

(1)
(N° 407)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 JUILLET 1924.

Projet de loi approuvant une ordonnance du Gouverneur général en date du 16 novembre 1923, ouvrant un crédit supplémentaire au Budget des dépenses extraordinaires de 1923 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS.

Votre Commission n'a formulé aucune objection à l'octroi de l'approbation sollicitée et vous propose l'adoption du projet de loi.

L'exposé des motifs étant assez laconique, diverses demandes de renseignements se sont produites en suite desquelles des détails complémentaires ont été fournis par le Département. Nous en donnons la substance ci-dessous :

1° Deux crédits supplémentaires, respectivement de fr. 329,357.85 et fr. 211,756.23 concernent, le premier, la construction et l'aménagement de l'entrepôt de Matadi, et le second, les travaux de batelage et de ponton à Matadi. L'ensemble de ces travaux (entrepôt et ponton) avait fait l'objet en 1913 d'une convention avec la Compagnie du Chemin de fer du Congo, convention aux termes de laquelle l'exécution en était confiée à la Compagnie, au prix coûtant, augmenté de 10 %. La guerre est venue tout interrompre. Les travaux ont été continués sur un crédit d'un million de francs que prévoyait l'article 6 du Budget extraordinaire de 1922. Le double crédit présentement sollicité représente le solde.

L'entrepôt nouveau dit : entrepôt K, est achevé, désormais le port à Matadi en possèdera trois grands et un petit. Des extensions prochaines vont être nécessaires. Il en est de même pour les installations d'accostage et de décharge-

(1) Projet de loi, n° 148.

(2) Les membres de la Commission permanente des Colonies : MM. TIBBAUT, président, BRANQUART, BRIFAUT, DE BÉTHUNE, FISCHER, GOLLIER, HUBIN, LAMBORELLE, MATHIEU, MAX, PECHER, PIÉRARD, RENKIN, RICHARD, VAN CAUWELAERT et VAN REMOORTEL.

ment; il existe actuellement un pier offrant une longueur utile de 500 mètres, relié à la rive par trois passerelles-béquilles; cet outillage répond à une capacité de manutention de 200,000 tonnes par an. Il était nécessaire de veiller à des agrandissements. Les travaux nouveaux auront pour but le rattachement du pier à la rive par deux pontons en bois de 110 mètres, de manière à faciliter l'évolution des wagons. C'est le commencement de l'exécution du port définitif: il en résultera que la capacité de manutention sera portée à 400,000 tonnes. On envisage pour une période ultérieure, la construction de plates-formes plus étendues et d'un môle qui permettra d'atteindre le chiffre de 1 million de tonnes.

Des membres ont saisi cette occasion de s'informer des conditions dans lesquelles s'effectue le désembouteillement du port à Matadi. Le maximum d'encombrement s'était chiffré par 32,000 tonnes environ; à fin juin, il en restait environ 30,000 à évacuer, à raison de 5,000 par mois approximativement. Il est avéré que ce désastreux événement est dû à l'insuffisance du matériel de traction, certaines locomotives en usage ayant été construites trop légèrement et s'étant en quelque sorte désarticulées en leurs parties inférieures par le trafic assez fatigant sur une voie où des courbes très accentuées se présentent. On signale qu'il est porté remède à cette situation avec toute la célérité possible, que toutes les semaines trois locomotives de 28 tonnes sont envoyées sur place et qu'à partir d'octobre ces envois seront complétés par l'expédition de neuf locomotives « Garatt » de 56 tonnes à raison de deux par trois semaines. Toute la vigilance du Département ne sera point de trop pour mettre fin à l'état de choses pénible où nous a mis une incurie coupable et dont a tant souffert notre commerce au Congo.

2° Un crédit de fr. 456,169.72 a été ouvert pour couvrir les frais de renflouage de la drague *Boma*. Cette drague se rendait au port de Douala (nouvelle Afrique française, ancien Cameroun) pour y subir des réparations et, par suite d'une fausse manœuvre, elle s'était échouée sur les bords de l'Atlantique. Mais pourquoi ce voyage assez lointain, se sont demandés certains membres de la Commission?

Il a été rendu nécessaire par le fait que la Colonie ne possède pas de cale sèche dans le Bas-Congo. Des crédits existent pour la construction d'une cale flottante (art. 8, litt. E du Budget extraordinaire des grands travaux publics 1922: 750,000 francs). Des pourparlers avaient été engagés en Allemagne pour acheter cette cale sur le compte des réparations, en vertu des arrangements Bemelmans; mais ceux-ci ont cessé leurs effets par suite de l'occupation de la Ruhr, et en présence de la dépense sérieuse qu'on prévoyait, l'honorable chef du Département a préféré continuer à payer les frais de réparations à Douala. Il y aurait lieu néanmoins de reprendre cette question, et telle est l'intention de l'honorable Ministre qui se propose de la résoudre prochainement et de s'en expliquer en même temps qu'au sujet de notre politique des transports dans le Bas-Congo à laquelle elle est liée.

3° Enfin un crédit de 500,000 francs est sollicité pour la continuation des travaux en cours de l'agglomération d'Albertville. Il s'agit là de l'aménagement d'une nouvelle ville dont l'importance se marque dès à présent. Albertville est la

porte d'entrée de la Colonie vers l'Est et le point intermédiaire du trafic entre le Congo et le Ruanda Urundi.

Les travaux comporteront la création d'une voirie, la construction d'un hôpital, d'habitations pour le personnel ainsi que de bureaux et magasins, l'établissement d'une distribution d'eau, la réalisation d'autres travaux d'hygiène, etc.

Il a été accordé jusqu'à ce jour pour cet objet divers crédits importants : en 1922, un million ; en 1923, 650,000 francs ; en 1924, 1,827,000 francs.

L'œuvre doit évidemment être poursuivie et la Chambre souscrira volontiers à l'octroi des crédits à ce nécessaires.

Le Rapporteur,

ED. PECHER.

Le Président,

ÉMILE TIBBAUT.

91

(N° 407)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 18 JULI 1924.

Wetsontwerp tot goedkeuring eener verordening van den Gouverneur-Generaal, dd. 16 November 1923, waarbij op de Begrooting der Buitengewone Uitgaven voor 1923 een bijcrediet wordt geopend ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Uwe Commissie bracht geen bezwaar in het midden nopens de gevraagde toekenting en goedkeuring en zij stelt u voor het wetsontwerp aan te nemen.

De wijl de Memorie van Toelichting genoegzaam kort en bondig is, werden er onderscheidene vragen om inlichtingen gesteld, ten gevolge waarvan het Departement bijkomenden uitleg heeft verstrekt.

Wij vatten dien uitleg hieronder samen :

1° Twee bijcredieten, onderscheidenlijk van fr. 329,357.85 en fr. 241,756.23 betreffen, het eerste, den bouw en de geschiktmaking van de stapelplaats, te Matadi, en het tweede, de werken van vaartuigtransport en pontonbruggen, te Matadi.

Al die werken te zamen (stapelplaats en pontons) waren, in 1913, het voorwerp van eene Overeenkomst met de Maatschappij van den Congo-Spoorweg; naar luid daarvan, moesten zij door de Maatschappij worden uitgevoerd tegen den kostenden prijs verhoogd met 10 t. h. De oorlog is alles komen stilleggen. De werken werden voortgezet op een crediet van één millioen frank, zooals werd voorzien bij artikel 6 der Buitengewone Begrooting voor 1922. Het thans aangevraagd dubbel crediet vertegenwoordigt het saldo.

(1) Wetsontwerp, n° 148.

(2) Samenstelling van de *Bestendige Commissie voor de Koloniën* : de heeren TIBBAUT, voorzitter, BRANQUART, BRIFAUT, DE BÉTHUNE, FISCHER, GOLLIER, HUBIN, LAMBORELLE, MATHIEU, MAX, PECHER, PIERARD, RENKIN, RICHARD, VAN CAUWELAERT en VAN REMOORTEEL.

De nieuwe stapelplaats (stapelplaats K) is voltooid. Voortaan zal de haven van Matadi er drie groote en een kleine bezitten. Uitbreidingen zullen eerlang noodzakelijk zijn. Eveneens voor het aanleg- en ontladingsponton, bestaat er thans een pier met eene nuttige lengte van 500 meter, aan den oever verbonden door drie kruk-bruggetjes van 110 meter elk; deze uitrusting beantwoordt aan een behandeling van 200,000 ton per jaar. Het was noodig voor vergrootingen te zorgen. De nieuwe werken zullen voor doel hebben de pierkade te verbinden met den oever door een aanaarding met platform, ten einde de wagonmanoeuvres te bevorderen. Dit is het begin van de aanlegwerken voor de definitieve haven: daaruit zal voortvloeien dat de behandeling tot 400,000 ton zal worden opgevoerd. Voor een later tijdstip, ontwerpt men den aanbouw van zeer uitgestrekte platformen en van een havendam die zal toelaten het cijfer van 1 millioen ton te bereiken.

Sommige leden hebben de gelegenheid waargenomen om zich in te lichten over de voorwaarden waarin de ontstopping der haven van Matadi geschiedt. Het maximum van opeenstapeling bedroeg ongeveer 32,000 ton; er blijven nog 20,000 tot 25,000 ton weg te ruimen, naar verhouding van ongeveer 5,000 ton per maand. Het is bewezen dat die schadelijke gebeurtenis te wijten is aan de ontoereikendheid van trekmaterieel, daar de gebruikte locomotieven veel te licht werden gebouwd en, in hun onderstel, ontwricht werden door het tamelijk zwaar trafiek op zene baan met zeer scherpe krommingen. Men meldt dat aan dien toestand verholpen wordt met den grootst mogelijken spoed, — dat iedere week drie locomotieven van 28 ton ter plaatse worden gezonden en dat, vanaf October, die zendingen zullen aangevuld worden door het verzenden van negen Garatt-locomotieven van 56 ton naar rato van twee per drie weken. Het Departement zal geen waakzaamheid genoeg kunnen aan den dag leggen om een eind te stellen aan den pijnlijken toestand waarin wij gesteld zijn door een schuldige onachtzaamheid waardoor onze handel met Congo reeds zoo zeer heeft geleden.

2^o Een crediet van fr. 456,169.72 werd geopend om de kosten van wedervlotmaking van de baggerboot *Boma* te dekken. Deze boot was op weg naar de haven van Douala (Nieuw Fransch Afrika, vroeger Cameroun) om er versteld te worden. Ten gevolge van een verkeerd manoeuver, is zij vergaan op de oevers van den Atlantischen Oceaan. Waarom die verre tocht, vroegen sommige leden der Commissie af?

Hij werd noodzakelijk gemaakt door het feit, dat de Kolonie geen droog-dok in Beneden-Congo bezit. Credieten zijn voorhanden voor den aanbouw van een vlot-dok (art. 8, litt. E, der Buitengewone Begroeting voor de groote openbare werken in 1922 : 750,000 frank). Onderhandelingen waren in Duitschland aangeknoopt geworden om dit dok aan te koopen op de rekening van de Herstelcommissie, krachtens de schikkingen Bemelmans; doch deze hielden op van kracht te zijn ten gevolge der Rhurbezetting, en, tegenover de ernstige uitgaven die men had voorzien, heeft de Minister verkozen voort te gaan met het betalen der herstellkosten te Donaka. Het zal echter noodig zijn die zaak te hernemen, en dit is wel het inzicht van den heer Minister, die zich voorstelt dezelve eerlang op te lossen en dienaangaande uitleg te verstrekken terzelfdertijd als over onze vervoerpolitiek in Beneden-Congo, waaraan zij gehecht is.

3^o Eindelijk, een crediet van 500,000 frank wordt aangevraagd voor de voortzetting der werken in de omgeving van Albertville. Het geldt hier de geschiktmaking eener nieuwe stad, wier aanzienlijkheid van nu af reeds blijkt. Albertville is de invalspoort van de Kolonie naar het Oosten en het tussenliggend punt van het trafiek tusschen Congo en Ruanda-Urundi.

De werken omvatten den aanleg van wegen, het bouwen van een woonhôtel voor het personeel evenals van bureelen en magazijnen, den aanleg van een waterleiding, en nog andere gezondheidswerken.

Tot op heden, werden zeer aanzienlijke credieten daartoe verleend : in 1922, een millioen; in 1923, 650,000 frank; in 1924, 1,827,000 frank.

Het werk moet natuurlijk worden voortgezet en de Kamer zal die noodzakelijke credieten niet weigeren.

De Verslaggever,

ED. PECHER.

De Voorzitter,

EM. TIBBAUT.
