

Mise en ligne : 14 septembre 2016.
Dernière modification : 20 mars 2020.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN
SALONIQUE-MONASTIR
filiale de la Cie d'exploitation des chemins de fer orientaux
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Ch._de_fer_orientaux.pdf

Entreprise allemande
obligataires en partie français

Concession accordée par un firman du 27 octobre 1890
Société anonyme, fondée le 5 février 1891 par la Deutsche Bank.

Compagnie des chemins de fer ottoman de Salonique à Monastir
(*Le Journal des chemins de fer*, 11 mars 1893)

Cette compagnie, dont le siège social est à Constantinople, est constituée sous le régime des lois ottomanes. Capital : 10 millions de francs actions de préférence dont 10 % versés; 10 millions de francs actions ordinaires dont 25 % versés. L'exécution des travaux se fait par la Compagnie pour la construction des chemins Salonique-Monastir à Francfort travaillant sous le régime des lois allemandes. Les travaux doivent être achevés au 28 août 1894.

La Compagnie des chemins de fer Monastir-Salonique a été autorisée à émettre 60 millions d'obligations 3 % sous l'engagement de ne pas émettre d'obligations avec meilleurs privilèges et garanties. Une émission de 80 millions vient d'avoir lieu par les soins de la Deutsche Bank.

Le gouvernement ottoman garantit au concessionnaire une recette brute de 14.300 francs pour chaque kilomètre en exploitation. Pour remplir cette garantie, le gouvernement ottoman a cédé à l'administration de la Dette les recettes provenant des dîmes affermées du sandjak de Salonique.

Le chemin de fer sera exploité par la Compagnie pour l'exploitation des chemins orientaux.



SOCIÉTÉ
 du
CHEMIN DE FER OTTOMAN SALONIQUE-MONASTIR.

3%ige Obligation

Obligation de 3%

der
Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir

de la
Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir

über
M. 2020 = Fcs. 2500.

pour
Fcs. 2500 = M. 2020.

B. N° 22388

Diese Schuldverschreibung auf den Inhaber ist eine der 30300 gleichlautenden Schuldverschreibungen gleichen Datums im Gesamtbetrage von

Cette Obligation au porteur fait partie des 30300 Obligations de la même teneur et de la même date, d'un montant total de

M. 48480000 = Fcs. 60000000

Fcs. 60000000 = M. 48480000

ingetheilt in

divisées en

12000	{ Stück (obligations) }	à M. 404 =	Fcs. 500	I. A. No. 00001-12000
15000	" "	" 2020 =	" 2500	B. " 12001-27000
3300	" "	" 4040 =	" 5000	C. " 27001-30300

zu deren Ausgabe die *Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir* auf Grund Artikel 6 ihres Statutes durch Generalversammlungsbeschluss vom 8. Februar 1893 ermächtigt worden ist.

qu'en vertu de l'article 6 de ses statuts, la *Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir* a été autorisée à émettre par résolution de l'assemblée générale du 8 Février 1893.

Die *Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir* zahlt dem Inhaber dieser Schuldverschreibung in Gold die halbjährlichen Zinsen an den betreffenden Verfallterminen gegen Aushändigung der zu dieser Obligation gehörenden Coupons, sowie den Nennwerth dieser Schuldverschreibung: **Zweitausend und Zwanzig Mark-Zweitausend Fünfhundert Francs** an dem auf ihre Auslösung bzw. Kündigung folgenden 2. Januar gegen Rückgabe dieses Titels nebst den am Rückzahlungstage noch nicht fälligen Coupons.

La *Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir* paiera au porteur de la présente Obligation en or aux échéances respectives les intérêts semestriels contre remise des coupons y afférents. Elle paiera également en or le montant nominal de cette Obligation soit **Deuxmille Cinqcents Francs = Deuxmille et Vingt Marks**, au 2 Janvier suivant le jour de son tirage ou de son appel au remboursement contre remise du titre et des coupons non encore échus au jour de remboursement.

Bezüglich der Verzinsung, Tilgung und Sicherstellung dieser Anleihe wird im Uebrigen auf die umstehend abgedruckten Anleihebedingungen nebst Tilgungsplan verwiesen.

Pour le paiement des intérêts, l'amortissement, et la garantie de cet emprunt, voir en outre les conditions de l'emprunt et le tableau d'amortissement ci-contre.

Constantinople, den 8. Februar 1893.

Constantinople, le 8 Février 1893.

Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir.



von Kiblican

Controllirt:
Contrôlé:

Jawide

Les idées et les renseignements des autres
(*Paris-Capital*, 15 mars 1893)

De l'*Express-Finance* :

« On annonce que l'émission qui a eu lieu samedi dernier à Berlin, des obligations du Chemin de fer Salonique-Monastir, sous les auspices de la Deutsche Bank, a été un succès. On a souscrit trois fois le capital émis. »

LE MARCHÉ FINANCIER
Chemin de fer en Turquie
Jonction Salonique-Constantinople
(*Le Journal des débats*, 30 mars 1893)

[...] Le gouvernement impérial ottoman garantit au concessionnaire un revenu brut annuel de 15.500 fr. par kilomètre, construit et exploité. Cette garantie est fournie par les dîmes des districts traversés par le chemin de fer, le district de Salonique excepté, qui n'intervient que par son excédent éventuel, après avoir fourni la garantie à la ligne de Salonique-Monastir à laquelle le revenu de sa dîme est affecté. [...]

Banque ottomane
(*Le Journal des débats*, 1^{er} octobre 1893)

D'après la *Gazette de Francfort*, la Banque ottomane poursuivrait aussi des négociations pour la fusion des trois compagnies de chemins de fer, Salonique-Constantinople, Salonique-Monastir et les Chemins de fer orientaux. Le représentant de la Deutsche Bank ainsi que M. Moritz Bäuer, directeur du Bankverein de Vienne, seraient attendus pour conférer ce sujet.

Jonction-Salonique-Constantinople
(*Le Journal des débats*, 22 octobre 1893)

.....
La Compagnie de Salonique-Monastir a traité avec la Compagnie des chemins de fer orientaux pour l'exploitation de son réseau, au prix de 3.934 francs par kilomètre.
.....

Marché financier
REVUE DE LA SEMAINE
(*Le Journal des débats*, 12 novembre 1893)

On a parlé d'un projet de fusion des trois compagnies de chemins de fer de la Turquie d'Europe, c'est-à-dire la Compagnie des chemins de fer orientaux, la Compagnie de Salonique-Monastir et la Compagnie Salonique-Constantinople. Bien qu'il n'y ait pas eu négociations formellement engagées, l'idée de la fusion des trois

réseaux a été étudiée et il y a tout lieu de croire qu'elle serait bien accueillie à Constantinople.

INTRODUCTION DES OBLIGATIONS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

Avis et communications
SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN
SALONIQUE-MONASTIR
NOTICE
(*Le Journal des débats*, 18 mars 1894)

CONCESSION

La concession de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de Salonique à Monastir a été donnée par un firman de S. M. I. le Sultan, en date du 27 octobre 1890.

La longueur du réseau concédé est de 219 kilomètres environ. Il dessert les villes principales de Salonique, Karaferia, Niaousta, Vodena, Florina et Monastir; il se raccorde, à Salonique, à la ligne de Salonique à Constantinople. Ces 219 kilomètres forment la première partie d'un réseau qui est appelé à traverser la Macédoine et à relier l'Adriatique à l'Archipel.

Les contrées traversées par cette ligne sont parmi les plus riches de la Turquie d'Europe au point de vue agricole.

La concession a été donnée pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à dater du 27 octobre 1890.

À l'expiration de la concession, la ligne et ses dépendances feront retour à l'État mais le matériel roulant et les approvisionnements de toute sorte, ainsi que les objets mobiliers servant à l'exploitation, seront achetés à dire d'experts par le gouvernement impérial ottoman. Toutefois, après trente ans, à dater du jour de la concession, le gouvernement impérial ottoman pourra racheter, à quelque époque que ce soit jusqu'à la fin de la concession, la ligne moyennant le paiement d'une somme annuelle équivalente aux 50 % des recettes brutes moyennes des cinq dernières années, cette somme ne pouvant être inférieure à 10.000 fr. par kilomètre.

Même dans ce cas, le matériel roulant, les approvisionnements de toute sorte, seront achetés à dire d'experts par le gouvernement impérial ottoman conformément à l'article 17 de la convention et à l'article 19 du cahier des charges. Le gouvernement devra assurer à la Compagnie le paiement régulier de son prix de rachat qui fera l'objet d'une convention spéciale.

CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ

Pour la construction et l'exploitation de ce réseau, il a été constitué, le 5 février 1891, une Société anonyme ottomane, sous le titre :

Société du Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir.

Le siège de la société est à Constantinople.

Le capital est de vingt millions de francs divisés en :

10.000.000 de fr. d'actions de préférence ;

10.000.000 d'actions ordinaires ;

Sur les actions de préférence, il a été versé 50 % ; sur les actions ordinaires, 43 %.

GARANTIE DE L'ÉTAT OTTOMAN

Le gouvernement ottoman, par convention du 28 octobre 1890 (art. 29, 30 et 31), a garanti à la Compagnie, pendant la durée de la concession, un revenu brut annuel de 14.300 fr. par kilomètre exploité. Pour cette garantie, le gouvernement a affecté spécialement et en premier rang les revenus des dîmes des arrondissements de Salonique et de Monastir.

INTERVENTION DE LA DETTE PUBLIQUE

Le conseil d'administration de la Dette publique ottomane est chargé de la gestion et de l'encaissement de ces dîmes. Il doit verser à la Compagnie, tous les ans, la somme nécessaire pour compléter le revenu brut de 14.300 fr. par kilomètre qui a été garanti à la Compagnie. À cet effet, le président du conseil d'administration de la Dette publique, M. Vincent Caillard, a écrit la lettre suivante au concessionnaire de la ligne de Salonique à Monastir, le 31 octobre 1890 :

« Le Conseil a accepté, dans sa séance d'hier, la charge de percevoir les dîmes des sandjaks de Salonique et de Monastir affectées à la garantie du chemin de fer de Salonique à Monastir, et cela dans les conditions stipulées aux articles 29, 30 et 31 de votre convention. »

VALEUR DES DÎMES AFFECTÉES EN GARANTIE

Les dîmes de Salonique et de Monastir ont produit, d'après les renseignements qui nous ont été fournis (fr.) :

	SALONIQUE	MONASTIR
Pour 1890-91	2.035.063	1.851.148
Pour 1891-93	3.941.934	2.009.380
Pour 1893-93	3.851.199	3.499.065
	9.828.186	6.359.593

Soit une moyenne annuelle de :

Pour Salonique	3.376.063
Pour Monastir	3.119.864
Total des dîmes affectées	5.395.926

La garantie de 14.300 fr. par kilomètre, accordée par le gouvernement ottoman, représente, pour les 319 kilomètres 3.131.700 fr., tandis que les dîmes affectées s'élèvent à 5.395.926 fr., laissant un excédent de 2.264.226 francs.

Cet excédent doit s'accroître encore de toutes les recettes de la ligne quand elle sera complètement terminée, ce qui aura lieu dans le courant de l'été prochain.

Les 97 kilomètres déjà livrés à l'exploitation ont donné une recette brute moyenne, pour l'année 1893, de 4.630 fr. par kilomètre, et il est certain que ce chiffre devra s'augmenter notablement quand la ligne entière sera ouverte à l'exploitation.

CONSTRUCTION À FORFAIT

La Compagnie de Salonique-Monastir s'est assuré a forfait la construction de tout son réseau. À cet effet, elle a conclu un contrat avec la Compagnie de construction du chemin de fer de Salonique à Monastir, dont l'un des directeurs est M. le comte Vitali. Ce contrat met la Compagnie à l'abri de tout aléa du chef de la construction.

CONTRAT D'EXPLOITATION

La société a également conclu un contrat pour l'exploitation de ses lignes avec la Société d'exploitation des chemins de fer orientaux, contrat qui peut être dénoncé par chacune des parties moyennant un préavis d'un an à partir du 31 décembre 1894.

Les recettes brutes garanties s'élevant à 14.300 fr. par kilomètre, soit, pour 219 kilomètres 3.131.700

Les frais d'exploitation, évalués à 4.000 fr. par kilomètre, soit, pour 319 kilomètres 876.600

La recette serait de 2.255.706

CRÉATION D'OBLIGATIONS

La Compagnie de Salonique-Monastir, pour se procurer les sommes nécessaires à la construction et à la mise en exploitation de son réseau, a émis des obligations 3 %, remboursables à 500 fr. en or par tirages annuels, jusqu'en 1989, pour un capital nominal de 60 millions de francs ; ces obligations sont représentées par des titres, de 500, 2.500 et 5.000 francs.

L'annuité nécessaire au service du coupon et de l'amortissement de ces obligations s'élève à 1.911.500 fr., laissant sur la base des calculs ci-dessus un solde disponible de 344.200 francs pour le capital-actions.

La Compagnie s'est engagée à n'émettre aucune obligation ayant le même droit ou un droit supérieur aux recettes ou aux garanties de la ligne Salonique-Monastir, de sorte que ces obligations ont le premier rang sur les recettes de la ligne, et sur les dîmes de Salonique et Monastir affectées en garantie.

Le coupon est payable :

À PARIS : Au Crédit Lyonnais, les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet, à raison de 7 fr. 50 c. sous déduction des impôts.

À BRUXELLES : À la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale et chez MM. Cassel et C^o.

À BERLIN et à FRANCFORT : À la Deutsche Bank.

Les tirages ont lieu chaque année, le 1^{er} octobre, et le remboursement des titres sortis s'effectue le 2 janvier suivant.

Conformément à l'article 8 de la convention du 28 octobre 1890, ces obligations sont exemptes de tout impôt du gouvernement impérial ottoman.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN SALONIQUE-MONASTIR

INFORMATIONS FINANCIÈRES

(*Le Temps*, 31 mai 1894)

On écrit à la *Gazette de Francfort* que la ligne Salonique-Monastir est déjà complètement construite et que l'exploitation provisoire se fait depuis quinze jours

L'inauguration officielle aura lieu le 1^{er} juin vieux style.

Le bruit court que cette ligne ne sera que provisoirement exploitée par la Société de chemins de fer orientaux et qu'elle sera prochainement reprise en administration indépendante.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Temps*, 22 et 23 juin 1894)

Ce sont les guichets du Crédit lyonnais qui seront chargés, à partir du 2 (et non 27) juillet prochain, du payement en France de la semestralité sur les obligations 3% de la Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir (coupon portant le n° 3).

TURQUIE
(*Le Journal des débats*, 9 avril 1895)

On nous écrit de Constantinople, sous la date du 4 avril :

.....
L'esprit d'entreprise auquel S. M. le Sultan a donné une initiative si considérable, et qui a tant contribué à la prospérité de l'empire, n'est pas près de se ralentir. En effet, le ministère de la guerre étudie en ce moment un double projet de chemin de fer ayant une grande importance au point de vue stratégique. Ce projet a été, sur l'ordre de la Sublime Porte, élaboré sur les soins de S. E. Haïri Bey, directeur général des chemins de fer au ministère des travaux publics, et de son adjoint Margossian effendi. Il s'agit de la construction de trois embranchements : le premier reliera le chemin de fer de Salonique-Constantinople à Gallipoli, sans traverser Dédéagatch ; les deux autres serviront à la jonction du chemin de fer Salonique-Monastir avec les chemins de fer orientaux et la ligne ferrée de Dédéagatch, sans passer par la ville de Salonique.

DE SALONIQUE À ELASSONA
par Pierre Mille
(*Le Journal des débats*, 17 mai 1897)

De notre envoyé spécial :

.....
Le jeudi 29 avril, huit jours exactement après mon départ de Paris, je m'embarque à la gare de Salonique avec mon ami le docteur, et je constate, par le spectacle que j'ai sous les yeux et aussi par les graphiques, que me montre le chef de gare, l'intensité et le succès de l'effort de la Turquie. La jonction ferrée Salonique-Constantinople ainsi que le tronçon Salonique-Monastir ont rendu tous les services sur lesquels on comptait. Depuis le mois de février jusqu'au commencement d'avril, 333 trains ont amené sur la frontière menacée 90 bataillons, et on en attend encore 72, sans compter 8 bataillons d'irréguliers ; ces bataillons sont en général de 750 hommes. Quelques-uns, me dit le chef de gare qui me renseigne, en ont jusqu'à 1.000. 72.000 hommes auraient donc passé par Salonique, et on en attend encore 65.000.

(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1897)

L'assemblée générale des actionnaires du Chemin de fer Salonique-Monastir a décidé de distribuer un dividende de 6 % aux actions privilégiées, et 1 % aux actions ordinaires, comme il fut fait l'année précédente.

Chemin de fer de Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 29 juin 1901)

Il résulte du rapport de la compagnie, pour l'exercice 1900, que les bénéfices nets de cet exercice se sont élevés à la somme de 611.309 fr.

Le dividende des actions de priorité est fixé à 5 % comme pour 1899. Les actions ordinaires ne reçoivent aucune rétribution. Une somme de 28.161 fr. est reportée à nouveau.

Banque des chemins orientaux
(*Le Journal des débats*, 11 août 1902)

La Banque des chemins orientaux, qui a son siège à Zurich et qui a un capital-actions de 15 millions, un capital-obligations de 50 millions (réduit par les amortissements à 46.750.000), a été créée pour servir de trust pour les actions de la Compagnie des chemins ottomans et celles de Salonique-Monastir. Elle possède 88.490 actions des Chemins ottomans. Les actionnaires toucheront 5 % contre 4 34 en 1900-1901, 4 % en 1899-1900.

Chemin de fer ottoman de Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 23 juin 1903)

Les bénéfices nets réalisés par la Compagnie du chemin de fer de Salonique-Monastir, pendant l'exercice écoulé, se sont élevés à la somme de 590.484 fr., contre 642.602 fr. pendant l'année précédente. Sur ces bénéfices, il sera prélevé une somme de 250.000 fr. pour le paiement de l'intérêt à 5 %, soit 25 fr. sur les actions privilégiées. Aucun dividende ne sera encore distribué aux actions ordinaires.

Les chemins de fer en Turquie
(*Paris-Capital*, 27 juillet 1904)

Nous extrayons du rapport général du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, des renseignements intéressants sur les sommes payées du chef des garanties d'intérêts aux principales compagnies de chemins de fer ottomans dont les titres se négocient plus particulièrement en France, ainsi que sur la marche des recettes de ces compagnies.

Salonique-Monastir

La Compagnie de Salonique-Monastir exploite depuis 1895 un réseau de 219 kilomètres avec une garantie de 137.921 ltq. Les recettes depuis cette époque ont suivi une marche ascendante. Ainsi, de 60.817 ltq pour l'année 1895, elles passent successivement à 61.496 ltq. en 1896 ; à 113.850 ltq. en 1897 ; 86.070 ltq. en 1898 ; 64.298 ltq. en 1899 ; 66.461 ltq. en 1900 ; 67.298 ltq. en 1901 et 69.801 ltq. en 1902. Les recettes de 1897 et 1898 ont un caractère tout exceptionnel ; elles ont été

occasionnées par les transports de troupes au moment de la guerre turco-grecque, et il n'y a pas lieu de les faire entrer en ligne de compte.

Les sommes payées à titre de garantie pendant ce même laps de temps, 1895-1902, suivent, une marche décroissante. En 1895, le gouvernement ottoman avait payé, de ce chef, 76,136 ltq., l'année suivante, à peu de chose près la même somme ; en 1897 et 1898, la garantie s'abaisse à 22.759 ltq et 51.021 ltq. Mais il y a lieu de ne pas oublier que, comme pour les recettes, cette période est exceptionnelle ; en 1899. la garantie n'atteint plus que 72,950 ltq. ; en 1900, 70.843 ltq., en 1901, 70.155 ltq. et enfin en 1902, 67.474 ltq. Ainsi, d'un côté, les recettes ont progressé de 1895 à 1902, de plus de 9.000 ltq. et la garantie a. diminué de 8.662 ltq.

Chemin de fer Salonique-Monastir
(*Gil Blas*, 2 juillet 1905)

Berlin, 1^{er} juillet. — L'assemblée générale des chemins de fer Salonique-Monastir a approuvé les propositions du conseil d'administration et, en particulier, la distribution d'un dividende de 5 % aux actions préférentielles.

Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 612)

Siège social : Constantinople
CONSEIL D'ADMINISTRATION

K. Schrader ¹, Berlin, pdt
Arthur Gwinner ², Berlin, v.-pdt
Ch. Testa³, Constantinople, adm.
Ch. Abegg-Arter ⁴, Zurich, adm.
Otto von Kuhlmann ⁵, Munich, adm.
A.-M. Huber ⁶, Constantinople, adm.
A. von Kaulla ⁷, Stuttgart, adm.
S. Exc. H. Hoene ⁸, Constantinople, adm.
Ed. Huguenin ⁹, Constantinople, adm.
C. Weise ¹⁰, Constantinople, adm.

¹ Ch. Schrader : vice-président des Chemins de fer orientaux et des Chemins de fer d'Anatolie, administrateur du Chemin de fer de Bagdad.

² Ch. Gwinner : vice-président de la Banque commerciale italienne, administrateur des Chemins de fer orientaux et du Chemin de fer de Bagdad.

³ Karl Testa, drogman de l'ambassade allemande à Constantinople : vice-président des Chemins de fer d'Anatolie et du Chemin de fer de Bagdad, administrateur de la Régie coïntéressée des tabacs de l'empire ottoman, des Mines de Balia-Karaïdin et de Cassandra.

⁴ Ch. Abegg-Arter : vice-président de la Banque commerciale italienne, administrateur des des Orientaux et du Chemin de fer de Bagdad.

⁵ Otto von Kuhlmann : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie, du Chemin de fer de Bagdad et des Orientaux.

⁶ A.-M. Huber : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie.

⁷ Alfred von Kaulla : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie, des Orientaux et du Chemin de fer de Bagdad.

⁸ Hoene : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie et du Chemin de fer de Bagdad.

⁹ Ed. Huguenin : Suisse. Directeur des Chemins de fer d'Anatolie, administrateur du Bagdad et du Smyrne-Cassaba.

¹⁰ C. Weise : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie et du Bagdad

Léon Zarifi ¹¹, Constantinople, adm.
 J. Belart-Lanz, Constantinople, adm.
 Dr Kurt Zander ¹², adm. délégué à Constantinople.

(en francs)

	Recettes	Dépenses	Produit net	Sub-vention	Recettes div. et solde reporté	Serv. oblig.	Bénéf. nets
1896	1.397.645,07	684.503,37	713.141,70	1.735.485,70	71.234,86	1.905.083,20	614.79,06
1897	2.537.530,74	1.027.990,08	1.559.540,66	517.254,51	79.894,65	1.904.430,40	252.259,42
1898	1.956.162,29	717.294,02	1.238.868,27	1.158.257,53	36.403,61	1.904.408,89	529.120,22
1899	1.461.815,21	706.317,77	755.497,44	1.657.733,52	102.178,81	1.962.397,71	553.012,22
1900	1.510.497,10	680.156,83	830.340,27	1.610.138,48	80.905,19	1.910.069,79	611.309,15
1901	1.527.179,29	637.254,08	889.925,21	1.594.432,12	62.608,26	1.904.363,98	642.501,61
1902	1.586.469,10	711.308,31	875.160,79	1.533.514,45	85.913,38	1.904.104,52	590.484,10
1903	1.842.022,74	696.553,11	1.145.469,63	1.270.875,99	52.204,76	1.903.725,25	564.825,13
1904	2.034.468,55	729.156,33	1.305.312,22	1.077.883,99	89.433,76	1.903.710,28	534.371,52

Dividendes par action

Ex.	1 8 9	1 8 9	1 8 9	1 8 9	1 8 9	1 8 9	1 9 0	1 9 0	1 9 0	1 9 0	1 9 0
Act. priv.	6	6	6	4	4	5	5	5	5	5	5
Act. ord.	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Salonique-Monastir (Le Journal des finances, 26 juin 1909)

Les recettes brutes réalisées en 1908 sont encore légèrement inférieures à celles de l'exercice précédent ; elles atteignent, en effet. 2 millions 318.608 francs contre 2 344 212 francs en 1907.

Cette diminution se retrouve presque intégralement dans le bénéfice net qui s'élève, à 415 352 francs, contre 440.901 francs précédemment.

Cependant il sera réparti, comme pour l'exercice précédent, un dividende de 5 % aux actions de priorité ; les actions ordinaires ne recevront encore aucune rémunération.

Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir

¹¹ Léon Zarifi : banquier à Constantinople. Administrateur de la Société d'Héraclée (charbonnage en Asie-Mineure) et des Quais de Constantinople.

¹² Kurt Zander : administrateur-directeur des Chemins de fer d'Anatolie, administrateur du Bagdad et du Smyrne-Cassaba.

(Le Journal des finances, 15 juillet 1911)

Les bénéfices nets obtenus en 1910 par cette société ont atteint 682.518 francs contre 242.710 fr. en 1909, ce qui permettra la répartition d'un dividende de 6 %, contre 4 % précédemment, aux actions de préférence, les actions de capital ne recevant encore rien cette année.

VALEURS TURQUES
Chemins de fer
(Le Journal des finances, 28 octobre 1911)

Les lignes de chemins de fer de l'Empire ottoman dont la construction et l'exploitation comportent un intérêt véritable pour le public souscripteur ont une étendue de 5.034 kilomètres qui se décomposent ainsi :

Groupe allemand

Anatolie	1.033
Salonique-Bagdad	200
Salonique-Monastir	219
Mersine-Adana	67
Total	1.519

VALEURS TURQUES
Salonique-Monastir
(Le Journal des finances, 11 novembre 1911)

La société a été constituée le 5 février 1891 pour l'exploitation d'une ligne d'une longueur de 219 kilomètres. Le transport des marchandises est assez actif.

Le capital est de 20 millions représenté par 10 millions d'actions de priorité et 10 millions d'actions ordinaires. La Dette obligataire 3 % atteignait 60 millions de francs.

Voici d'ailleurs un tableau des résultats d'exploitation depuis plusieurs années, qui permettra d'apprécier la marche de cette entreprise :

Années	Recettes	Dépenses	Bénéfices	Rec. km.
1905	2.068.073	770.810	1.297.263	9.450
1906	2.671.081	757.464	1.913.610	12.200
1907	2.733.299	956.558	1.776.741	12.488
1908	3.273.876	1.080.243	2.193.633	14.958
1909	2.951.765	1.059.020	1.892.145	13.487

Cette ligne a été concédée pour une durée de 99 années expirant en 1899. Le gouvernement a garanti par cette concession un revenu brut annuel de 14.300 francs par kilomètre exploité.

À cette garantie sont affectés les revenus des dîmes des arrondissements de Salonique et de Monastir.

L'administration de la Dette publique ottomane est chargée de l'encaissement de ces dîmes et du versement à la société des sommes nécessaires à parfaire la garantie kilométrique de 14.300 francs.

À l'expiration de la concession, la ligne et ses dépendances reviendront à l'État ; le matériel roulant, les approvisionnements, les objets mobiliers servant à l'exploitation seront achetés à dire d'experts.

Après 30 ans d'attribution de la concession, le gouvernement s'est réservé la faculté de racheter la ligne, à tout moment, moyennant le paiement d'une somme annuelle équivalente aux 50 % de recettes brutes moyennes des cinq dernières années, avec minimum de 10.000 francs par kilomètre représentant une somme totale de 2.188.500 francs. Dans ce cas, le matériel, les approvisionnements et objets mobiliers seraient également rachetés par le gouvernement, à dire d'experts

Les clauses de cette concession sont presque identiques à celles de la Compagnie Jonction Salonique-Constantinople. Seule la garantie kilométrique est plus élevée pour cette dernière.

L'exploitation de cette société a été confiée à la Compagnie des Chemins de fer orientaux contre attribution d'une somme de 15 % des dépenses d'exploitation, comme frais généraux. Ce mode de gestion offre d'importants avantages, car la Compagnie des chemins de fer orientaux, qui administre de nombreuses entreprises de voies ferrées, peut pour cette raison gérer une exploitation dans les conditions les meilleures et les plus économiques.

Les titres de cette société dont les résultats sont en décroissance, ne semblent comporter aucune marge de plus-value.

Chemins en Turquie
(*Le Journal des finances*, 9 mars 1912)

.....
Quant aux participations du gouvernement dans l'excédent des recettes, elles sont de 80.000 francs environ pour la ligne Salonique-Monastir...

Les chemins de fer grecs
(*Le Journal des débats*, 12 juin 1913)

Berlin, le 11 juin. — On nous informe que le gouvernement grec, comme conséquence immédiate de la guerre balkanique, a déjà commence de raccorder les chemins de fer grecs au réseau européen. Il s'agit de l'exécution d'anciens projets depuis longtemps promis par la Turquie mais ajournés.

La construction d'une voie de communication de Larissa à Gida, sur la ligne Salonique-Monastir, servira en première ligne à ce but. Elle aura l'itinéraire suivant Larissa-Tsagesi-Baba, Ambalakia-Karati, Zerven-Platamona-Lenokaria, Kalivia-Fiment-Katerini-Tuzla-Livanoven-Kapschora-Gida. Cette ligne aura une longueur totale de 183 km. De Platamona, la ligne sera construite le long de la mer. À l'embouchure du Vistritza, elle tournera et conduira vers le Nord-Ouest à l'intérieur.

Une autre ligne importante au point de vue militaire sera construite de Topsisin à Kerdshelar. Elle raccordera les lignes Salonique-Monastir et Salonique-Uskub et rendra possible le voyage sans toucher Salonique.

Cette ligne a également une importance pour l'Europe car elle raccourcit le chemin de Budapest à Athènes de 40 km. Cette ligne aura alors une longueur totale de 1.537 km. L'itinéraire de Budapest à Athènes sera alors le suivant : Budapest-Belgrade 350 km., Ristovatz-Uskub 450 km., Topsin, 220 km., Kerdschelar, 12 km., Wida 17 km., Tsagsi 90 km., Larissa-Demirli 93 km., Athènes 304 km.

CHEMIN DE FER DE SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des finances*, 14 juin 1913)

Pendant l'année 1912, les recettes brutes se sont élevées à 4.440.382 francs, en augmentation de 862.603 francs sur 1911. Les dépenses se sont chiffrées par 1.280.680 francs. contre 1.112.565 francs l'an dernier. Le bénéfice net par kilomètre est ainsi de 14.436 francs. Cette fois encore les recettes dépassent la garantie kilométrique, ce qui fait qu'il y a de nouveau un solde à répartir.

Celui-ci s'élève à 960.275 francs. et sera affecté comme suit (en fr.) :

	1912	1911
6 % de dividende aux actions privilégiées	300.000	300.000
Réserve	33.463	19.308
Conseil d'administration	33 466	19.308
Fonds de renouvellement	200.000	150.000
Réservé extraordinaire	350.000	150.000
Solde à nouveau	43.348	41.003

Il n'y a eu aucune bataille importante dans les environs de la ligne, ce qui fait qu'à part le pont du Vardar, que les armées ottomanes ont fait sauter, la voie n'a subi aucun dégât un peu considérable.

Les sommes restant dues pour les transports de troupes s'élèvent à 44.693 livres turques et, en les comprenant dans le chiffre des recettes brutes, celles-ci atteignent 20.288 fr., en plus-value de 3.941 francs par rapport à 1911

Les recettes du 7 au 13 mai 1913 se sont élevées à 62.222 francs, en diminution de 36.582 fr. Depuis le 1^{er} janvier 1913, le total des recettes est ainsi de 1.049.614. francs, en diminution de 119.930 francs par rapport à 1912

Marché financier
Revue de la semaine
Turquie
(*Le Journal des débats*, 8 septembre 1913)

D'après un journal économique de Vienne, la Compagnie des chemins orientaux exploite, à dater du 1^{er} novembre seulement, 50 km. (Constantinople Hadem-Koi), au lieu de 468 km. du réseau Est ; elle conserve les 60 km. (Salonique-Gumendje) et la plus grande partie de la ligne Salonique-Monastir, sur le réseau Ouest, dont les Serbes avaient occupé le reste. [...]

GUERRES BALKANIQUES RÉSEAU PARTAGÉ ENTRE LA GRÈCE (203 km) ET LA SERBIE (17 km)

Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 7 août 1915)

Le bénéfice de 1914 ne ressort qu'à 12.742 fr. contre 444.888 fr. en 1913. Il sera prélevé sur une réserve spéciale, 291.992 fr. qui permettront de répartir 5 %, au lieu de 6 % précédemment, sur le capital versé des actions de préférence, 2 12 % aux actions ordinaires, et de reporter à nouveau 4.734 fr.

Obligations Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 25 août 1915)

Certains de nos lecteurs nous demandent où en est la question de la reprise du service des obligations Salonique-Monastir interrompu depuis 1914. On ne peut, malheureusement, donner pour le moment aucun renseignement précis à cet égard car le règlement de principe intervenu lors de la signature du traité de Bucarest, à l'issue de la guerre balkanique, n'a pas été appliqué jusqu'ici.

La ligne Salonique-Monastir, d'une longueur de 219 kilomètres avait été concédée, en 1890, à un groupe financier allemand, mais une partie du portefeuille fut fournie par les capitaux français. La Compagnie bénéficiait d'une garantie de recettes brutes de 14.300 francs par kilomètre, soit, au total, 3.131.700 fr. ; toutefois, les bénéfices d'exploitation furent bientôt largement suffisants pour faire face à toutes les charges, notamment au service de ses 60.000.000 de francs d'obligations 3 % amortissables avant 1999 pour rémunérer les actions, et même pour verser à l'État ottoman les redevances prévues par le contrat de concession au delà d'un certain excédent de recettes.

Après le traité de Bucarest, la ligne étant répartie entre le territoire grec et le territoire serbe, les deux États intéressés reprirent à leur compte les engagements prévus au contrat de concession, notamment celui ayant trait à la garantie kilométrique que chacun devait effectuer — en cas de besoins — proportionnellement à la longueur des portions de lignes les desservant respectivement. Dès 1914, les recettes brutes ayant fortement fléchi, la compagnie se trouva dans le cas de faire appel à ses nouveaux garants pour une somme de 1.161.000 francs : ils se déroberent et ont continué depuis à se dérober sans que l'on puisse connaître les raisons de ce manquement aux engagements ; pour sa part, la compagnie porte chaque année, en compte, au débit des États les sommes correspondant aux insuffisances que devrait couvrir le montant de la garantie ; c'est ainsi que le compte de profils et pertes de 1920 a accusé un bénéfice de 1.405.514 francs et celui de 1921 de 2.553.833 francs, profits platoniques si l'on peut dire et la société n'ayant pas effectivement les montants correspondant en caisse, ne peut pas évidemment reprendre le paiement de ses coupons.

Quand s'occupera-t-on de faire aux puissances les représentations nécessaires. C'est ce qu'il est impossible de dire, d'autant que la dépréciation de la drachme et du dinar risque de compliquer le problème. Il faudrait connaître le texte exact des contrats pour

savoir notamment dans quelle monnaie est prévu le paiement de l'annuité et le fait notamment que le premier concédant était la Turquie — dont la livre est dépréciée de moitié — et le concessionnaire, un groupe allemand, — et l'on sait ce que vaut le mark — peut ouvrir le champ à des hypothèses qui ne seraient pas à l'avantage des obligataires français. L'obligation Salonique-Monastir vaut, sur le marché en Banque, environ 50, cours déjà ancien. Sans doute ses porteurs auraient-ils tort de s'en défaire à ce prix, mais dans la double incertitude du règlement et des stipulations contractuelles relatives aux monnaies, peut-être serait-il vain de vouloir déterminer sa valeur intrinsèque en se basant sur l'importance absolue des coupons anciens calculés en francs.

En Grèce
Protestation autrichienne
(*Le Journal des débats*, 20 octobre 1915)

Le ministre d'Autriche-Hongrie a protesté officiellement, d'ordre de son gouvernement, contre l'autorisation donnée aux troupes aillées de débarquer à Salonique, ainsi que contre l'occupation, par l'administration grecque des voies ferrées de Salonique-Monastir et de Salonique-Uskub et le licenciement du personnel austro-hongrois qui en assurait l'exploitation.

CHEMIN DE FER OTTOMAN SALONIQUE-MONASTIR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 août 1916)

Les comptes de la Société du Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir pour 1915, accusent un bénéfice d'exploitation de 943.121 francs contre 1.364.599 en 1914. Déduction faite des frais d'exploitation, le bénéfice net ressort à 300.000 fr. contre 12.742 fr.

Il convient de remarquer qu'il a été compris, dans ces comptes, une somme de 1.161.454 fr. représentant la garantie kilométrique due par la Grèce et la Serbie et qui n'a pas encore été payée. D'autre part, la Société des Chemins de fer orientaux, qui détient la majorité du capital de « Salonique Monastir », a cru prudent d'amortir de 3.500.000 fr. la valeur de sa participation. Aucun dividende ne sera réparti, alors que, pour 1914, il avait été distribué 5 % aux actions de préférence et 2 1/2 % aux parts.

7 novembre 1917 : nationalisation de la portion grecque

Salonique-Monastir
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mai 1919)

La Compagnie des chemins de fer Salonique Monastir a réalisé pendant l'exercice 1918, un bénéfice net de 3.200.904 contre 2.148.036. Par une loi en date du 7 novembre 1917, le gouvernement grec a pris possession de la portion de la ligne parcourant son territoire et l'a incorporée aux chemins de fer de l'État. La direction du chemin de fer a protesté contre cette mesure et espère que le litige sera résolu favorablement après la signature de la paix.

Chemin de fer Salonique-Monastir
(*La Journée industrielle*, 11 juin 1921)

Il résulte du bilan approuvé par rassemblée que le conseil a affecté 4.124.856 fr. de réserves diverses à l'amortissement partiel de la valeur de la ligne. Pour le compte profits et pertes, la société fait toujours état du montant de la garantie kilométrique, bien qu'elle ait été privée de son réseau et n'ait rien touché en 1920, malgré ses réclamations aux gouvernements serbe et grec. Le solde créditeur, soit 1.409.519 fr., a été reporté à nouveau. Le service des obligations n'a pas encore pu être assuré.

Paul Dutasta (1873-1925), président

Diplomate reconverti dans les affaires.
Négociateur en 1913-1914 de la participation française au Transeuropexpress et, par suite, administrateur des Chemins de fer orientaux..
Président d'Orosdi-Back en 1921. Voir encadré :
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Orosdi-Back_1895-1990.pdf

Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*La Journée industrielle*, 4 juillet 1922)

L'assemblée ordinaire de cette société, qui a eu lieu récemment, a approuvé les comptes de l'exercice 1921, se soldant par un bénéfice de 2.553.833 fr. qui a été reporté à nouveau.

La nomination, en qualité d'administrateurs de M. Charles Barrière, a été ratifiée ; MM. Paul Dutasta, René Boudon et René Chasseriau ¹³, administrateurs sortants, ont été réélus.

Chemin de fer Salonique-Monastir
(*La Journée industrielle*, 28 juin 1923)

L'assemblée tenue avant-hier, sous la présidence de M. Paul Dutasta, a approuvé les comptes de l'exercice 1922, se soldant par un bénéfice de 3.642.377 fr., qui a été reporté à nouveau.

La société n'a pas encore reçu de réponse des gouvernements de Grèce et de Serbie auxquels elle a demandé le paiement de la garantie kilométrique due pour l'exercice 1922.

Assemblées générales
CHEMINS DE FER

¹³ René Chasseriau (1876-1969) : inspecteur des finances, directeur de la Banque française pour le commerce et l'industrie (1913), puis de la Banque nationale de crédit (1922). Administrateur de la Banque nationale française du commerce extérieur, son représentant à la Banque française des pays d'Orient, où il retrouve Dutasta et Boudon, de la Banque nationale de crédit. Administrateur des Chemins de fer orientaux. Officier de la Légion d'honneur.

Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 26 juin 1923.

Le rapport du conseil indique que la société continue à être privée de l'exploitation de son réseau et n'a encaissé aucune recette. Les démarches de la société, auprès des gouvernements de Grèce et de Serbie, pour le règlement de la garantie kilométrique arriérée due pour les exercices 1914 à 1922, n'ont pas encore abouti.

Le compte de Profits et pertes où figure au crédit le montant de la garantie kilomètre impayée, et au débit les sommes incombant à l'exercice pour le service des obligations, présente un solde créditeur de fr. 3.642.377, qui a été reporté à nouveau.

1924 (MAI) : CESSION À LA YOUGOSLAVIE DES 17 KM CONCERNÉS

Chemin de fer ottoman de Salonique à Monastir
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1924)

L'assemblée ordinaire tenue hier à Paris, 17, rue Scribe, sous la présidence de M. Dutasta, a approuvé les comptes de l'exercice 1923 se soldant par un solde créditeur de a été reporté à nouveau.

La situation est restée sans changement au cours de l'exercice. La société privée de l'exploitation de son réseau et n'a, de ce fait, réalisé aucune recette.

L'assemblée extraordinaire tenue ensuite a ratifié l'accord passé avec le gouvernement des Serbes, Croates et Slovènes, accord aux termes duquel la société cède audit gouvernement tous ses droits sur la partie des lignes situées en territoire serbe.

En échange de cette renonciation et en règlement de tout compte, la société recevra une indemnité de 13.800.000 francs français environ, portant intérêt à 4 1/2 % l'an à partir du le novembre 1923 et payable par annuités, le premier versement devant avoir lieu avant le 1^{er} novembre 1924.

EXIGENCE DES OBLIGATAIRES FRANÇAIS D'UNE REPRISE DU SERVICE DES COUPONS ET D'UN PAIEMENT EN MONNAIE-OR

Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 19 juillet 1924)

Les obligations Salonique-Monastir se traitent sur le marché en banque au comptant ; elles ont été l'objet pendant ces derniers jours de quelques demandes aux environs de 200, bien que leur service soit interrompu depuis juillet 1914.

Le réveil du marché de ces titres paraît dû au bruit que le gouvernement grec ne pouvant pas envisager pour le moment le rachat des 202 kilomètres de lignes se

trouvant sur son territoire — l'état de ses finances ne lui permettant pas de prendre en considération des modalités analogues à celles que la Yougoslavie a ratifiées (13 millions 800.000 fr. pour 17 kilomètres) —, il serait disposé, cependant, à examiner la reprise du service des obligations sur la base du franc français au lieu des francs-or stipulés.

D'après des renseignements de bonne source, cette information ne paraît pas reposer sur des bases sérieuses ou on ne pourrait guère la considérer que comme une tentative du gouvernement grec cherchant à déterminer l'accueil que pourrait trouver auprès des porteurs des propositions de la nature ci-dessus.

Ces propositions paraissent d'ailleurs en principe inacceptables, car elles ne tiennent aucun compte des droits des obligataires ; car les intérêts des obligations Salonique-Monastir ont été stipulés payables en or ; ces titres sont garantis par l'affectation spéciale, en premier rang, des dîmes des sandjaks de Salonique et de Monastir, à concurrence d'un revenu brut annuel de 14.300 francs par kilomètre exploité (soit pour 203 kilomètres à la charge de la Grèce) ; enfin, les bénéfices d'exploitation couvraient largement jadis le service de la dette.

Obligations 3 % 1893 de la Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 25 juillet 1924)

La construction et l'exploitation du chemin de fer de Salonique à Monastir ont été concédées par un firman du 27 octobre 1890 à la Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir, constituée au capital de 20 millions 000.000 de francs. Les fonds nécessaires à la construction de la ligne ont été obtenus par l'émission d'un emprunt de 60.000.000 de francs (48 millions 48.000 marks), autorisé par l'assemblée générale de février 1893 et se composant de 12.000 obligations série A de 500 francs ou 404 marks, 15.000 obligations série B de 2.500 francs ou 2.020 marks et 3 300 obligations série C de 5.000 francs ou 4.040 marks Une grande partie de ces titres, émis en Allemagne, a été introduite en France en 1894.

Ces obligations devaient produire un intérêt de 3 % payable en or par coupons semestriels et être remboursées avant 1990 par tirages annuels respectivement à 500 francs, 2.500 francs ou 5.000 francs en or. En outre, aux termes mêmes du prospectus, « la compagnie s'est engagée à n'émettre aucune obligation ayant le même droit ou un droit supérieur aux recettes ou garanties de la ligne Salonique-Monastir, de sorte que ces obligations ont le premier rang, sur les recettes de la ligne et sur les dîmes de Salonique-Monastir affectées en garantie. »

Le gouvernement ottoman avait, en effet, garanti à la société, pour la durée de la concession, un revenu brut annuel de 14.300 francs par kilomètre exploité et il avait affecté à cette garantie, spécialement et en premier rang, les revenus des dîmes des arrondissements de Salonique et de Monastir. Après les guerres balkaniques, le Traité de Bucarest qui a attribué Salonique à la Grèce et Monastir à la Serbie avait prévu que la garantie du gouvernement ottoman serait dorénavant assumée par la Grèce et par la Serbie, suivant la longueur des lignes se trouvant sur leurs territoires.

Actuellement, le service des obligations appartenant à des porteurs français est en suspens depuis 1914, tandis que les obligataires allemands ont reçu le paiement de leurs intérêts jusqu'au coupon du 1^{er} juillet 1916 inclus. La société, dépossédée de son réseau pendant la guerre mondiale, n'a pu recouvrer ses droits et, elle s'est trouvée dans l'impossibilité de faire jouer les garanties prévues par les conventions et le traité susvisés. Toutefois, les négociations qu'elle a engagées avec les gouvernements intéressés viennent d'aboutir, tout au moins en ce qui concerne la Yougo-Slavie. Un avis publié le 6 mai 1924, a invité, en effet, les actionnaires à se réunir en assemblée

générale en vue d'approuver la convention de rachat du réseau yougo-slave conclue avec le gouvernement des Serbes, Croates et Slovènes. D'autre part, bien que les pourparlers entamés avec le gouvernement hellénique n'aient pas définitivement abouti, des informations de presse signalent qu'ils sont actuellement poursuivis, tant à Paris qu'à Athènes.

Dans ces conditions, les obligataires ont le plus grand intérêt à se grouper pour être tenus au courant des négociations en cours par l'entremise de leurs mandataires qualifiés, ces négociations ayant pour objet de disposer de l'actif de la société qui constitue le gage des obligations qu'elle a émises.

L'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières, 5, rue Gaillon, à Paris, invite, en conséquence, les porteurs soucieux de sauvegarder leurs droits à envoyer leur adhésion au comité de défense que l'Association nationale vient de créer. Ce comité aura pour mission d'examiner les propositions de règlement que la société soumettra à ses obligataires et d'organiser la représentation de ceux-ci. aux futures assemblées.

Chemin de fer ottoman de Salonique à Monastir (*La Journée industrielle*, 25 juin 1925)

L'assemblée ordinaire tenue hier, sous la présidence de M. Paul Dutasta, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1924, faisant apparaître un solde créditeur du compte de profits et pertes de 5.901.446 fr. 16, correspondant à 259.663,59 livres turques, que les actionnaires, sur la proposition du conseil, ont décidé de reporter à nouveau.

MM. Paul Dutasta, René Boudon et René Chasseriau, administrateurs sortants, ont été réélus.

Octobre 1925 : CESSION À LA GRÈCE DES 203 km CONCERNÉS

Obligations 3 % Salonique-Monastir (*Le Journal des finances*, 15 janvier 1926)

Au moins de novembre dernier, nous avons déjà rappelé la situation des porteurs de ces obligations. Depuis, un fait important est intervenu. Réunis le 7 janvier en assemblée extraordinaire, les actionnaires ont approuvé à l'unanimité les conclusions du rapport du conseil d'administration et ratifié la convention signée le 17 octobre 1925 avec le gouvernement de la République hellénique. Aux termes de cette convention, la société cède au gouvernement hellénique ses droits sur la ligne Salonique-Monastir, contre paiement d'une indemnité et prise en charge par ce gouvernement du service des obligations à dater du 2 octobre 1925.

On doit se souvenir qu'après la guerre balkanique, le traité de Bucarest, a attribué Salonique à la Grèce, et Monastir à la Serbie, et prévu que la garantie du gouvernement ottoman serait dorénavant assurée par la Grèce et la Serbie, suivant la longueur des lignes se trouvant sur leur territoire. La ligne a une longueur totale de 219 kilomètres environ, dont seulement 25 lui. se trouvent en Serbie.

D'après une convention passée en 1924, la Serbie s'était engagée à payer un certain nombre d'annuités. Une seconde convention a été passée avec la Grèce pour le rachat de la ligne, moyennant une somme de 15.750.000 francs et le paiement de diverses dettes de la société, et qu'elle se chargera du service des obligations après entente avec les porteurs. Or, c'est cette convention qui vient d'être approuvée.

L'emprunt émis par la société concessionnaire de la ligne de Salonique à Monastir était d'un montant de 60 millions de francs (ou 48.480.000 marks représenté par 12.000 obligations A de 500 fr., ou 404 marks), 15.000 obligations B de 2.500 fr. ou 2.020 marks, et 3.300 obligations C de 5.000 fr. ou 4.010 marks, productives d'un intérêt de 3 % payable en or, par coupons semestriels et remboursables avant 1990 par tirages à 500, 2.500 ou 5.000 fr. en or.

Obligations 3 % 1893 de la
Société du Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 12 février 1926)

La Société du Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir ayant cru devoir conclure un accord avec le gouvernement hellénique pour la cession de la presque totalité de son réseau situé en Grèce, et cet arrangement ayant été approuvé récemment par l'assemblée de ses actionnaires, le Comité de défense des porteurs d'obligations 3 % 1893 émises par cette même société, constitué auprès de l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières, vient de signifier à la Compagnie une protestation d'où nous extrayons les passages suivants :

« Les obligataires français, réunis en Comité de défense dans la forme d'une association déclarée (loi du 1^{er} juillet 1901). ont appris qu'une convention relative au rachat par le gouvernement hellénique du réseau de la société a été signée, le 17 octobre 1925 par les délégués dudit gouvernement et les représentants de la Compagnie ; qu'aux termes de cette convention, la somme totale à payer par le gouvernement grec à la société s'élève à 15.782.714 fr. 60 ;

« Que cette convention a été signée sans que les obligataires aient été avertis et, sans qu'un droit de contrôle leur ait été réservé pour la sauvegarde de leurs intérêts à l'occasion d'une convention susceptible d'affecter l'actif de la Société qui constitue leur gage ;

« Que, cependant, les obligataires ont droit, non seulement à la reprise du service financier de leurs coupons et de leurs titres sortis aux tirages, mais encore au paiement en monnaie or de ces coupons et de ces titres remboursables et ce conformément aux engagements formels contractés par la Compagnie envers ses prêteurs ;

« Que seul un règlement amiable éventuel intervenu dans l'intérêt respectif fies par les contractantes pourrait modifier ces engagements ;

« Que, jusqu'à ce jour, les représentants de la Société se sont refusés à donner satisfaction aux obligataires et à les assurer que la valeur de leur créance ne serait pas diminuée par suite du rachat du réseau par le gouvernement hellénique :

« Pourquoi lesdits obligataires français... protestent contre fous accords qui auraient pu ou qui pourraient être passés, hors de leur présence et qui pourraient préjudicier à leurs droits, sous réserve d'en demander la nullité par toutes les voies de droit... »

Obligations Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 21 janvier 1927)

Du fait du rachat de la ligne par la Grèce, les obligations de la Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir constituent maintenant une dette directe de l'État hellénique.

Leur service est, on le sait, suspendu depuis juillet 1914 (coupons janvier-juillet), mais le gouvernement grec, en dehors du versement à la société d'une somme de 15.782.714 francs, s'est engagé à prendre en charge le service de l'emprunt à dater du 2 octobre 1915, aux termes de la convention signée le 17 octobre 1925 et approuvée par l'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 7 janvier 1926, convention qui, notamment, stipule ceci :

Art. III. — À dater de la prise de possession effective de l'exploitation, à savoir le 2 octobre 1915, le gouvernement (hellénique) assume, aux lieu et place de la société, sous réserve des droits qu'il pourrait tenir des traites de paix, le service des obligations 3 % de 500 fr. restant en circulation. sur les 120.000 obligations dont l'émission a été autorisée par l'assemblée générale des actionnaires du 8 février 1893.

La société conservant à sa charge tous les paiements faits et à faire aux obligataires pour les échéances antérieures à la date précitée du 2 octobre 1915, les provisions constituées par elle en temps voulu chez les établissements payeurs restent sa propriété et le gouvernement hellénique n'aura à intervenir dans aucun règlement antérieur à cette date., aucun recours ne pourra être formulé de ce chef contre lui.

Art. IV. — Outre la garantie générale. accordée par le § 1 de l'article précédent, le gouvernement affecte au service de l'emprunt les recettes brutes de la ligne Salonique-Monastir exploitée par lui.

Aucune allusion n'était faite dans ces dispositions aux conditions dans lesquelles s'effectuerait le service d'intérêt, et d'amortissement des obligations libellées en francs et en or et bien qu'il ait été formellement stipulé que leur service était exigé en or.

Les obligataires, peu après, par l'entremise de leur conseil de défense, constitué sous l'égide de l'Association nationale des P. F. V M. ont, donc protesté et ont fait valoir qu'ils n'avaient pas été consultés dans une transaction qui modifiait complètement leurs droits.

Qu'est-il advenu de cette protestation ? Nous l'ignorons : en tout cas, la Grèce vient d'annoncer qu'elle allait faire en mars un premier versement de 5 millions de francs français au titre du service de la dette en question, mais que, d'une part, elle n'entendait pas payer les coupons des obligataires en or, la convention de rachat ne portant aucune stipulation semblable, et que, d'autre part, s'appuyant sur les traités de Versailles et de Neuilly — traités qui stipulent que les sujets des États ennemis ne sont pas en droit d'obtenir le remboursement de leurs dettes de la part des États auxquels elles ont été cédées —, elle se refusait au paiement de la partie de la somme correspondant au service des titres détenus par des ressortissants ex-ennemis.

Très exactement, nous pensons que le procédé relève du désir de parvenir à ajourner encore la reprise effective du service. Les obligataires tiennent, et cela avec juste raison, à leur coupon en or : s'ils veulent maintenir leur prétention, le procès qui risque de s'ensuivre menace d'être long. et touffu : par ailleurs, la nécessité pour les porteurs de fournir les justifications de nationalité qui seront exigées n'est pas pour faciliter les choses.

(*Le Journal des finances*, 1^{er} avril 1927)

L'obligation Salonique-Monastir atteint 1.020 ; la question de la monnaie de paiement des coupons n'est toujours pas réglée ; le conseil convoque les actionnaires en assemblée extraordinaire pour le 3 mai, à l'effet de voter la dissolution anticipée de la société.

Obligations Chemin de fer ottoman Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 29 avril 1927)

L'Association nationale croit devoir mettre en garde les porteurs d'obligations 3 % 1893 contre des avis récemment publiés qui laissent entrevoir que le service financier des obligations de la Société du Chemin de fer Salonique-Monastir pourrait être prochainement repris à Athènes en francs français. Le comité engage de la manière la plus formelle les intéressés à s'abstenir d'encaisser leurs coupons dans des conditions non conformes aux engagements contractuels.

CHEMINS DE FER SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des débats*, 22 janvier 1928)

Le bruit a couru que le service des obligations Salonique-Monastir allait être repris incessamment. Voici un exposé de la situation des obligataires d'après la *Handel Zeitung* de Zurich :

« La Société des Chemins de fer Salonique-Monastir a conclu, en 1893, avec le concours des banques de l'Europe centrale, un emprunt de 60 millions de francs. dont le remboursement, ainsi que l'intérêt, ont été garantis payables en or. Il existe un nombre assez important de ces titres en Suisse. Le service de ces obligations a été suspendu dans les pays de l'Entente en 1915, et en 1918 dans les Empires centraux et en Suisse.

À la suite d'un accord ratifié par l'assemblée des actionnaires de la société, en date du 7 janvier 1926, le gouvernement grec a pris à sa charge le service de la dette obligataire. Néanmoins, rien n'a été fait Jusqu'à présent ni pour le remboursement des obligations amorties ni pour les intérêts arriérés. Certains de nos concitoyens, qui, sans doute, ne se font pas d'illusions sur les démarches auprès de la Grèce, se sont décidés à entreprendre ici une action juridique, en se faisant représenter par l'avocat Dr Walder, à Zurich, et ont mis une saisie-arrêt sur un avoir du gouvernement grec dans une des banques de la place. Cette saisie-arrêt, qui a été accordée pour un montant de 1 12 million, est, comme nous l'apprenons, entièrement couverte. Le gouvernement grec, qui est représenté par l'avocat Dr Gubser, a entrepris une action afin d'obtenir la levée de la saisie. Conformément à une décision du Conseil fédéral survenue dans l'année 1918, les saisies-arrêts contre des États étrangers peuvent parfaitement être prononcées. »

Options de change et tribunaux
Obligations Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 17 février 1928, p. 163)
(*Le Journal des finances*, 19 février 1928)

Un groupe d'obligataires du chemin de fer Salonique-Monastir avait fait procéder à une saisie-arrêt sur des fonds déposés par le gouvernement grec dans une banque zurichoise. Le gouvernement grec a immédiatement intenté une action pour obtenir la levée de cette saisie. Les obligataires ont soutenu qu'ils attendent, depuis trois ans,

l'exécution d'engagements formels pris par le gouvernement d'Athènes et non tenus. Le tribunal de Zurich a purement et simplement maintenu cette saisie.

LA GRANDE PITIÉ DES PORTEURS FRANÇAIS
DE VALEURS ÉTRANGÈRES À REVENU FIXE
L'emprunt grec et les obligations du « Salonique-Monastir »
(*Le Journal des débats*, 18 février 1928)

Nous avons constamment montré la disgrâce de ces porteurs qui n'a d'égale que leur résignation.

Ici, l'estampille française apposée sur des titres étrangers n'empêche pas qu'ils soient payés en francs français, et non en francs-or, ou qu'ils ne le soient pas du tout; là, leurs gages réels passent au service de groupes étrangers; ailleurs, dans le moment même où des tribunaux français ou étrangers, comme celui de La Haye, sont saisis, on apprend tout à coup qu'à la suite d'accords sournois et de concessions, leurs revendications sont rayées du rôle avant même que leurs droits aient été confirmés; là, enfin — et ceci dépasse la mesure —, des sociétés ou États étrangers sollicitent, en vue d'emprunts nouveaux, ceux-là mêmes envers lesquels ils sont actuellement défailants.

Tel est, parmi tant d'autres, le cas du récent emprunt grec, conclu malgré la désinvolture avec laquelle deux sociétés, « Hellénique d'Électricité* », et « Chemins de fer Salonique-Monastir », ont traité leurs créanciers français.

La première s'est désabonnée du timbre français pour ses 30.000 obligations 4 %, de 500 francs-or, et son actif est confisqué !

La seconde a suspendu délibérément le service de ses obligations !

Semblable sans-gêne n'a pas empêché la Grèce de demander et d'obtenir l'émission de son emprunt sur les places étrangères, emprunt pour lequel elle demande l'appui des capitaux français, ni M. Mellon de recommander à la commission du budget du Sénat américain l'adoption du projet de loi portant ouverture dudit emprunt de \$ 12.167.000.

Mais la résignation a des limites, et un de nos confrères fait justement remarquer qu'il n'est de mouton qui, à la longue, ne devienne enragé.

C'est ce qu'il est advenu des obligataires français, belges et, dit-on, suisses, du « Salonique-Monastir ».

Nous avons souligné, dans nos *Informations* du 16 février, l'importance que présente pour eux la question de la monnaie de paiement.

Aussi bien, ont-ils perdu patience. Ayant montré la longanimité du gouvernement français qui n'a pas cru devoir, en l'état des choses, s'opposer au dernier emprunt hellénique, dont il a facilité le règlement, ayant excipé de leur bon vouloir, depuis trois ans, les porteurs ont tout bonnement fait procéder à une saisie-arrêt sur les fonds déposés par le gouvernement grec dans une banque zurichoise. Et le tribunal de Zurich a ratifié leur saisie.

Le gouvernement grec s'en montre fort marri; pour des considérations formelles de principe, il conteste par plainte la saisie; il prétend que ladite saisie de biens d'un État étranger en Suisse n'est pas compatible avec les dispositions du droit des peuples; il spécifie que ce sont les obligations du chemin de fer Salonique-Monastir et non les fonds de l'emprunt tripartite qui ont été mises sous séquestre à Zurich, ces obligations ayant été acquises par le gouvernement grec lorsqu'il a acheté le réseau et laissées en dépôt à la Société de banque suisse, à Zurich.

Il n'en demeure pas moins que la leçon est utile à retenir, et l'exemple d'autant meilleur à suivre que des épreuves analogues, dans des cas identiques, attendent, avant longtemps, dans un autre pays balkanique, les porteurs français.

Options de change et tribunaux
Obligations Salonique-Monastir
(*Le Journal des finances*, 16 et 18 mars 1928)

Le Tribunal fédéral de Bâle aurait rejeté l'appel formé par le gouvernement grec contre la semence autorisant la saisie-arrêt de ses avoirs en obligations à la Société de banque suisse, à Zurich. D'autre part, M. Theunis soumettra prochainement aux délibérations du Conseil de Genève les doléances de l'Association des obligataires.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
ET OBLIGATIONS COMPAGNIE HELLÉNIQUE D'ÉLECTRICITÉ
(*Le Journal des débats*, 7 juin 1928)

Le 12 mai dernier, nous n'avons pas manqué de signaler l'arrêt par lequel le tribunal de la Seine venait de donner raison aux porteurs d'obligations 4 % or de la Compagnie hellénique d'électricité.

.....
Ces procéduriers impénitents ont été récompensés de leur ténacité, et leur victoire ne saurait manquer de faire réfléchir une autre catégorie de porteurs, nous voulons parler des obligataires du « Salonique-Monastir ». Nous avons eu souvent l'occasion d'exposer leurs doléances.

Ici encore, un groupe de porteurs suisses, en l'espèce, a fait opérer une saisie-arrêt sur deux millions de francs d'obligations de la ligne Salonique-Monastir, rachetée, comme l'on sait, par l'État hellénique, et déposés à la « Bankverein » de Zurich.

Ici encore, des pourparlers ont été entamés au sujet de la monnaie de paiement. Si, comme dans le cas de la Compagnie hellénique d'électricité, les obligataires français du Salonique-Monastir ne sont pas mis hors de cause par la partie adverse comme ayant transigé, on objecte que la plupart des obligations qu'ils possèdent aujourd'hui ont été par eux achetées à la fin de la guerre à des sujets des pays ennemis (la société était autrichienne) et à vil prix, et qu'ils sont moins intéressants que d'autres.

La validité de la saisie a donc été contestée par le gouvernement hellénique, qui a fait appel. Mais le Tribunal fédéral de Bâle l'a rejeté.

Les obligataires du Salonique-Monastir évoqueront utilement, dans la discussion des projets de transaction en cours, le jugement qui frappe la Compagnie hellénique d'électricité.

Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des finances*, 22 juin 1928)

[...] En 1925 le gouvernement grec a racheté d'une part les droits de la Compagnie sur la ligne Salonique-frontière serbe, et d'autre part, fait l'acquisition de 39.880 actions Salonique-Monastir, qu'elle détenait en portefeuille. [...]

OBLIGATIONS CHEMINS DE FER SALONIQUE-MONASTIR

(Le Journal des débats, 6 septembre 1928)

Le gouvernement grec a décidé d'annuler les obligations qui se trouvaient entre les mains des porteurs allemands au début de la guerre.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
(Le Journal des débats, 8 septembre 1928)

Nous avons reproduit, hier, une information de source allemande d'après laquelle le gouvernement grec aurait annulé les obligations Salonique-Monastir 3 % de 1893 qui étaient entre les mains des porteurs allemands au début et à la fin de la guerre.

Cette nouvelle n'est confirmée ni par le gouvernement grec, ni par la maison d'émission, et, d'ailleurs, dans les milieux bien informés, on la croit invraisemblable.

Il y a quelques années, la Grèce avait déjà essayé à diverses reprises de demander aux obligataires allemands de lui livrer les titres qui étaient en leur possession, mais ceux-ci s'y sont toujours refusés.

La Grèce n'est d'ailleurs par arrivée à une entente avec les porteurs français qui demandaient le service sur la base de 60 % or.

La question est, il est vrai, soumise à une Cour d'arbitrage ?....

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
(Le Journal des débats, 12 septembre 1928)

Le différend entre le gouvernement grec et les porteurs allemands de valeurs helléniques est-il tranché ?

On semble maintenant avoir confirmation de la nouvelle, tout d'abord infirmée, qu'un décret du ministre des finances de Grèce vient d'annuler purement et simplement les 80.000 obligations du Chemin de fer Salonique-Monastir qui se trouvent entre les mains allemandes, ainsi que les 21 coupons échus. Le gouvernement allemand aurait immédiatement chargé son ambassade à Athènes de protester contre le décret, qui se trouverait en contradiction absolue avec les stipulations du traité de Versailles.

Par ailleurs, on nous mande de Berlin :

« La cotation des obligations 3 % suspendue depuis une semaine à Francfort va être reprise aujourd'hui 11 septembre.

On estime que, sur environ 80.000 obligations encore en circulation et dont la majorité se trouvait en mains allemandes, 10 à 15.000 seulement y sont restées, la majorité ayant passé en France. »

Il est vrai que l'on objecte, à Athènes, que la plupart des porteurs français ont acheté leurs titres, à la fin de la guerre, à des sujets ex-ennemis, à vil prix et qu'ainsi ils ne méritent point que l'on s'apitoie sur leur sort.

Aussi bien, la commission hellénique d'application des traités a-t-elle, au mois de juin dernier, décidé que les obligations détenues par des ex-ennemis jusqu'en novembre 1917, bien que passées aux mains de tiers, n'ont pas droit au paiement des coupons.

Il n'en demeure pas moins : 1° que ces cessions sont, jusqu'à plus ample informé, valables ; 2° que tous les porteurs français actuels ne se sont pas livrés à l'opération critiquée.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des débats*, 12 janvier 1929)

L'Information signale, d'après *L'Écho de la Bourse*, de Bruxelles, certaines réfutations, de la part du chargé d'affaires de Grèce, à Bruxelles, concernant le service en souffrance des obligations Salonique-Monastir, et ajoute : « Parmi les arguments développés par la légation hellénique, il faut relever celui qui consiste, pour le gouvernement hellénique, à établir une discrimination entre les obligataires ex-ennemis et les détenteurs de titres, suisses ou belges. Il semble que le gouvernement hellénique aurait pu, cette question ne se posant pas pour les titres traités à Paris, s'entendre déjà avec les porteurs français pour reprendre le service des obligations Salonique-Monastir, dont le réseau est en possession du gouvernement grec depuis 1918. »

Nous nous associons d'autant plus volontiers à cette opinion, laquelle — nos lecteurs le savent — fut toujours nôtre, qu'à l'endroit de nos porteurs, non seulement on opère, du côté hellénique, la discrimination ci-dessus, mais on objecte que la plupart des obligations aujourd'hui possédées par des Français ayant été achetées à vil prix à des sujets ex-ennemis, le gouvernement grec serait en droit de contester la validité de ces cessions, et, qu'en tous cas, il ne saurait admettre de payer leurs bénéficiaires au pair, en or.

L'EMPRUNT SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des débats*, 27 janvier 1929)

Suivant le « *Messenger d'Athènes* », le ministre des finances, M. Maris, se serait déjà occupé, avec le service compétent de son ministère, des propositions soumises par la Société française intéressée, pour le remboursement de l'emprunt conclu par la Compagnie des chemins de fer orientaux* avant le rachat par l'État hellénique de la ligne Salonique-Monastir.

La plupart des obligations de cet emprunt, qui se trouvaient aux mains des porteurs allemands, ont été annulées, comme on sait, en vertu du traité de Versailles.

En ce qui concerne les obligations restantes qui représentent le quart environ de l'emprunt, la Société française avait d'abord réclamé leur remboursement en or. Mais l'État hellénique ayant refusé de faire droit à cette demande, la société a soumis de nouvelles propositions fondées sur le remboursement en drachmes de l'emprunt.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des débats*, 3 février 1929)

Nous ne nous sommes jamais fait d'illusions touchant le sort des porteurs français du titre dont il s'agit.

Nous n'avons pas laissé ignorer la résistance opposée par le gouvernement grec à leur juste prétention d'être payés en or, résistance tirée, comme on le sait, de l'argument suivant :

La plupart des obligations aujourd'hui possédées par des Français, dit-on à Athènes, ont été achetées à vil prix à des sujets ex-ennemis ; le gouvernement grec serait en droit de contester la validité de ces cessions ; en tous cas, il ne saurait admettre de payer leurs bénéficiaires au pair, en or.

Aucun argument contraire n'est parvenu, au cours des longues négociations, à modifier la position prise par les autorités helléniques.

La *Prager Presse* annonce, en effet, que le ministre des finances, M. Maris, vient de décider définitivement, avec l'approbation de M. Venitzelos, que le paiement ne se fera qu'en drachmes-papier et non en drachmes-or.

Les porteurs français seront d'autant plus atteints que, sur environ 80.000 obligations encore en circulation, et dont la majorité se trouvait en mains allemandes, 10.000 à 15.000 seulement y sont restées, lesquelles ont été annulées, la majorité ayant passé en France.

On ne saurait l'oublier, à Athènes.

OBLIGATIONS 3 % 1893 DE LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER OTTOMAN SALONIQUE-MONASTIR

(*Le Journal des débats*, 9 février 1929)

L'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières appelle l'attention des porteurs d'obligations 3 % 1893 de la Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir sur un jugement récemment rendu par le tribunal du district de Zurich, à la suite de la saisie-arrêt pratiquée par certains obligataires sur les actifs du gouvernement hellénique en Suisse. Le tribunal a rejeté la demande du gouvernement hellénique tendant à obtenir mainlevée de cette saisie. Il a ainsi reconnu le droit des obligataires à obtenir le maintien des mesures conservatrices prises pour la sauvegarde de leurs intérêts en qualité de porteurs d'une créance en francs-or.

On ne saurait trop souligner l'intérêt de cette sentence prononcée contre le gouvernement hellénique, qui persiste, malgré les pressantes démarches poursuivies auprès de lui depuis plusieurs années, à méconnaître le droit des porteurs d'obligations Salonique-Monastir à être payés en francs or, comme le contrat et le libelle des titres le stipulent expressément.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR

(*Le Journal des débats*, 12 février 1929)

La légation de Grèce communique la note suivante :

« Au sujet de l'information publiée à Paris par l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières sur l'intérêt qu'offrirait pour les porteurs d'obligations 3 % 1893 de la Société du chemin de fer ottoman Salonique-Monastir, le jugement par lequel le tribunal de Zurich a confirmé la saisie-arrêt pratiquée par certains de ces porteurs sur les actifs du gouvernement hellénique en Suisse, ce jugement n'a nullement l'importance que paraît lui attribuer l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières. Il s'agissait, en effet, dans l'affaire jugée, d'une saisie-arrêt sur les actions de ladite société qui n'ont aucune valeur, puisque cette société a été dissoute. Le jugement du tribunal de Zurich n'a aucun rapport avec la prétention des porteurs des obligations de ladite Société d'être payés en or, il n'a d'autre intérêt que de montrer que les tribunaux de Zurich admettent la possibilité d'une saisie-arrêt sur des biens appartenant à un gouvernement étranger, mais cette jurisprudence ne peut être considérée comme définitive, car le jugement en question est soumis actuellement à l'examen du tribunal fédéral suisse de Lausanne. »

Nous retenons de cette mise au point qu'elle opère un départ très net entre un jugement qui tranche la question juridique d'une saisie-arrêt sur des actions prétendues

inexistantes, et celle du paiement des obligations, laquelle reste posée dans toute sa force.

Mais le communiqué — il fallait s'y attendre — ne laisse en rien supposer que le gouvernement grec doive se départir de son intransigeance.

Le différend demeure donc entier entre les porteurs et lui, quant au règlement en or ou en papier.

Obligations Salonique-Monastir (*Le Journal des finances*, 15 février 1929)

C'est une affaire d'option de change. Moralement, le droit des obligataires ne paraît pas contestable. Mais ils ont contre eux le gouvernement grec qui exploite autant par intérêt que peut-être par passion de dilettante, une situation extrêmement embrouillée.

Rappelons l'affaire en peu de mots. La ligne Salonique-Monastir avait été concédée, en 1890, à un groupe financier allemand : elle était tout entière située en territoire ottoman. Une société fut fondée au capital de 20 millions, mais les actions ne furent jamais négociées en France ; les fonds nécessaires à la construction de la ligne furent cependant recrutés dans notre pays sous forme d'un emprunt obligataire ayant pour gage une garantie kilométrique assurée par la Turquie. Les bénéficiaires permirent de ne pas faire appel à cette garantie. Après la guerre balkanique, le traité de Bucarest ayant attribué Salonique à la Grèce et Monastir à la Serbie, la ligne se trouva répartie en territoires serbe et grec ; les deux États recueillaient, proportionnellement, la charge de la garantie kilométrique. L'exploitation se poursuivait d'ailleurs sous le contrôle de la Compagnie des Chemins de fer orientaux qui détenait la majorité des actions Salonique-Monastir.

Dès 1914, le service des obligations était suspendu, la Serbie et la Grèce se refusaient à faire face à la garantie kilométrique, dont le jeu devenait nécessaire par suite du fléchissement des bénéficiaires. Le service des obligations fut suspendu. En octobre 1915 — l'exploitation était demeurée jusque-là assurée par la Compagnie des Chemins de fer Orientaux —, le gouvernement grec s'empara de la fraction de la ligne s'étendant dans son territoire, c'est-à-dire de la plus grande partie de cette ligne.

La paix signée, des négociations s'engagèrent ; elles devaient être laborieuses ; elles aboutirent seulement en octobre 1925. Par les accords conclus, le gouvernement grec rachetait les droits de la Compagnie des chemins de fer orientaux sur la partie de la ligne Salonique frontière serbe sise en territoire grec, moyennant une indemnité importante ; il faisait, en outre, l'acquisition de 39.880 actions Salonique-Monastir (ce qui lui assurait le contrôle complet de la société) et assumait en même temps le service des obligations. Par la suite, la Compagnie Salonique-Monastir, n'ayant plus d'objet, a été dissoute.

Pour tout esprit sensé, il résulte de ce qui précède que le gouvernement grec — au moins pour la partie de la ligne s'étendant en Grèce et c'est, répétons-le, la portion de loin la plus longue, quelque 200 kilomètres — a purement et simplement repris en charge les engagements portés sur le contrat d'émission des obligations Salonique-Monastir dont le revenu était prévu en francs ou en marks mais avec la mention or.

Le gouvernement grec ne l'entend pas du tout ainsi. Sa thèse, aux arguments multiples, est celle-ci. D'abord, la convention de rachat conclue en 1925 avec la Compagnie des Chemins de fer Orientaux ne contient aucune stipulation service-or des obligations — négligence incompréhensible, notons-le. si l'on considère que le conseil de Salonique-Monastir, qui ne pouvait pas ignorer les tractations en cours, comprenait à l'époque des personnalités éminentes et, en particulier, un diplomate de première grandeur [Dutasta ?] — ; ensuite il paraît que le gouvernement turc effectue en francs-

papier (ceci s'écrivait en février 1928) les paiements qui sont à sa charge correspondant à la portion de la ligne se trouvant en son territoire (nous renonçons, géographiquement, à comprendre) ; enfin, la Grèce qui, en vertu des traités de paix, aurait dû obtenir restitution d'une grande partie des obligations détenues par des sujets ex-ennemis, n'a pas obtenu cette restitution.

Tel est le problème très élémentairement résumé. Dans ses détails, il apparaît beaucoup plus compliqué ne serait-ce que parce qu'il est plein d'incidences qui s'écartent des considérations financières pour entrer dans ceux de la politique générale.

Le procès se plaide en Suisse. Les obligataires ont obtenu du tribunal de Zurich saisie-arrêt de certains avoirs détenus, par le gouvernement hellénique dans la Confédération ; cette décision vient d'être confirmée sur appel du gouvernement hellénique, et l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières a publié, ces jours-ci une note exprimant que cette sentence confirmait le bon droit des obligataires.

Là-dessus, la légation de Grèce a communiqué un télégramme d'Athènes, duquel il résulte que le jugement du tribunal de Zurich n'a pas l'importance qu'on a voulu lui donner, d'une part parce que le Tribunal fédéral est saisi, et ensuite — quelle ironie — parce que l'avoir saisi serait complètement dépourvu de valeur, n'étant constitué que par des actions de la Compagnie Salonique-Monastir, n'ayant d'autre prix que celui du papier. Les choses en sont là.

Ce n'est pas demain que les porteurs d'obligations Salonique-Monastir obtiendront satisfaction.

Les accords gréco-yougoslaves
par AUGUSTE GAUVAIN
(*Le Journal des débats*, 18 mars 1929)

.....
Il serait fastidieux d'énumérer les clauses des six protocoles constituant la convention économique et commerciale. Chacune a son importance, et un assez grand nombre ont exigé de minutieuses négociations, par exemple les conditions de reprise du tronçon de la ligne des anciens Chemins de fer orientaux qui se trouve sur le territoire grec et sur lequel la Yougoslavie avait acquis des droits en même temps que sur le reste du réseau macédonien.

.....
OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des finances*, 1^{er} novembre 1929)

Au mois de février dernier, nous avons exposé en détail la situation des porteurs d'obligations Salonique-Monastir (voir *Journal des finances* du 15 février : À travers la Côte) ; nous concluons en disant que les porteurs n'étaient pas près d'obtenir satisfaction.

Rappelons brièvement de quoi il s'agit. La ligne Salonique-Monastir était exploitée primitivement par une société distincte, mais entièrement sous le contrôle de la Compagnie des chemins de fer orientaux. En 1925, la Grèce acheta les droits de la Compagnie pour la partie de la ligne sise en territoire grec, moyennant une indemnité, et, d'autre part, fit l'acquisition de 39.880 actions Salonique-Monastir ; en même temps, elles s'engageait à assurer le service des obligations de celle dernière société.

Le gouvernement grec ne conteste pas cet engagement ; toutefois, bien que les obligations Salonique-Monastir soient stipulées par le contrat d'émission, en marks et francs-or, sous prétexte que la convention de rachat conclue en 1925 avec la Compagnie des Chemins de fer orientaux ne contient aucune stipulation du service-or des obligations il prétendit payer en francs-papier. Divers incidents vinrent du reste se greffer sur ce débat ; mais nous résumons.

Les obligataires protestèrent ; un procès s'engagea ensuite. Le premier succès des porteurs fut d'obtenir saisie-arrêt des divers avoirs détenus, dans la Confédération helvétique par le gouvernement hellénique. Athènes répliqua maladroitement, en déniaut au jugement la signification que les porteurs lui attribuaient et qui était celle d'une reconnaissance implicite de leur bon droit. L'affaire alla en appel.

Le Tribunal de l'instance de Zurich, qui avait à en connaître, vient de se prononcer. Non seulement il confirme la décision des premiers juges, mais, en plus, il en précise la signification, en se référant dans l'exposé des motifs, à la sentence rendue par la Cour de La Haye, au sujet des emprunts serbes et brésiliens.

Ainsi, la Grèce, qui paraît avoir eu un instant l'intention de se pourvoir en cassation, paraît-elle avoir abandonné ce projet ; elle songerait à proposer aux obligataires un arrangement amiable.

C'est les prévenir qu'ils vont avoir à discuter âprement.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR (*Le Journal des débats*, 7 juin 1930)

Nous ne nous sommes jamais fait d'illusions touchant le sort des porteurs français de ce titre, et nos lecteurs n'ont certainement pas oublié l'obstination mise par le gouvernement grec à éluder, à l'occasion d'un conflit pendant depuis plus de trois ans, les effets des jugements qui ont donné raison aux obligataires.

Nous ne reviendrons pas sur l'historique de la longue procédure suivie en Suisse. Des jugements successifs et formels, dont nous avons, en leur temps, souligné l'importance, n'ont pas empêché le gouvernement grec de méconnaître, malgré les plus pressantes démarches, le droit des porteurs à être payés en francs or, comme le contrat et le libellé des titres le stipulent expressément.

Les obligataires viennent, en désespoir de cause, de demander au tribunal de commerce de déclarer en faillite la société, alléguant qu'elle n'a pas payé les coupons des obligations depuis le 2 juillet 1925 et qu'elle a, en outre, fait disparaître l'actif.

Le tribunal, la société faisant défaut, a nommé un syndic avec mission de faire une enquête sur sa situation actuelle.

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 août 1931)

Procès. — L'instance Salonique-Monastir est venue hier devant la première Chambre du Tribunal civil de la Seine, pour plaidoiries. Les obligataires demandent, en raison du non-paiement des coupons et de la cessation de l'amortissement de leurs titres, la résolution du contrat et la restitution des souscriptions et des intérêts dus en francs-or, en conformité avec les stipulations du prospectus d'émission. Les administrateurs de la Compagnie des Chemins de 1er Orientaux, qui a repris Salonique-Monastir, mis en cause, ont fait défaut.

OBLIGATIONS SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des finances*, 8 janvier 1932)

C'est une vieille histoire à laquelle un récent jugement du Tribunal civil de la Seine vient de rendre un caractère d'actualité. Peut-être a-t-on oublié de quoi il s'agit.

En 1925, la ligne Salonique-Monastir fut rachetée par le gouvernement grec qui s'engagea à assurer le service des obligations. Bien que ces titres soient stipulés par le contrat d'émission en marks et francs-or, le gouvernement grec prétendit payer en francs-papier.

D'où procès. La première manche fut gagnée par les obligataires qui obtinrent saisie-arrêt des avoirs que le gouvernement grec détenait dans une banque suisse. À cette occasion, et sur appel du perdant, la Cour d'appel de Zurich valida la saisie-arrêt et mit en relief le bon droit des porteurs.

La seconde manche, vit la revanche de l'État débiteur. Très habilement il proposa aux obligataires, un arrangement transactionnel, mais sous condition suspensive de la levée de la saisie-arrêt pratiquée en Suisse. Jugeant en dernier ressort, le Tribunal fédéral autorisa la levée de ladite saisie-arrêt, ceci en avril 1930.

Mais les porteurs attendent encore la conclusion de l'accord transactionnel promis par le gouvernement grec.

La riposte ne s'est pas faite attendre : en mai 1931, le tribunal de première instance d'Anvers autorisait sur demande d'un groupe de porteurs belges, la saisie d'une somme de 1 million, de dollars en dépôt à la Banque de Bruxelles au nom du gouvernement grec. Enfin, le 22 décembre dernier, la Première Chambre du Tribunal civil de la Seine a rendu un arrêt reconnaissant le droit des porteurs au paiement sur la base de l'or.

Le gouvernement grec va-t-il cette fois s'incliner ? Il est permis d'en douter. Ne dit-on pas en effet qu'il se montrerait disposé à négocier à l'amiable, et le plus rapidement possible, la question du paiement des coupons en litige, mais qu'il entend qu'auparavant — et il semble bien que ce soit pour lui une condition *sine qua non* — obtenir la levée de la saisie-arrêt, opérée en mai dernier ? Ne laisse-t-il pas dire que si le Tribunal d'Anvers décide la levée de la saisie, un arrangement amiable avec les obligataires serait dans l'ordre des possibilités ?

Le carnet du capitaliste
RÈGLEMENT D'ARRIÉRÉS
SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des finances*, 20 mai 1932)

Le gouvernement hellénique a signé, le 10 mars 1932, une convention par laquelle il s'engage à assurer, à dater du 2 octobre 1915, le service des obligations 3 % or émises en 1893 par la Société du chemin de fer Salonique-Monastir.

Aux termes de cette convention :

1° Les intérêts arriérés seront réglés sur la base de 60 % du montant-or contractuel, soit à raison de 4,50 or par coupon d'obligation de 500 francs, aux dates ci-après :

a) intérêts du 2 octobre 1915 au 30 juin 1917 représentés par le coupon n° 46 (pour trois mois), et par les coupons n° 47, 48 et 49 : lors de l'adhésion des porteurs à la convention ;

b) intérêts du 1^{er} juillet 1917 au 31 décembre 1931, représentés par les coupons n° 50 à 78 : en cinq versements annuels, du 2 janvier 1933 au 2 janvier 1937 inclus.

2° Le service de l'intérêt courant sera repris à partir du 1^{er} juillet 1932. sur la base des pourcentages du montant-or contractuel indiqué ci-après :

Du 1^{er} juillet 1932 au 2 janvier 1939 : 60 %.
Du 1^{er} juillet 1939 au 2 janvier 1944 : 70 %.
Du 1^{er} juillet 1944 au 2 janvier 1949 : 75 %.
Du 1^{er} juillet 1949 au 2 janvier 1954 : 80 %.
Du 1^{er} juillet 1954 au 2 janvier 1959 : 85 %.
Du 1^{er} juillet 1959 au 2 janvier 1964 : 90 %.
Du 1^{er} juillet 1969 au 2 janvier 1983 : 100 %.

Les porteurs désirant adhérer à la convention précitée peuvent, dès maintenant, déposer leurs titres aux guichets de la Banque transatlantique, 17, boulevard Haussmann, à Paris.

Après paiement du montant de l'intérêt couru du 2 janvier 1915 au 30 juin 1917, les titres seront rendus aux déposants, estampillés de l'adhésion à la convention et munis d'une nouvelle feuille de coupons en deux séries : n° 50 à 78, représentant les arriérés : n° 79 à 108, représentant l'intérêt courant.

Les coupons n° 44, 45 et 46 correspondant (ce dernier pour trois mois seulement) aux intérêts échus non pris en charge par le gouvernement hellénique seront détachés des titres et restitués aux porteurs, le coupon n° 46 étant estampillé du paiement de la fraction d'intérêt du 2 octobre au 31 décembre 1915.

En conséquence, les obligations 3 % Salonique-Monastir seront, à dater du 17 mai 1932, inscrites à la deuxième partie de la cote sous deux rubriques :

1° Jouissance juillet 1914, rubrique actuelle ;

2° Jouissance juillet 1917, titres estampillés de l'adhésion à la convention et munis de la nouvelle feuille de coupons en deux séries : n° 50 à 78 et n° 79 à 108.

(Le Journal des finances, 21 octobre 1932)

Les obligations SALONIQUE-MONASTIR se sont traitées en dernier à 495. Les porteurs de ces titres, qui ont été récemment déboutés par le Tribunal d'Anvers dans leur procès contre l'État grec, ont interjeté appel devant la Cour d'appel de Bruxelles.

LE SERVICE DE LA DETTE EXTÉRIEURE HELLÉNIQUE

(Le Temps, 20 juillet 1934)

.....
L'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières signale, d'autre part, que le litige qui s'est élevé au sujet du service des obligations 3 % or 1893 « Salonique-Monastir » qui ont adhéré à la convention du 10 mars 1932, n'est pas encore résolu. L'Association nationale a fait, avec le concours du gouvernement français, de pressantes démarches auprès du gouvernement hellénique en vue d'obtenir le respect de la clause-or qui est formellement prévue par la convention du 10 mars 1932 ainsi que le paiement, à raison de 60 % de leur montant or, des coupons arriérés échus de 1920 à 1926 dont la convention a reporté la mise en paiement au 2 janvier 1934 et au 2 janvier 1935. Bien que cette demande de l'Association nationale fût strictement conforme aux modalités qui avaient été adoptées en 1933 pour l'exécution du premier accord de moratoire, le gouvernement hellénique n'a pas jusqu'ici accepté d'y faire droit. Le règlement des coupons échus sur les obligations « Salonique-Monastir » ne pouvant s'effectuer dans le cadre de l'accord de novembre 1933,

l'Association nationale a décidé de poursuivre l'exécution de la convention du 10 mars 1932 et de recourir à cet effet à la procédure prévue par l'article 10 de cette convention aux termes duquel tout différend qui pourra s'élever au sujet de l'interprétation ou de l'exécution des clauses de la convention doit être soumis à l'arbitrage.

Salonique-Monastir
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 août 1934)

Voici les précisions données par notre confrère l'*Agence économique et financière* sur l'accord belgo-hellène concernant l'emprunt Salonique-Monastir :

L'accord conclu avec les porteurs français visait les obligations Salonique-Monastir munies des coupons de janvier 1915 attachés. Par la convention additionnelle du 21 juillet 1934, l'accord s'étend aux titres belges estampillés par l'Association pour la Défense des détenteurs de fonds publics à Anvers. Ces titres possèdent le coupon de janvier 1918 attaché. L'arriéré à régler par le Gouvernement grec comprend dix-sept années de coupons à 15 fr. or, soit 2.550 fr. L'accord français admet le paiement de cet arriéré à 60 %, soit 1.530 fr. payables en 5 annuités. Les porteurs belges toucheront donc : 1° la première annuité, comprenant les échéances de 1918 à 1920 (n° 50 à 54), payables à dater du 2 janvier 1933, à 60 % or, soit 22 fr. 50 ; les coupons de 1920 à 1925 (n° 55 à 60), payables à dater du 2 janvier 1934, à 27 1/2 % or, plus un scrip de 32 1/2 or, soit 7,425 ; 3° les coupons courants depuis le 1er juillet 1932, date de l'accord français, jusqu'au 1er juillet 1934, soit 5 coupons (7,50 à 60 %, 4,50 à 30 % or, plus un scrip de 30 % or, soit 6,75). Au total : fr. or 36.675. .

Rapport de l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières
(*Le Journal des finances*, 21 juin 1935)

Emprunts helléniques : Toujours sans solution en attendant de nouvelles propositions du gouvernement grec (qui, on le sait, ne veut pas payer plus de 35 00 et en livres dépréciées). Un règlement transactionnel est cependant intervenu à propos des obligations Salonique-Monastir 3 % 1893.

CHEMIN DE FER OTTOMAN SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des finances*, 23 octobre 1935)

Le gouvernement hellénique vient de constituer auprès de la Banque transatlantique, à Paris, la provision nécessaire au paiement du coupon numéro 85 (échéance du 1^{er} juillet 1935) sur ces obligations. Ce coupon est mis en paiement pour le même pourcentage et aux mêmes conditions que les coupons de la dette hellénique directe.

À cette occasion, les obligataires sont avisés qu'ils peuvent obtenir sur les titres déjà régularisés le paiement des coupons arriérés numéros 50 à 60, aux conditions prévues par l'accord spécial du 24 février 1935, conclu avec l'Association Nationale.

OBLIGATIONS 3 % OR 1893 DU CHEMIN DE FER OTTOMAN

SALONIQUE-MONASTIR
(*Le Journal des débats*, 5 janvier 1937)

L'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières rappelle que, dans un communiqué du 1^{er} avril 1935, elle a fait connaître le texte de la transaction intervenue au sujet des obligations 3 % 1893 Salonique-Monastir.

Depuis lors, les coupons arriérés n° 55 à 63, échus du 1^{er} juillet 1920 inclus au 1^{er} juillet 1924 inclus ont été payés aux porteurs dont les titres ont été admis au bénéfice de la Convention du 10 mars 1932.

Le gouvernement hellénique vient de constituer auprès de la Banque transatlantique à Paris, chargée du service financier de l'emprunt, les provisions nécessaires au paiement des trois coupons arriérés suivants n° 64, 65 et 66, échus les 2 janvier 1925, 1^{er} juillet 1925 et 2 janvier 1926. Ces coupons seront payables à partir du 3 janvier 1937, aux conditions indiquées dans le communiqué ci-dessus visé.

La Banque Transatlantique dispose, en outre, des fonds nécessaires au paiement du coupon n° 88, échu le 2 janvier 1937, dont le paiement sera effectué, à partir de la même date, aux conditions prévues pour l'ensemble de la dette extérieure hellénique, soit à raison de 40 % du montant nominal de ce coupon.
