

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 FÉVRIER 1914.

Projet de loi approuvant une convention intervenue le 10 juillet 1913 entre la Colonie du Congo belge et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe (Société congolaise à responsabilité limitée).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre aux Chambres législatives un projet de loi approuvant la convention conclue, le 10 juillet 1913, entre la Colonie et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe (Société congolaise à responsabilité limitée). Cette convention a pour objet le rachat par la Colonie des concessions accordées par l'État Indépendant à la Société. L'approbation de la convention fait l'objet d'un projet de loi à raison de la charge financière qu'elle entraîne pour la Colonie.

Les documents se rapportant à la concession de la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe ont été publiés en annexe au Traité de cession de l'État Indépendant du Congo à la Belgique [annexe A (III), n° 8], ainsi que dans la brochure consacrée à l'exposé de la question des chemins de fer, publiée en 1911 par le Département des Colonies.

Créée par décret du 30 juillet 1898, la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe a obtenu de l'État Indépendant, par convention du 21 septembre suivant, la concession, pour un terme de 99 ans, de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer reliant le Bas-Congo accessible aux navires de mer, au bassin navigable du Shiloango. L'État accordait à la Société concessionnaire des avantages fonciers et miniers.

La Société entreprit la construction à Boma avec son capital initial de 3,000,000 de francs. Mais, dès 1899, les dépenses de construction exigeaient des ressources nouvelles que la Société obtint par l'aliénation de terres dont

la convention de 1898 lui avait concédé la propriété provisoire et dont l'État Indépendant du Congo l'autorisa à disposer définitivement à concurrence de 100,000 hectares.

En 1904, la situation financière nécessita l'augmentation du capital social, qui fut porté à 4,500,000 francs. L'État souscrivait les 6,000 actions privilégiées représentant cette augmentation de 1,500,000 francs.

En même temps, la Société était déchargée de son obligation de construire au delà de la Lukula; il fut convenu que le chemin de fer s'arrêterait au kilomètre 80, point atteint par le rail à la date de cet accord, et qu'il serait mis en exploitation à bref délai.

La Société a exploité elle-même cette ligne jusqu'en 1907. A cette époque, en présence de la situation précaire persistante de l'entreprise, la Société demanda à l'État Indépendant de reprendre l'exploitation. L'État y consentit et, par un accord des 25 mai-10 juin 1907, reprit l'exploitation de la ligne Boma-Lukula. Cette exploitation se poursuit depuis le 1^{er} août 1907 sous la direction de l'État, mais pour compte et aux risques et périls de la Société. Jusqu'en 1908, cette exploitation a été faite à perte; depuis, on a pu constater chaque année un excédent des recettes sur les dépenses.

En 1909, le Gouvernement de la Colonie avait reconnu la nécessité d'abaisser les tarifs, aussi bien dans l'intérêt de l'exploitation que dans celui du développement économique des régions desservies par le chemin de fer. Les transports aux tarifs actuels de la Société sont à ce point onéreux que le portage n'a pas cessé parallèlement à la ligne sur certains trajets.

Le Gouvernement fit part de ses vues à la Société et lui demanda de réduire les tarifs de transports.

La Société n'y consentit pas. Elle redoutait les effets immédiats de l'abaissement des tarifs sur les recettes.

L'État avait décidé, en 1910, la construction du prolongement de la ligne au delà de la Lukula vers Tshela; cette section, qui aura une longueur de 56 kilomètres, est actuellement en exploitation sur 34 kilomètres à partir de la Lukula.

Sur cette section qui lui appartient, le Gouvernement a réduit les tarifs de moitié, depuis le 1^{er} juillet 1912.

L'exploitation des 114 kilomètres de la ligne se fait donc suivant un double tarif; le tarif élevé de la Société pour la section Boma-Lukula (80 kilomètres) exploitée par la Colonie pour le compte de la Société, le tarif réduit de la Colonie pour la section exploitée par la Colonie pour son propre compte, au delà de la Lukula.

Cette situation anormale porte préjudice au développement économique de la région.

En présence de l'impossibilité où il se trouve d'amener la Société à réduire les tarifs surannés en vigueur, le Gouvernement a décidé le rachat de la concession de la Société par la Colonie.

La convention du 21 septembre 1898 fixait les conditions du rachat.

Elle stipulait que si la ligne était rachetée avant vingt-cinq ans d'exploitation, la somme à payer à la Société serait au minimum le capital dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne, augmenté de 30 % de prime.

Il ne pouvait être question d'appliquer cette clause, qui eût abouti à fixer à fr. 9,447,835.44 le prix du rachat.

Le bilan arrêté au 31 décembre 1912 fixe, en effet, à fr. 7,043,749.57 les sommes dépensées pour la construction de la voie ferrée et de ses dépendances, pour son équipement et pour le paiement des intérêts intercalaires, sous déduction des moins-values au 31 décembre 1911 et des amortissements industriels.

En y ajoutant les 30 % de prime, on trouve le chiffre cité ci-dessus.

Le Gouvernement a recherché une solution équitable qui tint compte de la situation de l'entreprise, des intérêts légitimes de la Colonie et de ceux des actionnaires.

Dans ce but, il s'est mis d'accord avec la Société pour fixer le prix de rachat au paiement de quatre-vingt-quatre annuités forfaitaires de 90,000 francs.

Le Gouvernement pourra se libérer anticipativement de cet engagement en versant à la Société une somme égale au produit de la capitalisation à 3 % des annuités restant à payer.

La valeur actuelle de cette libération est de 2,750,000 francs.

Le Gouvernement a tout lieu de croire que la recette nette de l'exploitation, à la suite de la réduction des tarifs, ne tardera pas à compenser l'annuité de 90,000 francs. Sous le régime actuel, les bénéfices accusés pour l'exercice 1912 ont été de 106,000 francs environ, soit 16,000 francs de plus que le montant de l'annuité à payer par le Gouvernement, mais une partie des recettes est due aux transports de matériel pondéreux pour la construction du prolongement. Cependant, si l'on écarte cette source de recette temporaire, on ne peut douter de l'heureux effet que doit amener la réduction moyenne de 50 % sur les prix actuels, au point de vue du développement économique du Mayumbe et, par conséquent, des transports.

Contrairement à la stipulation de la convention du 21 septembre 1898 (article 28), la présente convention met fin à toutes les concessions accordées en 1898 à la Société. Elle ne prévoit d'exception que pour les terres que celle-ci a obtenues en pleine propriété en vertu de l'article 2, littéra *b*, de la convention de 1898 et dont le total a été fixé par l'État Indépendant du Congo à 400,000 hectares. Cette propriété reste acquise à la Société. Il ne pouvait d'ailleurs être question de comprendre ces terres dans la renonciation souscrite par elle, puisqu'elle les a aliénées pour se procurer les ressources nécessaires à la construction du chemin de fer.

Le Ministre des Colonies,

J. RENKIN.

CONVENTION

Entre la Colonie du Congo belge, représentée par M. J. RENKIN, Ministre des Colonies, d'une part,

Et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe, Société congolaise à responsabilité limitée, représentée par MM. ALEXIS MOLS, président du Conseil d'administration, et ALFRED WENDELEN, administrateur, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — La Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe renonce, en faveur de la Colonie du Congo belge, sauf l'exception prévue à l'article 4 ci-après, aux concessions faisant l'objet de la convention qu'elle a conclue le 21 septembre 1898 avec l'Etat Indépendant du Congo et de l'accord résultant des lettres des 8 et 11 novembre 1901 échangées entre les parties contractantes.

ART. 2. — En échange de cette renonciation, la Colonie du Congo belge s'engage :

1° A verser à la Société, le 1^{er} janvier de chaque année et pendant quatre-vingt-quatre années, une annuité de quatre-vingt-dix mille francs;

2° A abandonner les avantages attachés par les statuts de la Société aux six mille actions privilégiées se trouvant toutes entre ses mains et, pour autant que de besoin, les participations, droits, avantages et prérogatives quelconques lui accordés par les dits statuts.

ART. 3. — A toute époque, la Colonie aura, moyennant préavis de six mois, le droit de se libérer anticipativement de l'engagement prévu au 1^o de l'article 2, en versant à la Société une somme égale au produit de la capitalisation à 3 % des annuités restant à payer.

ART. 4. — Les concessions de terrains faites à la Société, en vertu de l'article 2, littéra b, de la convention du 21 septembre 1898, modifiée par les accords des 8-11 novembre 1901 et du 6 mars 1903, restent acquises à la Société.

ART. 5. — Une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie sera convoquée au plus tard dans les trente jours aux fins d'apporter aux statuts de la Société les modifications rendues nécessaires par la présente convention. Le capital de la Société sera réduit par l'annulation des six mille actions privilégiées; les dispositions attribuant au Gouvernement une participation dans les bénéfices de la Société, un droit de contrôle et autres prérogatives quelconques seront supprimées.

ART. 6. — La présente convention est conclue sous réserve de son approbation par le pouvoir législatif de la Colonie. Elle entrera en vigueur à la date de la loi d'approbation, et les délais prévus courront à partir de cette date.

Fait en double exemplaire, à Bruxelles, le 10 juillet 1913.

(S.) A. MOLS.

(S.) J. RENKIN.

(S.) A. WENDELEN.

Projet de loi approuvant une convention intervenue, le 10 juillet 1913, entre la Colonie du Congo belge et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe (Société congolaise à responsabilité limitée).

Ontwerp van wet tot goedkeuring van eene overeenkomst op 10 Juli 1913 gesloten tusschen de Kolonie Belgisch-Congo en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » (Congoleesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid).

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Colonies,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée la convention ci-annexée, intervenue, le 10 juillet 1913, entre la Colonie du Congo belge et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe (Société congolaise à responsabilité limitée).

Donné à Bruxelles, le 17 novembre 1913.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Koloniën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

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

EENIG ARTIKEL

Wordt goedgekeurd de hierbij behorende overeenkomst, op den 10 Juli 1913 besloten tusschen de Kolonie Belgisch-Congo en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » (Congoleesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid).

Gegeven te Brussel, den 17^e November 1913.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Colonies,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Koloniën,

J. RENKIN.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 6 FEBRUARI 1944.

Ontwerp van wet tot goedkeuring van eene overeenkomst op 10 Juli 1913 gesloten tusschen de Kolonie Belgisch-Congo en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » (Congoleesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid).

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Naar de bevelen des Konings, heb ik de eer aan de Wetgevende Kamers een ontwerp van wet voor te leggen tot goedkeuring van de overeenkomst op 10 Juli 1913 gesloten tusschen de Kolonie en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » (Congoleesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid). Deze overeenkomst betreft den terugkoop door de Kolonie van de vergunningen door den Onafhankelijken Congostaat aan de Vennootschap toegestaan. De goedkeuring der overeenkomst maakt het voorwerp uit van een ontwerp van wet om reden van den financieelen last dien zij aan de Kolonie oplegt.

De bescheiden betreffende de vergunning aan de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » werden bekend gemaakt als bijlage aan het Verdrag van afstand van den Onafhankelijken Congostaat aan België [bijlage A (III), n^o 8], alsmede in het vlugschrift, gewijd aan het vraagstuk der spoorwegen en door het Departement van Koloniën in 1911 uitgegeven.

De « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe », die bij decreet van 30 Juli 1898 werd gesticht, heeft, bij overeenkomst van den 21 September die daarop volgde, van den Onafhankelijken Congostaat, voor eenen termijn van 99 jaar, de vergunning verkregen voor het aanleggen en uitbaten van een spoorweg welke den Beneden-Congo, genaakbaar voor zeeschepen, in verbinding stelt met het bevaarbaar watergebied van de

Shiloango. De Staat kende aan de Vennootschap voordeelen toe voor wat gronden en mijnen betreft.

Met haar aanvankelijk kapitaal van 3,000,000 frank ondernam de Vennootschap den spoorwegbouw te Boma. Maar van 1899 af, vergden de bouwkosten nieuwe geldmiddelen die de Vennootschap bekam door het vervreemden van gronden waarvan de overeenkomst van 1898 haar den voorloopigen eigendom had vergund en waarover de Onafhankelijke Congo-staat haar de machtiging verleende voorgoed te beschikken tot een beloop van 100,000 hectaren.

In 1904 noodzaakte de financiële toestand de vermeerdering van het maatschappelijk kapitaal, dat op 4,500,000 frank gebracht werd. De Staat teekende in voor de 6,000 bevoorrechte aandelen die deze vermeerdering van 1,500,000 frank vertegenwoordigden.

Tezelfdertijd, werd de Vennootschap vrij gesteld van de verplichting verder dan de Lukula te bouwen; er werd overeengekomen dat de spoorweg zou ophouden bij kilometer 80, punt dat door het spoor bereikt werd op den dag waarop deze overeenkomst gesloten werd, en dat binnen een korten termijn tot de uitbating zou worden overgegaan.

De Vennootschap heeft deze lijn zelf uitgebaat tot in 1907. Aangezien de wankelende toestand der onderneming voortduurde, vroeg de Vennootschap, op dit tijdstip, aan den Onafhankelijken Congostaat de uitbating over te nemen. De Staat stemde daarin toe en bij eene overeenkomst van 25 Mei-10 Juni 1907, nam hij de uitbating der lijn Boma-Lukula over. Deze uitbating geschiedt sedert 1 Augustus 1907 onder het beleid van den Staat, maar voor rekening en op risico en gevaar van de Vennootschap. Tot in 1908 geschiedde deze uitbating met verlies; sedert dien, heeft men jaarlijks een overschot der ontvangsten op de uitgaven kunnen vaststellen.

In 1909 had de Kolonie de noodzakelijkheid erkend de tarieven te verlagen, zoowel in het belang der uitbating als in dat van de economische ontwikkeling der streken, door den spoorweg bediend. Het vervoer met de huidige tarieven der Vennootschap komt zoo duur dat op zekere gedeelten van den reisweg de draagdienst niet heeft opgehouden te bestaan, evenwijdig met deze lijn.

De Regeering deelde hare zienswijze aan de Vennootschap mede en verzocht haar de tarieven voor het vervoer te verminderen.

De Vennootschap stemde daarin niet toe. Zij vreesde het onmiddellijk uitwerksel van de vermindering der tarieven op de ontvangsten.

In 1910 had de Staat besloten tot het aanleggen van de verlenging der lijn verder dan de Lukula, naar Tsela toe; deze sectie die eene lengte zal hebben van 56 kilometer wordt tegenwoordig uitgebaat over eene lengte van 34 kilometer, te rekenen van de Lukula.

Op deze sectie, die haar toebehoort, heeft de Regeering sedert 1 Juli 1912 de tarieven met de helft vermindert.

De uitbating van de 114 kilometer der lijn geschiedt dus volgens een

dubbel tarief; het hooge tarief der Vennootschap voor de sectie Boma-Lukula (80 kilometer) door de Kolonie voor rekening der Vennootschap uitgebaat, en het verminderd tarief der Kolonie voor de sectie verder dan de Lukula, door de Kolonie voor eigen rekening uitgebaat.

Deze abnormale toestand is nadeelig voor de economische ontwikkeling der streek.

Gezien de onmogelijkheid waarin zij zich bevindt de Vennootschap er toe te brengen de verouderde en nog in werking zijnde tarieven te verminderen, heeft de Regeering besloten de vergunning der Vennootschap te laten terugkopen door de Kolonie.

De overeenkomst van 21 September 1898 stelde de voorwaarden vast van dezen terugkoop.

Zij bepaalde dat, indien de lijn teruggekocht werd vóór vijf en twintig jaar uitbating, de aan de Vennootschap te betalen som ten minste het kapitaal zou bedragen, uitgegeven voor den bouw en de toerusting der lijn, vermeerderd met 30 % premie.

Er kon geen spraak zijn deze voorwaarde toe te passen die den terugkoop prijs op fr. 9,117,835.44 zou gebracht hebben.

De balans, op 31 December 1912 afgesloten, stelt inderdaad vast, dat de sommen uitgegeven voor het bouwen van den spoorweg en zijne aanhoorigheden, voor zijne toerusting en voor de betaling der tusschenkomende interesten, onder afkorting der waardeverminderingen op 31 December 1911 en der nijverheidsuitdelingen, fr. 7,013,719.57 bedragen.

Met er 30 % premie bij te voegen, bekomt men het hierboven aangehaald cijfer.

De Regeering heeft eene billijke oplossing gezocht waarbij er rekening gehouden werd met den toestand der onderneming, met de rechtmatige belangen der Kolonie en met deze der aandeelhouders.

Om dit doel te verwezenlijken is zij met de Vennootschap overeengekomen, den terugkoop prijs vast te stellen op vier en tachtig annuïteiten van 90,000 frank bij aanneming bepaald.

De Regeering zal zich vóór de tijd van deze verbintenis kunnen vrijmaken met aan de Vennootschap eene som uit te betalen gelijkstaande met de opbrengst, verkregen door kapitalisatie aan 3 % van de nog betaalbare annuïteiten.

De huidige waarde van deze vrijmaking bedraagt 2,750,000 frank.

De Regeering heeft alle reden om te denken dat de zuivere opbrengst der uitbating, tengevolge der tariefverlaging de annuïteit van 90,000 frank zal vergoeden. Onder het huidig stelsel bedraagt de vastgestelde winst voor het dienstjaar 1912 ongeveer 106,000 frank, hetzij 16,000 frank meer dan het bedrag der annuïteit door de Regeering te betalen; maar een gedeelte dezer ontvangsten is toe te schrijven aan het vervoer van zwaar materieel voor het bouwen der verlenging. Indien men de bron dezer tijdelijke ontvangst ter zijde stelt, kan men evenwel het gunstig gevolg voorzien dat de gemiddelde vermindering van 50 % der tegenwoordige

prijzen moet te weeg brengen op de economische ontwikkeling van Mayumbe en bijgevolg op het vervoer.

In strijd met de overeenkomst gesloten op 21 September 1898 (art. 28) stelt tegenwoordige overeenkomst een einde aan al de vergunningen in 1898 aan de Vennootschap verleend. Zij maakt enkel uitzondering voor de gronden, welke de Vennootschap in volen eigendom heeft verkregen, krachtens artikel 2, littera *b*, uit de overeenkomst van 1898, en waarvan het totaal door den Onafhankelijken Congostaat op 100,000 hectaren is vastgesteld. Deze eigendom blijft aan de Vennootschap verworven. Er kon trouwens geen sprake zijn deze gronden te begrijpen bij den afstand door haar onderschreven, aangezien zij deze gronden vervreemd heeft om zich de noodige inkomsten te verschaffen voor het bouwen van den spoorweg.

De Minister van Koloniën,

J. RENKIN.

OVEREENKOMST

Tusschen de Kolonie Belgisch-Congo, vertegenwoordigd door den heer J. RENKIN, Minister van Koloniën, enerzijds,

En de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » Congo-leesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid, vertegenwoordigd door de heeren ALEXIS MOLS, voorzitter van den Beheerraad, en ALFRED WENDELEN, beheerder, anderzijds,

Werd overeengekomen hetgeen volgt :

ARTIKEL EÉN. — De « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » doet afstand ten voordeele der Kolonie Belgisch-Congo — behoudens de uitzondering voorzien bij hierna volgend artikel 4 — van de vergunningen die het voorwerp uitmaken der overeenkomst, welke zij op 21 September 1898 met den Onafhankelijken Congostaat heeft gesloten, en van de schikking voortvloeiend uit de brieven van 8 en 11 November 1901, tusschen de verdragsluitende partijen gewisseld.

ART. 2. — In ruiling van dezen afstand, verbindt zich de Kolonie Belgisch-Congo :

1^o Aan de Vennootschap op 1 Januari van ieder jaar en gedurende vier en tachtig jaar, eene annuïteit van negentig duizend frank te betalen;

2^o Af te zien van de voordeelen ingevolge de standregelen der Vennootschap verbonden aan de zes duizend bevoorrechte aandelen welke zij alle in haar bezit heeft en, voor zoover het noodig is, van welkdanige deelhebbingen, rechten, voordeelen en voorrechten, haar door gezegde standregelen toegekend.

ART. 3. — De Kolonie zal, te allen tijde, mits zes maand te voren daarvan bericht te geven, het recht hebben zich vrij te maken, vóór den tijd, van de verbintenissen voorzien bij 1^o uit artikel 2, met aan de Vennootschap eene som uit te betalen gelijkstaande met de opbrengst der kapitalisatie aan 3 % van de nog betaalbare annuïteiten.

ART. 4. — De vergunningen van gronden aan de Vennootschap verleend krachtens artikel 2, littera *b*, uit de overeenkomst van 21 September 1898, gewijzigd door de schikkingen van 8-11 November 1901 en van 6 Maart 1905, blijven aan de Vennootschap verworven.

ART. 5. — Een algemeene vergadering der aandeelhouders van de Vennootschap zal uiterlijk binnen dertig dagen bijeengeroepen worden, ten einde aan de standregelen der Vennootschap de wijzigingen toe te brengen door tegenwoordige overeenkomst vereischt. Het kapitaal van de Vennootschap zal verminderd worden door de vernietiging van de zes duizend bevoorrechte aandelen; de bepalingen, waarbij aan de Regeering een aandeel in de winsten der Vennootschap, een recht op controol en andere welkdanige voorrechten zijn toegekend, zullen worden afgeschaft.

ART. 6. — Tegenwoordige overeenkomst wordt gesloten onder voorbehoud harer goedkeuring door de wetgevende macht van de Kolonie. Zij zal in werking treden op de dagteekening van de wet die hare goedkeuring inhoudt en de voorziene tijdsbestekken zullen aanvangen te rekenen van deze dagteekening.

In dubbel exemplaar opgemaakt te Brussel, den 10ⁿ Juli 1913.

(Get.) A. MOLS.

(Get.) J. RENKIN.

(Get.) A. WENDELEN.

Projet de loi approuvant une convention intervenue, le 10 juillet 1913, entre la Colonie du Congo belge et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe (Société congolaise à responsabilité limitée).

Ontwerp van wet tot goedkeuring van eene overeenkomst op 10 Juli 1913 gesloten tusschen de Kolonie Belgisch-Congo en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » (Congo-leesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid).

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Colonies,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée la convention ci-annexée, intervenue, le 10 juillet 1913, entre la Colonie du Congo belge et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe (Société congolaise à responsabilité limitée).

Donné à Bruxelles, le 17 novembre 1913.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Koloniën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUTEN :

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

EENIG ARTIKEL.

Wordt goedgekeurd de hierbij behorende overeenkomst, op den 10 Juli 1913 besloten tusschen de Kolonie Belgisch-Congo en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » (Congo-leesche Vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid).

Gegeven te Brussel, den 17^e November 1913.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Colonies,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Koloniën,

J. RENKIN.