

SOCIÉTÉ OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE MOUDANIA À BROUSSE

Société anonyme ottomane, 6 août 1891

HORS PARIS
(*Le Figaro*, 13 juin 1892)

Une inauguration intéressante et peu banale est celle du chemin de fer de Moudania à Brousse, qui aura lieu jeudi prochain.

À cette petite promenade en Asie Mineure, quelques Parisiens ont été gracieusement conviés par les administrateurs de la Compagnie des Wagons-Lits et de la Société ottomane du nouveau chemin de fer.

De grandes fêtes auront lieu à Brousse à cette occasion. Le *Figaro* y a été invité et a délégué un de ses collaborateurs, M. Émile Berr, pour représenter, au pied du mont Olympe, le journal de la rue Drouot.

PETITS FAITS
(*L'Événement*, 17 juin 1892)

M. Nagelmackers, directeur de la Compagnie des Wagons-Lits, est atteint, depuis deux jours, d'une attaque d'influenza. Cette attaque est, il est vrai, très bénigne, mais elle a le grand inconvénient d'arriver fort mal à propos. M. Nagelmackers est le concessionnaire du chemin de fer de Moudania à Brousse, et il devait se rendre demain à Constantinople avec M^{me} Nagelmackers pour assister à l'inauguration de cette ligne. Force a été de renoncer à ce très beau voyage.

UNE FÊTE PARISIENNE
EN
ASIE MINEURE
(*Le Figaro*, 25 juin 1892)

(De notre envoyé spécial.)

Brousse, 18 juin.

Il était une fois deux voyageurs qui, venus à Constantinople pour leurs affaires, eurent la fantaisie, un beau matin, de passer l'eau et d'aller admirer sur la rive d'en face, à Brousse, les faïences de la Mosquée verte.

De Moudania, où abordent, après quatre heures de traversée, les petits bateaux de la compagnie Mahssoussé, jusqu'à Brousse, le voyage était de plusieurs heures encore. Une route carrossable y conduisait.

Les voilà partis. Et tout d'abord, un détail singulier les frappe : à l'entrée du chemin suivi par leurs chevaux, un hangar s'élève, où dorment deux locomotives. Plus loin, des vestiges de travaux d'art apparaissent ; des remblais surgissent ; çà et là même, des morceaux de rail allongent sur le sable blanc leurs lignes parallèles...

Ils interrogent le cocher : « Il y a un chemin de fer, ici ? — Il y a ce que vous voyez. — Depuis longtemps ? — Depuis quinze ans. — Pourquoi ne l'a-t-on pas fini ? — Je ne sais pas. »

Nos voyageurs reviennent à Péra, et, très intrigués, s'informent. On leur raconte qu'une ligne de Moudania à Brousse a été commencée par le gouvernement turc en 1874, et qu'il a fallu interrompre les travaux faute d'argent ; que plusieurs demandes de concession ont été faites, mais que, pour des raisons restées secrètes, le Sultan ne les a point agréées ; que, d'ailleurs, la ligne est manquée, et parfaitement impraticable... Ils se mettent à rire : « Je demande, moi, à la finir tout de suite et à l'exploiter. » Celui qui parle ainsi est un Parisien de Belgique que ses audaces ont rendu populaire chez nous ; son nom est Nagelmackers. Celui qui l'accompagne est M. Kamauer, secrétaire général de la Compagnie internationale des Wagons-Lits, dont M. Nagelmackers est, comme on sait, l'heureux père et le directeur.

Le Turc ne se hâte que lentement. Il fallut s'agiter et négocier près d'un an avant que cette concession fût accordée. Encore ne le fut-elle que sous la réserve que voici :

Abdul-Hamid voulait bien qu'on lui achevât son petit chemin de fer ; mais à la condition qu'on en construisît quelques autres à côté... Et il les indiquait.

Les projets de Sa Majesté semblèrent à M. Nagelmackers si pleins d'ingéniosité qu'il promit... Je vous dirai tout à l'heure en quoi consistent ces projets, et vous admirerez l'étrange aventure d'un homme qui, revenant d'Asie avec l'idée d'aligner au pied du mont Olympe, en manière de distraction, quarante-deux kilomètres de rails, s'est trouvé amené à en promettre douze cents, et s'appête joyeusement à dépenser cent cinquante millions, là où il comptait en risquer trois.

On alla d'abord au plus simple et au plus pressé. La ligne de Moudania était commencée : une société fut constituée, et, en moins d'un an, l'acheva.

Et c'est alors qu'une idée géniale vint à l'esprit de son fondateur : inaugurer par une fête parisienne la nouvelle ligne. Une fête parisienne à trois mille kilomètres de Paris, sur la mer de Marmara, entre Scutari et Smyrne !

Ses amis d'abord en plaisantaient :

« Vous ne ferez pas cela ! » Nagelmackers leur répondit qu'il n'y avait rien au monde de plus simple : « Je mets à la disposition de mes invités parisiens un wagon-lit auquel j'accroche un restaurant soigneusement ravitaillé ; à Péra, je retiens pour eux des chambres au Grand-Hôtel ; un bon bateau les attend au Bosphore et les transporte à Moudania d'où mon railway les amène à Brousse. À Brousse, je fais assurer à mes hôtes les meilleurs attelages du vilayet et autant de logements qu'il en faudra ; et quant au banquet, rien de plus aisé. J'expédie en Asie l'excellent Rousta, le chef du « service de bouche » de nos grands express, avec un suffisant état-major de cuisiniers et de maîtres d'hôtel et quelques caisses de linge, de vaisselle, d'argenterie, de provisions et de vins: de quoi désaltérer et nourrir honnêtement deux cents personnes. C'est l'enfance de l'art. »

Sitôt rêvé, sitôt fait. Et voilà comment une foule joyeuse, où se mêlaient pittoresquement les chapeaux de paille, les casques de liège et les fez, les vestons de voyage et les tuniques chamarrées, se pressait hier, entre onze heures et midi, sur les légers caïques du Bosphore, au bas de l'échelle du *Ben Ghazi*, où d'abord un Turc obligeant m'accueillit par cette nouvelle : « Vous savez que vous êtes ici sur l'ancien yacht du prince Jérôme ?... »

C'est jour de *Sélamlik*. Aussi le Sultan n'a-t-il autorisé qu'un petit nombre de fonctionnaires à assister à la fête de Moudania.

Le *Sélamlik* est la cérémonie hebdomadaire à l'occasion de laquelle l'invisible souverain daigne se montrer à son peuple et à son armée. L'apparition est courte. Elle dure exactement le temps de franchir au pas les cent mètres de route qui séparent la porte du Palais de la Mosquée réservée où Abdul-Hamid va faire sa prière. Les troupes de la garnison s'échelonnent tout autour, en masses imposantes, sur les pentes rapides d'Yldiz — en vue du Bosphore. Et tous sont là : fonctionnaires de haut rang, généraux, ministres, assemblés sur le passage de Sa Majesté, en une double haie d'uniformes resplendissants et de têtes dévotement inclinées... Abdul-Hamid goûte la splendeur de ce spectacle ; et c'est pour lui une joie intime et une sécurité de savoir que tous sont présents, sous ses yeux et sous sa main.

Il a cependant consenti à déléguer, à bord du *Ben Ghazi*, Tewfik pacha, ministre des travaux publics, et le président de sa Commission militaire, général Chakir pacha. Trois fonctionnaires accompagnent les délégués impériaux : Hayreddine bey, directeur des chemins de fer ; Sami bey, membre du Conseil des Travaux publics ; un ingénieur belge, attaché à cette administration, M. Leclercq, et le sous-directeur de la Presse, Fuad bey.

Côté des invités européens : le très aimable ministre de Belgique, M. Horricks, et son consul général, M. de Posson ; les ministres de Serbie et de Bulgarie ; MM. Robaglia, inspecteur général des ponts et chaussées ; La Fuente, directeur de la Banque ottomane ; Voisin bey, Gaillard, administrateur de la Société des Batignolles, par qui la ligne nouvelle a été construite ; les ingénieurs principaux, directeurs et agents des chemins de fer orientaux et d'Anatolie, et des grandes Compagnies de navigation du Bosphore, MM. Grosholz, Kapp, Chenu, Vuccino, Reboul, des Pallières, etc., etc.

Le coin des journalistes est d'un pittoresque délicieux. Il y a là, outre les correspondants du *Times*, du *Standard* et du *Temps*, et le délégué du *Figaro*, tous les journaux d'ici : le journal français le *Stamboul*, qu'un Irlandais dirige ; l'anglo-français *Levant Herald* (anglo surtout) ; trois ou quatre feuilles turques ; et puis des gazettes arméniennes, et puis des grecques, — jusqu'au journal israélite *El Tempo*, rédigé en espagnol et imprimé en hébreu... Tout cela est simple, n'est-ce pas ?

Et les caïques continuent d'amener à bord du *Ben Ghazi* les invités retardataires. Une indisposition légère a retenu à Paris l'initiateur intrépide de cette fête ! En l'absence de M. Nagelmackers, les honneurs de la réception sont faits par M. Naville, l'aimable président du conseil d'administration de la Société, et son secrétaire général, M. Toucas, qu'assistent obligeamment M. John Bo, Sordet, agent général du trafic, et leurs principaux collaborateurs.

M. Toucas est un Français né à Constantinople, et qui, ses études finies, est revenu y séjourner et a entrepris ici de grandes affaires. Il connaît à fond la langue et les mœurs du pays, et il est l'enfant gâté du Palais. J'ai plaisir à dire que si nous sommes venus aujourd'hui à Brousse en chemin de fer, c'est beaucoup à son infatigable zèle et à sa souple activité de négociateur oriental qu'on le doit. Et si la fête fut charmante, c'est lui d'abord — en l'absence de l'hôte généreux qui nous y conviait — qui doit en être remercié.

Il est midi. Le *Ben Ghazi* vient de tourner la pointe du Vieux Sérail. Les dômes blancs des mosquées surgissent, puis s'effacent parmi les cyprès. Voici, au seuil de la mer de Marmara, les bâtiments bas de la Sublime Porte ; à gauche, sur la rive d'Asie, la légendaire Tour de Léandre, puis les masses vertes et touffues des îles Prinkipo. La mer est douce comme un lac. Et pendant trois heures, la promenade s'y poursuit, délicieusement calme...

On approche pourtant. La rive d'Asie se creuse à gauche ; et déjà, tout au fond du golfe de Moudania, nous distinguons les cimes neigeuses de l'Olympe, se dessinant, au-dessus du bleu violent de la mer, sur un horizon d'azur très pâle.

Voici la ville, assise au bord de l'eau, et comme éparse parmi les végétations touffues de la côte ; et peu à peu les détails se précisent. En avant de nous, un panache de fumée noire traîne sur la mer. C'est le *Pétrel* qui amène à Moudania notre ambassadeur, M. Cambon, et son escorte.

Le *Pétrel* stoppe en rade. Nous abordons.

L'appontement est décoré d'arcs de triomphe de feuillage, où flottent les couleurs turques. Et toute la ville est là: un pêle-mêle exquis de costumes bizarres et de types d'Orient, masquant la ligne verte des wagons neufs, alignés au long du quai.

Le personnel supérieur des travaux, ayant à sa tête M. Navet, son très actif directeur, est là qui nous attend. Un poste d'infanterie turque, impassible sous le soleil brûlant, présente les armes. À la hâte, nous gagnons les wagons neufs, légers, bien aérés, avec leurs boiseries en pitchpin, leurs volets clos et l'amusante disposition de leurs boxes réservées aux femmes seules. (Nous sommes en Turquie !)

Et soudain, un bruit étrange arrive à nos oreilles. Là-bas, sur la mer, un clairon sonne aux champs. C'est notre ambassadeur qui paraît à la coupée du *Pétrel*. Et presque aussitôt apparaissent, sous la tente du canot officiel, amené, par huit rames agiles, les vestes, blanches et les bérets blancs de nos marins. On dirait que l'embarcation glisse sur de l'huile. Et l'apparition du petit bateau, avec son drapeau tricolore à l'arrière et le battement cadencé de ses rames minces sur l'eau bleue, nous saisit d'une joie vague, de cette émotion indicible qui vous fait, à trois mille kilomètres du pays, monter les larmes aux yeux et serre un peu la gorge.

M. Cambon débarque. Derrière lui, M. le commandant de Vialard, notre attaché militaire à Constantinople, M. Gazay, consul général, et enfin l'état-major du *Pétrel*, ayant à sa tête le commandants de notre stationnaire, M. de Saint-Pern. La chaleur est torride ; les moustiques de la côte profitent de cette affluence de figures étrangères pour se ravitailler. On part enfin. Et c'est, pendant une heure et demie, la plus amusante suite de zigzags à travers ce jardin merveilleux d'Asie, où les oliviers et les mûriers, les platanes et la vigne étalent et confondent les variétés radieuses de leurs verdure.

Et voici que Brousse apparaît parmi les arbres, avec ses blancs minarets semés au bas de l'Olympe. Tous les Broussiotes sont descendus. À la gare, Munir pacha, gouverneur, nous attend, entouré des fonctionnaires du vilayet. M. Taillet, consul de France, est près de lui. Le vali nous souhaite la bienvenue, et tout aussitôt paraît l'iman.

L'iman dit la prière, que les Turcs écoutent, les mains ouvertes et tendues, la paume en l'air. Et deux fois la prière est scandée par ce cri du vali :

Padischah tchok yacha ! (Beaucoup d'années au Sultan) que la foule hurle après lui.

La place, est couverte de voitures où les invités, ivres de chaleur et de poussière, se précipitent. Et tandis que la foule européenne se disperse, trois Broussiotes apparaissent, le couteau à la ceinture, luisants de sueur, et poussant devant eux un âne et cinq moutons.

La populace a franchi les palissades de la voie et se démène joyeusement, à la vue du sacrifice qui s'apprête. En vain les *zaptières* jouent de la trique et du fouet ; on leur rit au nez ; on veut voir...

Les cinq moutons sont ligotés à quelques pas des wagons vides, les têtes alignées sur le rail ; et le sacrificateur, tirant son coutelas, va de l'un à l'autre, marmottant je ne sais quelle prière, et, chaque fois, d'un geste sec, l'œil allumé d'une sorte de rage et le front ruisselant d'eau, plonge et coupe. Les bêtes agitent, follement leurs pattes ligotées. Les aides sont debout sur elles, pressant du pied les gorges ouvertes. La voie est toute rouge.

Il est sept heures. On a chargé sur l'âne les cinq cadavres dont la chair va être distribuée aux pauvres du vilayet. À peine les curieux que cet horrible spectacle a retenus ont-ils le temps de courir aux hôtels pour y endosser le frac, et admirer, avant de se mettre à table, un spectacle inouï : la vallée du Nilufer au soleil couchant, vingt

kilomètres d'oliviers et de mûriers tendus en un immense tapis de verdure, des coteaux qui bordent la mer aux contreforts de l'Olympe.

Les routes sont pleines de gens : des gens qui regardent et des gens qui prient. Au pied d'un platane, un nègre s'est déchaussé et se démène en chantant le Coran. La ville aussi est en émoi, et rien d'amusant comme cette cohue multicolore entassée au seuil des boutiques, dans les ruelles abruptes et pavées de roches pointues, au-dessus desquelles les glycines tendent leurs rideaux de feuilles.

Le dîner a été servi dans le hall des machines, à l'endroit même où M. Nagelmackers aperçut, il y a trois ans, les locomotives endormies...

Peu de femmes, quelques Européennes seulement, très élégantes : M^{mes} de Saint-Pern, Toucas, Naville, Chenu, Taillet, etc. Le harem a retenu les autres.

Table superbement décorée ; des bouquets d'œillets et de roses semés partout ; menus correctement imprimés en deux langues : arabe et française. Je ne donne que le texte français !

Hors-d'œuvre variés
Consommé Rachel
Truites du Mont Olympe et Lavrac au bleu
Pilaf de volaille à l'Orientale
Côte de boeuf et filet Renaissance
Sorbet du Mont Olympe
Dindonneaux truffés
Faisans de Bohême en chafroid
Asperges en branches
Bombes surprise Pièces montées
Corbeilles de fruits

On n'a pas pu apporter de glace de Paris ; mais vingt domestiques en frac et cravate blanche versent de la neige du Mont Olympe dans nos verres. C'est bien plus amusant.

Trois discours, ou plus simplement trois toasts : un de M. Naville, un autre — en turc — de Tewfik pacha ; le troisième de M. Cambon, dont le compliment plein de spirituelle finesse au gouverneur de Brousse est longuement applaudi.

Et voilà la fête officielle finie. Le Sultan a ordonné que ses deux délégués fussent de retour au Palais avant l'aube. On a chauffé un train pour eux. Il est minuit. À Moudania, le *Ben Ghazi* les attend.

Nous ne les rejoindrons, nous, que tout à l'heure, après une matinée trop courte employée à visiter le bazar, les mosquées et les bains. Nos hôtes nous consolent en nous promettant que nous reviendrons bientôt.

Car la ligne de Moudania à Brousse n'est que l'amorce d'une ligne deux fois plus longue (de 92 kilomètres) dont l'exécution sera commencée en septembre prochain, et qui s'avancera jusqu'à Tchiffli.

Et tout cela ne sera encore qu'un commencement. Il restera à exécuter le « grand projet », celui dont je parlais tout à l'heure et dont M. Nagelmackers a promis la réalisation prochaine au Sultan.

Voici en quoi il consiste :

Entre le réseau qu'exploitent les Allemands au nord de l'Asie Mineure, de Scutari à Angora, et les deux lignes qu'exploitent les Anglais au sud, et dont Smyrne est la tête, une région extrêmement riche s'étend, inoccupée, depuis Panderma, sur la mer de Marmara, jusqu'à Koniah. C'est celle-là même dont l'exploitation vient de nous être concédée.

Ce n'est pas tout. L'une des deux concessions anglaises, celle de Smyrne-Cassaba, est périmée depuis quinze mois. Et voici que le Sultan, après en avoir refusé aux Anglais le renouvellement, invite M. Nagelmackers à leur racheter cette ligne et à la souder au réseau central dont il a déjà la concession. M. Nagelmackers a accepté, et déjà l'affaire est conclue.

Vous voyez que nos ingénieurs ont encore ici du travail pour quelque temps, et que nous avons, nous, plusieurs joyeuses inaugurations en perspective... J'ai demandé à quelques Turcs pourquoi ce renouvellement de la concession de Cassaba avait été refusé aux Anglais. On me répond que le Sultan aime mieux voir s'assurer à Smyrne notre influence que la leur. Abdul-Hamid nous trouve aussi habiles, plus courtois et moins envahissants. Il a bien raison. Peut-être aussi fait-il de mélancoliques retours sur le passé, et se souvient-il qu'au temps où nous étions un peu chez nous en Egypte, il y était davantage chez lui.

Qui donc a affirmé que ce souverain nous était hostile, et que nos affaires n'allaient pas bien en Turquie ?

Émile Berr.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES
RAILWAYS A VOIE ÉTROITE
Société anonyme

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 20 OCTOBRE 1807
Rapport du conseil d'administration
(*L'Économiste européen*, 5 novembre 1897)

.....
L'exploitation du chemin de fer de Moudania à Brousse n'a pu présenter de résultats favorables pendant cet exercice, par suite de la guerre gréco-turque et des événements calamiteux survenus dans l'empire ottoman.

INSTANTANÉ

NOS OUVRIERS DE CHEMINS DE FER

M. PYRAME NAVILLE
(*La Nation*, 8 décembre 1899)

Président du conseil du Chemin de fer de Moudania à Brousse, président de la Société financière d'Orient, administrateur de la Banque impériale ottomane, de la Société de reports et Dépôts et de la Société du Tombac, M. Pyrame Naville, comme on peut s'en douter, n'est point un homme inoccupé.

C'est de ce laborieux à la physionomie si vraiment sympathique que je voudrais prendre un instantané au passage et sans qu'il s'en doute, car alors sa modestie extrême lui ferait tourner le dos, et va te faire fiche ! ma plaque serait ratée.

L'œil vif et doux à la fois, la voix nette bien timbrée, convaincante, le geste affable, la tenue élégante, sans recherche, tel apparaît comme l'amabilité naturelle sans efforts, habite à dépouiller un dossier et à mettre en valeur les points principaux d'une affaire, expédiant choses et gens avec la netteté et la décision d'un homme rompu à

l'administration des affaires loyales, tel apparaît en son cabinet de la rue Meyerbeer le distingué président.

Nous avons eu assez souvent l'occasion de parler de la Société des Reports et Dépôts, de la Banque ottomane et du Tombac, nous n'y reviendrons pas aujourd'hui.

Rappelons seulement l'entreprise que préside M. Naville sous le titre de Société ottomane du chemin de fer de Moudania à Brousse.

Bien que modeste, elle n'en fait pas moins honneur à ceux qui l'ont dirigée.

Les lecteurs de *La Nation* se souviennent qu'elle est née au cours de l'été de 1891. Son capital social est de 500.000 francs, divisé en 1.000 actions de 500 fr. libérées au porteur. La Compagnie a, en outre, des obligations, car elle a émis 11.000 obligations 3 % de 500 fr., libérées de 275 fr.

Les hommes qui composent son conseil d'administration sont aussi de convaincus partisans de l'extension des voies ferrées. Nommerais-je M. Nagelmakers, des Wagons-Lits et des grands express européens, MM. Jules Goüin, Baudouy, etc.

M. Naville a donné à la Société de la rue de Constantinople tout son dévouement.

Aperire terram gentibus ! Quel plus beau programme que celui contenu dans cette phrase de l'Écriture. C'est en ouvrant la terre aux hommes que disparaîtront les préjugés entre les nations, les races et les religions. Qui sait si ce n'est pas par le chemin de fer que sera résolu un jour le problème de la paix du monde.

Ernest Jungle.

CHEMINS DE FER REUNIS

(groupe Empain)

(*L'Information financière, économique et politique*, 6 mai 1904)

.....
Chemin de fer de Moudania à Brousse

Le bénéfice net de 1902 s'était élevé à 137.000 fr. et avait permis la répartition d'un dividende de 10 fr. aux actions de capital. Les bénéfices de 1903 sont un peu supérieurs ; le dividende sera fixé par l'assemblée qui se tiendra en juin prochain.

MANUEL
DES
SOCIÉTÉS ANONYMES
FONCTIONNANT EN TURQUIE
PAR
E. PECH
CHEF DU BUREAU DE STATISTIQUE DE LA BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE
3^e EDITION
PARIS
1906

Printed in Paris, France (1906)

[94]

Société ottomane du Chemin de fer de Moudania- Brousse

Siège social à Constantinople
Administration à Paris , rue de Constantinople, 2.

Société anonyme ottomane constituée le 6 août 1891 pour la construction, l'administration et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite de Moudania à Brousse, d'une longueur de 41 km 280, dont la concession a été accordée, pour une durée de 99 ans, à M. Georges Nagelmackers, par firman impérial en date du 9/21 février 1891.

CAPITAL

Le capital de la Société, primitivement fixé à 500.000 francs, a été porté à 3.825.000 francs par la transformation en actions des obligations émises. Il est divisé en 7.650 actions de 500 francs chacune entièrement libérées.

Il a été, en outre, créé 1.000 parts de fondateurs donnant droit aux bénéfices comme il est dit ci-après :

PARTAGE DES BÉNÉFICES

Sur les bénéfices nets il est prélevé annuellement :

1° la somme nécessaire pour payer aux actions un intérêt de 4 % ;

2° 5 % pour le fonds de réserve ;

L'excédent est réparti dans les proportions suivantes :

3° 5% aux administrateurs :

4° 47 1/2 % aux actionnaires à titre de dividende ;

5° 47 1/2 % aux parts de fondateurs.

L'Assemblée générale pourra prélever chaque année un tant pour cent sur les bénéfices nets pour amortir un nombre déterminé d'actions à échoir par voie de tirages au sort. Les actions amorties continueront à jouir du dividende mais n'auront pas droit à l'intérêt.

EXPLOITATION

L'exploitation de la ligne a donné, depuis 1896, les résultats suivants :

Exercice	Recette brute	Recette par kilomètre
Ltq.	Fr.	
1896	9.476	5.212
1897	9.259	5.097
1898	10.936	6.021
1899	12.336	6.792
1900	11.054	6.086
1901	12.356	6.827 i
1902	12.843	7.071
1903	13.735	7.613
1904	14.063	7.795

Aucune répartition n'a été faite aux actionnaires.

Année sociale: 1^{er} janvier au 31 décembre. Assemblée générale dans le courant des six premiers mois, composée des actionnaires possédant 10 actions au moins.

Conseil d'administration composé de 5 à 7 membres devant être propriétaires chacun de 10 actions inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Voici les personnes composant ce conseil :

MM. P. Naville, président ;

E. Empain, vice-président ;
R. Baudouy ;
John Avramidis Pacha ;
M. Dutilleux ;
R. Legouéz.

(Les titres de la Société ne sont pas cotés).

MORT DE M. JULES GOÛIN
(*Le Figaro*, 11 septembre 1908)

Voici un nouveau deuil pour l'industrie et la finance françaises. Après Darblay, voici que disparaît un de leurs plus éminents représentants. M. Jules Goüin est mort hier, à l'âge de soixante-deux ans, dans sa belle propriété de Royaumont, où il passait l'été, entouré de ses enfants et de ses petits-enfants : MM. Édouard et Gaston Goüin, ses fils, et M^{me} Louise Lorieux, sa fille.

Ancien élève de l'École centrale, comme Darblay, M. Goüin était le fils du fondateur de la maison, Edmond Goüin qui établit en 1845 « l'usine des Batignolles », 176, avenue de Clichy. M. Jules Goüin avait succédé à son père en 1885.

Il avait collaboré à de nombreuses constructions de lignes de chemin de fer : P.-L.-M., centre de la France, Chemins de fer de Russie. C'est la maison Goüin qui a bâti le viaduc de 450 mètres de Carmaux à Rodez, une partie du port de Tunis et construit les voies fermées de la province de Constantine, du Sénégal, etc.

De ses ateliers sortaient des locomotives de chemin de fer, des tourelles pour les navires de guerre, des affûts pour la défense nationale, des constructions mécaniques de toute nature qui lui étaient commandées par la Roumanie, la Bulgarie, l'Autriche, la Belgique et la République Argentine. Il était fort aimé de ses très nombreux ouvriers pour lesquels il avait créé à Clichy un hôpital et une maison de convalescence.

Depuis un an, les usines étaient dirigées par ses fils, MM. Édouard et Gaston Goüin.

[Le défunt était administrateur de la Société ottomane du Chemin de fer de Moudania à Brousse](#), vice-président du conseil d'administration de la Compagnie de Bône à Guelma, etc.

Homme d'affaires et financier aussi habile que savant ingénieur, il était régent de la Banque de France. Très accueillant, il avait fait de son bel hôtel de l'avenue Vélasquez un cadre somptueux à de belles réceptions, et l'on recevait une large et cordiale hospitalité dans le château de Royaumont où il vient de mourir.

Ses obsèques auront lieu demain samedi, à midi précis, en l'église Saint-Augustin. On se réunira à l'église.

G. D.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE RAILWAYS & D'ÉLECTRICITÉ
(*Le Capitaliste*, 14 avril 1910)

Ajoutons enfin que la Compagnie générale de Tramways et d'Electricité a conservé les mêmes intérêts dans la Société ottomane du chemin de fer de Moudania à Brousse,

.....

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 belge
Moudania-Brousse 41

VALEURS TURQUES
Chemin de fer Moudania-Brousse
(*Le Journal des finances*, 18 novembre 1911)

Quant au réseau Moudania-Brousse dont l'étendue est peu importante, le développement de son trafic est trop réduit pour nécessiter une étude comportant un intérêt justifié.

M. André Berthelot ¹ était, au moment de la guerre [de 1914], administrateur de la Société ottomane d'éclairage par le gaz et l'électricité (à Constantinople), société dans laquelle il était, d'ailleurs, l'homme de paille du baron belge Empain ; mais il était aussi administrateur de la Compagnie ottomane du Chemin de fer de Moudania à Brousse, en Asie Mineure (*Les Documents politiques*, juin 1925).

COMPAGNIE BELGE DES CHEMINS DE FER RÉUNIS
SOCIÉTÉ ANONYME

Assemblée ordinaire du 22 avril 1914
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 avril 1914)

.....
Société ottomane du Chemin de fer de Moudania-Brousse. — Pendant les premiers mois de l'exercice 1913, les recettes ont été fortement affectées par les conséquences de la guerre des Balkans ; dès la conclusion de la paix, elles se sont rapidement relevées et, finalement, elles ont atteint pour l'ensemble de l'exercice la somme de 535.273 francs, dépassant ainsi de 38.856 francs les recettes de 1912 Cette augmentation du trafic continue à se manifester pour l'année en cours. La Société vient de faire une commande de voitures et de wagons et elle a décidé de compléter ses installations maritimes par la construction d'un nouvel appontement.

Les négociations viennent d'être reprises en vue du prolongement de la ligne au delà de Brousse jusqu'au chemin de fer de l'Anatolie ; ce prolongement aurait une longueur d'environ 110 kilomètres.

Voici le relevé des dividendes distribués par la Société pour les derniers exercices :

¹ André Berthelot (1862-1938) : professeur en histoire des religions, homme politique, promoteur du métro de Paris, administrateur de sociétés, président de la Banque industrielle de Chine (1913-1921). Voir encadré :

1901 à 1906 : 10 francs ;
1907, 12 fr. 50 ;
1908, 15 francs ;
1909 à 1912, 20 francs.

Pour l'exercice 1913, les résultats permettront au conseil d'administration de proposer à l'assemblée générale la distribution de 22 francs aux actions non amorties, 2 francs aux actions de jouissance et 16 fr. 50 aux parts de fondateur, tout en dotant très largement les fonds de renouvellement et d'amortissement.

COULISSES DE LA FINANCE (*Ruy Blas*, 18 juin 1916)

L'activité faite administrateur

La direction du Métro, l'administration des Tramways de Paris et du département de la Seine et de la Compagnie parisienne de distribution d'électricité, la [présidence des Chemins de fer de Moudania à Brousse](#), laissent quelques heures de loisir à M. André Berthelot, qui n'était pas aussi surchargé qu'on l'eût cru ; il les consacra désormais à l'administration de la Rente foncière* dans le conseil de laquelle il vient d'entrer pour six ans, en même temps qu'était réélu, M. Louis Favaron, administrateur sortant.

Simple coïncidence que nous constatons, sans vouloir faire, entre ces deux personnalités répandues, un rapprochement dont l'une ou l'autre pourrait se formaliser, car si les affaires qu'administre M. André Berthelot sont de bonnes et fructueuses affaires, on n'en pourrait pas dire autant des Osani, Francardo, Prunelli, Juigné-sur-Sarthe, Robinet Securitas, Entreprises Electriques, Secteur du Faubourg Saint Denis, Union des Secteurs, de M. Louis Favaron, qui, si elles furent bien aussi fructueuses — et l'on n'en doute pas — le furent certainement fort peu pour les épargnants qui s'y intéressèrent.

Le rachat des chemins de fer en Turquie (*Le Temps*, 8 septembre 1916)

Genève, 7 septembre. On mande de Constantinople que le *Journal officiel* publie une loi autorisant le gouvernement à racheter les chemins de fer de Smyrne à Cassaba et de Moudania à Brousse avec leurs prolongements et ramifications ainsi que les établissements du port et des quais de Smyrne. La ligne de Smyrne à Cassaba et les installations du port et des quais de Smyrne sont une entreprise française. La ligne Moudania à Brousse est une entreprise franco-anglaise [*sic*].

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE RAILWAYS ET D'ÉLECTRICITÉ

Assemblée ordinaire du 26 avril 1922
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 mai 1922)

.....

Chemin de fer de Moudania-Brousse. — Nous vous avons signalé, dans nos rapports précédents, qu'à partir de novembre 1914 le chemin de fer fut exploité pour le compte de la Compagnie, sous la direction d'un séquestre nommé par le gouvernement ottoman. Au premier janvier 1917, le gouvernement ottoman s'empara du chemin de fer et l'exploita pour son propre compte jusqu'à la fin de février 1919, époque à laquelle la Commission militaire interalliée de contrôle des chemins de fer prit possession de la ligne et de ses dépendances ; cette commission en assumait l'exploitation, avec le concours d'un ingénieur désigné par la société, jusqu'au 31 décembre 1920. La Commission militaire remit alors à la Société le chemin de fer et ses dépendances, le matériel et les approvisionnements ainsi que les fonds en caisse et en banque. La Société reprit dès lors son indépendance financière et administrative, sous un contrôle militaire interallié dont les attributions sont analogues à celles des commissaires impériaux avant la guerre.

La Société a donc pu établir ses comptes qui n'avaient plus été dressés depuis le commencement de la guerre.

Les résultats ont été les suivants :

Le bénéfice de l'exercice 1914 a permis de distribuer des dividendes bruts de 23 francs 50 par action, 3 fr. 50 par action de jouissance et 26 francs par action de fondateur, et de rembourser 16 actions.

L'exercice 1915 s'est clôturé en perte.

Pour l'exercice 1916, il a été distribué 12 fr. 50 par action.

La période du 1^{er} janvier 1917 à fin février 1919 s'est naturellement clôturée en perte pour la société.

Pour la période de fin février 1919 au 31 décembre 1920 (22 mois), les bénéfices ont permis de distribuer 36 fr. 67 par titre (soit 4 % l'an) aux actions et d'amortir 33 de celles-ci.

Les résultats de l'exercice 1921 ont été satisfaisants : les recettes brutes encaissées se sont élevées à environ 215.000 livres turques. Le compte de profits et Pertes, qui sera soumis à la prochaine assemblée, comporte la distribution de dividendes bruts de 35 fr. par action non amortie, 15 fr. par action de jouissance et 115 fr. par action de fondateur.

Au cours de l'année 1921, la Société a procédé à la reconstruction de divers bâtiments importants du dépôt de Moudania, incendiés par suite de faits de guerre ; elle a continué la réfection du matériel, qui était très endommagé lorsque la Commission militaire interalliée reprit possession du chemin de fer.

Le chemin de fer Brousse-Moudania
(*La Lanterne, Le Journal de débats*, 18 novembre 1922)

Brousse, le 17 novembre. Le chemin de fer de Moudania à Brousse, dont l'exploitation avait été suspendue, a repris son trafic.

ENTRE CONSTANTINOPLE ET ANGORA

Délassement à Brousse
(*Le Journal*, 24 février 1923)

.....

De Moudania à Brousse, c'est une autre affaire. La voie du petit chemin de fer franco-belge, miraculeusement net et propre, longe ou coupe la route. Le matériel abandonné par les Grecs au cours de leur débâcle de l'été dernier commence à s'y égrener. Désormais, jusqu'à Eski-Chéhir, ce sera le même spectacle. Automobiles mangées de rouille, caissons éventrés, camions les quatre roues en l'air dans les fossés, le tout remplaçant les bornes kilométriques. Un voyageur qui aurait le temps de flâner pourrait constater que ce matériel, délaissé par un détenteur peu soigneux, porte les meilleures marques anglaises. Il est injuste de parler éternellement de l'égoïsme des grands États envers les petits.

Assemblées générales
CHEMINS DE FER
Société du chemin de fer de Moudania-Brousse
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 22 juin 1923.

Le rapport indique que les événements d'Anatolie, au cours de l'année 1922, ont eu pour conséquence de réduire considérablement le trafic des voyageurs et des marchandises pendant les huit premiers mois.

L'exploitation n'a repris que progressivement. Elle fonctionne aujourd'hui à peu près normalement avec un personnel turc d'employés et d'agents.

Les recettes brutes qui s'étaient élevées à ltq 235.879 en 1921, sont tombées à Ltq 139.224 en 1922, sur lesquelles une grande partie n'a même pas été encaissée.

Le bénéfice net à répartir est de fr. 73.298 contre 460.662 en 1921. Un intérêt de fr. 10 a été distribué aux actions de capital.

Des négociations sont en cours avec le gouvernement de la Grande Assemblée Nationale de Turquie pour la réadaptation aux nouvelles conditions économiques de certaines clauses de la convention et du cahier des charges de la concession, ainsi que pour le règlement des différentes questions nées des faits qui se sont produits depuis le 30 octobre 1914 jusqu'à ce jour.

La situation faite en Turquie aux entreprises étrangères
d'après le protocole signé à Lausanne
(*La Journée industrielle*, 8 mai 1924)

.....
2° Un important réseau de chemins de fer a été créé dans l'empire ottoman par des entreprises françaises à capitaux français :

Chemins de fer Smyrne-Cassaba Afioum-Karahissar (1893) ;

Soma-Panderma (1910), relié au réseau précédent ;

Moudania-Brousse (1891), avec participation belge.

Les concessions de ces entreprises sont maintenues par l'article premier. Leur adaptation, par voie d'arbitrage, est assurée par l'article 5.

Les pertes subies par ces sociétés résultent, partie de transports effectués pendant la guerre pour le compte du gouvernement ottoman et qui n'ont pas été réglés, partie de saisies de matériel lui appartenant, partie de destructions matérielles survenues au cours des hostilités, principalement des hostilités gréco-turques.

L'article 3 prévoit un règlement de comptes en vertu duquel les deux premières catégories de pertes seront indemnisées. À défaut d'entente sur ce règlement de

comptes, l'arbitrage prévu à l'article 5 est applicable en ce qui concerne les destructions résultant des hostilités. Le gouvernement turc aura à en tenir compte dans la réadaptation des contrats qui doit assurer aux sociétés des recettes leur permettant de remettre leur réseau en état. La convention spéciale conclue avec les Grecs leur procurera également un versement de sommes importantes. Enfin, au cas, où, malgré l'application du protocole des concessions et de la convention hellénique, ces entreprises ne se trouveraient pas entièrement indemnisées de leurs dommages, la convention relative aux réparations leur permet de demander une indemnité.
