



(N° 251)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 AVRIL 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).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (1), PAR M. DU BUS DE WARNAFFE.

Circonstances qui ont amené la Convention soumise à l'approbation des Chambres.

Constitution de la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe.

Cette Société a été constituée par décret du 30 juillet 1898.

Le capital social était fixé à 3,000,000 de francs, représenté par 6,000 actions de 500 francs, dont 2,000 souscrites par le Gouvernement.

Lors de l'annexion, il ne restait plus dans le portefeuille de l'État Indépendant que 27 de ces actions, évaluées 75 francs, soit 2,025 francs (voir Traité de cession, annexe B, 8°, 9°).

Elles sont encore aujourd'hui dans le portefeuille de la Colonie.

Concession accordée à la Société des Chemins de fer du Mayumbe par l'État Indépendant, par convention du 21 septembre 1908.

Aux termes de cette convention, la Société s'engageait à construire, moyennant certaines clauses et conditions, un chemin de fer reliant un

(1) Projet de loi n° 112.

(2) La Commission, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. BERTRAND, DU BUS DE WARNAFFE, MECHELYNCK, VAN CAUWELAERT, VAN LIMBURG STIRUM et WOESTE.

point sur le Bas-Congo, accessible aux navires à vapeur, à un point du bassin Shiloango, accessible aux navires à vapeur (art. 1, al. 1).

La concession de ce chemin de fer et de tous embranchements était accordée à la Société pour un terme de nonante-neuf ans (art. 1, al. 2 et 3).

La Société s'obligeait à construire entièrement la ligne concédée et à la livrer à l'exploitation au plus tard le 31 décembre 1901 (art. 10).

Les tarifs ne pouvaient dépasser un maximum fixé à l'acte de concession. La Société pouvait librement les abaisser (art. 45). Le Gouvernement ne pouvait exiger l'abaissement des tarifs que dans une mesure déterminée, et à la condition que la recette nette annuelle dépasse 8,000 francs pendant trois années consécutives (art. 17).

L'État se réservait le droit de racheter en tout temps la concession, mais pour un prix dont les bases de détermination étaient fixées par les articles 26 et 27.

Si ce rachat avait lieu avant vingt-cinq ans d'exploitation, le prix fixé était au minimum le capital dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne, plus 30 % de prime (art. 27).

En cas de rachat, le matériel d'exploitation devait être repris par l'État, à dire d'experts (art. 28, al. 1).

La Société demeurait, en cas de rachat, nantie de toutes concessions autres que celles des voies ferrées (art. 28, al. 2).

Des concessions de terres étaient faites à la Société (art. 2).

Elles comportaient :

a) L'usage de tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances ;

b) La propriété de 4,000 hectares de terre pour chaque kilomètre de voie ferrée exploitée, avec entrée en jouissance au fur et à mesure de la mise en exploitation des diverses sections de la ligne ;

c) Le droit d'exploitation pendant trente ans, à partir du contrat de concession, des forêts de l'État sur une largeur de 5 kilomètres des deux côtés des chemins de fer ;

d) La concession, pendant trente ans, de cinq mines, dont l'existence serait révélée par la Société, moyennant certaine participation stipulée pour l'État.

Construction de la ligne.

Dès 1899, les premiers travaux de construction de la voie ferrée avaient absorbé les ressources de la Société.

Pour lui venir en aide, l'État Indépendant lui concéda définitivement 100,000 hectares sur ceux prévus à l'article 2, B, dont la Société n'avait que la propriété provisoire. Elle fut autorisée à les aliéner.

75,000 hectares furent vendus à la Société agricole du Mayumbe et 25,000 hectares à M. Fichet pour la somme totale de 4,000,000 de francs.

Les travaux de construction purent ainsi se continuer.

Mais en 1901, à l'époque où la Société aurait dû, aux termes des obligations lui imposées par le contrat de concession, avoir mis toute la ligne en exploitation, elle se trouva dans la certitude de ne pouvoir suffire à l'exécution de ses obligations.

Une convention intervint le 8-11 novembre 1901 entre l'État Indépendant et la Société.

Aux termes de cet accord, le capital social était augmenté de 1,500,000 francs, représentés par 6,000 actions privilégiées de 250 francs, ayant droit à 6 % avant toute répartition aux actions originaires.

Ce capital fut souscrit intégralement par l'État : il est libéré à ce jour à concurrence de 1,425,000 francs ; les actions privilégiées qui le représentent sont dans le portefeuille de la Colonie.

La Société était déchargée de l'obligation de construire au delà du kilomètre 80 (à la Lukala).

La Société renonçait à tous autres droits de construction de voies ferrées, et, comme conséquence, à toute concession de terres au delà des 100,000 hectares visés plus haut.

Elle conservait les autres avantages lui octroyés notamment par l'article 2, C et D du contrat de concession.

Coût de la ligne construite par la Société.

D'après le bilan arrêté au 31 décembre 1902, les dépenses principales de la Société pour la construction et l'équipement de la ligne s'établissaient comme suit :

Coût de la construction et intérêts intercalaires. . fr.	6,600,000 »
Matériel roulant (locomotives et wagons), amortissements déduits.	180,209 54
Matériel et outillage	524,098 56
	<hr/>
TOTAL . . . : fr.	7,304,308 10
	<hr/>

Achèvement de la ligne.

La construction de la ligne, au delà du kilomètre 80, fut continuée par l'État, à ses frais et pour son compte.

Au 1^{er} janvier 1914, la ligne atteignait le kilomètre 131.

Les 34 premiers kilomètres construits par l'État ont coûté 2 millions 380,000 francs, soit 70,000 francs par kilomètre.

Il reste quelques kilomètres à construire.

*Reprise par l'Etat Indépendant de l'exploitation de la ligne
exploitée par la Société*

Le rapport du Conseil d'administration présenté à l'assemblée général des actionnaires de la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe, tenue le 24 juin 1907, s'exprime comme suit :

« La situation précaire de notre entreprise, que nous vous signalions dans nos rapports précédents, n'a fait que s'accroître, malgré tous nos efforts tendant à réaliser le maximum d'économies... Nous nous sommes vus dans l'obligation de prévoir l'application à bref délai de l'article 32 de notre cahier de charges (1). En conséquence, nous avons soumis au Gouvernement de l'Etat Indépendant du Congo, l'examen des mesures qu'il convenait de prendre en présence de cette situation. »

Le 10 juin 1907 intervint entre l'Etat et la Société une convention, aux termes de laquelle le Gouvernement consentait à reprendre l'exploitation de la voie ferrée aux risques et périls de la Société, et sans engagement quant à la durée de ce régime, que l'Etat se réservait de faire cesser en tous temps, moyennant préavis de six mois.

Cette convention figurait parmi les obligations mises à charge de la Belgique par le traité de cession. (Annexe A, III, n° 8 du traité de cession.)

Elle est encore en vigueur.

L'exploitation par l'Etat, pour compte de la Société, a donné les résultats suivants :

	Recettes.	Frais d'exploitation.	Excédent de recettes.
1 ^{er} août-31 décembre 1907	»	»	31,372 06
Id. 1908	131,509 43	121,043 11	10,466 32
Id. 1909	163,018 78	109,413 44	53,605 74
Id. 1910	227,271 40	202,148 67	25,152 73
Id. 1911	340,573 32	265,176 13	75,397 19
Id. 1912	348,107 56	236,452 13	111,655 44

(1) Conçu comme suit :

« Si la Société n'entretenait pas convenablement la ligne avec ses dépendances, si elle cessait de l'exploiter régulièrement ou n'y employait pas un matériel d'exploitation suffisant et convenable, conformément au présent cahier de charges, l'Etat aurait le droit d'y pourvoir d'office pour compte, et aux risques et périls de la Société. »

Inconvénients du régime actuel.

En vertu de la convention de 1904, la Société n'exploite que les 80 kilomètres auxquels se trouve réduite sa concession.

Les tarifs de transport sont fixés par l'acte de concession.

Ces tarifs sont trop élevés.

Ils sont tels que sur certains trajets, le portage n'a pas cessé parallèlement à la ligne.

Sur le tronçon que l'État a construit et qu'il exploite, les tarifs, depuis le 1^{er} juillet 1912, ont été réduits de 50 %.

L'Exposé des motifs signale, à bon droit, les inconvénients de cette situation anormale.

L'État, qui exploite la ligne de la Société pour compte de celle-ci, ne peut modifier le régime fixé par l'acte de concession en ce qui concerne les tarifs : cet acte de concession est en effet une convention.

Il a vainement demandé à la Société de consentir à les abaisser.

La Société s'y est refusée, parce qu'elle considère que si cette réduction peut être avantageuse pour le commerce de la zone desservie, elle pourrait être préjudiciable à ses intérêts particuliers.

On ne peut faire grief à un particulier ou à une société d'envisager la question à son point de vue, mais il résulte de ce fait une situation préjudiciable au développement économique de la région, qui est précisément une de celles où les entreprises, notamment les entreprises agricoles, sont les plus nombreuses.

Le Gouvernement avait, dès lors, le devoir de se préoccuper de cet état de choses.

Convention du 10 juillet 1913.

Comment l'État pouvait-il parer à cette situation ?

Il n'est pas en son pouvoir de modifier une convention bilatérale. Il ne peut contraindre la Compagnie à abaisser ses tarifs, alors que ces tarifs sont établis d'après les conditions du cahier des charges.

L'État pouvait et peut dénoncer le régime établi par la Convention de 1907, puisque cette convention lui réserve le droit d'abandonner, moyennant préavis de six mois, l'exploitation pour compte de la Société.

Certains ont soutenu que cette tactique acculerait cette Société à une liquidation.

Le contraire paraît certain.

En effet, malgré le taux élevé des tarifs, le trafic a augmenté régulièrement depuis 1907. Nous avons donné le tableau des recettes et des dépenses : l'excédent net augmente progressivement, et tout indique que cette progression ira s'accroissant.

La Société, au cas même où elle serait contrainte de reprendre elle-même l'exploitation, n'aurait donc aucun motif de se mettre en liquidation, et la situation actuelle, hautement préjudiciable au développement économique de la colonie, perdurerait en vertu des contrats et des concessions.

Au surplus, à supposer, contre toute apparence, qu'il en dût être autrement, et que la dénonciation du contrat de gestion de 1907 dût amener la déconfiture de l'entreprise, qui oserait soutenir qu'il est de la dignité de l'État de jouer le rôle de pillier d'épaves?

S'il provoquait, même dans les limites du droit strict, la ruine d'une entreprise due à l'initiative belge, alors que pareil agissement n'apparaîtrait pas comme une nécessité absolue, on pourrait à bon droit accuser le Gouvernement de recourir à des procédés hautement condamnables et de ruiner des activités qu'il a pour devoir et qu'il est de son intérêt de protéger.

Dès lors, il ne restait à l'État qu'une chose à faire; chercher, sans qu'il en résulte pour lui de charges, à modifier amiablement le régime existant.

C'est le but qu'il croit avoir atteint par la convention soumise à votre approbation, et qui a pour objet le rachat de la concession.

Conditions du rachat.

L'État par la convention du 10 juillet 1913, reprend à la Société des chemins de fer vicinaux du Mayumbé toutes les concessions dont celle-ci est encore titulaire aux termes de la convention du 21 septembre 1908, modifiée les 8-11 novembre 1901.

Cette reprise comprend : la voie ferrée, le matériel fixe et roulant, l'outillage, tous les meubles quelconques, les concessions encore existantes.

Prix.

L'acte de concession, en son article 27, stipule que si le rachat a lieu avant vingt-cinq ans d'exploitation, la somme à payer à la Société sera au minimum le capital dépensé pour la construction et l'outillage de la ligne augmenté de 30 p. c. de prime.

L'application rigoureuse de cet article, dont la Société aurait pu réclamer la stricte exécution, élèverait le prix d'achat à la somme de fr. 9,117,835 44, payable comptant.

Pareille opération était irréalisable.

L'État a obtenu que ce prix fût réduit au paiement de quatre-vingt-quatre annuités de 90,000 francs, avec faculté de libération anticipative moyennant paiement d'une somme égale au produit de la capitalisation à 3 % des annuités à payer.

La valeur actuelle de cette capitalisation est de 2.750,000 francs, au lieu du prix conventionnellement fixé de 9,117,835 44.

Il est vrai que l'État renonce, de plus, aux avantages résultant de sa souscription, en 1901, de 6,000 actions privilégiées, libérées à concurrence de 1,428,000 francs. Mais cette libération a été faite par l'État Indépendant, de telle sorte que le sacrifice aujourd'hui consenti par l'État de ce chef ne représente que la valeur actuelle des actions privilégiées dont il est porteur.

*
*
*

Tenant compte de l'intérêt majeur qu'il y a pour les établissements du Mayumbe à ce que la voie ferrée qui les dessert soit exploitée à des tarifs uniformes et réduits dans la mesure du possible;

Tenant compte du fait que le prix stipulé ne paraît pas excessif eu égard aux dépenses qui ont été effectuées pour la construction et l'équipement du réseau repris, et au rendement actuel et probable de l'exploitation, la Commission, par 3 voix et 1 abstention, a adopté le projet.

La Commission, adversaire des régies, a cependant émis le vœu que l'État, qui par le fait de cette convention va exploiter la ligne lui-même, cherche le plus tôt possible à rétrocéder cette exploitation à des conditions sauvegardant les intérêts de la Colonie.

Le Rapporteur,
DU BUS DE WARNAFFE.

Le Président,
F. SCHOLLAERT.

Réponses aux questions posées par la Commission de la Chambre des Représentants au sujet du projet de loi approuvant la convention intervenue entre la Colonie du Congo belge et la Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe.

1° La convention comporte-t-elle renonciation aux droits fixés par l'article 2, C et D (exploitation de forêts et droit de recherches minières)?

R. — Oui.

2° La convention implique-t-elle remise à l'État en pleine propriété des terrains visés à l'article 2, littéra *l*, y compris ceux expropriés par la Compagnie?

R. — La question visé les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie et de ses dépendances, terrains que l'État s'est engagé à exproprier et à remettre sans frais à la Société. La convention actuelle implique leur remise à la Colonie en toute propriété.

3° La convention ne parle que de la renonciation de la Compagnie aux concessions :

a) Quid de la reprise de la voie et du matériel? Cette reprise est-elle comprise dans les annuités à payer par l'État?

b) Quelle est la valeur de ce matériel et de la voie?

R. — *a)* Par le fait de la convention, la Colonie devient propriétaire du chemin de fer avec toutes ses dépendances, son matériel fixe et roulant, son outillage et, en général, tous les meubles quelconques y attachés.

b) Suivant le bilan au 31 décembre 1912, les sommes investies dans la construction et dans l'équipement de la voie ferrée Boma-Lukula, augmentées des intérêts intercalaires servis au capital pendant la période de construction s'élèvent à fr. 7,013,719.57.

4° Il serait nécessaire :

a) De verser au dossier de la Commission les bilans de la Société ;

b) D'indiquer la composition du Conseil d'administration et du Collège des commissaires depuis la constitution ;

c) D'indiquer le nom des personnes auxquelles les 100,000 hectares de terres ont été cédés ;

d) Ainsi que le nom des personnes ou des sociétés possédant des terres, des exploitations ou des comptoirs et devant profiter des réductions des tarifs.

R. — a) Ci-joint les bilans de la Société.

b) Ont fait partie du Conseil d'administration : MM. A. de Browne de Tiège, L. Collinet, L. Castermans, A. Mols, E. Fichet, L. Grenier, T. Heyvaert, A. Orban, A. Wendelen et Th. Heyvaert.

Ont fait partie du Collège des commissaires : MM. G. Carlier, E. Thys et le baron de Rosée.

c) 75,000 hectares à la Société agricole du Mayumbe, 25,000 hectares à M. Fichet.

d) Toutes les personnes et les sociétés qui s'occupent d'exploitation agricole, industrielle ou commerciale au Mayumbe sont appelées à bénéficier des réductions de tarifs du chemin de fer qui dessert cette région.

Ce sont, notamment, les Sociétés Produits du Mayumbe, Plantations coloniales de la Luki, Société agricole du Mayumbe, Société sucrière européenne et coloniale, Société d'agriculture et de plantation au Congo, Plantations de la Lukula, La Mayumbienne, Urselia, Nieuwe Afrikaansche Handelsvennootschap, Société de colonisation agricole au Mayumbe, MM. Fichet, Aug. Jacques, baron de T'Serclaes, Salu, Figueredo, etc.

5° L'Etat possède-t-il encore ses actions de la Société ?

R. — La Colonie possède en portefeuille les 6,000 actions privilégiées visées à l'article 2 de la convention et 27 actions de capital.

6° Quels dividendes ces actions ont-elles donnés à l'Etat depuis l'annexion ?

R. — Il n'a pas été distribué de dividende.

7° L'Etat Indépendant du Congo a souscrit un tiers du capital initial de 3,000,000 de francs. L'Etat abandonne-t-il, outre les 6,000 actions privilégiées, les droits résultant de cette participation initiale ?

R. — Le portefeuille de la Colonie ne possède que les actions mentionnées à l'annexe B au traité de cession, c'est-à-dire 6,000 actions privilégiées visées à l'article 2 de la convention actuelle et 27 actions de capital; il ne peut donc plus être tenu compte d'une participation de l'Etat Indépendant du Congo à la formation du capital initial, la Colonie ne détenant pas les titres qui représentent cette participation. Quant aux 27 actions de capital dont il est question ci-dessus, elles conservent les mêmes droits que les actions de même espèce détenues par d'autres porteurs.

8° A combien le Gouvernement évalue-t-il la valeur actuelle des voies, constructions, matériel, etc., faisant partie de la reprise ?

R. — Il serait difficile de donner une évaluation exacte de la valeur actuelle des voies, des constructions et du matériel du chemin de fer repris.

La réponse à la question de M. Mechelynck, n° 3, littéra b, indique que les sommes investies dans la construction et l'équipement de la ligne Boma-Lukula s'élèvent à fr. 7,043,719.57; comme, d'autre part, on estime que la dépense afférente à l'établissement et à l'équipement du prolongement du chemin de fer au delà de la Lukula s'élèvera à 70,000 francs environ par kilomètre, il est permis d'estimer que la valeur actuelle de chemin de fer repris, avec les constructions et le matériel, est au moins égale aux charges prévues par l'article 2 (1° et 2°) de la convention actuelle.

9° Quels sont pour chacune des années, depuis 1899, les amortissements effectués par la Société ?

R. — Ces renseignements sont donnés par les bilans remis à la Commission à la demande de M. Mechelynck. (Question 4, littéra a.)

10° Quel a été au 31 décembre de chaque année depuis 1899, le cours des actions de capital et des actions de jouissance ?

R. — Il n'existe pas d'actions de jouissance.

Le *Moniteur des Intérêts Matériels* donne les indications suivantes au sujet du cours des actions de capital :

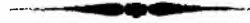
Fin décembre 1899	non cotée.
Id.	1900	1,025 »
Id.	1901	425 »
Id.	1902	215 »
Id.	1903	120 »
Id.	1904	134 »
Id.	1905	100 »
Id.	1906	100 »
Id.	1907	72 50
Id.	1908	64 »
Id.	1909	72 »
Id.	1910	140 »
Id.	1911	147 50
Id.	1912	120 »
Id.	1913	192 50

11° Quel est le chiffre des pertes subies ou des bénéfices réalisés durant chacune des années d'existence de la Société ?

R. — Ces renseignements sont donnés par les bilans déposés à la demande de M. Mechelynck.

12° A combien on été évalués le matériel et les objets de toute nature mis à la disposition de l'État par la convention des 25 mai-10 juin 1907?

R. — Un inventaire numérique du matériel et des objets mis à la disposition de l'État a seul été dressé au 1^{er} août 1907. Aucune valeur n'a été indiquée, l'État exploitant pour compte et aux risques et périls de la Société.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 30 APRIL 1914.

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) (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN
HEER DU BUS DE WARNAFFE.

Omstandigheden die aanleiding gaven tot de Overeenkomst welke aan de goedkeuring der Kamers is onderworpen.

Oprichting van de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe ».

Deze Vennootschap werd opgericht bij decreet van 30 Juli 1898.

Het maatschappelijk kapitaal was bepaald op 3 millioen frank, vertegenwoordigd door 6,000 aandelen van 500 frank, waarvan 2,000 door de Regeering ingeschreven waren.

Bij de overneming waren er in de portefeuille van den Onafhankelijken Staat nog slechts 27 van deze aandelen, waaraan eene waarde van 75 frank, dus te zamen 2,025 frank was toegekend (zie Verdrag tot afstand, bijlage B, 8^o, 9^o).

Deze aandelen bevinden zich thans nog in de portefeuille der Kolonie.

Concessie, aan de « Société des Chemins de fer du Mayumbe » door den Onafhankelijken Staat verleend bij overeenkomst van 21 September 1908.

Naar luid van deze overeenkomst verbond zich de Vennootschap, mits sommige bedingen en voorwaarden een spoorweg aan te leggen tusschen

(1) Wetsontwerp, n^o 112.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer SCHOLLAERT, bestond uit de heeren BERTRAND, DU BUS DE WARNAFFE, MECHELYNCK, VAN CAUWELAERT, VAN LINBURG STIRUM en WOESTE.

een punt van den Beneden-Congo, dat de stoomschepen konden bereiken, en een punt van het Shiloango-bekken, dat de stoomschepen ook konden bereiken (art. 1, eerste lid).

De concessie van dien spoorweg en van alle vertakkingen werd aan de Vennootschap verleend voor eenen termijn van negen en negentig jaar (art. 1, lid 2 en lid 3).

De Vennootschap verbond zich, de geconcedeerde lijn gansch aan te leggen en ze uiterlijk op 31 December 1901 te openen (art. 10).

De tarieven mochten niet een in de akte van concessie bepaald maximum overschrijden. De Vennootschap was vrij, die te verlagen (art. 45). De Regeering mocht de vermindering van de tarieven slechts in eene bepaalde mate eischen, en mits de jaarlijksche zuivere ontvangst gedurende drie achtereenvolgende jaren meer dan 8,000 frank bedraagt (art. 17).

De Staat behield zich het recht voor, te allen tijde de concessie te naasten, doch mits een prijs waarvan de grondslagen tot vaststelling waren bepaald door de artikelen 26 en 27.

Indien deze naasting geschiedde binnen de eerste vijf en twintig jaar van de exploitatie, moest de vastgestelde prijs ten minste bedragen het kapitaal, uitgegeven voor het aanleggen en het toerusten van de lijn, vermeerderd met 30 t. h. als premie (art. 27).

In geval van naasting moest de Staat het bedrijfsmaterieel overnemen volgens schatting van deskundigen (art. 28, lid 1).

Bij de naasting bleef de Vennootschap in het bezit van alle concessien, andere dan die der spoorwegen (art. 28, lid 2).

Aan de Vennootschap werden gronden in concessie gegeven (art. 2).

Deze concessie behelsde :

a) Het gebruik van al de noodige gronden voor het aanleggen van de lijn en van hare aansluitingen ;

b) Den eigendom van 1,000 hectaren grond voor elken kilometer in bedrijf genomen spoorweg, met het volle genot daarvan naarmate de onderscheidene lijnvakken werden geopend ;

c) Het recht om gedurende dertig jaar, vanaf de concessie-overeenkomst, de Staatsbosschen op eene breedte van 5 kilometer langs beide zijden van de spoorwegen te ontginnen ;

d) De concessie, gedurende dertig jaar, van vijf mijnen welke bestaan zou ontdekt worden door de Vennootschap, en wel mits zeker aandeel ten bate van den Staat.

Aanleg van den spoorweg.

Vanaf 1899 hadden de eerste werken tot aanleg van den spoorweg de geldmiddelen der Vennootschap uitgeput.

Ten einde haar te hulp te komen, stond de Onafhankelijke Staat haar voorgoed 100,000 hectaren af van die, voorzien bij artikel 2, B, en waarvan de Vennootschap slechts den voorloopigen eigendom bezat. Zij werd gemachtigd om die te vervreemden.

75,000 hectaren werden verkocht aan de Landbouwmaatschappij van Mayumbe en 25,000 hectaren aan den heer Fichet voor het geheel bedrag van 4,000,000 frank.

Zóó konden de werken tot aanleg worden voortgezet.

Doch in 1901, wanneer de Vennootschap, naar luid van de verplichtingen haar door de concessie-overeenkomst opgelegd, gansch de lijn zou moeten geopend hebben, had zij de zekerheid dat zij hare verplichtingen niet zou kunnen naleven.

Op 8-11 November 1901 werd eene overeenkomst gesloten tusschen den Onafhankelijken Staat en de Vennootschap.

Naar luid van deze overeenkomst werd het maatschappelijk kapitaal verhoogd met 1,500,000 frank bestaande uit 6,000 bevoorrechte aandeele van 250 frank, recht hebbende op 6 t. h. alvorens eenige verdeeling onder de oorspronkelijke aandeele plaats had.

De Staat schreef voor geheel dit kapitaal in : thans is het volgestort tot een bedrag van 1,425,000 frank ; de bevoorrechte aandeele, welke het vertegenwoordigen, bevinden zich in de portefeuille der Kolonie.

De Vennootschap was vrijgesteld van de verplichting, den spoorweg verder dan kilometer 80 (aan de Lukala) aan te leggen.

De Vennootschap zag af van alle andere rechten betreffende het aanleggen van spoorwegen, en, bijgevolg, van elke concessie van gronden boven bedoelde 100,000 hectaren.

Zij behield de overige voordeelen die haar werden toegekend, onder andere, door artikel 2, C en D, van de concessie-overeenkomst.

Kosten van de lijn door de Vennootschap aangelegd.

Volgens de balans opgemaakt op 31 Decembre 1902, werden de voornaamste uitgaven van de Vennootschap voor het aanleggen en het toerusten der lijn vastgesteld als volgt :

Kosten van den aanleg en aanvullende interesten . fr.	6,000,000	»
Rollend materieel (locomotieven en wagens), na aftrek der uitdelingen	180,209	54
Materieel en toerusting	524,098	56
TE ZAMEN. fr.	7,304,308	10

Voltooiing van de lijn.

Verder dan kilometer 80, werd de lijn door den Staat op eigen kosten en voor eigen rekening aangelegd.

Op 1 Januari 1914 bereikte de lijn kilometer 131.

De eerste 34 kilometers, door den Staat aangelegd, kostten 2,380,000 frank, dus 70,000 frank per kilometer.

Er dienen nog enkele kilometers te worden aangelegd.

*Overneming door den Onafhankelijken Staat van de lijn,
door de Vennootschap in bedrijf genomen.*

In het verslag van den Beheerraad, ter algemeene vergadering van de aandeelhouders der « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » dd. 24 Juni 1907 uitgebracht, komt het volgende voor :

« De onzekere toestand van onze onderneming, waarop wij in onze vorige verslagen hebben gewezen, is voortdurend verscherpt, ondanks al onze pogingen om zooveel mogelijk te bezuinigen... Wij moesten voorzien dat artikel 32 van ons lastenkohier binnenkort zou moeten toegepast worden ⁽¹⁾. Bijgevolg hebben wij de Regeering van den Onafhankelijken Congostaat verzocht, te willen onderzoeken welke maatregelen ten aanzien van dezen toestand dienden te worden genomen. »

Tusschen den Staat en de Vennootschap werd, op 10 Juni 1907, eene overeenkomst gesloten, naar luid waarvan de Regeering er in toestemde, het spoorwegbedrijf over te nemen voor rekening en op risico van de Vennootschap, en zonder verbintenis wat betreft den duur van die regeling waaraan de Staat zich voorbehield te allen tijde een eind te maken mits opzegging zes maanden te voren.

Deze overeenkomst maakte deel uit van de verplichtingen, door het verdrag van afstand aan België opgelegd. (Bijlage A, III, n^o 8, van het verdrag van afstand.)

Zij is nog van kracht.

Het Staatsbedrijf voor rekening van de Vennootschap gaf de volgende uitkomsten :

	Ontvangsten.	Bedrijfskosten.	Overschot van ontvangsten.
1 Augustus-31 December 1907	»	»	31,372 06
Id. 1908	131,509 43	121,043 41	10,466 32
Id. 1909	163,018 78	109,413 44	53,605 74
Id. 1910	227,271 40	202,118 67	25,152 73
Id. 1911	340,373 32	265,176 13	75,397 19
Id. 1912	348,107 56	236,452 13	111,655 44

⁽¹⁾ Het luidt als volgt :

« Mocht de Vennootschap de lijn met hare aanhoorigheden niet behoorlijk onderhouden, mocht zij ophouden ze regelmatig te exploiteeren of daartoe niet een toereikend en behoorlijk bedrijfsmaterieel gebruiken, overeenkomstig dit lastenkohier, dan zou de Staat het recht hebben, daarin ambtshalve te voorzien voor rekening en op risico van de Vennootschap. »

Bezwaren van de huidige regeling.

Krachtens de overeenkomst van 1904 neemt de Vennootschap slechts in bedrijf de 80 kilometer, waartoe hare concessie beperkt werd.

De vervoertarieven worden door de akte van concessie vastgesteld.

Deze tarieven zijn te hoog, en wel in zulke mate dat, op sommige gedeelte van de reis, de draagdienst niet heeft opgehouden langs de lijn te bestaan.

Op het baanvak, door den Staat aangelegd en in bedrijf genomen, werden, sedert 1 Juli 1912, de tarieven met de helft verminderd.

De Toelichting doet terecht de bezwaren van dezen abnormalen toestand uitschijnen.

De Staat, die de lijn van de Vennootschap voor rekening van deze in bedrijf neemt, mag geene wijziging brengen in de regeling, door de akte van concessie vastgesteld betreffende de tarieven : deze akte van concessie is inderdaad eene overeenkomst.

Vergeefs verzocht hij de Vennootschap die tarieven te willen verlagen.

De Vennootschap weigerde, daar zij van oordeel is dat, zoo deze vermindering kan voordelig zijn voor den handel in het bediende gebied, zij nadeelig zou kunnen zijn voor hare bijzondere belangen.

Men kan het een bijzonderen persoon of een vennootschap niet ten kwade duiden, de zaak uit hun eigen standpunt te beschouwen, doch daardoor ontstaat een toestand, die nadeelig is voor de economische uitbreiding der streek; nu, deze streek is juist eene van die streken, waar de ondernemingen, inzonderheid de landbouwondernemingen, het talrijkst zijn.

Dus had de Regeering tot plicht, zich om dezen staat van zaken bezorgd te toonen.

Overeenkomst van 10 Juli 1913.

Hoe kon de Staat dezen toestand verhelpen?

Hij heeft de macht niet om een tweezijdige overeenkomst te wijzigen. Hij kan de Vennootschap niet dwingen hare tarieven te verlagen, wanneer deze tarieven zijn vastgesteld volgens de bedingen van het lastenkohier.

De Staat was en is bevoegd om de door de Overeenkomst van 1907 vastgestelde regeling op te zeggen, aangezien deze Overeenkomst hem de bevoegdheid toekent om, mits opzegging zes maanden te voren, van het bedrijf voor rekening der Vennootschap af te zien.

Sommigen hebben beweerd dat die handeling gezegde Vennootschap zou verplichten tot eene vereffening over te gaan.

Het tegenovergestelde schijnt waar te zijn.

Inderdaad, ondanks de hooge tarieven heeft het verkeer, sedert 1907, geregeld toegenomen. Wij hebben de tabel der ontvangsten en der uitgaven opgegeven : het zuiver overschot neemt geleidelijk toe, en uit alles blijkt dat deze toeneming steeds grooter zijn zal.

De Vennootschap, zelfs ingeval zij gedwongen werd zelf het bedrijf opnieuw in handen te nemen, zou dus geen enkele reden tot vereffening hebben, en de tegenwoordige toestand, die de economische ontwikkeling van de kolonie in zoo hooge mate schaadt, zou krachtens de overeenkomsten en concessies blijven bestaan.

Overigens, ondersteld dat, tegen allen schijn in, de zaak anders uitviel en dat de opzegging van de overeenkomst voor het voeren der zaken, in 1907 gesloten, den ondergang van de onderneming moest ten gevolge hebben, wie zou dan durven beweren dat het strookt met de waardigheid van den Staat, de rol van wrakroover te spelen?

Mocht hij, zelfs binnen de grenzen van het strenge recht, den val veroorzaken van eene door de Belgen op touw gezette onderneming, wanneer zulke handeling niet volstrekt noodzakelijk zou blijken, dan zou men terecht de Regeering kunnen beschuldigen, hoogst laakbare middelen te gebruiken en den ondernemingsgeest te knakken, welken zijn plicht en zijn belang hem gebieden te steunen.

De Staat moest dus nog enkel naar een middel uitzien om, zonder nieuwe lasten op zich te nemen, de bestaande regeling in der minne te wijzigen.

Dit doel denkt de Staat te hebben bereikt door de overeenkomst, die aan uwe goedkeuring is onderworpen en de naasting der concessie voorstelt.

Voorwaarden van de naasting.

Door de overeenkomst van 10 Juli 1913 neemt de Staat van de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe » al de concessiën over, waarvan deze nog in het bezit is krachtens de overeenkomst van 21 September 1908, gewijzigd op 8-11 November 1904.

Die overneming omvat den spoorweg, het vast en rollend materieel, de werktuigen, alle hoegenaamde meubelen, alsmede de nog bestaande concessiën.

Prijzen.

Bij artikel 27 der akte van concessie wordt bepaald dat, indien de naasting plaats heeft binnen de eerste vijf en twintig jaar van het bedrijf, de som, die aan de Vennootschap moet betaald worden, ten minste het kapitaal zal bedragen, dat werd uitgegeven voor het aanleggen en het toerusten van de lijn, vermeerderd met 30 t. h. als premie.

De strenge toepassing van dit artikel, waarvan de Vennootschap de stipte uitvoering kon eischen, zou den koopprijs brengen tot op 9 millioen 117,835 44 frank, in gereed geld te betalen.

Dit was niet mogelijk.

De Staat verkreeg dat die prijs werd verminderd tot vier en tachtig annuïteiten van 90,000 frank, met het recht om vroeger te betalen, mits betaling van eene som gelijk aan de opbrengst der kapitalisatie tegen 3 t. h. der te betalen annuïteiten.

De werkelijke waarde van die kapitalisatie is 2,750,000 frank, in plaats van den bij overeenkomst vastgestelden prijs van 9,117,835 44 frank.

Wel is waar, ziet de Staat bovendien van de voordeelen af, welke voortspuiten uit zijne inschrijving, in 1901, op 6,000 bevoorrechte aandelen, volgestort tot een bedrag van 1,425,000 frank. Deze volstorting werd echter gedaan door den Onafhankelijken Congostaat, zoodat de uitgave, waarin de Staat uit dien hoofde thans toestemt, slechts de werkelijke waarde vertegenwoordigt van de bevoorrechte aandelen, waarvan hij houder is.

*
* *

Rekening houdende met het feit, dat het voor de ondernemingen in Mayumbe van het hoogste belang is dat de spoorweg, die haar bedient, in bedrijf worde genomen mits gelijke en zoo laag mogelijke tarieven;

Rekening houdende met het feit, dat de gestelde prijs niet overdreven schijnt met het oog op de uitgaven, die werden gedaan voor het aanleggen en het toerusten van het overgenomen spoorwegnet, evenals met het oog op de tegenwoordige en vermoedelijke opbrengst van het bedrijf, heeft de Commissie het ontwerp aangenomen met 3 stemmen en 1 outhouding.

De Commissie, die tegen de Staatsbedrijven is, heeft nochtans den wensch uitgedrukt dat de Staat die, ten gevolge van deze overeenkomst, de lijn zelf in bedrijf nemen zal, zoo spoedig mogelijk dit bedrijf trachte weder af te staan onder voorwaarden, die de belangen van de Kolonie vrijwaren.

De Verlaggever,
DU BUS DE WARNAFFE.

De Voorzitter,
F. SCHOLLAERT.

Antwoorden op de vragen, door de Commissie van de Kamer der Volksvertegenwoordigers gesteld betreffende het ontwerp van wet tot goedkeuring van de overeenkomst gesloten tusschen de Kolonie Belgisch-Congo en de « Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe ».

1^o Is in de overeenkomst begrepen het afstaan van de rechten bepaald bij artikel 2, C en D (ontginning van bosschen en het recht tot mijnopsporingen)?

A. — Ja.

2^o Is in de overeenkomst begrepen het afstaan aan den Staat, in vollen eigendom, van de gronden bedoeld in artikel 2, littera l, met inbegrip van de gronden die door de Vennootschap werden onteigend?

A. — Deze vraag bedoelt de gronden noodig tot het leggen van de baan en dezer aanhoorigheden, gronden die de Staat zich heeft verbonden te onteigenen en zonder kosten aan de Vennootschap over te dragen. Krachtens de tegenwoordige overeenkomst moeten zij in vollen eigendom aan de Kolonie overgedragen worden.

3^o In de overeenkomst is er enkel sprake van het afstaan der concessieën door de Vennootschap :

a) Wat is er van de overneming van de baan en van het materieel? Is deze overneming begrepen in de annuïteiten, door den Staat te betalen?

b) Welke is de waarde van dit materieel en van de baan?

A. — a) Door de overeenkomst wordt de Kolonie eigenares van den spoorweg met al zijne aanhoorigheden, zijn vast en zijn rollend materieel, heel zijn toerusting, en, in 't algemeen, van alle hoegenaamde meubelen die er toe behooren.

b) Volgens de balans, op 31 December 1912 opgemaakt, bedragen de sommen, besteed aan den aanleg en de toerusting van den spoorweg Boma-Lukula, vermeerderd met de aanvullende interesten die voor het kapitaal werden uitbetaald gedurende de werken tot aanleg, fr. 7,013,719.57.

4^o Het zou noodig zijn :

a) De balansen van de Vennootschap te voegen bij de stukken medegedeeld aan de Commissie ;

b) De samenstelling van den Beherraad en van het College van Commissarissen sedert de oprichting der Vennootschap te vermelden ;

c) Den naam van de personen, aan wie de 100,000 hectaren grond werden afgestaan, te vermelden ;

d) Eveneens den naam van de personen die gronden, bedrijven of factorijen bezitten en aan wie de tariefverlaging moet ten goede komen.

A. — a) Hierbij zijn gevoegd de balansen van de Vennootschap.

b) Maakten van den Beheerraad deel uit : de heeren A. de Browne de Tiège, L. Collinet, L. Castermans, A. Mols, E. Fichéfet, L. Grenier, T. Heyvaert, A. Orban, A. Wendelen en Th. Heyvaert.

Maakten van het College van Commissarissen deel uit : de heeren G. Carlier, E. Thys en baron de Rosée.

c) 75,000 hectaren aan de « Société agricole du Mayumbe », 25,000 hectaren aan den heer Fichéfet.

d) Aan alle personen en maatschappijen, die zich met landbouw, nijverheid of handel in Mayumbe bezighouden, zal de tariefvermindering op den spoorweg, die deze streek bedient, ten goede komen.

Het zijn, namelijk, de volgende maatschappijen : Produits du Mayumbe, Plantations coloniales de la Luki, Société agricole du Mayumbe, Société sucrière européenne et coloniale, Société d'agriculture et de plantation au Congo, Plantations de la Lukula, La Mayumbienne, Urselia, Nieuwe Afrikaansche Handelsvennootschap, Société de colonisation agricole au Mayumbe, de heeren Fichéfet, Aug. Jacques, baron de T'Serclaes, Salu, Figueredo, enz.

5° Bezit de Staat nog zijne aandeelen van de Vennootschap ?

A. — De Kolonie bezit nog de 6,000 bevoorrechte aandeelen, bedoeld in artikel 2 van de overeenkomst, en 27 kapitaalaandeelen.

6° Welke dividenden hebben die aandeelen aan den Staat opgebracht sedert de overname ?

A. — Er werd geen dividend uitbetaald.

7° De Onafhankelijke Congostaat heeft ingeschreven voor een derde van het eerste kapitaal van 3,000,000 frank. Worden door den Staat, behalve de 6,000 bevoorrechte aandeelen, ook de rechten afgestaan, voortspuitend uit die eerste inschrijving ?

A. — De Kolonie bezit enkel de aandeelen vermeld in de bijlage B van het verdrag tot afstand, namelijk 6,000 bevoorrechte aandeelen, bedoeld in artikel 2 van de tegenwoordige overeenkomst, en 27 kapitaalaandeelen ; er mag dus geen rekening meer gehouden worden met eene bijdrage van den Onafhankelijken Congostaat in de vorming van het eerste kapitaal, daar de Kolonie de titels, die deze bijdrage vertegenwoordigen, niet meer in haar bezit heeft. De 27 kapitaalaandeelen, waarvan hooger sprake is, behouden dezelfde rechten als de soortgelijke aandeelen die in het bezit van andere houders zijn.

8° Op hoeveel schat de Regeering de werkelijke waarde van de spoorweglijnen, van de gebouwen, van het materieel, enz., die in de overneming zijn begrepen ?

A. — Het ware moeilijk de werkelijke waarde van de spoorweglijnen, de gebouwen en het materieel van den overgenomen spoorweg met nauw-

keurigheid te schatten. In het antwoord op de vraag van den heer Mechelynck, n^o 3, lid 4, wordt gezegd dat de sommen, besteed aan het aanleggen en het toerusten van de lijn Boma-Lukula fr. 7,043,719 57 bedragen; daar men anderzijds oordeelt dat de kosten van het aanleggen en het toerusten der spoorwegverlenging voorbij Lukula ongeveer 70,000 frank per kilometer zal bedragen, mag men zeggen dat de werkelijke waarde van den overgenomen spoorweg, met gebouwen en materieel, ten minste gelijk is aan de lasten voorzien bij artikel 2 (1^o en 2^o) van de tegenwoordige overeenkomst.

9^o Welke zijn voor ieder jaar, sedert 1899, de aflossingen, door de Vennootschap gedaan?

A. — Die inlichtingen komen voor in de balansen die, op verzoek van den heer Mechelynck, aan de Commissie overgemaakt werden (4^{de} vraag, lid a).

10^o. Welk was op 31 December van ieder jaar, sedert 1899, de koers van de kapitaalaandeelen en van de winstaandeelen?

A. — Er bestaan geene winstaandeelen.

In den *Moniteur des Intérêts Matériels* komen de navolgende aanwijzingen omtrent den koers der kapitaalaandeelen voor :

Einde December 1899	niet genoteerd.
Id.	1900	1,025 »
Id.	1901	425 »
Id.	1902	215 »
Id.	1903	120 »
Id.	1904	134 »
Id.	1905	100 »
Id.	1906	100 »
Id.	1907	72 50
Id.	1908	64 »
Id.	1909	72 »
Id.	1910	140 »
Id.	1911	147 50
Id.	1912	120 »
Id.	1913	192 50

11^o Welk is het bedrag van de winsten of van de verliezen voor ieder jaar sedert de Vennootschap bestaat?

A. — Die inlichtingen komen voor in de balansen, op verzoek van den heer Mechelynck medegedeeld.

12^o Op hoeveel schatte men het materieel en de voorwerpen van alleraard, die ter beschikking van den Staat werden gesteld door de overeenkomst van 25 Mei-10 Juni 1907?

A. — Een becijferd inventaris van het materieel en van de voorwerpen, ter beschikking van den Staat gesteld, werd enkel opgemaakt op 1 Augustus 1907. Geene waarde werd aangegeven, daar de Staat den spoorweg in bedrijf nam voor rekening en op risico van de Vennootschap.

