kindu à Kongolo	355	id.
6° Le bief navigable Kongolo-Kabalq-Bukama	615	id.
7° Le chemin de fer du Katanga : Bukama-Élisabethville-Sankania	726	id.
Soit au total	<u>4,254</u>	<u>kilomètres.</u>

De cette ligne principale se détachent deux embranchements importants :

1° De Kwamouth part la voie fluviale du Kasai prolongée par celle du Sankuru. Elle donne accès à la riche et populeuse région du Kasai-Sankuru, par le Kasai

jusque Djoko-Punda, par le Sankuru jusqu'à Lusambo. Cette voie constitue une partie de la corde de l'arc de cercle que décrit la ligne principale au nord de l'Équateur et a une longueur de 1,200 kilomètres environ;

2° De Kabalo une voie ferrée relie le Congo-Lualaba au lac Tanganyka. Ce chemin de fer a une longueur de 273 kilomètres; il donne accès au Tanganyka qui constitue lui-même une voie navigable de 800 kilomètres dans son développement du sud au nord.

D'une part, à Sakania, sur la frontière méridionale du Katanga, la grande voie de transport congolaise se soude directement au réseau des chemins de fer rhodésiens et sud-africains; d'autre part, par l'embranchement Kabalo-Tanganyka, elle opère sa jonction par l'intermédiaire du lac Tanganyka avec le chemin de fer qui relie le lac au port de Dar-Es-Salem, sur l'Océan Indien.

Sur cette voie les arrangements récemment négociés avec la Grande-Bretagne nous réservent une base commerciale à Kigoma, sur le lac, et à Dar-Es-Salem sur l'Océan, et un traitement favorable pour nos transports entre ces deux villes.

Si l'on ajoute à ce tableau le petit chemin de fer vicinal du Mayumbe qui relie une partie de cette région au port de Boma (137 kilomètres de voie à l'écartement de 60 centimètres) l'on a une vue sommaire des principales voies de communication coloniales qui existent actuellement et auxquelles il faut ajouter les affluents du fleuve, et notamment les parties navigables de l'Ubangi, de l'Uele, de l'Itimbiri, de l'Aruwimi et de diverses autres rivières ainsi que différents lacs, qui ne présentent en ce moment qu'un intérêt local.

Ce réseau de voies de transport, quoique remarquable, est loin de suffire aux besoins du commerce et au développement de la Colonie.

PROGRAMME DES TRAVAUX A EXÉCUTER

D'après leur nature et leur objet, les travaux à exécuter dans la Colonie sont de quatre ordres :

I. — Les travaux de réfection et d'amélioration de la grande voie de communication de Matadi, notre port maritime dans l'estuaire du Congo, à Sakania, sur la frontière extrême sud du Katanga.

II. — L'établissement de nouvelles grandes voies ferrées, ayant pour objet de renforcer la cohésion de la Colonie et d'étendre son outillage en rattachant à la voie principale et au port maritime de Matadi les territoires trop excentriques ou non encore desservis par des lignes munies de moyens de transport mécaniques : Les grandes régions minières, celles du Katanga, les régions aurifères de Kilo-Moto et les régions à diamant du Sud du Kasai et du Sanguru se trouvent dans ce cas.

III. — La réfection et l'établissement de lignes et de routes d'intérêt local.

IV. — Divers travaux publics de nature à améliorer les conditions hygiéniques tant pour les indigènes que pour les blancs.

CONGO BELGE BELGISCH CONGO

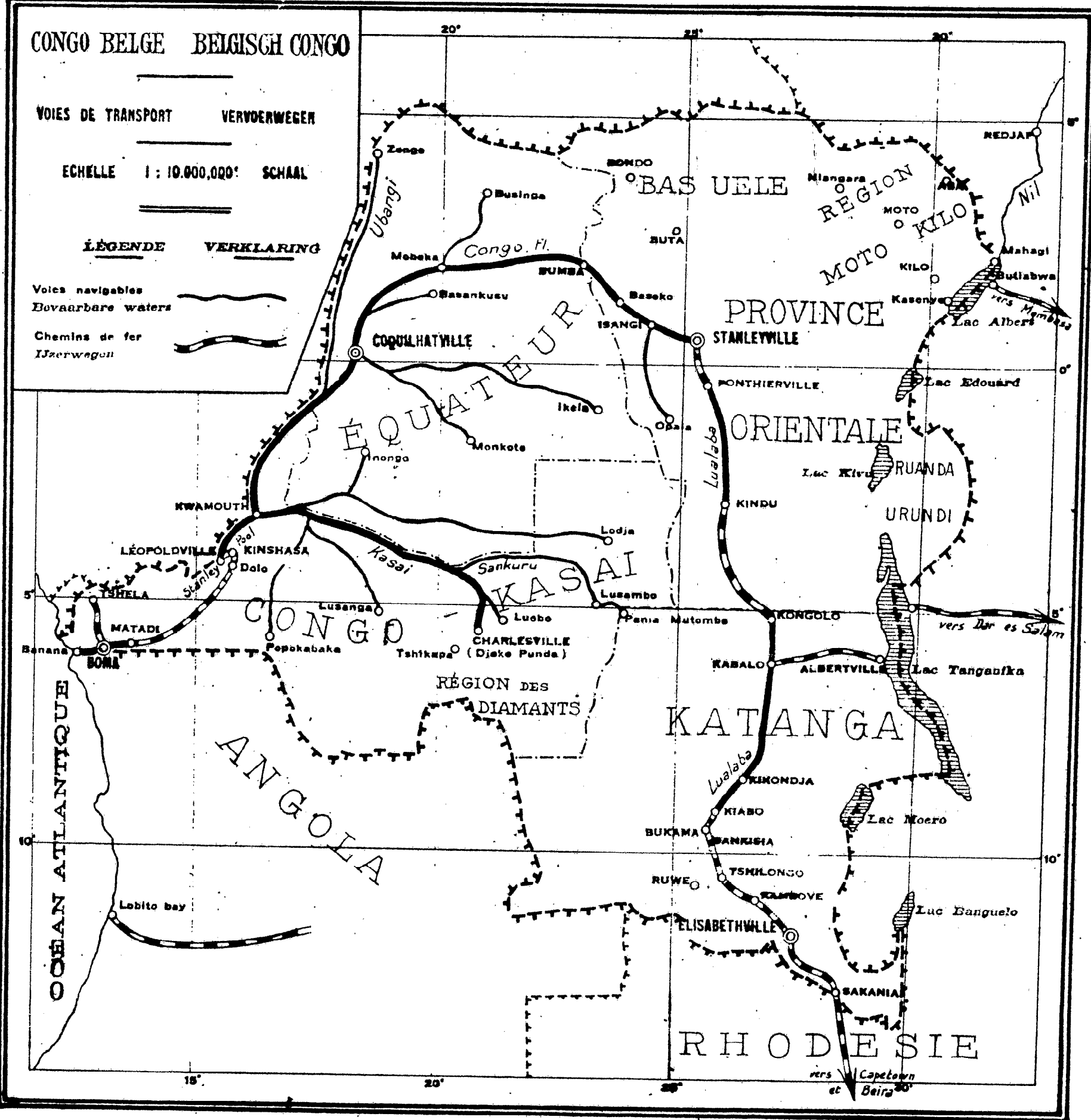
VOIES DE TRANSPORT VERVOERWEGEN

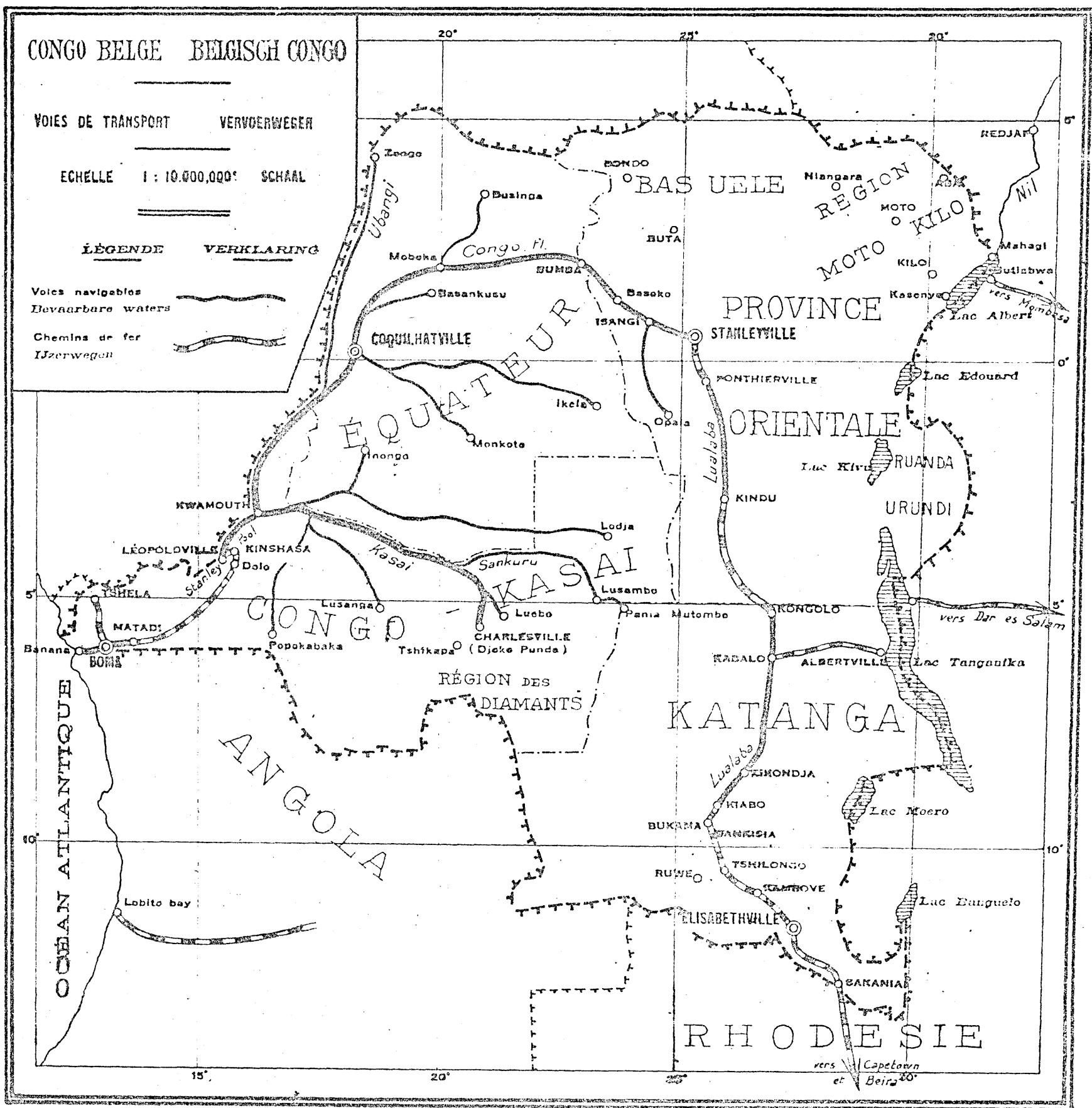
ECHELLE 1 : 10.000.000 : SCHAAL

LÉGENDE VERKLARING

Voies navigables
Bovaarbare waters

Chemins de fer
IJzerwegan





I.

Travaux de réfection et d'amélioration de la grande voie Matadi-Sakania.

En ces dernières années, le développement commercial et industriel de la Colonie a réalisé des progrès remarquables.

Alors que les exportations se chiffraient à 24,614 tonnes en 1913, pour une valeur de 55 millions de francs environ, elles ont atteint 82,843 tonnes en 1919. pour une valeur de 209 millions de francs environ.

Ce mouvement commercial a largement dépassé la capacité de nos moyens d'évacuation. Le chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, notamment, évacua péniblement 5,000 tonnes par mois.

A la fin des hostilités, des milliers de tonnes de produits attendaient à Kinshasa les wagons qui devaient les transporter à Matadi.

Depuis lors, grâce à l'envoi de charbon et à la mise en marche d'un matériel neuf et plus puissant, de grands progrès ont été réalisés. Le tonnage transporté peut atteindre de 9,000 à 10,000 tonnes par mois.

Mais le mouvement commercial réalisé pendant la guerre, et le développement du réseau des voies de transport envisagé ci-dessus, nous autorisent à prévoir un trafic beaucoup plus intense. Pour y pourvoir, il faut augmenter la capacité du chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool, tête de ligne de la navigation fluviale sur le Haut-Congo, et il faut lancer de nouveaux navires sur tous les biefs navigables et sur les lacs.

Le chemin de fer de Matadi au Pool, conçu dès 1886 par le général Thys, alors capitaine Thys, est une voie étroite à écartement de 0^m75 ; les rayons de courbure sont parfois de 50 mètres seulement, tandis que les pentes atteignent jusqu'à 45 ‰. La capacité d'un chemin de fer établi avec ces caractéristiques ne peut guère dépasser 200,000 tonnes. Son maximum de trafic sera bientôt atteint grâce au nouveau matériel dont la Compagnie fait actuellement l'essai.

Ce n'est là qu'une des faces du problème. L'autre mérite une attention encore plus grande : pareil tracé avec des courbes aussi petites et des pentes aussi fortes, entraîne des frais d'exploitation excessifs. Avant la guerre déjà, on s'était rendu compte de l'insuffisance de ce chemin de fer, seule voie d'évacuation d'un arrière-pays dont l'étendue représente plus de la moitié de tout le territoire de la Colonie et qui deviendra plus important encore lorsque l'établissement des nouvelles voies projetées et la mise en pratique de règlements de tarifs appropriés, auront porté leur influence sur des régions non encore desservies — ou desservies pour le moment par les chemins de fer conduisant vers les ports de la côte orientale d'Afrique.

De nombreuses études avaient été entreprises pour résoudre ces difficultés. Pendant la guerre, une commission spéciale s'en était encore occupée. Immédiatement après l'armistice, le Ministre des Colonies a décidé d'entrer dans la voie des réalisations, en envoyant sur place une mission chargée d'établir le tracé nouveau par piquetage, sur le terrain. Son programme était, après l'étude approfondie des plans rapportés par la mission précédente, de rechercher des

améliorations supplémentaires au tracé nouveau, de ne recourir qu'exceptionnellement à des rayons de courbure de 150 mètres et à des pentes de 20 ‰.

La mission a terminé ses travaux et établi un tracé répondant à ces conditions. Il en est résulté que la voie devra être complètement reconstruite sur les $\frac{2}{3}$ de son parcours. Sa longueur sera de 373 $\frac{1}{2}$ kilomètres au lieu de 400; le rayon de courbure dépassera généralement 150 mètres; le maximum de pente sera de 17 ‰, exceptionnellement de 20 ‰. La ligne actuelle sera vraisemblablement placée sur la nouvelle assiette et son écartement provisoirement maintenu à 75 centimètres. Elle permettra ainsi un trafic de 1,000,000 tonnes (montée et descente réunies) soit plus de dix fois le trafic actuel.

Les frais d'exploitation seront réduits dans de notables proportions. La voie et les travaux d'art seront cependant établis pour recevoir, lorsqu'il sera jugé nécessaire, une ligne à l'écartement normal de 1^m06 et le nouveau matériel sera construit de façon à pouvoir s'y adapter.

En même temps que le chemin de fer de Matadi au Stanley pool sera reconstruit, il faudra augmenter la capacité de la flottille du Haut-Congo à due concurrence. Ce sera la tâche des compagnies de navigation.

Déjà des dispositions ont été prises dans ce sens. De ce chef, il incombera à la Colonie de fournir à la Compagnie Nationale des Transports Fluviaux, qui a repris la flotte de l'État, tout ou partie du capital nécessaire à cette fin. Une partie de cette tâche appartiendra aussi à la Compagnie des chemins de fer du Congo-Supérieur aux Grands Lacs Africains, qui assure les transports fluviaux sur les biefs du Lualaba et sur le Tanganyika.

Dans le même but d'augmenter la capacité de notre grande voie de transport, il a été prévu de prolonger le chemin de fer du Katanga au delà de Bukama jusqu'à un point du fleuve plus accessible aux navires. De l'expérience faite jusqu'à ce jour, il ressort que la passe du fleuve immédiatement en aval de Bukama et sur environ 90 kilomètres, n'est pas praticable aux steamers pendant plusieurs mois de l'année. La région industrielle du Katanga qui tire déjà une partie de son alimentation des régions des rives du Lualaba inférieur et même du centre de la Colonie, est intéressée au plus haut chef à l'établissement de cette section. Celle-ci permettra aussi à certains produits congolais de trouver un débouché au delà du Katanga jusque dans la Rhodésie.

L'exploitation des trois tronçons déjà construits du réseau des Chemins de fer des Grands Lacs permet d'espérer un trafic croissant, mais il faut envisager le parachèvement de certaines sections et l'extension de l'outillage.

Depuis avant la guerre, les travaux ont été financés par des avances du Gouvernement.

Pour intensifier les transports sur les voies navigables actuelles, pour étendre de plus en plus le réseau navigable et réduire en même temps les dépenses d'exploitation, tous les biefs navigables, principalement dans les parties des fleuves et des rivières où la navigation est précaire en saison sèche, devront être étudiés en vue de l'établissement d'un balisage méthodique et de travaux à exécuter pour améliorer ou permettre la navigation en toute saison.

L'estuaire du Congo réclame une attention toute spéciale. Le Gouvernement

a en vue des travaux de dragage très importants, ayant pour but d'ouvrir une nouvelle passe aux navires de haute mer, conformément aux conclusions des études effectuées par le service hydrographique de la Colonie.

L'amélioration des voies de transport tant ferrées que fluviales ne répondrait pas entièrement au but que poursuit le Gouvernement, si l'on ne prenait en même temps des dispositions pour faciliter les transbordements, les chargements et déchargements des marchandises aux points de rupture de charge. Dans cet ordre d'idées, le port de Kinshasa devra être construit et muni d'un outillage moderne. En attendant que des études plus complètes aient permis de déterminer l'emplacement définitif du port, on construira une passerelle, appuyée sur un ponton où deux bateaux pourraient facilement accoster. Cette passerelle pourra subséquemment servir pour un autre port, tel que Stanleyville ou Coquilhatville.

Le port de Matadi va voir s'accroître plus rapidement encore son mouvement de chargement et de déchargement. La mise à exécution des travaux décrétés fera affluer, vers ce port, matériaux et matériel expédiés d'Europe. Il faudra agrandir toutes les installations de manière à hâter et intensifier les opérations de déchargement et de chargement des navires de mer.

La constitution d'un organisme particulier, dirigé par des spécialistes du port d'Anvers et apte à appliquer à la manutention des marchandises les méthodes modernes et l'expérience spéciale que ce travail comporte, est chose faite.

II

Établissement de nouvelles grandes voies de transport.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte ci-dessus pour se rendre compte de ce qu'il reste à faire, non sans doute pour terminer l'outillage, mais tout au moins pour le mettre à la hauteur des besoins pressants.

La situation excentrique de la grande région minière du Katanga est frappante.

Alors qu'Élisabethville, sa capitale, se trouve à 3,710 kilomètres de chemin de fer de Cap-Town et à 2,608 kilomètres de Beira, elle est à plus de 4,000 kilomètres de notre port colonial de Matadi auquel elle est reliée par une voie mi-ferrée, mi-fluviale coupée de nombreux transbordements. Le Gouvernement de l'État Indépendant du Congo était déjà pénétré de l'intérêt politique et économique qu'il y a de rattacher cette riche province à notre port colonial, par le tracé le plus court et situé entièrement en territoire congolais. Il constitua en 1906 la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, à laquelle il a concédé l'étude et la construction d'un chemin de fer reliant, presque en ligne droite, le Bas-Congo au Katanga.

La construction de la section de cette ligne reliant le Katanga et le réseau du Katanga au centre des populeuses régions du Sankuru et aboutissant au Kasai, vers Charleville (Djoko-Punda) ou un autre point à déterminer, soit 850 kilomètres, aura déjà pour conséquence de relier le Katanga au Bas-Congo par une ligne mi-ferrée, mi-fluviale de 2,700 kilomètres, soit un raccourcissement de plus de 1,300 kilomètres sur la voie du Lualaba-Congo. Le programme actuel prévoit l'établissement de cette section.

Le territoire extrême, nord-oriental, du Congo présente une situation qui a beaucoup d'analogie avec celle du Katanga. C'est une région riche en mines; l'État y possède les gisements d'or de Kilo et de Moto. Le pays est aussi salubre que le Katanga; le peuplement européen y est reconnu possible. Le sol y est même plus riche et plus propre à l'établissement de cultures et à l'élevage du bétail. Sa position est aussi excentrique, mais aucune voie de transport par moyens mécaniques n'y donne directement accès. On y atteint par trois côtés : Par le Congo, en suivant la route de portage de Stanleyville à Kilo (600 kilomètres); par le Nil, en suivant la route pour automobiles de Redjaf à Aba (220 kilomètres) et ensuite la route de portage Aba-Kilo (413 kilomètres); enfin, par la côte orientale d'Afrique, en suivant le chemin de fer et les voies navigables de Mombassa à Kasenge (1,640 kilomètres) et ensuite la route de portage de Kasenge à Kilo (100 kilomètres).

La construction d'un chemin de fer pour relier cette partie du territoire au fleuve Congo s'impose impérieusement.

Bien tracé, pareil chemin de fer, outre la voie de communication directe qu'il fournirait à la région des mines d'or, desservirait des pays peuplés et riches, dont les produits pourraient améliorer considérablement l'alimentation de la colonie et ses facultés d'exportation.

Le réseau concédé en 1902 à la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains, comprend une voie ferrée destinée à desservir cette région de la frontière orientale. Elle est tracée entre Stanleyville et le lac Albert.

Depuis lors, nos connaissances sur ces régions ont fait naître un autre projet, suivant lequel une ligne partirait du Congo aux environs de Bumba, se dirigerait vers Buta, pour continuer ensuite vers l'est, à travers les régions fécondes et peuplées du Nepoko, pour atteindre les mines d'or et, plus loin, la frontière orientale de la Colonie.

Si l'on consulte la carte ci-dessus, l'on constate que ces deux chemins de fer de Bumba et de Stanleyville vers l'Est, font double emploi sur une grande partie de leur parcours. Il serait possible de les combiner, probablement comme il est indiqué sur la carte, en dirigeant celui de Stanleyville vers le Nepoko et de là vers la région des mines. La ligne partant de Bumba pourrait s'y souder dans la région du Nepoko.

Des études définitives doivent éclaircir ces questions, sans d'ailleurs porter atteinte aux concessions accordées.

III

Réfection et établissement de lignes et de routes d'intérêt local.

A côté de ces travaux qui intéressent directement et immédiatement le réseau essentiel de nos grandes voies de communication, divers projets sollicitent l'attention des pouvoirs publics.

C'est d'abord la première section du chemin de fer destiné à opérer la jonction

du système ferroviaire du Katanga avec la ligne portugaise de Benguela. D'après les conventions existantes, la section de ce chemin de fer en territoire congolais doit atteindre la frontière de la Colonie (600 kilomètres) au moment où la section portugaise, venant du port de Benguela, à travers la Colonie de l'Angola (1300 kilomètres) atteindra elle-même ce point.

Sans doute, le chemin de fer de Benguela, construit actuellement sur une longueur de 500 kilomètres, est loin encore de notre frontière, mais le Gouvernement n'envisage pour le moment que la construction de 80 kilomètres environ, de manière à atteindre le plus tôt possible le centre minier très important de Ruwe.

Une usine très puissante pour le traitement des minerais de cuivre y sera construite dès que le rail permettra d'amener les matériaux et le matériel à pied d'oeuvre. Cet intérêt justifie pleinement la construction de cette section, dont le trafic est assuré dès sa mise en exploitation.

Ce chemin de fer fait partie de la concession de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga.

Le chemin de fer vicinal du Mayumbe, qui appartient à la Colonie et dont la tête de ligne est Boma, ne répond plus aux besoins du Mayumbe. Le développement de cette région, la mieux située de tout le Congo — elle ne se trouve qu'à quelques kilomètres du port de Boma — sera grandement facilité lorsqu'elle disposera de moyens plus puissants et plus économiques d'évacuation de ses produits.

Pour cela, il suffira momentanément d'améliorer les caractéristiques de la voie et d'augmenter son outillage, sauf à entreprendre des travaux plus vastes au fur et à mesure du rendement croissant des cultures et des exploitations forestières.

La voie actuelle a une longueur totale de 137 kilomètres.

A mesure que s'établiront et que s'amélioreront les grandes voies de communication, il conviendra de poursuivre la construction des routes dont le rôle sera de leur amener les marchandises de toutes les régions riveraines. Ces routes doivent permettre le roulage par chariots ou par automobiles de manière à réduire de plus en plus le travail du portage qui pèse sur les populations indigènes, qui est antiéconomique et qui immobilise encore à l'heure actuelle une importante main-d'œuvre, dont l'emploi serait possible dans la culture et dans l'industrie.

* * *

La carte ci-dessous complète la précédente. Elle indique les grandes voies projetées et leurs sections dont la construction est visée par le projet de loi.

IV

Travaux divers.

L'activité exceptionnelle que la mise à exécution de ces travaux provoquera dans toute la Colonie, nécessitera l'exécution de travaux accessoires, dont beau-

coup sont envisagés depuis longtemps, mais qu'il deviendra urgent de mettre en train.

Les grands centres doivent être munis d'installations modernes concernant la voirie, la distribution d'eau, l'éclairage. Les quartiers indigènes notamment doivent être agrandis et pourvus d'installations hygiéniques. Le transport et le travail des indigènes doivent être organisés méthodiquement et contrôlés. Au moment où il va faire appel à la collaboration de la population pour améliorer et étendre l'outillage économique de la Colonie, le Gouvernement se doit de mettre tout en œuvre pour assurer aux travailleurs des conditions matérielles de travail présentant les garanties les plus complètes en ce qui concerne leur sécurité, leur santé et leur confort. Il ne faut pas se dissimuler, d'ailleurs, qu'il n'obtiendra leur collaboration qu'en leur offrant, en dehors du salaire et d'une nourriture abondante, des moyens de transport sûrs et faciles et des logements sains.

Les installations et l'organisation qui seront établis à l'occasion de ces grands travaux extraordinaires seront permanentes. Elles sont indispensables dans un pays tropical. A ce titre, elles contribueront directement à la prospérité de la Colonie.

ÉVALUATION DES DÉPENSES

Modes de réalisation.

L'évaluation des dépenses d'un vaste programme de travaux publics n'est pas aisé. Tout d'abord, nous sommes en présence de projets qui sont déterminés dans leurs grandes lignes, mais dont la mise au point sur le terrain exige de sérieuses dépenses.

Ensuite, il est impossible, dans la situation actuelle du marché du travail et de toutes les matières, de tabler sur des prix unitaires stables. Pour les chemins de fer, par exemple, le coût moyen du kilomètre construit et équipé était de 125,000 francs avant la guerre : mais il a atteint 400,000 francs depuis l'armistice.

Les constructions envisagées se répartiront sur au moins dix années. Comment, dans ces conditions, établir un prix moyen de revient avec quelque certitude? L'important est donc de définir dès maintenant le programme à réaliser et de mettre à la disposition de la Colonie une partie des ressources qui lui seront nécessaires à cette fin. Les travaux sont évalués à 660 millions de francs au total; le projet de loi soumis à la Chambre prévoit l'autorisation d'émettre un premier capital de 300 millions de francs. Au projet de loi budgétaire de la Colonie pour 1921 est prévue une première dépense de 60 millions de francs.

Les budgets subséquents envisageront de nouvelles imputations au fur et à mesure des besoins. Un exposé des travaux en cours et en prévision sera joint à chacun de ces budgets.

Le grand avantage du procédé ainsi adopté est de permettre l'émission de l'emprunt par tranches, en profitant des circonstances favorables et au fur et à mesure de l'avancement des études et travaux.

Il est à remarquer aussi, comme on le constatera par l'exposé qui va suivre, que plusieurs des travaux dont il s'agit ne seront pas exécutés directement par la Colonie; il existe des concessions, mais la Colonie peut être amenée à intervenir financièrement soit en faisant des avances, soit en souscrivant des actions et des obligations ou sous d'autres formes appropriées.

Le projet de loi mentionne néanmoins tous les travaux à entreprendre, parce qu'il importe que la Colonie soit à même, quoi qu'il arrive, de commencer l'exécution des travaux urgents, si même elle ne parvient pas à s'entendre avec les concessionnaires, en vue de leur exécution, ou si les arrangements à intervenir et qui seront soumis au Parlement, prévoient une intervention de la Colonie dans la formation du capital à immobiliser.

Nous examinerons maintenant la situation de chacun des travaux visés par le projet de loi.

I

Chemin de fer de Matadi au Stanley-Pool.

Les études du chemin de fer du Bas-Congo furent confiées en 1889 à la *Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie*. Les études terminées, la concession de la ligne fut accordée à une nouvelle société, la *Compagnie du Chemin de fer du Congo*. Celle-ci construisit la ligne et c'est elle qui l'exploite encore actuellement.

D'après le cahier des charges et des arrangements subséquents, l'État belge et la Colonie ont le droit de racheter la concession depuis 1916. Au commencement de 1912, la Compagnie proposa à la Colonie de suspendre l'exercice de son droit de rachat pendant un temps déterminé, moyennant quoi elle s'engageait à remanier la voie, à la mettre à écartement normal et à appliquer des tarifs fixés forfaitairement et allant en décroissant par étapes échelonnées jusqu'au 1924. Les négociations étaient encore en cours lorsque éclata la guerre.

On était cependant d'accord sur deux points : il fallait remanier le tracé du chemin de fer et abaisser les tarifs. Les deux questions sont connexes. Il est impossible d'exploiter économiquement un chemin de fer présentant les caractéristiques qui ont été indiquées plus haut.

À diverses reprises, des études en vue de l'amélioration du chemin de fer furent poursuivies tant avant que pendant la guerre; une commission réunie à Londres, en délibéra. Après l'armistice, en vue de passer aux réalisations, une mission fut envoyée sur place; son chef, M. l'ingénieur Bailleux, qui avait à son actif l'établissement d'autres travaux de même nature, devait rechercher un tracé répondant à des conditions déterminées, l'établir par piquetage sur place et fournir divers éléments d'exécution.

Un contrat à forfait, avec prime à l'économie au point de vue de la longueur, et contrôle par l'État et la Compagnie, a laissé au chef de la mission toute latitude pour l'organisation du travail et le choix de ses collaborateurs. La rapidité et la qualité du travail s'en sont ressenties favorablement.

Avant la date prévue, le tracé nouveau nous a été présenté et a été établi sur place.

Les travaux de cette mission, notamment le piquetage du nouveau tracé, viennent d'être achevés. La Colonie fit l'avance des fonds de cette dernière mission.

Comme il a déjà été dit ci-dessus, la longueur de la nouvelle voie sera de 373,5 kilomètres; mais les deux tiers au moins du tracé actuel sont à refaire complètement. C'est en somme un chemin de fer nouveau. Les dépenses sont évaluées à 75 ou 100 millions de francs.

Les négociations ont été ouvertes avec la Compagnie.

La conclusion des négociations en cours déterminera comment se fera le travail, par la Compagnie ou par la Colonie, et à qui il incombera de fournir les ressources nécessaires à la reconstruction du chemin de fer du Bas-Congo.

L'accord qui interviendra sera soumis à l'approbation du pouvoir législatif.

Le Gouvernement veillera à obtenir toutes les garanties au point de vue des tarifs et, par voie de conséquence, de l'avenir économique de la Colonie, lequel est étroitement associé à la bonne solution de cette question.

II

Le réseau des Grands Lacs comprend :

1° La section Stanleyville-Ponthierville	127 kilomètres.
2° La section Kindu-Kongolo	355 id.
3° La section Lualaba (Kabalo) Tanganyka	273 id.

Ces chemins de fer constituent une partie de la concession de la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains, communément appelé Compagnie des Grands Lacs.

D'après la convention du 4 janvier 1902, la Compagnie est chargée de constituer le capital nécessaire à la construction des chemins de fer concédés, par l'émission d'actions.

La Colonie garantit un intérêt de 4 % au capital versé et son amortissement en nonante-neuf ans. Pour l'émission de chaque tranche de 25 millions d'actions, la Colonie attribue à la Compagnie 4 millions d'hectares de terres et forêts et concessions de mines formant des bandes de territoires successives au sud et le long du chemin de fer de Stanleyville au lac Albert. Les terres sont exploitées par la Colonie pour compte commun et les bénéfices à provenir de l'exploitation sont partagés par moitié entre la Colonie et la Compagnie. Les mines découvertes doivent être exploitées soit par la Compagnie, soit par des sociétés filiales.

En cas d'exploitation par la Compagnie, la moitié des bénéfices appartient à la Colonie. En cas d'exploitation par des sociétés filiales, la moitié des apports et des avantages attribués à la Compagnie appartient à la Colonie.

Il est créé, pour chaque action de capital de la Compagnie, une action de dividende qui appartient à la Colonie. Les bénéfices, après prélèvement de la somme nécessaire pour amortir le capital en 99 ans et pour servir l'intérêt de 4 % aux actions, est réparti comme suit : 47 1/2 % aux actions de capital; 47 1/2 % aux actions de dividende qui appartiennent toutes à la Colonie; 5 % au conseil d'administration.

La Compagnie fut constituée au capital de 25 millions de francs et il lui fut attribué 4 millions d'hectares de terres, forêts et mines. Le capital fut porté plus tard à 50 millions, avec une nouvelle attribution de 4 millions d'hectares. Lorsque, en 1911, il fut question d'augmenter le capital à 75 millions de francs, la Colonie négocia une modification de la concession, estimant que l'attribution d'aussi vastes étendues de terres ne pouvaient pas pratiquement continuer jusqu'à l'achèvement de tous les chemins de fer concédés. Ces négociations aboutirent à une transaction. Il fut entendu que l'attribution de 4 millions d'hectares de terres et forêts serait remplacée par l'augmentation de la part de bénéfice, revenant à la Compagnie dans l'exploitation des 8 millions d'hectares attribués antérieurement. Cette part fut portée de la moitié aux trois quarts des bénéfices. En ce qui concerne les mines, l'attribution de quatre nouveaux millions d'hectares fut réalisée.

Actuellement, le capital de la Compagnie est de 75 millions de francs, divisé en 300,000 actions de capital de 250 francs chacune. Il existe, en outre, 300,000 actions de dividende sans désignation de valeur qui appartiennent à la Colonie. Il a été attribué à la Compagnie 8 millions d'hectares de terres et forêts et 12 millions d'hectares de mines.

En 1913, le capital émis était totalement investi ; il fallait songer à augmenter le capital jusqu'à 100 millions de francs.

A cette occasion, le Gouvernement de la Colonie, qui poursuivait sa politique de la suppression des grandes concessions de terres accordées par l'État Indépendant du Congo, négocia un nouvel arrangement avec la Compagnie des Grands-Lacs. Un projet fut déposé sur le bureau de la Chambre, mais lorsque la guerre éclata, il n'avait pas été discuté. En attendant, la Colonie fit à la Compagnie les avances nécessaires. Pendant la guerre, l'achèvement du chemin de fer vers le Tanganyka fut imposé par les opérations militaires en Afrique orientale allemande et la Colonie continua ses avances. Celles-ci s'élèvent, à l'heure actuelle, à environ 15 millions de francs.

Je n'ai pas cru devoir reprendre le projet de 1913, mais des pourparlers sont engagés avec la Compagnie des Grands-Lacs en vue de la mettre en mesure de rembourser les avances consenties par la Colonie et d'obtenir les ressources nécessaires au parachèvement et au développement des chemins de fer.

Des ressources sont aussi nécessaires pour permettre à la Compagnie de compléter ses services fluviaux sur les biefs qui relient entre elles les sections de son chemin de fer, sur le lac Tanganyka et sur le bief supérieur Kongolo-Bukama, qui relie son réseau à celui du chemin de fer du Katanga et du Bas-Congo au Katanga.

La compagnie aura enfin probablement à reprendre les études du chemin de fer décrit aux accords comme devant relier le fleuve en amont et en aval de Stanleyville au lac Albert. Ce tracé paraît appeler des remaniements tant en raison de la situation économique des régions à traverser, qu'en raison du développement de la zone aurifère de Kilo-Moto.

Les chemins de fer des Grands Lacs figurent au programme pour une dépense évaluée à 25 millions. Cette estimation ne concerne que les sections construites, l'armement des voies et des réseaux navigables. Elle a été prévue au projet de

loi, bien que la Colonie ne soit engagée en l'espèce qu'à une garantie d'intérêt, pour le cas où les négociations engagées n'aboutiraient pas et obligerait le Gouvernement à se charger d'assurer d'office la mise en état et à continuer l'exploitation des voies existantes, ou bien pour le cas où le Gouvernement serait amené à faire de nouvelles avances, en lieu et place d'émission d'actions.

III

Section des chemins de fer du Katanga en aval de Bukama. — Chemins de fer du Bas-Congo au Katanga. — Section du chemin de fer de Benguela, jusqu'à Ruwe.

La section prévue du Bas-Congo au Katanga, soit la jonction Katanga-Kasaï (850 kilomètres), la section (80 kilomètres) reliant un point du chemin de fer du Katanga à Ruwe (tronçon du grand chemin de fer du Katanga à Benguela) et la section de prolongation du chemin de fer du Katanga au delà de Bukama jusqu'à un point navigable du Lualaba (90 kilomètres) font partie, les deux premières, de la concession de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, le troisième de la concession de la Compagnie du chemin de fer du Katanga.

Nous les réunissons parce que la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga a été chargée de l'exécution de la concession de la Compagnie du chemin de fer du Katanga.

Pour la réalisation de l'objet de ses concessions, la Compagnie du B. C. K. dispose d'un fonds de construction alimenté par son capital (deux millions) et par des émissions d'obligations; de l'emprunt 4 % de 150 millions de francs de l'État Indépendant du Congo, autorisé par décret du 3 juin 1906. Cet emprunt a été complètement émis, et la Colonie a, au surplus, avancé 40 millions à la Compagnie, pendant la guerre, pour lui permettre de poursuivre la construction jusqu'à Bukama et pour acquérir le matériel nécessaire au trafic. La longueur de la ligne construite de Sakania à Bukama est de 726 kilomètres. Son trafic a atteint 586,000 tonnes en 1918.

Ces capitaux ont servi : 1° à faire les études du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga et d'une partie de la ligne destinée à relier le Katanga à un point de la frontière portugo-congolaise en soudure avec le chemin de fer de Benguela; 2° à souscrire au nom et pour compte de la Colonie les augmentations successives du capital de la Compagnie du chemin de fer du Katanga, entièrement investi dans la construction de la ligne Sakania-Bukama. Le capital de cette compagnie est actuellement de 80 millions de francs, divisé en 320,000 actions de 250 francs chacune, dont la Colonie détient 278,400 actions. Les autres actions sont entre les mains de la Tanganyika Concession Limited de Londres (1,600 actions) et de la Société Congolaise « Union Minière du Haut Katanga » (40,000 actions).

La part de la Colonie dans ce capital ne correspond pas complètement à l'émission des obligations de l'emprunt de 150 millions visé ci-dessus, mais tous les fonds provenant de cet emprunt ont été versés au fonds de Construction du

B. C. K. Le capital de la Compagnie du chemin de fer du Katanga devra être augmenté jusqu'à due concurrence et les nouvelles actions créées seront remises à la Colonie.

Le capital prévu pour la prolongation du chemin de fer du Katanga de Bubama à un point navigable du Lualaba (90 kilomètres) est estimé à environ 30 millions de francs.

D'autre part, la section du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, entre le Katanga et le Kasai est évalué à 215 millions de francs, et celle du chemin de fer de Benguela, entre le chemin de fer du Katanga et Ruwe (80 kilomètres) à 20 millions de francs.

Soit au total pour les trois sections incombant à la Compagnie du B. C. K. un capital approximatif de 265 millions.

D'après l'acte de concession du 5 novembre 1906 il appartient à la Colonie d'alimenter le fonds de construction de ces chemins de fer. Jusqu'ici les obligations émises à cette fin ont été prises fermes par la Compagnie qui s'est chargée de les placer, sans préjudice aux avances directes consenties pendant la guerre.

IV

Chemin de fer vicinal du Mayumbe.

Le chemin de fer vicinal du Mayumbe, construit et exploité par la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe, a été racheté par la Colonie en vertu d'une convention intervenue le 40 juillet 1913 et approuvée par la loi du 21 novembre 1919.

La longueur de cette voie ferrée est de 137 kilomètres. Nous rappelons que ses caractéristiques sont les suivantes : écartement 60 centimètres ; rayon de courbure minimum 30 mètres, pente maximum 45 ‰.

En raison de ces caractéristiques l'exploitation de ce chemin de fer est très onéreuse et les tarifs sont beaucoup trop élevés.

Déjà plusieurs variantes ont été exécutées pour améliorer le tracé et l'exploitation ; il est nécessaire de continuer dans cette voie, sauf à remanier ultérieurement le tracé et l'écartement. De plus, il faudra munir la voie d'un matériel moderne et suffisant pour pourvoir au développement du trafic. Le port de Boma, qui est la tête de ligne du chemin de fer, devra être complètement reconstruit. Le pier actuel date de 1885.

Les dépenses totales de ces travaux sont évaluées à 8,000,000 de francs et sont entièrement à la charge de la Colonie qui exploite la ligne en régie.

V

Chemin de fer reliant le fleuve du Congo entre Stanleyville et Bumba à la région des mines d'or de Kilo et Moto.

Il a été signalé plus haut quel est l'intérêt primordial de l'objectif final de ce chemin de fer. Une reconnaissance a été faite pendant la guerre du tracé Bumba-Buta-Kilo, avec embranchement vers Bondo. Son but est de relier à notre grande

voie de transport du Congo et des chemins de fer qui la complètent une des parties les plus excentriques et en même temps les plus intéressantes du territoire de la Colonie.

On a vu aussi que sur une grande partie de son parcours le tracé de cette voie ferrée pourrait très probablement se conjuguer avec celui du chemin de fer de Stanleyville au lac Albert, concédé à la Compagnie des Grands Lacs.

Indépendamment de ce haut intérêt, il s'agit de desservir le riche district du Bas-Uele. C'est une région habitée par une population relativement dense. Les indigènes y sont de belle constitution et leurs dispositions au travail se sont toujours montrées particulièrement remarquables. Le pays abonde en forêts et en terres fertiles. Le climat est favorable. Actuellement déjà, malgré la difficulté des transports, les produits naturels du sol y font l'objet d'un trafic notable. Depuis longtemps le commerce réclame l'établissement de moyens mécaniques d'évacuation.

Le chemin de fer de Bumba à Buta, avec embranchement jusqu'à Bondo n'est pas concédé. En attendant que des dispositions aient été prises à ce sujet, le Gouvernement peut être amené à faire l'avance des capitaux nécessaires aux études et travaux préparatoires sur le terrain. Des offres ont été faites et des pourparlers sont engagés pour ces travaux.

VI

Travaux à exécuter dans les biefs navigables des fleuves et rivières : balisage, ports, etc.

Les travaux à exécuter dans cet ordre d'idées sont multiples.

Dans l'estuaire du Congo, il faut améliorer le tracé de la ligne que suivent les steamers venant de la haute mer. Ces travaux seront entrepris par la Colonie ou seront confiés à l'entreprise.

Dans le premier cas, il faudra compléter le matériel de dragage actuellement en service. Dans le second cas, il conviendra d'établir un devis estimatif et un cahier des charges à imposer aux concessionnaires. En tout état de cause le service hydrographique devra disposer d'un matériel permanent pour tenir les passes libres en tout temps.

L'intérêt de ces travaux est d'autant plus grand que la rapidité des transports et la puissance des unités des services maritimes influent sur le taux des frets. Il est donc indispensable de rendre de plus en plus facile la montée et la descente du fleuve jusqu'au port de Matadi par les navires de haute mer.

Le haut fleuve jusqu'à Stanleyville et surtout les rivières navigables qui s'y déversent réclament aussi certains travaux. Il faut notamment reviser et compléter le balisage, étudier les passes défectueuses et y remédier par des travaux tout au moins sommaires. Les cours d'eau en amont des seuils où s'arrête actuellement la navigation aux eaux basses devront être étudiés. Pour plusieurs d'entre eux, il sera vraisemblablement possible de prolonger la durée de la période navigable sans de grands frais.

Il y a dans cet ordre d'idées une vaste étude d'ensemble à entreprendre.

Des renseignements seront fournis ultérieurement au Parlement à l'occasion de l'examen des budgets de la Colonie.

D'autres travaux concernent les ports et les accostages. A Matadi, comme il a été dit plus haut, un agrandissement du port et des installations annexes est déjà nécessaire. Le déchargement et le chargement des steamers sont lents et difficiles. Un organisme spécialiste a été constitué pour les manutentions du port.

A Kinshasa, les installations du port ont fait l'objet d'études complètes comme il a été exposé plus haut.

VII

Routes.

Notre politique routière dans la Colonie a été peu active. Chaque province de la Colonie devrait posséder un réseau routier, comprenant non seulement des routes générales et vicinales, mais aussi des routes indigènes convenablement établies au point de vue de leur assiette et de leur déclivité. Les indigènes ont le plus grand intérêt à leur établissement et leur entretien. L'un et l'autre peuvent être utilement assurés par les chefferies sous le contrôle et avec le concours de nos services.

La limitation des crédits accordés annuellement jusqu'ici a entravé grandement la construction de routes et l'avancement régulier des travaux. Le crédit demandé pour cet objet s'élève à 40 millions de francs, soit en moyenne 10 millions par province. Le réseau à établir sera déterminé en tenant compte des besoins de chaque province et le crédit sera réparti entre elles d'après les projets qui seront définitivement arrêtés sur cette base; grâce à ce crédit, on pourra mettre la main à l'œuvre et poursuivre le travail d'une manière permanente sans plus devoir rompre charge faute de voies et moyens obtenus en temps utile. Il est indispensable en effet de poursuivre sans désespérer les travaux une fois commencés. Un arrêt dans l'exécution et ensuite la remise en marche entraînent des retards et des dépenses supplémentaires qu'il est facile d'éviter en organisant méthodiquement l'entreprise.

Les routes seront construites par les services coloniaux des provinces et par les populations intéressées.

VIII

Travaux divers.

Il s'agit d'abord de munir les centres importants de la Colonies, comme Boma, Kinshasa, Elisabethville, etc., d'installations sanitaires et autres ouvrages d'intérêt public. Le développement rapide de ces centres urbains a rendu ces dépenses urgentes. La plupart de ces travaux ont été étudiés et certains sont déjà en exécution. Ils concernent surtout la voirie, les égouts, la distribution d'eau

potable et d'éclairage tant dans les centres urbains que dans les quartiers indigènes.

A côté de l'intervention de l'État, celle de la communauté urbaine peut être envisagée.

Le développement et l'entretien des gîtes d'étape, le long des routes, sont essentiels en vue d'abriter les indigènes. Des camps appropriés suivant les règles de l'hygiène seront créés aux points de concentration des travailleurs indigènes et sur les chantiers. Une partie de ces installations incombera naturellement aux entrepreneurs des travaux. Le Gouvernement y tiendra la main. Le service de contrôle de l'industrie et le service médical d'inspection seront renforcés. Des dispositions devront aussi être prises pour assurer dans des conditions de bien être et de confort le voyage des indigènes en chemin de fer et à bord des steamers fluviaux.

Le crédit envisagé pour ces objets est de 30 millions de francs, soit environ 5 % de la dépense totale envisagée pour la réalisation de tout le programme des travaux publics.

* * *

L'exposé qui précède, quoique déjà long, se borne à tracer les grandes lignes du programme des modes de réalisation actuellement prévus. On ne peut discuter le caractère de nécessité impérieux d'aucun des travaux prévus. Ensemble, ils constituent la charpente d'édifice économique de la Colonie, édifice qu'on pourra ensuite compléter et parfaire et auquel pourront venir se rattacher les annexes jugées nécessaires, au fur et à mesure du développement de la Colonie.

Pour envisager un programme aussi vaste, il importe que la Colonie obtienne du pouvoir législatif, l'autorisation de réunir les capitaux qui lui seront nécessaires et puisse poursuivre l'exécution des travaux sans désespérer. De là, la proposition de l'émission d'un emprunt de 300,000,000 de francs qui est estimé nécessaire pour l'exécution de la première partie du programme.

L'un des grands avantages de ce système est de permettre l'émission de l'emprunt par tranches successives de façon à ne pas grever le marché d'une demande trop forte et de profiter des occasions les plus favorables. Il va de soi que les travaux seront inscrits au Budget de la Colonie au fur et à mesure de l'exécution. Un exposé de la situation de trésorerie, de l'état des travaux entamés et des projets à réaliser sera joint au Budget.

De cette manière le contrôle de la Chambre sera pleinement assuré.

Le procédé dont il s'agit a été suivi pour la construction des chemins de fer du Katanga.

Si le Pouvoir législatif veut bien approuver ces propositions, il aura contribué à doter notre magnifique colonie d'un outillage économique approprié, réclamé depuis longtemps et digne de ses richesses et de son avenir. Nulle part plus que dans les pays nouveaux, les projets n'importent que dans la mesure où on les exécute.

Le Ministre des Colonies,

LOUIS FRANCK.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 26 APRIL 1921.

Wetsontwerp waarbij de Kolonie gemachtigd wordt openbare werken uit te voeren ten laste van buitengewone hulpmiddelen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

Bij de bespreking van de begrooting der Koloniën voor 1920, had de Minister van Koloniën de eer aan de Kamer het programma uiteen te zetten van de groote openbare werken, bestemd om de economische uitrusting der Kolonie te volledigen en namelijk het net der groote verkeerswegen te ontwikkelen.

Het tegenwoordig wetsontwerp heeft voor doel, de Kolonie te machtigen deze werken uit te voeren ten laste van buitengewone hulpmiddelen.

Thans doorsnijdt een hoofd-vervoerweg gansch de Kolonie en verbindt den mond van den Congostroom met de zuidelijke grens van Katanga.

Hij bevat :

1° Den spoorweg van Matadi naar Kinshasa	400 kilometer.
2° Den grooten Congoloop Kinshasa-Kwamouth-Stanleyville	1,716 id.
3° Den spoorweg van Stanleyville naar Ponthierville	127 id.
4° Den bevaarbaren Congoloop van Ponthierville naar Kindu	315 id.
5° Den spoorweg van Kindu naar Kongolo	355 id.
6° Den bevaarbaren loop Kongolo-Kabalo-Bukama	615 id.
7° Den spoorweg van Katanga : Bukama-Elisabethville-Sakania	726 id.
Zijnde te zamen	<u>4,254</u> kilometer.

Van deze hoofdlijn scheiden zich twee belangrijke vertakkingen :

1° Kwamouth is het uitgangspunt van den stroomweg van den Kasai, verlengd door dien van den Sankuru. Hij geeft toegang tot de rijke en dichtbevolkte

streek van den Kasai-Sankuru, door den Kasai tot Djoko-Punda, door den Sankuru tot Lusambo. Deze weg maakt een deel uit van de koord van den cirkelboog ten Noorden van den evenaar door de hoofdlijn beschreven, en heeft eene lengte van ongeveer 1,200 kilometer.

2^o Van Kabalo uit, verbindt een spoorweg den Congo-Lualaba met het Tanganyka-meer. Deze spoorweg heeft eene lengte van 273 kilometer; hij geeft toegang tot het Tanganyka-meer dat zelf eenen bevaarbaren weg uitmaakt van 800 kilometer in zijne uitgestrektheid van Zuid tot Noord.

Eenerzijds sluit, te Sakania, op de zuidelijke grens van Katanga, de groote Congoleesche vervoerweg zich rechtstreeks aan bij het net der Rhodesiaansche en Zuid-Afrikaansche spoorwegen; anderzijds bewerkt hij, door de vertakking Kabalo-Tanganyka, zijne verbinding door de tussenkomst van het Tanganyka-meer met den spoorweg, welke het meer in verbinding stelt met de haven van Dar-Es-Salam, op den Indischen Oceaan.

De schikkingen waarover onlangs onderhandeld werd met Groot-Britannië behouden ons eene handelsbasis voor te Kigoma, op het meer, en te Dar-Es-Salam op den Oceaan, en eene voordeelige regeling voor ons vervoer tusschen deze twee havens.

Voegt men bij deze opgave den kleinen buurtspoorweg van Mayumbe welke een gedeelte dezer streek met de haven van Boma verbindt (137 kilometer spoor met 60 centimeter spoorwijdte), dan heeft men een kort overzicht der bijzonderste koloniale verkeerswegen welke thans bestaan en waaraan dienen toegevoegd de bijrivieren van den stroom, en namelijk de bevaarbare deelen der Ubangi, Uele, Itimbiri, Aruwimi, en van verscheidene andere rivieren alsmede verscheidene meren, welke op dit oogenblik slechts een plaatselijk belang opleveren.

Alhoewel merkwaardig, voldoet dit net van verkeerswegen op verre na niet aan de noodwendigheden van den handel en aan de ontwikkeling der Kolonie.

PROGRAMMA DER UIT TE VOEREN WERKEN.

Naar hunnen aard en hun doeleinde zijn de in de Kolonie uit te voeren werken viersoortig :

I. — De herstellings- en verbeteringswerken van den grooten verkeersweg van Matadi, onze zeehaven in de Congomonding, naar Sakania, op de uiterst zuidelijke grens van Katanga.

II. — Het aanleggen van nieuwe groote spoorwegen, voor doel hebbende het verband der Kolonie te versterken en hare uitrusting uit te breiden door de te ver afgelegene grondgebieden of die, welke nog door geene van werktuigkundige vervoermiddelen voorziene lijnen bediend worden, te verbinden met de hoofdlijn en met de zeehaven van Matadi; de drie groote mijnstreken, die van Katanga, de goudstreken van Kilo-Moto en de diamantstreken van het Zuiden van Kasai en van Sankuru zijn in dit geval.

[illegible]

III. — Het herstellen en het aanleggen van lijnen en banen van plaatselijk belang.

IV. — Verscheiden openbare werken van aard om de gezondheidsvoorwaarden, zoowel voor de inlanders als voor de blanken, te verbeteren.

I

Herstellings- en verbeteringswerken der groote baan Matadi-Sakania.

Deze laatste jaren heeft de handels- en nijverheidsontwikkeling der Kolonie merkwaardigen vooruitgang gedaan.

Bedroeg de uitvoer 24,614 ton in 1913, voor eene waarde van ongeveer 55 miljoen, hij bereikte 82,843 ton in 1919, voor eene waarde van ongeveer 209 miljoen.

Deze handelsbeweging heeft het vermogen onzer afvoermiddelen ruimschoots overtroffen. Na den wapenstilstand voerde de spoorweg van Matadi naar Stanley-Pool namelijk, met moeite 5,000 ton per maand af.

Bij het eindigen der vijandelijkheden wachtten te Kinshasa duizende ton producten op de wagens welke ze naar Matidi moesten vervoeren.

Sedert dien werd er groote vooruitgang gedaan, dank zij het toezenden van kolen en het aanwenden van een nieuw en sterker materiëel. De vervoerde tonnemaat kan van 9,000 tot 10,000 ton per maand bereiken.

Maar de handelsbeweging tijdens den oorlog verwezenlijkt en de uitbreiding van het net der vervoerwegen hierboven beschouwd, laten ons toe een veel drukker vervoer te verwachten.

Om daarin te voorzien, is het noodig het vermogen van den spoorweg van Matadi naar Stanley-Pool, vertrekpunt der stroomscheepvaart op den Boven-Congo, te verhoogen en nieuwe schepen te water te laten op al de bevaarbare loop en op de meren.

De spoorweg van Matadi naar Pool, sedert 1886 opgevat door generaal Thys, alsdan kapitein Thys, is een eng spoor met 75 centimeter spoorwijdte; de krommingsstralen bedragen soms maar 50 meter, terwijl de hellingen tot 45‰ bereiken.

Het vermogen van eenen spoorweg met deze kenmerken aangelegd kan 200,000 ton haast niet te boven gaan. Zijn maximum-vervoer zal weldra bereikt worden, dank zij het nieuwe materiëel dat de Vennootschap thans beproeft.

Dat is slechts ééne zijde van het vraagstuk.

De andere verdient eene nog grootere aandacht: dusdanige lijn met zulke kleine krommingen en zulke steile hellingen veroorzaakt al te zware uitbatingskosten. Reeds vóór den oorlog gaf men zich rekenschap van de ontoereikendheid van dezen spoorweg, eenige afvoerweg van een achterland welks uitgestrektheid meer dan de helft van gansch het grondgebied der Kolonie vertegenwoordigt en dat nog belangrijker zal worden wanneer het aanleggen der ontworpen nieuwe wegen en het toepassen van behoorlijke tariefreglementen zijnen invloed zullen

overgebracht hebben op streken, welke nog niet bediend, of op dit oogenblik bediend zijn door de spoorwegen welke naar de haven der Oostkust van Afrika voeren.

Talrijke studiën werden ondernomen om deze moeilijkheden op te lossen. Tijdens den oorlog hield een bijzondere commissie er zich nog mede bezig. Onmiddellijk na den wapenstilstand besloot de Minister van Koloniën een begin te maken met de uitvoeringen, met ter plaatse eene zending af te vaardigen, gelast de nieuwe lijn aan te leggen bij afbakening met palen op het terrein. Haar programma was, na de grondige studie der plannen door de voorgaande zending ingetrokken, bijkomende verbeteringen op te zoeken aan de nieuwe lijn, slechts bij uitzondering krommingslijnen te gebruiken van 150 meter en hellingen van 20 ‰.

De zending heeft hare werken geëindigd en eene lijn aangelegd welke aan deze voorwaarden beantwoordt. Daaruit is gevolgd dat het spoor heelemaal zal moeten herbouwd worden op de $\frac{2}{3}$ van zijnen doorloop. Zijne lengte zal 373 $\frac{1}{2}$ kilometer bedragen in plaats van 400 ; de krommingsstraal zal over het algemeen 150 meter te boven gaan ; de helling zal ten hoogste 17 ‰ bedragen, bij uitzondering 20 ‰. De huidige lijn zal op de nieuwe onderlaag geplaatst worden ; hare spoorwijdte zal voorloopig behouden blijven op 0^m75. Zij laat aldus een vervoer toe van 1,000,000 ton (opwaarts en afwaarts te zamen) of meer dan tienmaal het tegenwoordig vervoer.

De kosten van uitbating zullen in aanzienlijke verhoudingen verminderd worden. Het spoor en de kunstwerken zullen evenwel aangelegd worden om, wanneer het zal noodig geacht zijn, van eene lijn te worden voorzien met eenen normalen afstand van 1^m06, en het nieuw materiëel is reeds derwijze vervaardigd om daarbij aangepast te worden.

Tezelfdertijd dat de spoorlijn van Matadi naar den Stanley-Pool herbouwd wordt, is het noodig het vermögen der flotille van den Boven-Congo in evenredig beloop te verhoogen. Dit zal de taak zijn der scheepvaartvennootschappen.

Schikkingen werden reeds in dezen zin genomen. Uit dien hoofde zal aan de Kolonie opgelegd worden aan de « Compagnie nationale des Transports fluviaux », welke de vloot van den Staat overgenomen heeft, geheel of gedeeltelijk het daartoe noodig kapitaal te leveren. Een deel dezer taak zal ook toekomen aan de « Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains », die op de loopen der Lualaba en op het Tanganyka-meer de scheepvaart verzekert.

Om hetzelfde doel te bereiken : het vermogen onzer groote vervoerbaan te vermeerderen, werd het verlengen voorzien van den spoorweg van Katanga boven Bukama tot op een punt van den stroom dat beter voor de schepen toegankelijk is. Uit de tot op heden gedane vaststelling blijkt dat de vaargeul van den stroom, onmiddellijk stroomafwaarts Bukama en op ongeveer 90 kilometer, gedurende verscheidene maanden van het jaar voor de stoomschepen niet bevaarbaar is. De nijverheidsstreek van Katanga, welke reeds een deel van hare voeding uit de kuststreken van den lagen Lualaba en zelfs uit het midden der Kolonie betreft, heeft een allergrootst belang in het aanleggen van dit vak. Dit zal ook toelaten dat zekere van onze Congoleesche voortbrengselen buiten Katanga en tot in Rhodesië eene afzetplaats zullen vinden.

De uitbating der drie reeds gebouwde vakken van het net der « Chemins de fer des Grands Lacs » laat toe een aangroeiend verkeer te voorzien, maar men moet de voltooiing van zekere vakken en de uitbreiding der uitrusting beschouwen.

Van vóór den oorlog werden de werken, door voorschotten van het Beheer, geldelijk ondersteund.

Om het vervoer op de huidige bevaarbare waterloopen te versterken, om het bevaarbaar net meer en meer uit te breiden en tezelfdertijd de kosten van uitbating te verminderen, zullen alle bevaarbare loopen, voornamelijk in de deelen der stroomen en der rivieren waar de scheepvaart bij droog seizoen minder gunstig is, moeten bestudeerd worden met het oog op het aanleggen van eene methodische betonning en op het uitvoeren van werken om de scheepvaart te verbeteren of bij alle jaartijden toe te laten.

De monding van den Congo eischt eene heel bijzondere aandacht. Het Beheer beoogt zeer belangrijke baggerwerken, welke voor doel hebben aan de schepen ter volle zeevaart een nieuwe geul te openen, overeenkomstig de besluiten der studiën door den hydrographischen dienst der Kolonie verwezenlijkt.

De verbetering der vervoerwegen, zoowel per spoor als per stroom, zou aan het doel door het Beheer nagejaagd, niet heeltemaal beantwoorden, indien men tezelfdertijd geene schikkingen nam om de overladingen, de ladingen en afladingen der goederen te verbeteren op de punten der vrachtonderbreking.

In dezen gedachtengang zal de haven van Kinshasa moeten gebouwd en van moderne uitrusting voorzien worden.

In afwachting dat vollediger studiën zouden toelaten de eindelijke plaats vast te stellen der haven, zal men eenen vlonder bouwen rustend op een ponton waar twee schepen gemakkelijk zouden kunnen aanleggen.

Deze vlonder zal later voor eene andere haven kunnen dienen, zooals Stanleyville of Coquilhatville.

De haven van Matadi zal hare op- en afladingsbeweging nog sneller zien vergrooten. Het ten uitvoerbrenge van de besloten werken zal naar deze haven uit Europa verzonden materiaal en materiëel doen toestroomen. Men zal alle inrichtingen derwijze moeten vergrooten dat de verrichtingen van lading en aflading der zeeschepen bespoedigd en verhoogd wezen.

Het instellen van eene bijzondere inrichting bestuurd door specialisten van de haven van Antwerpen en geschikt om aan de behandeling der goederen de moderne methoden alsook de bijzondere ondervinding toe te passen, welke dit werk vereischt, is eene gedane zaak.

II

Aanleggen van nieuwe groote vervoerwegen.

Het is genoeg een oogslag te werpen op de kaart hierboven, om zich reenschap te geven van hetgeen er te doen overblijft, ongetwijfeld niet om de uitrusting te voltrekken, maar allerm minst om deze op de hoogte te stellen der dringende noodwendigheden.

De afgelegen ligging der groote mijnstreek van Katanga is treffend.

Terwijl Elisabethville, hare hoofdstad, zich op eenen afstand bevindt van 3,710 kilometer van den ijzeren weg van Cape-Town en op 2,608 kilometer van Beira, bevindt zij zich op meer dan 4,000 kilometer afstand van onze koloniale haven van Matadi waaraan zij verbonden is door eene lijn, half per spoor half per stroom, door talrijke overladingen onderbroken.

Het Beheer van den Onafhankelijken Congostaat was reeds doordrongen van het politiek en economisch belang van het verbinden dezer rijke provincie met onze koloniale haven, door de kortst mogelijke lijn en heelemaal op Congoleesch grondgebied. Het stichtte in 1906 de « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga » waaraan het de studie en het opbouwen van eenen spoorweg vergunde, welke, bijna in rechte lijn, Neder-Congo met Katanga verbond.

Het aanleggen van het vak dezer lijn waardoor Katanga en het Katanganet met het centrum der bevolkte streken van den Sankuru verbonden wordt, en welke in den Kasai uitkomt, omtrent Charleville (Djoko-Punda) of een ander vast te stellen punt, hetzij 850 kilometer, zal reeds voor gevolg hebben Katanga met Neder-Congo te verbinden bij middel van eene lijn, half per spoor, half per stroom, van 2,700 kilometer, hetzij eene verkorting van meer dan 1,300 kilometer op de lijn Lualaba-Congo. Het huidig programma voorziet het aanleggen van dit vak.

Het uiterst Noord-Oostelijk gebied van Congo vertoont eenen toestand welke met dien van Katanga veel gelijkenis heeft. Het is eene streek rijk aan mijnen; de Staat bezit daar de goudlagen van Kilo en Moto. Het land is zoo gezond als Katanga, het Europeesch bevolken wordt er mogelijk geacht. De grond is er zelfs rijker en beter geschikt voor het aanleggen van beplantingen en voor het kweken van vee. Zijne ligging is ook afgelegen, en geene enkele baan van mechanisch vervoer geeft er rechtstreekschen toegang. Men kan het langs drie zijden bereiken. Langs den Congo, zoo men den dragersweg van Stanleyville naar Kilo volgt (600 kilometer); langs den Nijl, wanneer men de automobielbaan van Redjaf naar Aba volgt (220 kilometer) en daarna den dragersweg Aba-Kilo (413 kilometer); eindelijk langs de Afrikaansche Oostkust, als men den ijzerenweg en de bevaarbare stroomen van Mombassa, naar Kasenge (1,640 kilometer) volgt, en daarna den dragersweg van Kasenge naar Kilo (100 kilometer).

Het bouwen van eenen ijzeren weg om dit deel van het grondgebied met den Congostroom te verbinden, is dringend noodig.

Goed ontworpen, zou een dergelijke spoorweg, buiten de rechtstreeksche verbinding waarmee hij de goudmijnenstreek zou voorzien, rijke en bevolkte landen bedienen, wier voortbrengselen merkelijk de voeding der Kolonie en hare uitvoermiddelen zouden verbeteren.

Het net in 1902 aan de « Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains » vergund, behelst eene spoorlijn bestemd om deze streek der oostgrens te bedienen. Zij is tusschen Stanleyville en het Albertméer afgebakend.

Sedert dien hebben onze kennissen aangaande deze streken een ander ontwerp doen ontstaan, volgens hetwelk eene lijn van den Congo, in de omgeving van Bumba, zou vertrekken, naar Buta zou loopen, om daarna Oostwaarts voort te

CONGO BELGE BELGISCH CONGO

VOIES DE TRANSPORT Vervoerwegen

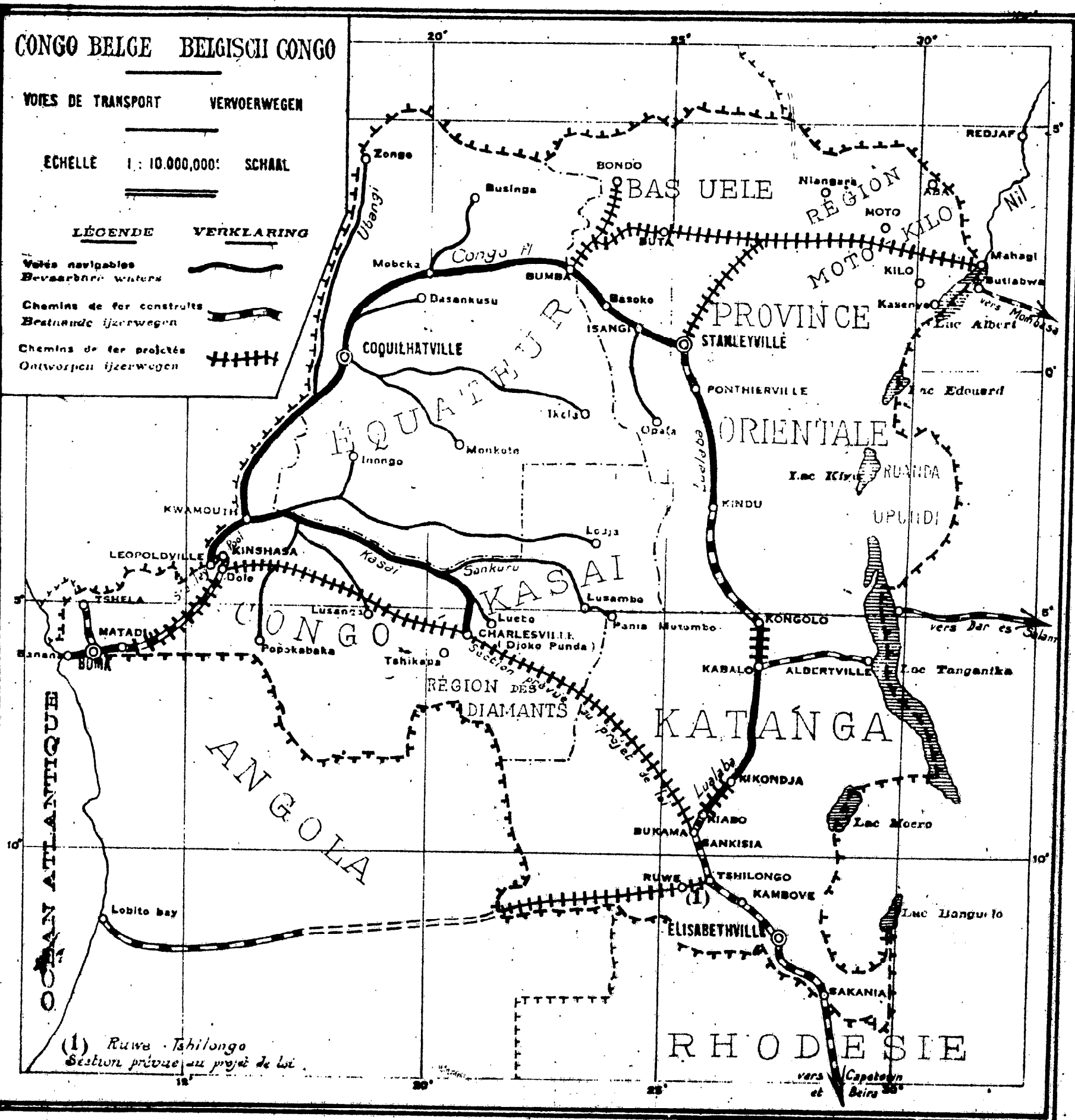
ECHELLE 1 : 10.000.000: SCHAAL

LÉGENDE VERKLARING

Vies navigables
Bevaarbare waters

Chemins de fer construits
Bestaande ijerwegen

Chemins de fer projetés
Ontworpen ijerwegen



gaan, door de vruchtbare en bevolkte streken van den Nepoko, om de goudmijnen en verder de Oostelijke grens der Kolonie te bereiken.

Indien men de kaart hierboven raadpleegt, bemerkt men dat deze twee spoorwegen van Bumba en van Stanleyville naar het Oosten, op een groot deel van hunnen doorloop dubbel dienst doen. Het zou mogelijk zijn deze samen te brengen, waarschijnlijk zooals het op de kaart aangeduid is, met dien van Stanleyville naar Nepoko te richten en van daar naar de mijnenstreek. De lijn welke van Bumba uitgaat zou zich bij deze kunnen aansluiten in de streek van den Nepoko.

Eindstudiën moeten deze punten ophelderen, zonder anderzijds op de verleende vergunningen inbreuk te doen.

III

Herstelling en aanlegging van lijnen en banen van plaatselijk belang.

Naast deze werken, welke rechtstreeks en onmiddellijk het belangrijkste net van onze groote verkeerswegen aanbelangen, vergen verscheidene ontwerpen de aandacht der openbare machten.

Eerstens heeft men het vak van den spoorweg, bestemd om de verbinding te vormen van het spoervervoer in Katanga met de Portugeesche lijn van Benguela. Volgens de bestaande overeenkomsten moet het vak van den spoorweg op Congoleesch grondgebied de grens der Kolonie bereiken (600 kilometer) op het oogenblik dat het Portugeesch vak dat door de Kolonie van de Angola (1,300 kilometer) van de haven van Benguela komt, zelf dit punt zal bereiken. De spoorweg van Benguela, welke tegenwoordig over eene lengte van 500 kilometer is aangelegd, is zonder twijfel nog ver van onze grens verwijderd, doch het Beheer beoogt op het oogenblik slechts den aanbouw van ongeveer 80 kilometer, ten einde zoo spoedig mogelijk het zeer belangrijk mijncentrum van Ruwe te bereiken.

Een zeer machtige fabriek voor de behandeling van koperertsen zal daar gebouwd worden zoodra het spoor zal toelaten de materialen en het materiëel ter plaatse aan te voeren. Dit belang verrechtvaardigt volkomen den aanleg van dit vak, waarvan het verkeer van af zijne uitbating verzekerd is.

Deze spoorweg maakt deel uit van de vergunning der « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. »

De buurtspoorweg van Mayumbe, welke aan de Kolonie toebehoort en waarvan het aanvangspunt te Boma gelegen is, voldoet niet meer aan de eischen van Mayumbe. De ontwikkeling van deze streek, het best van gansch Congo gelegen slechts op enkele kilometers van de haven van Boma- zal grootelijks vergemakkelijkt worden wanneer zij over machtigere en meer economische middelen van uitvoer harer voortbrengselen zal beschikken.

Daarvoor zal het op het oogenblik voldoende zijn de kenmerkende eigenschappen der lijn te verbeteren en hare uitrusting te vermeerderen met voorbehoud

meer uitgestrekte werken te ondernemen naar gelang de meerdere opbrengst der woudteelten en uitbatingen.

De tegenwoordige baan heeft eene algeheele lengte van 137 kilometer.

Naar gelang de groote verkeerswegen aangelegd en verbeterd worden, dient er gezorgd den aanbouw der banen door te zetten, welker rol het zal zijn hun de goederen uit te oeverstreken aan te voeren.

Het vervoer met wagens en automobielen moet op deze wegen mogelijk zijn ten einde meer en meer het draagwerk te verminderen dat op de inlandsche bevolking weegt, anti-economisch is en op dit oogenblik nog eene belangrijke werkkraacht verlamt, welke met meer nut kan gebruikt worden in de teelt en nijverheid.

*
* * *

De kaart hieronder volledigt de voorgaande.

Zij duidt de ontwerpen groote banen aan en hunne vakken waarvan de aanbouw door het ontwerp van wet is bedoeld.

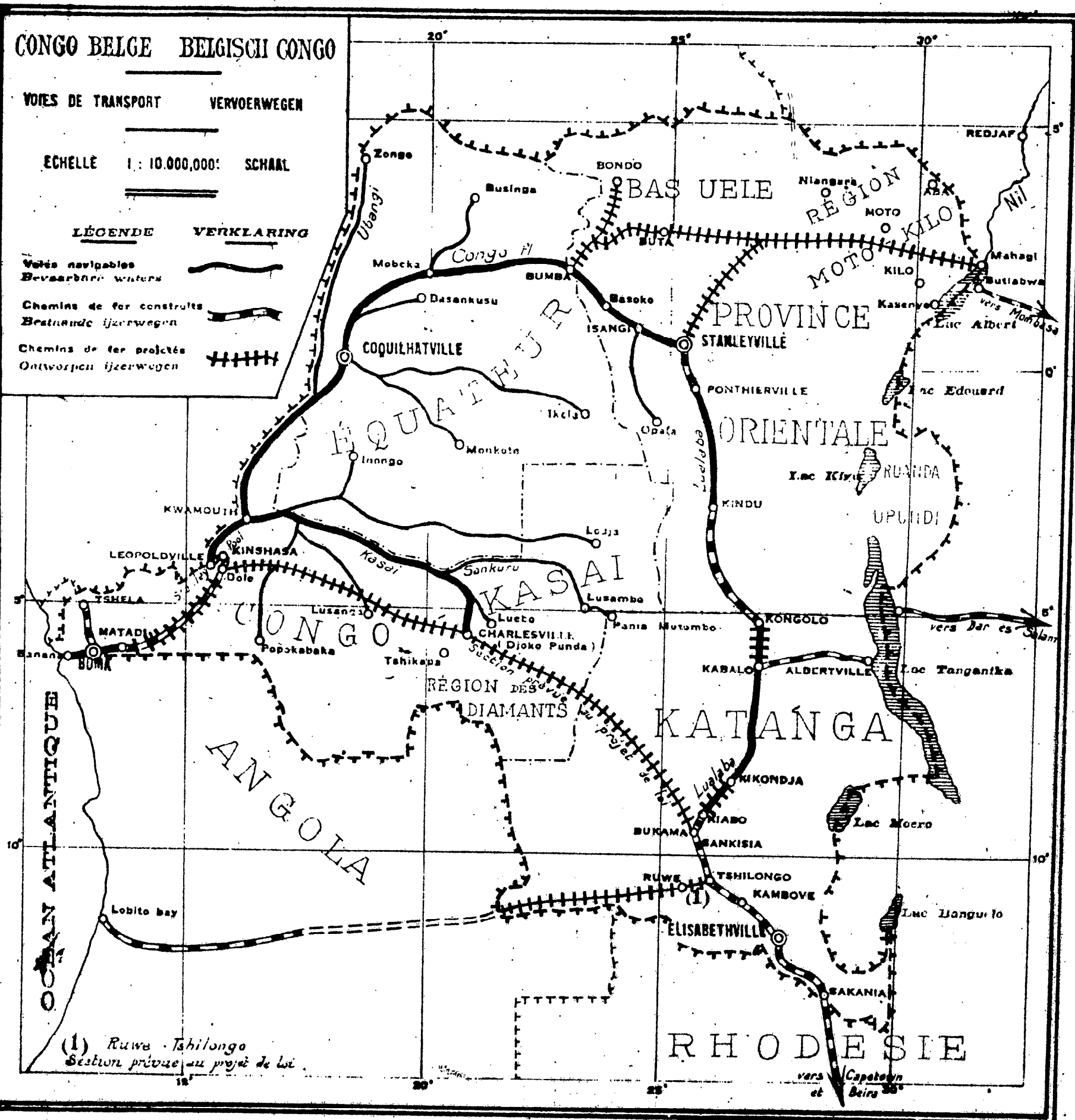
IV

Verscheidene werken.

De buitengewone bedrijvigheid welke de uitvoering dezer werken in gansch de Kolonie zal teweegbrengen, zal de uitvoering vergen van bijkomende werken waarvan er vele reeds sedert lang werden te gemoet gezien, doch nu spoedig zullen moeten uitgevoerd worden.

De groote centra moeten voorzien worden van moderne instellingen betreffende de wegenis, de waterleiding, de verlichting. De inlandsche wijken namelijk moeten vergroot en van gezondheidsinstellingen voorzien worden. Het vervoer en de arbeid der inlanders moet op methodische wijze ingericht en nagegaan worden. Op het oogenblik dat het een beroep gaat doen op de medewerking van de bevolking om de economische uitrusting der Kolonie te verbeteren en uit te breiden, moet het Beheer er op bedacht zijn alles in het werk te stellen om aan de arbeiders stoffelijke werkvoorwaarden te verzekeren welke de meest volledige waarborgen aanbieden voor hetgeen hunne veiligheid, hunne gezondheid en hun stoffelijk welzijn aangaat. Men moet het zich ten andere niet ontveinzen dat het hunne medewerking slechts zal bekomen mits hun, buiten het loon en een overvloedig voedsel, veilige en gemakkelijke vervoermiddelen en gezonde huisvestingen te verschaffen.

De instellingen en de inrichting welke, ter gelegenheid van deze buitengewone werken, gevestigd worden, zullen van bestendigen duur zijn. In een tropenland zijn zij onontbeerlijk. Te dezen titel zullen zij rechtstreeks tot de welvaart der Kolonie bijdragen.



RAMING DER UITGAVEN

Wijzen van verwezenlijking.

De raming der uitgaven van een uitgebreid programma van openbare werken is niet gemakkelijk. Eerst en vooral staan wij tegenover ontwerpen welke in hunne groote trekken zijn vastgesteld; maar waarvan de uitwerking op het terrein ernstige uitgaven vereischt.

Het is vervolgens in den huidige toestand betreffende de markt van den arbeid en van alle grondstoffen onmogelijk op vaste eenheidsprijzen te rekenen. Voor de spoorwegen, b. v., was de gemiddelde prijs vóór den oorlog per aangelegden en voltooiden kilometer 125,000 frank; maar nu, sedert den wapenstilstand, heeft hij 400,000 frank bereikt.

De ontworpen aanleggingen zullen minstens over 10 jaren verdeeld zijn. Hoe, onder deze voorwaarden, met eenige zekerheid een gemiddelden kostprijs aangeven? Hoofdzaak is het dus van nu af aan het programma aan te duiden dat moet verwezenlijkt worden er ter beschikking van de Kolonie een deel der inkomsten te stellen welke tot dit einde noodig zijn.

De werken zijn in het geheel op 660 miljoen frank geschat; het ontwerp van wet aan de Kamer onderworpen, voorziet de machtiging een eerste kapitaal van 300 miljoen frank uit te schrijven. Bij het ontwerp der wet op de begrooting der Kolonie voor 1921 is eene eerste uitgave van 60 miljoen voorzien.

De nakomende begrootingen zullen naargelang de behoeften nieuwe aanrekeningen beoogen. Eene uiteenzetting der werken welke in uitvoering en in vooruitzicht zijn, zal aan iedere begrooting worden toegevoegd.

Het groot voordeel van de aldus aangenomen handelwijze is de uitgifte der leening met reeksen toe te laten met van de gunstige omstandigheden gebruik te maken en zulks naargelang de voorzetting der studiën en werken.

Er is ook aan te merken, zooals men het zal vaststellen in het ontwerp dat volgen gaat, dat verschillende werken waarvan er sprake is, niet rechtstreeks door de Kolonie zullen uitgevoerd worden; er bestaan vergunningen, maar de Kolonie kan er toe gebracht worden in zake financiën tusschen beide te komen, hetzij met voorschotten te doen, hetzij met aandeelen en schuldbrieven te onderschrijven of onder andere gepaste vormen.

Het ontwerp van wet vermeldt niettemin al de te ondernemen werken, omdat het van belang is dat de Kolonie in staat zij, wat er ook gebeure, de uitvoering der dringende werken te beginnen, zelfs indien zij er niet toe komt zich met de vergunninghouders te verstaan voor wat hunne uitvoering betreft of indien de overeenkomsten die zullen ontstaan en aan het Parlement onderworpen worden eene tusschenkomst van de Kolonie voorzien in de vorming van het vast kapitaal.

Wij zullen nu den toestand onderzoeken van ieder werk door het ontwerp van wet bedoeld.

I

Spoorweg van Matadi naar den Stanley-Pool.

De studiën van den spoorweg van Beneden-Congo werden in 1889 toevertrouwd aan de « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie ». Na voleindiging der studiën werd de vergunning der lijn aan eene nieuwe maatschappij toegestaan de « Compagnie du Chemin de fer du Congo ». Het was deze maatschappij die de lijn bouwde en nu nog uitbaat.

Volgens het lastkohier en de navolgende schikkingen hebben de Belgische Staat en de Kolonie het recht de vergunning sedert 1916 terug te koopen. De maatschappij stelde in het begin van 1912 aan de Kolonie voor de uitvoering van haar recht tot terugkoop voor een onbepaalden tijd te schorsen, waarvoor zij de verbintenis zou aangaan de baan te herleggen, haar op normale spoorwijdte te brengen en tarieven toe te passen welke bij prijsverbintenis werden vastgesteld en gaande in dalende richting bij tijdstippen welke tot in 1924 verdeeld zijn. De onderhandelingen waren nog in gang toen de oorlog uitbrak. Men was nochtans nopens twee punten tot overeenstemming gekomen: de spoorlijn moest herlegd en het tarief verlaagd worden. De twee vraagstukken zijn verbonden. Het is onmogelijk eenen spoorweg economisch uit te baten welke de eigenschappen bezit die hooger aangeduid werden.

Op verschillende tijdstippen werden studiën, die de verbetering van den spoorweg voor doel hadden, voortgezet; zoowel vóór als na den oorlog; eene commissie te Londen vereenigd, beraadslaagde er over. Ten einde tot de werkelijkheid over te gaan werd er na den wapenstilstand eene commissie ter plaatse gezonden, haar hoofd, de heer Bailleux, ingenieur, die de uitvoering van andere werken van denzelfden aard heeft volbracht, moest een ontwerp zoeken dat aan bepaalde voorwaarden zou beantwoorden; het ter plaatse afpalen en verscheiden uitvoeringsbestanddeelen leveren. Een contract met verbintenis en met premie voor de spaarzaamheid in opzicht van de lengte en door den Staat en de maatschappij nagezien, heeft aan het hoofd der zending alle vrijheid gelaten voor de inrichting van het werk en de keus zijner medewerkers. De gezwinde voortgang en de hoedanigheid van het werk hebben het op gunstige wijze ondervonden. Het nieuwe ontwerp werd ons vóór den gestelden datum voorgesteld en is ter plaatse aangelegd geworden. De werken van deze zending, meer bijzonderlijk het afpalen van dit ontwerp, zijn pas geëindigd.

De Kolonie deed het voorschot der gelden aan deze laatste zending; voor rekening van wien het zal behooren. Zooals hierboven reeds gezegd is, zal de nieuwe baan eene lengte hebben van 373 $\frac{1}{2}$ kilometer, maar minstens twee derden van het huidige ontwerp moeten volledig herlegd worden. In een woord, het is een nieuwe spoorweg. De onkosten worden geraamd, van 75 tot 100 millioen frank.

De onderhandelingen werden aangeknoopt met de Vennootschap.

De uitslag der loopende onderhandelingen zal vaststellen op welke wijze het werk zal worden uitgevoerd door de Vennootschap of door de Kolonie, en aan

wien het zal toekomen de hulpmiddelen te verschaffen noodig tot den opbouw van den spoorweg van Beneden-Congo.

De overeenkomst die zal ontstaan, zal aan de goedkeuring der wetgevende macht onderworpen worden.

Het Beheer zal er op waken al de waarborgen in te winnen aangaande de tarieven, en bij wege van gevolg, de economische toekomst der Kolonie, welke in nauw verband staat met de goede oplossing van dit vraagstuk.

II

Het net der Groote Meren bevat :

1° Het vak Stanleyville-Ponthierville	127 kilometer
2° Het vak Kindu-Kongolo	355 id.
3° Het vak Lualaba (Kabalo) Tanganyka	273 id.

Deze spoorwegen maken een deel uit van de vergunning der « Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains », gewoonlijk « Compagnie des Grands Lacs » genaamd.

Luidens de overeenkomst van 4 Januari 1902 is de Vennootschap gelast het kapitaal noodig voor den opbouw der vergunde spoorwegen bij uitgifte van aandelen samen te stellen.

De Kolonie waarborgt eenen interest van 4 t. h. aan het gestort kapitaal en zijne uitdelging in 99 jaar. Voor de uitgifte van iedere reeks van 25 millioen aandelen, kent de Kolonie aan de Vennootschap 4 millioen hectaren gronden en wouden toe, alsmede de vergunning van mijnen welke op elkander volgende gebiedstroken uitmaken ten Zuiden en langs den spoorweg van Stanleyville naar het Albertmeer.

De gronden worden voor beider rekening door de Kolonie uitgebaat en de door de uitbating te bekomen winsten zullen tusschen de Kolonie en de Vennootschap ieder voor de helft, verdeeld worden. De ontdekte mijnen dienen hetzij door de Vennootschap, hetzij door filialen ontgonnen.

In geval van ontginning door de Vennootschap, behoort de helft der winsten aan de Kolonie toe. In geval van ontginning door filialen, behoort de helft der aan de Vennootschap toegekende inbrengsten en voordeelen aan de Kolonie toe.

Voor ieder kapitaalaandeel der Vennootschap wordt een winstaandeel uitgeschreven dat aan de Kolonie toebehoort. De opbrengst, na afhouding der som noodig om binnen de 99 jaar het kapitaal af te lossen, en om als interest van 4 t. h. voor de aandelen te dienen, wordt als volgt verdeeld : 47 1/2 t. h. voor de kapitaalaandelen; 47 1/2 t. h. voor de winstaandelen welke alle aan de Kolonie toebehooren; 5 t. h. aan den beheerraad.

De Vennootschap werd gesticht met het kapitaal van 25.000.000 frank en 4 millioen hectaren gronden, wouden en mijnen werden haar toegekend. Later werd het kapitaal op 50 millioen gebracht met eene nieuwe toekenning van 4 millioen hectaren. Wanneer er in 1911 sprak, was het kapitaal 100 op

75 miljoen frank te vermeerderen, verhandelde de Kolonie eene wijziging der vergunning, achtende dat de toekenning van zulkdanig uitgestrekte grondoppervlakte practischerwijze niet kon doorgaan tot wanneer al de toegestane spoorwegen voltrokken wezen. Deze verhandelingen liepen op een transactie uit. Er werd overeengekomen dat de toekenning van 4 miljoen hectaren gronden en wouden zou vervangen worden door de vermeerdering van het winstaandeel dat aan de Vennootschap toekomt in de uitbating der vroeger toegekende 8 miljoen hectaren. Dit aandeel werd van de helft op de drie vierden der winsten gebracht. Voor wat de mijnen betreft, werd de toekenning van andermaal 4 miljoen hectaren verwezenlijkt.

Thans bedraagt het kapitaal der Vennootschap 75 miljoen frank, verdeeld in 300,000 kapitaalaandeelen, elk van 250 frank. Buitendien bestaan er 300,000 winstaandeelen zonder waarde aanduiding welke aan de Kolonie toebehooren. Aan de Vennootschap werden 8 miljoen hectaren gronden en wouden en 12 miljoen hectaren mijnen toegekend.

In 1913, was het uitgeschreven kapitaal volledig aangewend; het diende vermeerderd en op 100 miljoen frank gebracht. Bij deze gelegenheid verhandelde het Beheer der Kolonie, dat zijne politiek voortzette tot afschaffing der groote grondvergunningen door den Onafhankelijken Congostaat verleend, eene nieuwe schikking met de « Compagnie des Grands Lacs ». Een ontwerp werd op het bureel der Kamer neergelegd; doch toen de oorlog losbrak was het niet besproken geweest. Ondertusschen deed de Kolonie de noodige voorschotten aan de Vennootschap. Gedurende den oorlog werd de voltooiing van den spoorweg naar het Tanganyka-meer door de krijgsoefeningen in Duitsch-Oost-Afrika opgelegd en de Kolonie zette hare voorschotten voort. Deze bedragen op dit oogenblik ongeveer 15 miljoen frank.

Ik achtte het onnoodig het voorstel van 1913 te hernemen, doch er zijn met de « Compagnie des Grands Lacs » onderhandelingen aangeknoopt, ten einde deze in staat te stellen, de voorschotten door de Kolonie toegestaan terug te betalen en de noodige hulpmiddelen te bekomen tot de voltooiing en de uitbreiding der spoorwegen.

Hulpmiddelen zijn ook noodig om aan de Vennootschap toe te laten hare stroomvaartdiensten te volledigen op de waterloopen welke de vakken van haren spoorweg onderling verbinden, op het Tanganyka-meer en op den bovenloop Kongolo-Bukama, welke zijn net met dat van den spoorweg van Katanga en van den B. C. K. verbindt.

De Vennootschap zal ten slotte waarschijnlijk de studiën moeten hervatten nopens den spoorweg welke zooals hij in de overeenkomsten beschreven staat, den stroom op- en afwaarts Stanleyville met het Albertmeer behoeft te verbinden.

Deze lijn schijnt herleggingen te vereischen zoowel uit hoofde van den economischen toestand der door te trekken gewesten als uit hoofde van de ontwikkeling der goudstreek Kilo-Moto.

De spoorwegen der Groote Meren komen op het programma voor met eene op 25 miljoen geraamde uitgave.

Deze beraming geldt alleenlijk de voltooiing der aangelegde vakken, de

uitrusting der bevaarbare wegen en netten. Zij werd in het wetsontwerp voorzien, alhoewel de Kolonie in deze zaak slechts gehouden weze aan eenen interest-waarborg in geval de aangeknoopte onderhandelingen niet zouden slagen en het Beheer zouden verplichten zich te gelasten het in staat stellen der bestaande wegen voort te zetten, of in geval het Beheer er toe zou geleid worden nieuwe voorschotten te doen, ter vervanging van eene aandeelenuitgifte.

III

Vak der spoorwegen van Katanga stroomopwaarts van Bukama. Spoorwegen van Beneden-Congo naar Katanga. Vak van den spoorweg van Benguela tot Ruwe.

Het vak dat voorzien is van Beneden-Congo naar Katanga, d. i. de verbinding Katanga-Kasai (850 kilometer), het vak (80 kilometer) dat een punt van den spoorweg van Katanga met Ruwe verbindt (strook van den grooten spoorweg van Katanga naar Benguela) en de verlenging van den spoorweg van Katanga verder dan Bukama tot op een bevaarbaar punt van den Lualaba (90 kilometer) maken deel uit, de twee eerste van de vergunning der « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga », het derde van de vergunning der « Compagnie du Chemin de fer du Katanga ».

Wij vatten ze samen omdat de « Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga » belast werd met de uitvoering van de vergunning der « Compagnie du Chemin de fer du Katanga ».

Tot het verwezenlijken van het voorwerp harer vergunningen beschikt de « Compagnie du B. C. K. » over een bouwfonds, bevoorraad door haar kapitaal (2 miljoen) en door uitgiften van aandeelen der leening van 4 t. h. van 150 miljoen frank van den Onafhankelijken Congostaat, gerechtigd bij decreet van 3 Juni 1906. Deze leening werd volledig uitgegeven, en de Kolonie heeft bovendien gedurende den oorlog 40 miljoen voorgesloten aan de Vennootschap, om haar toe te laten den opbouw voort te zetten tot Bukama en om het materiëel aan te schaffen dat noodig was voor het vervoer. De lengte der lijn van Sakania tot Bukama aangelegd bedraagt 726 kilometer. Haar vervoer bereikte 586,000 ton in 1918.

Deze kapitalen hebben gediend : 1° om de studiën te doen betreffende den spoorweg van Beneden-Congo naar Katanga en een gedeelte der lijn, bestemd om Katanga met een punt der Portugo-Congoleesche grens in aansluiting met den spoorweg van Buengala te verbinden ; 2° om in den naam en voor rekening der Kolonie bij de opvolgenlijke kapitaalsvermeerderingen der « Compagnie du Chemin de fer du Katanga » in te teekenen wier kapitaal volledig aangewend is voor het aanleggen der lijn Sakania-Bukama. Het kapitaal dezer Vennootschap bedraagt tegenwoordig 80 miljoen frank verdeeld in 320,000 aandeelen elk van 250 frank, waarvan de Kolonie 278,400 aandeelen bezit. De overige aandeelen zijn in handen der « Tanganyika Concession Ltd » van Londen (1,600 aandeelen

en der Congoleesche Vennootschap « Union Minière du Haut-Katanga » (40,000 aandeele).

Het aandeel der Kolonie in dit kapitaal stemt niet volkomen overeen met de uitgifte der schuldbrieven voor de hoogerbedoelde leening van 150 millioen; doch al de fondsen voortkomende uit deze leening werden aan het bouwfonds van den B. C. K. gestort.

Het kapitaal der « Compagnie du Chemin de fer du Katanga » dient tot het verschuldigd beloop vermeerderd en de nieuw uitgeschreven aandeele zullen aan de Kolonie worden ter hand gesteld.

Het noodig kapitaal voorzien voor de verlenging van den spoorweg van Katanga van af Bukama tot op een bevaarbaar punt van den Lualaba (90 kilometer) is geraamd op ongeveer 30 millioen frank.

Anderzijds wordt het vak van den spoorweg van Beneden-Congo naar Katanga, tusschen Katanga en Kasai, op 215 millioen frank geraamd en dat van den spoorweg van Benguela tusschen den spoorweg van Katanga en Ruwe (80 kilometer) op 20 millioen frank.

Zijnde in het geheel voor de drie vakken welke de « Compagnie du B. C. K. » ten laste vallen, een benaderend kapitaal van 265 millioen.

Luidens de vergunningsakte van 5 November 1906 behoort het aan de Kolonie, het bouwfonds dezer spoorwegen te bevoorraden. Tot hiertoe werden de met dit doel uitgegeven aandeele werkelijk door de Vennootschap genomen die zich gelast heeft ze te plaatsen ongeminderd de rechtstreeksche voorschotten tijdens den oorlog toegestaan.

IV

Buurtspoorweg van Mayumbe.

De buurtspoorweg van Mayumbe, door de « Société des chemins de fer vicinaux du Mayumbe » aangelegd en uitgebaat, werd door de Kolonie, krachtens eene overeenkomst gesloten den 10^e Juli 1913 en goedgekeurd door de wet van 21 Novembre 1919, teruggekocht.

De lengte van dezen spoorweg bedraagt 137 kilometer. Wij herinneren er aan dat zijne kenmerken de volgende zijn : spoorwijdte 60 centimeter; minste krommingsstraal 30 meter; grootste hellingen 45 ‰.

Wegens deze kenmerken valt de uitbating van dezen spoorweg zeer kostbaar en staan de tarieven veel te hoog.

Verscheidene veranderingen werden reeds uitgevoerd om de lijn en de uitbating te verbeteren; het is mogelijk op dezen weg voort te gaan, behoudens later de lijn en de spoorwijdte te verleggen. Er zal, bovendien, een modern en voldoende materiëel voor de baan moeten aangeschaft worden om in de ontwikkeling van het verkeer te voorzien. De haven van Boma, uitgangspunt van den spoorweg, zal geheel en al moeten herbouwd worden. De huidige piër dagteekent van af 1885.

De algeheele uitgaven voor deze werken worden op 8,000,000 frank geraamd en zijn alle ten laste der Kolonie, die de lijn in eigen beheer uitbaat.

V

*Spoorweg welke den Congostroom tusschen Stanleyville en/of Bumba
met de streek der goudmijnen van Kilo en Moto verbindt.*

Er werd hooger aangeduid welk hoofdbelang het einddoel van dezen spoorweg oplevert. Tijdens den oorlog heeft men eene verkenning uitgevoerd betreffende de lijn Bumba-Buta-Kilo, met vertakking naar Bondo. Haar doel is, een der meest afgelegen en tevens meest belangwekkende deelen van het gebied der Kolonie met onzen grooten Congo-vervoerweg en de hem aanvullende spoorwegen te verbinden. Wij zagen ook dat de lijn van dezen spoorweg over een aanzienlijk gedeelte van haren doorloop zeer waarschijnlijk zou kunnen samengevoegd worden met die van den spoorweg van Stanleyville naar het Albertmeer, aan de « Compagnie des Grands Laes » vergund.

Onafhankelijk van dit hoog belang, komt het er op aan het rijk district Neder-Uele te bedienen. Deze streek is bewoond door eene betrekkelijk dichte bevolking. De inlanders zijn er flink gebouwd en legden steeds een bijzonder merkwaardigen arbeidzin aan den dag. Het land is overrijk aan wouden en vruchtbare gronden. Het klimaat is gunstig. Niettegenstaande de moeilijkheid van het vervoer, zijn de natuurlijke grondvoortbrengselen er thans reeds het voorwerp van een druk vervoer. De handel eischt sedert lang het aanwenden van werktuigkundige afvoermiddelen.

De spoorweg van Bumba naar Buta, met vertakking tot Bondo, is niet vergund. In afwachting dat er desaangaande schikkingen worden genomen, kan de Regeering er toe gebracht worden de kapitalen voor te schieten welke noodig zijn tot de voorbereidende studiën en werken op het terrein. Er werden aanbiedingen gedaan en er zijn onderhandelingen gaande voor deze werken.

VI

*Uit te voeren werken in de bevaarbare looplen der stroomlen en rivieren,
betonning, havens, enz.*

De in dezen zin uit te voeren werken zijn veelvoudig.

In de Congomonding dient verbetering gebracht aan het ontwerp der lijn welke gevolgd wordt door de stoomschepen die uit volle zee komen. Deze werken zullen door de Kolonie ondernomen of aan de aanbesteding toevertrouwd worden.

In het eerste geval zal men het thans in dienst zijnde baggermateriëel moeten volledigen. In het tweede geval behoort er een prijseschattend bestek opgemaakt alsmede een lastkohier dat aan de vergunninghouders dient opgelegd. Hoe de zaak ook moge staan, de hydrographische dienst zal over een bestendig materiëel moeten beschikken om de vaargeulen te allen tijde vrij te houden.

Het belang dezer werken is zooveel te grooter daar de snelheid van het vervoer

en het vermogen van de eenheden der zeevaartdiensten het bedrag der scheepshuur beïnvloeden. Het is dus onmisbaar, voor de schepen ter volle zee het op- en afvaren van den stroom tot aan de haven van Matadi steeds te vergemakkelijken.

De bovenstroom tot Stanleyville en voornamelijk de bevaarbare rivieren welke er in uitloopen, eischen eveneens zekere werken. Men moet namelijk de betonning herzien en volledigen, de gebrekkige vaargeulen bestudeeren en ze door de allernoodzakelijkste werken verbeteren. De waterloopen stroomopwaarts de punten waar thans de scheepvaart bij laag water ophoudt, dienen bestudeerd. Voor verscheidene hunner, zal het waarschijnlijk mogelijk zijn den duur van het bevaarbaarheidstijdstip zonder groote kosten te verlengen.

In dezen gedachtengang kan er eene uitgebreide studie over het geheel ondernomen worden. Inlichtingen zullen later aan het Parlement verstrekt worden, ter gelegenheid van het onderzoek der koloniale begrootingen.

Andere werken betreffen de havens en de aanlegplaatsen. Zooals hooger gezegd werd, is te Matadi reeds eene vergrooting der haven en der bij-instellingen noodig. Het lossen en het laden der stoomschepen geschieden traag en moeilijk. Er werd eene gespecialiseerde inrichting tot stand gebracht voor de havenbehandelingen.

Te Kinshasa waren de haveninstellingen het voorwerp van volledige studiën, zooals hooger werd uiteengezet.

VII

Banen.

Onze wegenispolitiek in de Kolonie was weinig bedrijvig. Iedere provincie der Kolonie zou een baannet moeten hebben, dat niet alleenlijk algemeene- en buurtbanen bevat, maar ook inlandsche wegen behoorlijk aangelegd onder oogpunt van hunne ligging en hunne helling. De inlanders hebben het grootste belang bij hun aanleggen en hun onderhoud. Het eene en het andere kan op nuttige wijze door de hoofdiën verzekerd worden onder toezicht en met de medewerking van onze diensten.

Het beperken der tot heden jaarlijks verleende kredieten heeft grootelijks het aanleggen der banen en den regelmatigigen vooruitgang der werken belemmerd. Het krediet voor dit voorwerp aangevraagd beloopt 40 millioen frank, hetzij gemiddeld 10 millioen per provincie. Het aan te leggen net zal ontworpen worden naar de noodwendigheden van iedere provincie, en het krediet onder hen verdeeld overeenkomstig de ontwerpen welke voorgoed op dezen grondslag zullen worden vastgesteld; dank zij dit krediet, zal men de hand aan het werk kunnen slaan en onophoudend de werkzaamheden voortzetten zonder deze nog te moeten onderbreken, uit mangel aan op noodigen tijd verkregen middelen. Het is, inderdaad, volstrekt noodzakelijk de eens begonnen werken zonder oponthoud voort te zetten. Een stilstand in de uitvoering en daarna het weder in gang stellen, brengt vertragingen en bijkomende uitgaven mede welke gemakkelijk kunnen vermeden worden door eene methodische inrichting der onderneming.

De banen zullen door de koloniale diensten der provinciën en de belanghebbende bevolking aangelegd worden.

VIII

Verscheiden werken.

De belangrijke centra der Kolonie, zooals Boma, Kinshasa, Elisabethville, enz., dienen eerst met gezondheidsinstellingen en andere werken van algemeen belang voorzien. De snelle ontwikkeling van deze stedelijke centra maakten deze uitgaven dringend. De meeste dezer werken werden bestudeerd en sommige zijn reeds in uitvoering. Zij hebben voornamelijk betrekking op de wegenis, de riolen, de drinkwater- en lichtbezorging zoowel in de stedelijke centra als in de inlanderswijken. Bij de tusschenkomst van den Staat kan die der stedelijke gemeenschap beoogd worden.

De uitbreiding en het onderhoud der rustplaatsen langs de banen, zijn onontbeerlijk als beschutting voor de reizende inlanders. Op de punten waar de inlandsche arbeiders samenkomen en op de werven zullen er volgens de regels der gezondheidsleer, behoorlijke kampen worden aangelegd.

Een gedeelte dezer instellingen zal natuurlijk ten laste der werkaannemers vallen. Het Beheer zal er de hand aan houden. De nazichtsdienst van de nijverheid en de geneeskundige dienst van toezicht zullen uitgebreid worden. Er zullen eveneens schikkingen dienen genomen om de reis der inlanders per spoor en aan boord der rivierbooten onder voorwaarden van welzijn en comfort te verzekeren.

Het krediet voor deze zaken beoogd, komt op 30 miljoen frank; hetzij ongeveer 5 % van de algeheele uitgaven die beoogd zijn voor de uitvoering van het programma der openbare werken.

* * *

Alhoewel de voorafgaande voorstelling reeds lang is, bepaalt zij er zich bij het trekken der groote lijnen van het programma en de huidige voorziene manier tot verwezenlijking aan te geven. Men kan van geen enkel dezer werken den aard van dringende noodzakelijkheid betwisten. Te zamen genomen vormen zij het geraamte van het economisch gebouw der Kolonie; gebouw dat men later zal kunnen voltooien en afmaken, en waaraan de bijwerken kunnen gevoegd worden welke naar gelang de uitbreiding der Kolonie zullen noodig blijken.

Ten aanzien van zulk een uitgebreid programma is het noodig dat de Kolonie van de wetgevende macht de toelating bekomme, kapitalen te vergaderen, welke haar noodzakelijk zijn en de uitvoering der werken kunne vervolgen zonder deze te moeten opgeven. Vandaar het voorstel tot uitgifte eener leening van 300,000,000 frank welke noodig geacht wordt voor de uitvoering van het eerste deel van het programma.

Een der grootste voordeelen van dit stelsel is de uitgifte der leening met opvolgende reeksen ten einde de markt niet te overlasten door een te groote aanvraag en van de gunstigste oogenblikten gebruik te kunnen maken.

Het spreekt vanzelf dat de werken naar gelang hunne uitvoering in de begrooting der Kolonie zullen ingeschreven worden. Bij de begrooting zullen toegevoegd worden : eene voorstelling van den toestand der schatkist, van den staat der begonnen werken en van de ontwerpen welke moeten verwezenlijkt worden.

Zoodoende zal het nazicht der Kamer volkomen verzekerd zijn.

Bij het aanleggen der spoorwegen van Katanga volgde men bedoelde werkwijze.

Zoo de wetgevende macht deze voorstellen gelieft goed te keuren, zal zij er toe bijgedragen hebben onze prachtige Kolonie eene passende economische uitrusting te bezorgen, sedert lang gewenscht en waardig der rijkdommen harer toekomst. Nergens zoozeer als in de nieuwe landen hebben de ontwerpen slechts beteekenis naarmate zij uitgevoerd worden.

De Minister van Koloniën,

Louis FRANCK.

ANNEXE AU N° 235.

Projet de loi autorisant la Colonie
à exécuter des travaux publics sur
ressources extraordinaires.

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 Cham-
bres législatives, par Notre Ministre
des Colonies.

ARTICLE PREMIER.

Le Ministre des Colonies est autorisé
à procéder à l'exécution d'un programme
de travaux d'utilité publique compre-
nant :

1° La reconstruction du chemin de
fer du Stanley-Pool au Bas-Congo;

2° Le parachèvement et l'augmenta-
tion de l'outillage du chemin de fer des
Grands Lacs. Éventuellement l'étude
et la construction de la section Kabalo-
Kongolo;

3° L'achèvement du chemin de fer
du Katanga vers le Nord, de Bukama à
un point navigable du Lualaba;

BIJLAGE VAN N° 235.

Wetsontwerp waarbij de Kolonie ge-
machtigd wordt openbare werken
uit te voeren ten laste van buiten-
gewone hulpmiddelen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van
Koloniën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het wetsontwerp waarvan de inhoud
volgt zal, in Onzen naam, door Onzen
Minister van Koloniën, aan de Wetge-
vende Kamers aangeboden worden.

ARTIKEL ÉÉN.

De Minister van Koloniën is gerech-
tigd over te gaan tot de uitvoering van
een programma van werken voor alge-
meen nut, bevattende :

1° De herbouwing van den spoorweg
van Stanley-Pool naar Beneden-Congo;

2° De eindvoltooiing en het vermeer-
deren der uitrusting van den spoorweg
der Grooten Meren. Gebeurlijk de studie
en het aanleggen van het baanvak
Kabalo-Kongolo;

3° De voltooiing van den spoorweg
van Katanga naar het Noorden, van
Bukama naar een bevaarbaar punt der
Lualaba;

4° L'extension des balisages, l'achat d'un matériel de dragage, l'amélioration, la construction et l'outillage de ports fluviaux, l'étude et l'aménagement des voies navigables;

5° L'augmentation du capital de la Société Nationale des Transports fluviaux, notamment pour l'extension du service sur les petites rivières;

6° Le raccordement des centres industriels du Katanga aux régions du Sankuru et du Kasai (chemin de fer du Bas-Congo au Katanga);

7° L'étude et la construction d'un chemin de fer reliant le fleuve Congo entre Stanleyville et Bumba à la région des mines d'or de Kilo et Moto;

8° L'amélioration de la voie et de l'équipement du chemin de fer du Mayumbe et l'aménagement du port de Boma;

9° La construction du premier tronçon du chemin de fer de Benguela en territoire belge;

10° La construction d'un réseau routier et son armement en moyens de transport mécaniques à raison d'environ 10,000,000 de francs par province;

11° Les travaux publics et sanitaires dans les centres urbains, les quartiers indigènes, voiries, distribution d'eau, éclairage, organisation du travail, sécurité et hygiène des travailleurs.

ART. 2.

Pour l'exécution des travaux indiqués ci-dessus, le Ministre des Colonies est autorisé à émettre des obligations de la Dette publique congolaise jusqu'à concurrence d'un premier capital de 300,000,000 de francs.

Ces obligations seront émises par

4° Het uitbreiden der betonningen, het aankopen van baggermaterieel, het verbeteren het bouwen en het uitrusten van stroomhavens, de studie en de inrichting van bevaarbare wegen;

5° De verhooging van het kapitaal der « Société Nationale des Transports fluviaux », namelijk voor de uitbreiding van den dienst op de kleine rivieren;

6° De verbinding der nijverheidscentra van Katanga met de streken van Sankuru en van Kasai (spoorweg van Beneden-Congo naar Katanga);

7° De studie en het aanleggen van eenen spoorweg, welke den Congostroom tusschen Stanleyville en Bumba met de streek der goudmijnen van Kilo en Moto verbindt;

8° De verbetering der baan en der uitrusting van den spoorweg van Mayumbe en de inrichting der haven van Boma;

9° Het aanleggen van het eerste baanvak van den spoorweg van Benguela op Belgisch grondgebied;

10° Het aanleggen van een wegensnet en dezes uitrusting in werktuigkundige vervoermiddelen tegen ongeveer 10,000,000 frank per provincie;

11° De openbare- en gezondheidswerken in de stedelijke centra, de inlandsche wijken, wegenissen, waterleiding, verlichting, veiligheid en gezondheid der arbeiders;

ART. 2.

Ter uitvoering der hierboven aangeduide werken, is de Minister van Koloniën gerechtigd schuldbrieven uit te geven van de Congoleesche Openbare Schuld tot beloop van een eerste kapitaal van 300,000,000 frank.

Deze schuldbrieven zullen uitgegeven

tranches successives au fur et à mesure des besoins, en vertu d'arrêtés royaux qui détermineront la date et les conditions des émissions.

Le rapport annuel aux Chambres contiendra un exposé des travaux exécutés sur les crédits accordés et un aperçu des travaux et dépenses à engager dans le cours de l'exercice suivant.

Le crédit figurera, par annuités, aux tableaux des Budgets extraordinaires de la Colonie du Congo belge à partir de l'exercice 1921.

ART. 3.

L'exécution des travaux pourra être assurée soit par la Colonie ou pour son compte, soit par la participation de la Colonie dans la constitution des ressources financières des sociétés concessionnaires ou chargées de l'exécution des travaux, soit par la reprise des lignes concédées et leur transformation.

Donné à Bruxelles, le 17 mars 1921.

worden bij achtereenvolgende indeelingen naarmate de noodwendigheden, krachtens koninklijke besluiten welke den datum en de voorwaarden der uitgiften zullen bepalen.

Het jaarlijksch verslag aan de Kamers zal eene uiteenzetting bevatten van de werken uitgevoerd ten laste der verleende kredieten en een overzicht van de in den loop van het volgend dienstjaar aan te gane werken en uitgaven.

Het krediet zal per annuïteiten voorkomen op de tabellen der Buitengewone Begrootingen van de Kolonie Belgisch-Congo, te rekenen van het dienstjaar 1921.

ART. 3.

De uitvoering der werken zal kunnen verzekerd worden hetzij door de Kolonie of voor hare rekening, hetzij door de tusschenkomst der Kolonie in de samenstelling van de geldmiddelen der vergunninghoudende of met de uitvoering der werken belaste maatschappijen, hetzij door de overname der vergunde lijnen en hunne vervorming.

Gegeven te Brussel, den 17^e Maart 1921.

ALBERT.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Colonies,

VAN 'S KONINGS WEGE :
De Minister van Koloniën,

LOUIS FRANCK.