

Publié le 13 septembre 2016.  
Dernière modification : 7 septembre 2024.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

# CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPE (JSC) Création de la [Banque impériale ottomane](#)



Coll. Peter Seidel  
Signature de Léon Berger

Société anonyme, 8 octobre 1892.

(Le Journal des mines, 12 janvier 1893)

Nous lisons dans le *Levant-Herald* :

M. René Baudouy <sup>1</sup>, arrivé samedi dernier, de Paris, confirme la nouvelle de la constitution définitive du syndicat pour l'exécution de la concession du chemin de fer de Dédéagalch à Salonique. La Banque impériale ottomane est naturellement l'élément principal de ce syndicat et, partant, M. La Fuente <sup>2</sup> et M. Baudouy, accompagnés de Pangiri bey, se sont rendus, samedi dans l'après-midi, au Palais pour annoncer la conclusion des arrangements au sultan. Sa Majesté Impériale a, par l'intermédiaire de S.E. Hadji Ali bey, premier chambellan, daigné exprimer sa haute satisfaction et transmettre, en même temps, à MM. [Louis] La Fuente et [René] Baudouy ses remerciements pour l'agréable nouvelle qu'ils avaient apportée.

---

---

<sup>1</sup> René Baudouy (1852-1916) : né à Constantinople. Employé des Phares et balises de l'Empire ottoman (1873), caissier au Crédit lyonnais (1875), puis banquier de l'ambassade de France dans cette ville (1884-1896). Administrateur de la Société du Tombac (1891), co-fondateur de la Société générale ottomane d'assurances, actionnaire de la Société générale d'Orient (1893-1895), de la Compagnie franco-suisse à Genève, administrateur délégué de la Société industrielle d'Orient à Djibouti et administrateur de la Société coloniale française d'élevage et d'alimentation de Madagascar (1897), de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens, administrateur de la Société du Bou-Jaber, en Tunisie (1899), de l'International Ethiopian Railway Trust and Construction Company (1901), membre du Cercle des chemins de fer à Paris (1904)...

Frère d'Émile Baudouy (1850-1932), inspecteur général des Phares et balises de l'empire ottoman.

<sup>2</sup> Louis La Fuente : polytechnicien, inspecteur général de la Banque de France, collaborateur scientifique de la *Liberté* sous Émile de Girardin, il devient directeur de la Banque impériale ottomane à Constantinople en 1890, y est élu second député de la nation en janvier 1894, puis rentre à Paris en mai 1896 pour s'y occuper des participations de la B.I.O. Il disparaît peu d'années après.

## Albert Louis Eugène de DIETRICH, administrateur

Né à Jaegerthal-Windstein (Niederbronn)(Bas-Rhin), le 26 août 1861.

Fils d'Albert Frédéric Guillaume, baron de Dietrich, et de Sophie Amélie Louise Euphrosine von der Thann-Rrathsamhausen.

Marié en 1892 avec Marie-Louise Lucie Hottinguer, fille du baron Rodolphe Hottinguer, régent de la Banque de France. Pas d'enfant.

---

Ingénieur civil des Mines.

Dans l'entreprise familiale de construction de matériel ferroviaire à Niederbronn (1878-1884).

Administrateur de la Jonction Salonique-Constantinople (1893),

de la [New African Cy](#), Londres (1894)

et de la Compagnie du Sud-Est africain, Bruxelles (1895),

associé de la [Société d'études des phosphates de Kalaâ-es-Senam](#) (Tunisie)(1900),

des [Mines du Djebel-Ressas](#) (Tunisie)(1905),

des [Mines de Djebel-Djérissa](#) (jan. 1906) : suite des mines de Bou-Jaber auxquelles s'était intéressée la New Africain Cy,

des Salines domaniales de l'Est (août 1906), président après guerre,

président de la Société des mines de cuivre de Campanario (Espagne)(déc. 1906),

administrateur de la [Société des mines de cuivre de Naltagua](#) (Chili)(fév. 1907),

de la [Société du Djebel-Sidii](#) (avril 1907),

des Mines de Saint-Sébastien-d'Aigrefeuille (Gard) : zinc (nov. 1907),

président de la Société de Recherches minières du Plateau Central (1908) : or,

Officier interprète (1914-1918),

Administrateur de Pétroléum (juin 1921),

de la Société Immobilière de Creutzwald (1924),

et de la Compagnie industrielle de mines d'or en France (Cimisor)(1929).

---

Peintre et amateur d'art.

Auteur de *Alsaciens-Lorrains, corrigeons notre accent* (1916).

Président du Comité national de la *Marseillaise* (avril 1919).

Chevalier de la Légion d'honneur (1919)

Président de la Société industrielle du Rhin, pour développer les relations entre nos provinces recouvrées et nos colonies (fév. 1921), à Strasbourg

Décédé à Paris VIII<sup>e</sup>, le 25 avril 1956.

## Jonction Salonique-Constantinople (*Le Temps*, 25 mars 1893)

Hier a eu lieu, à la Banque impériale ottomane, l'assemblée générale constitutive de la Compagnie du chemin de fer jonction Salonique-Constantinople, société anonyme au capital de 15 millions de francs.

Le conseil d'administration est composé des personnes suivantes :

À Constantinople :

Président : le commandant Léon Berger <sup>3</sup>, président du conseil de la Dette publique ottomane ;

---

<sup>3</sup> Léon Berger. Marié à une Dlle Le Besch de La Bastays. Président de la Dette publique ottomane, vice-président du Smyrne-Cassaba et de la Régie co-intéressés des tabacs de l'empire ottoman.

Frère de Raoul Berger, trésorier général de la Marne, administrateur du Crédit foncier de France.

membres : M. Vincent Caillard et S. E. Hamdi-Bey, membres de ce même conseil, M. Rambert <sup>4</sup>, M. le comte d'Arnoux <sup>5</sup> et M. René Baudouy, banquier.

À Paris : M. le baron [Hugo] de Bethmann <sup>6</sup> (de la maison Kinen et C<sup>ie</sup>), M. Franck Auboyneau (directeur de la Banque ottomane), M. Choppin de Janvry (censeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB]), M. [Achille] Monchicourt <sup>7</sup> et M. le baron [Albert] de Dietrich <sup>8</sup>, ingénieur.

Renseignements et avis financiers  
Jonction Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des débats*, 25 mars 1893)

La Banque impériale ottomane a procédé, avant-hier, à la constitution de la Compagnie du chemin de fer ottoman, jonction Salonique-Constantinople.

La Société a été fondée au capital de 15 millions de francs et compte parmi ses plus forts actionnaires la Banque ottomane, la Banque de Paris et des Pays-Bas, la Régie générale pour la construction de chemins de fer [RGCF (Vitali)], enfin plusieurs maisons de la haute banque.

La compagnie a pour objet de mettre en œuvre la concession qui a été accordée au mois d'octobre dernier par le gouvernement ottoman à M. René Baudouy, banquier de l'ambassade de France à Constantinople, pour la construction et l'exploitation, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, d'un chemin de fer destiné à relier la capitale de l'empire au grand port de Salonique.

Cette ligne mesure 486 kilomètres environ.

Le chemin de fer de Salonique-Constantinople jouit d'une garantie de l'empire ottoman. Le gouvernement lui assure, en effet, une recette brute annuelle de 15.500 fr. par kilomètre à prélever sur les dîmes des provinces traversées par le chemin de fer. La gestion et l'encaissement de ces dîmes sont confiés au conseil de la Dette publique ottomane qui en verse directement le montant à la Compagnie.

Le conseil d'administration de la nouvelle compagnie se compose des personnes suivantes :

À Constantinople :

Président

Le commandant Léon Berger, président du conseil de la Dette.

Membres

---

<sup>4</sup> Louis Rambert : avocat et politicien suisse, administrateur de la Compagnie Jura-Simplon, directeur de la Régie générale des chemins de fer (RGCF)(Vitali), la représentant au conseil du Salonique-Constantinople (1893-1900) et du Smyrne-Cassaba (1895) qu'il ne tarde pas à présider. À l'automne 1897, il est nommé coup sur coup administrateur de la Société ottomane d'Héraclée (charbonnages) et administrateur de la Banque impériale ottomane à Constantinople. En juin 1900, il devient directeur général de la Régie co-intéressée des tabacs de l'empire ottoman. Nécrologie *Le Journal des débats*, 23 janvier 1919.

<sup>5</sup> Comte d'Arnoux : directeur général de la Dette publique ottomane jusqu'en 1906, administrateur de la Société d'Héraclée (charbonnage).

<sup>6</sup> Baron Hugo de Bethmann (Francfort, 1849-Paris, 1922) : frère de Moritz (Maurice) de Bethmann, chef de la maison de banque Bethmann frères, de Francfort. Marié en 1878 à Paris avec Wilhelmine-Maria Kinen, née à Paris de parents russes. Chef de la maison de banque V<sup>ve</sup> Kinen et C<sup>ie</sup>, devenue Banque Hugo Bethmann et C<sup>ie</sup>. Administrateur de la Société française de reports et dépôts (1889), actionnaire de la Société générale d'Orient (1893-1895), administrateur de la Société générale pour l'industrie en Russie (1896), président des Salines domaniales de l'Est, administrateur de la Caisse générale de prêts fonciers et industriels (1911)...

<sup>7</sup> Achille Monchicourt (Vincennes 1831-Paris 1894) : administrateur de sociétés, président de la Société française des mines du Laurium (1884). Voir [encadré](#).

<sup>8</sup> Probablement Albert de Dietrich père (1831-1909), constructeur alsacien de matériel ferroviaire.

MM. Vincent Gaillard et Hamdi Bey, membres du conseil de la Dette ;  
[Louis] Rambert, directeur de la Régie générale de construction [RGCF (Vitali)] ;  
René Baudouy, concessionnaire ;  
Comte d'Arnoux.

À Paris

MM. le baron [Hugo] de Bethmann, de la maison de banque veuve Kinen et C<sup>ie</sup> ;  
Frank Auboyneau, directeur de la Banque impériale ottomane ;  
Choppin de Janvry, censeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] ;  
Monchicourt ;  
Baron de Dietrich, ingénieur.

---

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

Nous avons annoncé la constitution de la Compagnie du chemin de fer ottoman Jonction Salonique-Constantinople qui s'est rendue acquéreur d'une concession pour la construction et l'exploitation d'une ligne destinée à relier les grands réseaux de la Turquie d'Europe, en mettant la capitale de l'empire en communication directe avec Constantinople.

Nos lecteurs ne liront pas sans intérêt l'étude suivante sur la nouvelle entreprise ; elle est détachée d'une étude sur les chemins de fer en Turquie, qui a été spécialement préparée pour le Journal des Débats, et qui rend hommage aux efforts éclairés du Sultan pour doter son pays de voies de communication rapide.

La ligne de Dédéagatch à Salonique (voie normale), a été concédée à M. René Baudouy, sujet français né à Constantinople, agent financier de l'ambassade de France, ainsi que le spécifie la convention passée entre lui et le ministère des travaux publics. Un syndicat de capitalistes français s'est rendu acquéreur de cette concession ; elle mérite donc toute considération.

Cette ligne a pour objet de relier la ligne de Dédéagatch-Andrinople avec la ligne de Salonique-Mitrovitya, passant par ou près de Jumuldjina, Drama et Pérès, avec raccordement vers les échelles de Dédéagatch et Salonique.

Les points de jonction sont à déterminer par les officiers de l'état-major, délégués par le ministère de la guerre ottoman. Hormis la partie de la ligne près de Dédéagatch, aux environs de la rivière Badorna, la partie de la ligne doit rester, dans tous les cas, à une distance de la côte qui ne sera pas inférieure à 15 kilomètres.

Elle est donc rejetée dans la région intérieure du pays, très montagneux sur les deux tiers du parcours total de la ligne.

Ces conditions suffisent pour démontrer que c'est une ligne stratégique, construite sous les indications du ministère de la guerre.

Les concessionnaires sont astreints à la construction de 26 stations pour l'établissement desquelles le concessionnaire devra s'entendre avec le ministère de la guerre. Une partie d'entre elles sont des stations militaires, pourvues de tous les aménagements nécessaires au prompt embarquement et débarquement des troupes et du matériel de guerre.

La compagnie doit posséder et entretenir en bon état un matériel roulant considérable qui se composera de 818 wagons au moins ; savoir : 90 voitures à voyageurs de trois classes ; 30 fourgons à bagages ; 528 wagons couverts ; 200 wagons découverts.

Ces wagons couverts et découverts devront pouvoir servir au transport des troupes, des chevaux et bestiaux et à celui des canons, etc., de façon qu'il puisse être organisé 27 trains complets, savoir un train de plus que le nombre des stations.

Sur les 200 wagons découverts, on devra, en cas de besoin, pouvoir couvrir le plus promptement possible 130 d'entre eux, et avoir dans les magasins du concessionnaire le nombre suffisant de banquettes pour le transport des soldats.

Le capital français est donc appelé à rendre un très grand service au gouvernement ottoman en lui construisant une ligne d'une importance stratégique, considérée de premier ordre, et la dotant d'une carte générale, figurant le relief du terrain, de 10 à 15 kilomètres de chaque côté de la ligne, avec un rapport motivé indiquant la distance du tracé des villes et villages environnants, ainsi que le prescrit l'article 1<sup>er</sup> du cahier des charges.

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.

Tout excédent de recette brute au delà de 15.500 francs est partagé par moitié entre le concessionnaire et le gouvernement ottoman, sans que celui-ci ait rien à supporter des frais d'exploitation incombant à cet excédent.

En cas de guerre, le concessionnaire ne pourra, pendant la durée des hostilités, réclamer aucune indemnité, soit pour interruption du service des trains, soit pour la mise hors d'état de service de tout ou partie de la ligne ferrée ; mais après la conclusion de la paix et après avoir fait approuver par le gouvernement impérial le montant nécessaire pour remettre la ligne en bon état de service, le concessionnaire pourra se rembourser de cette dépense par la part afférente à l'État sur les recettes nettes de la ligne, ou bien par l'excédent des dîmes affectées à la garantie de son rendement brut.

Aucune des conventions conclues jusqu'à ce jour avec le gouvernement ottoman pour l'établissement de ses chemins de fer. ne contient des restrictions, charges et prévisions d'ordre tout à fait militaire, telles que celles qui sont inscrites dans la convention et le cahier des charges de la ligne de Dédéagatch à Salonique.

Pour le gouvernement ottoman, l'établissement de cette ligne est d'une grande importance stratégique ; elle doit suivre un tracé la mettant à l'abri du canon du côté de la mer Égée et met la capitale de l'empire ottoman en communication directe avec toute la région qui se trouve entre elle et l'Albanie d'un côté, la Grèce de l'autre.

Adossée aux contreforts des Balkans, elle sert de base d'opération militaire, pour toute action dirigée vers les Balkans ou contre les contrées se trouvant au Nord de cette chaîne de montagnes.

L'importance commerciale de cette ligne est, par contre, en rapport inverse avec son importance stratégique.

Le pays qu'elle traverse, en raison de son état montagneux, est peu productif. Les environs de Drama et Pérès produisent des céréales, mais pas en nombre suffisant pour fournir à l'exportation un élément marquant. Si le contraire était le cas, cette marchandise n'alimenterait même pas la ligne, attendu que sa proximité de la mer, 20 à 25 kilomètres, en moyenne, lui ferait prendre la voie d'Orfano ou celle de Cavalla, de préférence à Salonique ou Dédéagatch.

Ce chemin de fer doit donc baser sa réalisation uniquement sur la garantie de recette brute kilométrique, qui est, ainsi qu'il est dit plus haut, 15.500 fr. en moyenne.

Vu le profil très tourmenté de la ligne, ses grands travaux d'art, tunnels et viaducs, ses pentes et rampes de 25 ‰, l'entretien de la ligne et de son matériel roulant, ainsi que de son remisage, matériel roulant bien au-dessus de ses besoins, les frais d'exploitation joints à ceux pour intérêt et amortissement du capital employé à l'achat

du matériel roulant, absorberont au minimum 6.000 fr. par kilomètre et par an sur les 15.500 fr. garantis par le gouvernement ottoman.

Le réseau de la Turquie d'Europe est exploité à 4.500 fr. par an et par kilomètre, en raison de son étendue et du profil de ses lignes, d'une exploitation plus économique et plus avantageuse.

La Compagnie concessionnaire de Dédéagatch-Salonique ne pourra donc compter que sur 9.500 francs par kilomètre pour garantir son capital construction.

Or, le minimum qu'on puisse admettre, d'après les études faites sur place, comme coût moyen par kilomètre, ce serait 14.000 francs effectifs, et, si l'on se base sur les précédentes opérations, le coût de la réalisation du capital, frais d'obtention compris, ne peut pas être évalué au-dessous de 30 % du capital nominal, ce qui donnerait comme prix moyen kilométrique 200.000 francs nominal.

Ceci comporterait, rien que comme service d'intérêt, au minimum de 5 %, un chiffre de 10.000 f r. par kilomètre et par an. **La garantie allouée par le gouvernement ottoman est donc insuffisante à fournir au capital à engager 5 % d'intérêt**, et elle l'est d'autant plus, si 'on considère que, dans ces conditions, le service de l'amortissement ne peut pas entrer en ligne de compte.

Dans les conditions où elle se présente, en admettant l'exactitude des chiffres qui nous sont fournis de bonne source, l'affaire peut donner lieu à réflexion.

La sécurité des porteurs futurs se trouve surtout dans la garantie kilométrique, et il est permis de se demander si la combinaison consistant à émettre simplement un emprunt d'État ayant les mêmes gages n'eût pas été plus simple et plus près de la réalité.

D'autre part, on peut faire valoir que la présence dans le conseil de trois commissaires de la Dette et de personnalités sérieuses à Paris offre une garantie morale qui a sa valeur.

---

#### CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ (*Le Journal des chemins de fer*, 15 avril 1893, pp. 227-228)

Les affaires voudraient-elles reprendre ?

Se trouverait-il dans la haute Banque, un groupe assez osé pour mettre enfin à profit les ressources disponibles qui, depuis si longtemps, s'accumulent, à peu près improductives ?

On serait tenté de le croire. Voici, en effet, qu'on annonce l'émission prochaine d'obligations destinées à parfaire le capital à l'aide duquel Salonique, le grand port dont nous avons dit l'avenir, jouirait d'un raccordement direct avec la voie internationale des chemins de fer de la Turquie d'Europe aboutissant à Constantinople. La ligne aurait 500 kilomètres environ, de Salonique à Dédéagatch. Elle serait à voie large.

Le firman de concession a été promulgué le 8 octobre 1892. La concession a été faite pour 99 ans.

Pour la mettre en œuvre, une société s'est constituée au capital-actions de 15 millions de francs. Elle a pour administrateurs :

À Constantinople

M. Léon Berger, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, président ;

M. Vincent Caillard, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane ;

S. Exc. Hamdi bey, membre du conseil d'administration de la Dette publique ottomane ;

M. Louis Rambert, administrateur de la Compagnie Jura-Simplon ;

M. le comte d'Arnoux [de la Dette publique ottomane] ;

M. René Baudouy, banquier.

À Paris :

MM. Frank Auboyneau, directeur de la Banque impériale ottomane, vice-président ;

M. le baron Hugo de Bethmann, de la maison veuve Kinen et C<sup>o</sup>. ;

M. Choppin de Janvry, censeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas ;

M. A[chille] Monchicourt ;

M. le baron Albert de Dietrich, ingénieur.

Ces noms disent de quels concours matériels et moraux la nouvelle entreprise est entourée.

Le gouvernement ottoman a, par une convention du 8 octobre 1892, affecté à la concession une garantie de 15.500 fr. par an et par kilomètre, à prélever sur les dîmes des arrondissements de Drama, Serrés, Gumuldjina et Dédéagatch, et sur l'excédent des dîmes de Salonique et de Monastir affectées au chemin de fer qui relie ces deux villes. Les produits ainsi affectés atteignent actuellement 9.446.822

La garantie du gouvernement représente, pour 500 km 7.750.000

Il y a donc un excédent de 1.696.822

Cet excédent ne peut, évidemment, que grandir à mesure que l'influence de la nouvelle ligne se fera sentir.

Dans ces conditions, la compagnie avait surtout à prendre deux précautions l'une, visant les dépenses d'établissement, et l'autre les dépenses d'exploitation, afin que la garantie fût suffisante.

Elle a, à cet effet, conclu un double contrat avec la Régie générale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer [RGCF (Vitali)], société anonyme française au capital de 10 millions, qui a déjà construit les chemins de fer serbes, les chemins de fer de raccordement de la Turquie d'Europe et les principales lignes d'Asie-Mineure.

Mais la Compagnie du chemin de fer ottoman de jonction n'a pas voulu s'en tenir là. Elle a tenu à ce que le recouvrement de la garantie ne pût faire l'objet d'un doute quelconque et elle a eu recours à une combinaison analogue à celle qui vaut tant de crédit aux obligations ottomanes de priorité.

Elle a donc demandé au conseil d'administration de la Dette publique ottomane de se charger de la gestion et de l'encaissement des dîmes déléguées. Dans sa séance du 13 mars 1893, le conseil a accepté cette mission.

Voici comment fonctionnera le régime ainsi admis :

Un représentant de la Dette publique ottomane assiste tous les ans à l'adjudication des dîmes affectées au chemin de fer de Salonique-Constantinople. Les bons à ordre délivrés par les dîmiers sont établis au nom du conseil de la Dette qui les encaisse directement à l'échéance sans aucune intervention des agents fiscaux du gouvernement. Le conseil de la Dette verse directement le montant de ces dîmes à la Banque impériale ottomane pour le service de la garantie. La créance de la Compagnie est, de la sorte, absolument privilégiée.

La Compagnie du Chemin de fer jonction Salonique-Constantinople a été autorisée par son assemblée générale du 23 mars 1893 à se procurer, par une création de 320.000 obligations, les sommes qui, avec son capital-actions, sont nécessaires à la construction et à la mise en exploitation de cette ligne. Il n'est plus besoin, après cet exposé, de dire quel succès semble réservé à cette émission.

Nous tenons à féliciter le conseil de la Dette publique ottomane, la Banque ottomane et les promoteurs de la nouvelle entreprise, de l'initiative qu'ils ont prise et du haut exemple qu'ils donnent.

---

CHRONIQUE FINANCIÈRE  
Salonique-Constantinople  
(*L'Argus*, 23 avril 1893)

La Banque ottomane et la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] procèdent en ce moment, sur notre place, à l'émission de 100.000 obligations du chemin de fer de Salonique-Constantinople.

Les mésaventures des porteurs d'obligations des chemins de fer ottomans, des chemins de fer espagnols, portugais, argentins, etc., etc., ont créé de trop fâcheux précédents pour que le public ait déjà repris confiance dans ce genre d'émissions.

---

Compagnie des chemins de fer ottoman de jonction Salonique-Constantinople  
(*Le Temps*, 24 avril 1893)

La Banque de Paris [BPPB] est restée à 673,75. Nous avons dit que cette institution de crédit, de concert avec la Banque ottomane, émettait le 25 du courant 100.000 obligations de la Compagnie des chemins de fer ottoman de jonction Salonique-Constantinople. Le président de cette compagnie, M. Léon Berger, qui est en même temps président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, a consacré à cette entreprise la notice suivante :

La construction du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople, destiné à mettre en relations directes la capitale de la Turquie avec le grand port de Salonique, fait partie du programme que Sa Majesté impériale le sultan a arrêté pour la création de nouvelles voies ferrées dans les provinces européennes et asiatiques de l'empire ottoman.

Le gouvernement ottoman a affecté à la garantie de ses chemins de fer les dîmes des provinces qu'ils traversent, c'est-à-dire les impôts directs qu'il prélève sur le rendement agricole des contrées appelées à bénéficier de l'établissement des nouveaux réseaux.

Ce système, déjà appliqué en Asie-Mineure au chemin de fer d'Ismid à Angora, a donné les meilleurs résultats, puisque, depuis l'ouverture de la ligne, le produit des dîmes des provinces qu'elle dessert s'est élevé du chiffre de P. 15.507.547 en 1889, au chiffre de P. 20.348.475 en 1892.

Les charges que l'État assume par suite du fonctionnement de ce système de garantie se trouvent donc compensées en grande partie par l'accroissement des ressources du pays.

Le conseil de la Dette publique ottomane s'est chargé, sur la demande du gouvernement, de la surveillance et de l'encaissement des dîmes déléguées ; son intervention assure aux intéressés le fonctionnement régulier de la garantie.

Le firman de concession du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople a été promulgué le 8 octobre 1892. Il comprend la construction et l'exploitation pendant 99 ans d'une ligne à voie large de 500 kilomètres environ, partant de Salonique pour se souder à Dédéagatch au réseau déjà exploité des chemins de fer de la Turquie d'Europe, qui aboutit à Constantinople.

Le gouvernement impérial ottoman a, par une convention de la même date, affecté à cette concession pendant 99 ans une garantie de 15.500 francs par kilomètre et par an, à prélever sur les dîmes des sandjaks (arrondissements) de Drama, Serrés, Gumuldjina et Dédéagatch et sur l'excédent des dîmes de Salonique et de Monastir affectées au chemin de fer qui relie ces deux villes.

Le conseil d'administration de la Dette publique ottomane a, dans sa séance du 13 mars 1893, accepté la gestion et l'encaissement de ces dîmes. Ce service fonctionne dans les conditions suivantes :

Tous les ans, à des époques déterminées, les dîmes de l'empire sont mises en adjudication publique. L'adjudicataire ou dîmier, sorte de fermier général, règle par avance le prix de son fermage en bons à ordre, établis à de courtes échéances et pour le paiement desquels il fournit une valable caution.

Un représentant de la Dette publique ottomane assiste tous les ans à l'adjudication des dîmes affectées au chemin de fer de Salonique-Constantinople. Les bons à ordre délivrés par les dîmiers sont établis au nom du conseil de la Dette qui les encaisse directement à l'échéance sans aucune intervention des agents fiscaux du gouvernement. Le conseil de la Dette verse directement le montant de ces dîmes à la Banque impériale ottomane pour le service de la garantie.

Les dîmes affectées au Chemin de fer Salonique-Constantinople ont produit en 1891 (en fr.) :

Dîmes affectées en totalité 4.671.000

Excédent des dîmes de Salonique et de Monastir établi conformément au dernier rapport de la Compagnie de Salonique-Monastir 4.782.000  
9.453.000

Le maximum de garantie que l'État aurait à payer sur 500 kilomètres en cas d'absence absolue de recettes serait de 7.750.000

Il y a donc un excédent de 1.703.000

qui s'accroîtra encore de toutes les recettes que la ligne fera, puisqu'il faudrait que celle-ci n'eût aucun trafic pour que le gouvernement dût intégralement la garantie de 15.500 francs par kilomètre.

La construction du chemin de fer contribuera à augmenter le rendement des dîmes. L'expérience l'a démontré en Asie-Mineure comme on l'a vu au début de cette notice.

Pour mettre en œuvre la concession du Chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople, il a été constitué une société anonyme au capital de 15 millions de francs dont le siège est à Constantinople, qui possède un comité à Paris et qui compte dans son conseil trois membres de la dette publique ottomane.

Le conseil d'administration de la compagnie est composé des personnes suivantes :

À Constantinople MM. Léon Berger, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, président ; Vincent Caillard, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane ; S. E. Hamdi bey, membre du conseil d'administration de la Dette publique ottomane ; Louis Rambert, administrateur de la Compagnie Jura-Simplon ; le comte d'Arnoux ; René Baudouy, banquier.

À Paris : MM. Franck Auboyneau, directeur de la Banque impériale ottomane, vice-président ; le baron Hugo de Bethmann, de la maison Ve Kinen et Cie ; Chopin de Janvry, censeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas ; A[chille] Monchicourt ; le baron Albert de Dietrich, ingénieur.

La Compagnie jonction Salonique-Constantinople s'est, dès sa constitution, préoccupée d'assurer la construction à forfait de la ligne qui lui était confiée. Elle a, à cet effet, conclu un contrat avec la Régie générale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer [RGCF (Vitali)], société anonyme française au capital de 10 millions de francs qui a déjà construit en Orient les chemins de fer serbes, les chemins de fer de raccordement de la Turquie d'Europe et les principales lignes d'Asie-Mineure.

La Régie générale s'est engagée à terminer les travaux dans la période fixée par l'acte de concession, c'est-à-dire, au plus tard, en 1897.

Ce contrat met donc la compagnie à l'abri de tout aléa du chef de la construction.

La compagnie a également conclu avec la Régie générale, pour une période de cinq ans, un forfait limitant les dépenses de l'exploitation à 4.000 francs par kilomètre et par an.

La Compagnie du chemin de fer jonction Salonique-Constantinople a été autorisée, par son assemblée générale du 23 mars 1893, à se procurer, par une création de 320.000 obligations, les sommes qui, avec son capital-actions, sont nécessaires à la construction et à la mise en exploitation de la ligne.

Conformément au forfait ci-dessus, le coût de la ligne, du matériel fixe et roulant et des approvisionnements, sont pleinement assurés par les ressources mises à la disposition de la compagnie.

La compagnie affecte à ces obligations, d'une manière absolue et irrévocable :

Les recettes nettes de son exploitation ;

La garantie du gouvernement impérial ottoman.

Le service des obligations, pendant la période de construction, est assuré par les ressources de la compagnie.

---

Banque ottomane  
(*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> 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.

---

EN TURQUIE  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 5 octobre 1893)

Nous apprenons que MM. Merlo <sup>9</sup> et Waligorski <sup>10</sup> viennent d'être déclarés adjudicataires d'un lot important de chemins de fer en Turquie (ligne de Salonique à Constantinople).

Nous devons ajouter que cette ligne est un embranchement sur celle qui vient d'être construite de Monastir à Salonique et sur laquelle se trouve une grande quantité d'Algériens, anciens agents des différentes compagnies des voies ferrées de notre colonie.

---

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

Les obligations Jonction-Salonique-Constantinople sont à 396,25.

La Société ottomane du Chemin de fer de jonction-Salonique-Constantinople, constituée en vertu du firman impérial du 8 octobre 1893, est au capital de 15 millions de francs. Le gouvernement ottoman a accordé à ce chemin de fer, pour toute la durée de la concession, la garantie d'une recette annuelle de 15.500 fr. par kilomètre. La ligne ayant 500 kilomètres de longueur, le montant de la garantie est de 7.750.000 fr., tandis que le service des obligations, qui constituent la seule charge de la société, n'exige qu'une somme annuelle de 5.300.000 fr.

---

<sup>9</sup> Jean Merlo (1844-1912) : entrepreneur à Saint-Eugène (Alger).

<sup>10</sup> Henri Waligorski (1853-1930) : ancien ingénieur des Batignolles sur le Bône-Guelma. Puis entrepreneur à son compte en Algérie, en Turquie et en Indochine.

Il y aurait donc un excédent de 3.450.000 fr., si on admet que les recettes du chemin de fer couvrent exactement les frais d'exploitation. On peut penser qu'il n'en sera pas ainsi et qu'au début surtout, les recettes de la ligne, dont le gouvernement ottoman a décidé la construction surtout dans un but stratégique, ne seront pas bien élevées. Mais les intérêts des obligataires ne seraient menacés que si le déficit des recettes sur les frais d'exploitation était supérieur à l'excédent de 3.450.000 fr. qui reste disponible sur le montant de la garantie, et pour cela, il faudrait que le déficit kilométrique atteigne 5.000 fr.

Pour simplifier la question, mettons les choses au pire et supposons un instant que les recettes soient nulles ; la question n'est plus alors que de savoir si les frais d'exploitation seront ou non inférieurs à ce chiffre de 5.000 francs par kilomètre.

Pendant les cinq premières années du fonctionnement de la ligne, l'exploitation en est assurée à raison de 4.000 francs par kilomètre par un forfait conclu avec la société qui a entrepris la construction du chemin de fer.

Pour l'avenir, on a comme éléments d'appréciation les résultats d'autres compagnies de chemin de fer voisines. La Compagnie de Salonique-Monastir, par exemple, a traité avec la Compagnie des chemins de fer orientaux pour l'exploitation de son réseau, au prix de 3.934 francs par kilomètre.

La Compagnie des chemins de fer orientaux elle-même n'a eu, en 1893, que 4.833 fr. de frais pour une recette kilométrique de 10.516 fr. et il est juste d'observer que cette ligne est l'artère principale de la Turquie d'Europe, que le trafic y est très intense et comprend les trains internationaux rapides ; or, les frais d'exploitation sont, dans une certaine mesure, proportionnels au trafic. Si on admet que les recettes du chemin de fer Jonction-Salonique seront nulles, il faut bien admettre en même temps que le trafic sera très restreint.

Il est donc permis de considérer les obligations Jonction-Salonique, moins comme une valeur industrielle que comme un titre ayant indirectement la garantie du gouvernement ottoman. Le gouvernement ottoman a affecté, comme gage spécial, à la garantie qu'il accorde à la Société Jonction-Salonique, les dîmes des sandjaks (arrondissements) traversés par la ligne ainsi que l'excédent disponible des dîmes de Salonique et de Monastir. La gestion et l'encaissement de ces dîmes s'effectuent directement par le conseil d'administration de la Dette publique ottomane.

Le produit des dîmes affectées en totalité, en y joignant l'excédent des dîmes de Salonique et de Monastir, s'est élevé en 1891 à 9.453.000 francs, soit 4.153.000 francs de plus que la somme nécessaire au service des obligations, et 1.703.000 francs de plus que le chiffre maximum de la garantie.

---

#### LETTRE DE PORT-LAGOS

*(Chambre de commerce française de Constantinople, 31 octobre 1893)*

Port-Lagos, le 24 octobre 1893.

.....  
Les travaux du chemin de fer de jonction de Salonique-Constantinople vont bientôt avoir un commencement d'exécution. Les plus forts entrepreneurs sont MM. Waligorski et Merlo qui pensent employer une grande quantité d'ouvriers français et faire venir de l'Algérie un immense matériel. Les dispositions prises par MM. Waligorski et Merlo pour l'assurance, l'alimentation et le bien-être de leurs compatriotes doivent servir d'exemple aux entrepreneurs italiens qui laissent le service de la subsistance de leurs concitoyens à l'entreprise indigène et négligent l'assurance contre la vie et les accidents.

Nous désirerions voir également les assureurs ottomans — et cela dans un sentiment humanitaire — ouvrir un bureau à Gumuldjina et s'entendre avec les entrepreneurs pour assurer les ouvriers ottomans beaucoup plus nombreux que les étrangers.

---

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

L'obligation Salonique-Constantinople est ferme à 297,50.  
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.

---

TRAVAUX  
(*La Dépêche algérienne*, 8-18 décembre 1893)

MM. WALIGORSKI et MERLO, entrepreneurs, informent les ouvriers mineurs, qu'ils ont en Turquie une entreprise de travaux de chemin de fer, composée de : galeries et de tranchées dans le roc.

Les intéressés qui seraient disposés à aller travailler sur ces chantiers sont informés que le vapeur *SOLDIER'S PRINCE* partira d'Alger vers le 20 courant à destination des travaux.

Le prix du passage est de 60 francs environ avec nourriture.

Les passagers devront faire établir leurs passeports par leurs gouvernements respectifs.

Pour les passages, s'adresser à MM. HECKMANN et Cie, agents maritimes, 4, rue Arago, Alger.

---

NÉCROLOGIE  
MORT DE M. ACHILLE MONCHICOURT  
(*Le Figaro*, 16 mars 1894)

M. Achille Monchicourt, liquidateur de la Compagnie de Panama, vient de mourir.

---

(*Le Temps*, 11 juin 1894)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN DE JONCTION  
SALONIQUE-CONSTANTINOPLE

---

119.254 obligations de 500 francs 3 %  
Intérêt annuel : 15 francs,  
payable par moitié les 15 avril et 15 octobre

SOUS DÉDUCTION DES IMPÔTS,  
Remboursement à 500 fr., en 95 ans, par tirages annuels.  
PREMIER REMBOURSEMENT LE 15 OCTOBRE 1897

---

Ces obligations forment le solde de l'emprunt de 320.000 obligations qui constitue  
l'unique charge de la ligne.

---

Le Gouvernement Impérial Ottoman  
a garanti, pendant 99 ans, une recette brute  
annuelle de 15.500 fr. par km. Le conseil de la Dette ottomane a accepté la gestion  
de cette garantie.

---

PRIX D'ÉMISSION Fr. 321  
JOUISSANCE DU 15 AVRIL 1894  
Payables  
Fr. 50 en souscrivant;  
Fr. 71 à la répartition du 22 au 27 juin 1894 ;  
Fr. 100 du 20 au 25 juillet 1894 ;  
Fr. 100 du 20 au 23 août 1894.  
Prix de l'obligation libérée à la répartition : Fr. 320

---

On souscrit le 14 juin 1894  
ET, DÈS AUJOURD'HUI, PAR CORRESPONDANCE

à PARIS :

BANQUE IMPÉRIALE OTTOMANE, 7, me Meyerbeer ;  
BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS, 3, rue d'Antin.;  
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, 54, rue de Provence et dans ses bureaux de quartier,  
et dans leurs agences et succursales en France et à l'Étranger.  
LA COTE OFFICIELLE SERA DEMANDÉE

---

*(Le Temps, 11 juin 1894)*

La Banque ottomane, ainsi que la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB], cette fois avec le concours de la Société générale, mettent en souscription publique, le jeudi 14 juin, le solde de l'emprunt créé par la Compagnie du chemin de fer ottoman de jonction Salonique-Constantinople. Ce solde porte sur 119.254 obligations. Elles sont absolument du même type que les obligations ayant fait partie de l'émission du 25 avril 1893. Elles sont seulement émises à un taux plus élevé qui est justifié d'ailleurs par la hausse, depuis un an, non seulement des principales valeurs, mais spécialement des valeurs ottomanes.

En effet, si nous reportons aux cours cotés sur les valeurs ottomanes il y a un an et si nous les comparons aux prix actuels, nous constatons les différences suivantes :

	9 juin 1893	9 juin 1894
Turc série C.	23 45	27 30
Turc série D.	22 17	24 70
Consolidations	389 00	445 00
Priorité	445 00	478 75
Douanes	493 75	512 00
Salonique-Constantinople	282 50	Pr. d'émission 320 00

Ce dernier titre a donc tenu les promesses que ses émetteurs avaient fait entrevoir en son nom. D'ailleurs, à ce sujet, il est bon de rappeler ce que disait il y a un an M. Léon Berger, président de la compagnie, en même temps président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, à propos des garanties de ce placement :

Les dîmes affectées au chemin de fer Salonique-Constantinople ont produit en 1891 (en fr.) :

Dîmes affectées en totalité 4.671.000

Excédent des dîmes de Salonique et de Monastir établi conformément au dernier rapport de la Compagnie « Salonique-Monastir » 4.782.000  
9.453.000

Le maximum de garantie que l'État aurait à payer sur 500 kilomètres en cas d'absence absolue de recettes serait de 7.750.000

Il y a donc un excédent de 1.703.000

qui s'accroîtra encore de toutes les recettes que la ligne fera, puisqu'il faudrait que celle-ci n'eût aucun trafic pour que le gouvernement dût intégralement la garantie de 15.500 francs par kilomètre.

La construction du chemin de fer contribuera à augmenter le rendement des dîmes. L'expérience l'a démontré en Asie-Mineure.

Ces chiffres et ces déclarations n'ont pas cessé d'être vrais.

Il faut ajouter que, si l'éventualité d'un solde d'obligations à placer a pu peser dans une certaine mesure sur ce marché, cette circonstance aura cessé d'exister après l'émission en cours. Il en résultera pour le marché des obligations Salonique-Constantinople une élasticité plus grande.

## ÉTRANGER

(*Le Journal général de l'Algérie*, 20 septembre 1894)

Turquie. — Nous apprenons que la partie de la ligne de Salonique à Douïra sera livrée à l'exploitation vers la fin octobre prochain, la suite entre Douïra et Cérés vers la fin janvier 1895.

La longueur totale de cette ligne devait être livrée en octobre prochain, mais la partie traitée par l'entreprise Merlo et Waligorski est en retard ainsi que d'autres tronçons plus rapprochés de Cérés.

Cette partie comporte le plus fort des travaux d'infrastructure ; ils auraient été terminés pour l'époque prévue, mais l'administration ayant apporté des retards qui lui

incombent, il est à présumer qu'elle tiendra compte des moyens d'actions employés par les entrepreneurs qui ne négligent rien pour rapprocher la fin des travaux.

On nous dit que l'administration donnera des primes en rapport du temps que chaque entrepreneur aura gagné sur celui qui lui était donné comme délai d'exécution.

\*  
\*   \*  
\*

On faisait courir le bruit dernièrement que M. Merlo, entrepreneur bien connu en Algérie, aurait été victime d'un attentat [une tentative] d'assassinat en Turquie où il a entrepris d'importants travaux en association: avec M. Waligorski.

Ces bruits qui ne reposent sur aucun fondement, pouvaient avoir des suites fâcheuses au sein de sa famille.

M. Merlo, qui est parmi nous depuis quelques jours, en est profondément affecté, car il n'a. été victime d'aucun attentat et il se porte fort bien.

---

ÉTRANGER  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 6 octobre 1894)

Turquie. — Nous apprenons que la partie de la ligne de Salonique à Douïra sera livrée à l'exploitation vers la fin octobre prochain, la suite entre Douïra et Cérès vers la fin janvier 1895.

---

SUISSE ET TURQUIE  
Compagnie franco-suisse, à Genève  
(*Paris-Capital*, 9 janvier 1895)

La Suisse a toujours été considérée comme un excellent exutoire pour les valeurs ottomanes.

À la suite de l'insuccès, en 1881, de l'émission des priorités ottomanes 5 %, que l'on devait plus tard convertir en 4 %, on créa à Genève la Banque des fonds d'États. Lorsqu'elle eut fait absorber à la longue l'emprunt qui n'avait pu réussir à Paris, et quelques autres opérations d'inégale importance, elle disparut. Sa mission avait pris fin.

Vers le même temps, on créait à Zurich la Banque des chemins de l'or orientaux, qui devait préparer la solution des démêlés du baron Hirsch avec la Sublime-Porte, et la création de la Compagnie des Chemins de fer orientaux, dont les actions nous sont venues à Paris *via* Vienne, en 1893-1894. Celle-ci continue d'exister et d'émettre des obligations, comme la précédente en avait émis elle-même, faisant office d'omnium, entre autres besognes utiles à la propagation des valeurs ottomanes. Faute du mot, c'était bien la chose.

Aujourd'hui, on annonce que le groupe de la Banque ottomane vient de céder à la Compagnie franco-suisse, à Genève, les 30.000 obligations du chemin de fer Salonique-Constantinople restant à la souche, et vis-à-vis desquelles le public français avait manqué de l'enthousiasme attendu. La Suisse absorbera ce petit paquet, comme elle en a absorbé bien d'autres.

Le conseil d'administration se compose de MM. ... R. Baudouy, administrateur du Chemin de fer Jonction-Salonique-Constantinople, 18, rue Creuze, Paris...

---

L'OBLIGATION DU CHEMIN OTTOMAN DE  
JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ  
(*Le Journal des chemins de fer*, 2 mars 1895)

La faveur dont jouissent, sur notre marché, les valeurs d'État ottomanes, spécialement les diverses séries de la Dette générale, la Priorité, les Douanes et la Consolidée 4 %, ne saurait surprendre lorsqu'on mesure le progrès accompli par les finances de ce pays depuis que la perception et l'administration de ses principaux revenus ont été remises à la commission européenne. Le relèvement du crédit de l'Empire est amplement justifié et l'on peut prévoir que les cours de ses fonds d'État feront de nouveaux progrès lorsque l'accroissement régulier des recettes du Trésor permettra d'augmenter l'intérêt de sa rente suivant la mesure fixée par les iradés impériaux. Il faut donc s'attendre à ce que tous les titres que nous venons d'énumérer montent encore.

On voudra bien remarquer, toutefois, qu'étant déjà chers ils ne pourront monter que lentement ; que, d'autre part, leur champ de hausse est limité ; qu'enfin, tout leur mouvement doit aboutir à une série de conversions assez rapprochées, puis à l'unification. Entre eux, faire un choix est devenu nécessaire. Il aurait, par exemple, aujourd'hui, peu d'avantage à se porter sur l'obligation des Douanes à 508, sur la Priorité voisine de 500, sur la série D de la Dette générale qui touche presque à la limite de 27 ; ces titres n'ont plus, désormais, à espérer, que des plus-values relativement faibles.

On peut, néanmoins, avec un peu d'attention, trouver à la cote certaines valeurs ottomanes à qui reste une marge de progrès suffisante, et dont la capitalisation encore modérée assure à l'acheteur un rendement dont il puisse se contenter ; c'est parmi les titres des chemins turcs qu'on les trouvera.

Depuis quelques années, le réseau de la Turquie a pris une grande extension.

Avec une parfaite intelligence de ses intérêts et de ceux du pays, le gouvernement de la Porte s'est prêté à son développement. Aujourd'hui, Constantinople se trouve en communication directe avec l'Europe occidentale ; bientôt, ce seront les régions les plus reculées de l'Asie-Mineure qui seront reliées aux contrées les plus civilisées du monde, qui recevront leurs objets manufacturés et leur enverront en échange les produits de leur sol. Ce rattachement, qui augmentera dans une proportion si considérable la richesse de ces pays renaissants, sera le résultat de la pénétration des voies ferrées dont les compagnies françaises, anglaises et allemandes ont obtenu les concessions et dont elles poursuivent sans se lasser le rapide achèvement.

Ainsi a été établi de ce côté-ci du Bosphore tout un réseau dont les tronçons sont reliés ou le seront bientôt et qui desservira entièrement une des régions du monde comptée autrefois parmi les plus riches. Les choses sont même assez avancées pour que, dernièrement encore, il fut question d'une unification de trafic possible entre les lignes de la Turquie d'Europe : Chemins orientaux, Compagnie de jonction Salonique-Constantinople, Compagnie Monastir. Cette association ne saurait tarder à se réaliser au grand bénéfice de ces compagnies.

Tous ces titres de grand avenir sont actuellement négociés à la Bourse de Paris et y sont recherchés par les capitalistes intelligents dont l'attention s'est particulièrement portée sur les obligations du chemin de jonction Salonique-Constantinople.

Rappelons ici que cette compagnie a émis 36.000 actions de 500 fr. et 320.000 obligations 3 % qui, en 1893 et 1894, ont été l'objet de souscriptions publiques à Paris, Londres, Constantinople, Francfort et sur les autres grandes places de l'Europe. Telle a été la faveur avec laquelle ces titres ont été accueillis que, de 282,50, prix auquel a été émise leur première série composée de 100.000 obligations, ils ont parvenus à celui de 340.

Il s'en faut, cependant, qu'ils aient atteint le terme de leur progrès ; les garanties dont ils jouissent, l'augmentation continue du trafic de leur réseau et leur prix encore très modéré les désignent aux acheteurs comme une valeur d'avenir qu'ils ont tout avantage à placer dans leur portefeuille en échange d'autres titres, qui ont atteint le terme de leur progrès ou qui n'en sont plus qu'à très courte distance.

La ligne de jonction Salonique-Constantinople, qui comprend trois grandes divisions divisées en 12 sections, a été poussée avec une telle diligence qu'elle sera terminée à la fin de 1895, bien qu'en vertu de sa concession, elle ne dut être livrée qu'en 1897.

On comprend que la perspective de cette anticipation qui permettra au trafic de se développer sur-le-champ, ait séduit les acheteurs et qu'elle justifie non seulement les cours actuels de l'obligation mais les prix que cette obligation atteindra plus tard grâce aux arbitrages nécessaires qui, tous les jours, se font en sa faveur.

Le plus simple calcul donne la raison de la préférence qu'elle mérite sur toutes les autres valeurs turques.

Au cours de 330 fr., avec un revenu de 15 fr. l'obligation Salonique Constantinople représente un placement à 4,37 %, tandis que la Priorité et la Consolidée 4 % 1890 ne donnent plus que 4,08 %, la série D de la Dette générale 3,76 %, et la série C 3,37. Il n'y a donc rien d'absurde à supposer que sa cote ne tardera pas à dépasser celle de toutes ces valeurs. C'est ainsi qu'en France, notre rente 3 % perpétuelle rapporte encore 2,93 % alors que les obligations de nos grandes compagnies, déduction faite de l'impôt de 4 % sur leur revenu, ne donnent plus que 2,85 environ. Il en sera de même en Turquie et si la hausse des obligations Salonique-Constantinople se poursuit suivant la même proportion, ces titres devront bientôt se rapprocher du cours de 360 fr.

---

## 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.

---

Salonique-Constantinople  
(*Le Temps*, 10 juin 1895)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette compagnie a été tenue le 28 mai à Constantinople.

Le rapport du conseil d'administration constate les progrès obtenus dans l'exécution de cette ligne.

L'exploitation de ce chemin de fer d'une si haute importance pour le développement des communications entre les grands centres de Salonique et de Constantinople est

ouverte sur 227 kilomètres, soit de Salonique à Angista et de Karasouli à Kilindir, et dessert déjà des localités importantes, comme Serrés et Demir-Hissar, privés jusqu'ici de toutes voies ferrées. La ligne entière sera probablement complètement achevée avant un an, malgré les difficultés techniques et les travaux d'art considérables qui feront de ce chemin de fer un des plus accidentés et des plus pittoresques qui aient été construits en Europe, et grâce à la protection spéciale qui a été accordée à cette œuvre par le sultan lui-même.

L'assemblée des actionnaires a approuvé à l'unanimité les comptes et bilans présentés par le conseil.

Elle a désigné M. Raoul Mallet <sup>11</sup>, banquier à Paris, comme administrateur, en remplacement de M. Monchicourt, décédé, et réélu, pour l'exercice 1895, MM. [Pyrame] Naville <sup>12</sup>, administrateur délégué de la Banque impériale ottomane à Paris, et Wulding, directeur adjoint à Constantinople, en qualité de commissaires vérificateurs.

---

### BANQUE INTERNATIONALE DE PARIS (*Le Temps*, 10 juin 1895)

La Banque a de plus participé à l'émission des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Salonique à Constantinople

---

### Chemin de fer Jonction Salonique-Constantinople (*Le Journal des débats*, 16 juin 1895)

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue, le 28 mai, à Constantinople, sous la présidence de M. le commandant Berger, président du conseil d'administration.

Il résulte du rapport que l'exploitation est ouverte sur 227 kilomètres, de Salonique à Angista et de Karasouli à Kilindir, et que la ligne entière sera achevée avant un an.

L'assemblée a approuvé les comptes présentés par le conseil et désigné M. Raoul Mallet, banquier à Paris, comme administrateur en remplacement de M<sup>e</sup> [Achille] Monchicourt, décédé.

---

### LIQUIDATION DE LA SOCIÉTÉ WALIGORSKI & MERLO (*Revue commerciale du Levant*, 1895, p. 204)

Par acte en date du 3 août 1895, passé par devant M. le chancelier du consulat de France, faisant fonction de notaire, la société commerciale ayant pour objet l'exécution de travaux publics et, notamment, la construction de la voie ferrée sur la ligne « Jonction Salonique-Constantinople » — lots 24 et 25, kilomètres 262.300 à 281.524

---

<sup>11</sup> Raoul Mallet (1863-1937) : voir ci-dessous sa notice tirée du *Qui êtes-vous ?* 1924.

<sup>12</sup> Pyrame Naville (1849-1921) : citoyen suisse, directeur de l'agence de Paris, puis administrateur (1891) de la Banque impériale ottomane qu'il représenta au conseil de la Banque de Roumanie, de la Société française de reports et de dépôts, de la Société franco-ottomane d'études industrielles et commerciales... Président de la Société financière d'Orient (1896) et du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement. Chevalier de la Légion d'honneur (1905), consul général de Serbie à Paris (1908). Nécrologie dans *Le Temps*, 13 mars 1921

— a été dissoute. Toutefois, les entreprises sociales en cours d'exécution seront continuées jusqu'à complet achèvement.

M. Ernest Giraud a été nommé liquidateur de la Société dissoute, avec tous les pouvoirs et attributions d'un liquidateur judiciaire. À partir de la date de la dissolution de la Société, M. Giraud, liquidateur, représente seul valablement la dite Société.

Le siège de la liquidation est à Constantinople, Galata, Tidjaret han, 14.

---

PETITE REVUE FINANCIÈRE  
Société financière d'Orient  
(*Le Journal des débats*, 27 février 1896)

... La constitution de cette société ... apprend aux obligataires de Smyrne-Cassaba, de Salonique-Constantinople, etc., que le marché de leurs titres va cesser d'être écrasé par un flottant qui mettrait obstacle à toute reprise durable, et elle les renseigne pour ainsi dire officiellement sur l'opinion que professent sur la valeur intrinsèque de ces titres ceux qui sont le mieux placés pour connaître les affaires ottomanes.

---

Société financière d'Orient\*  
(*Le Temps*, 2 mars 1896)

[...] La Banque ottomane a fait des avances sur ... des obligations Salonique-Constantinople et des obligations Smyrne-Cassaba. Mais les emprunteurs ne s'étant pas trouvés en mesure de rembourser la Banque, il a fallu procéder à des exécutions et pour les faire au mieux des intérêts de tous, trouver un acheteur capable de lever les titres et de les garder aussi longtemps qu'il serait nécessaire.

C'est dans ces conditions qu'a été formée, au capital de 10 millions de francs, la Société financière d'Orient dont nous avons parlé ici à différentes reprises. [...]

---

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.

---

PETITE REVUE FINANCIÈRE  
Compagnie Jonction Salonique-Constantinople et Société Smyrne-Cassaba et  
prolongement  
(*Le Journal des débats*, 21 octobre 1897)

La fin de la guerre turco-grecque a ramené l'attention sur les valeurs ottomanes et principalement sur les obligations de chemins de fer jouissant de la garantie de l'État, comme les obligations de la Compagnie Salonique-Constantinople et de la Société Smyrne-Cassaba (série 1895), dont le marché est très actif depuis quelque temps. La dernière crise a donné, en effet, la preuve de la solidité des garanties affectées à ses dettes par le gouvernement ottoman.

La Compagnie Salonique-Constantinople a été créée, en 1893, pour relier Salonique à Dedéagatch et Constantinople. Son importance stratégique a été mise en relief par la dernière guerre, et le gouvernement ottoman est intéressé au plus haut point à assurer le bon fonctionnement de la société. Aussi lui a-t-il alloué une garantie très élevée : 15.500 fr. par kilomètre, bien que le service des obligations exige à peine une dizaine de mille francs par kilomètre. La garantie annuelle atteint 7 millions 1/2 de francs, alors que le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations n'exige que 5 millions, en chiffre rond. Dans ce calcul n'entrent pas les recettes réalisées par le trafic même du réseau.

.....  
Avant la guerre turco-grecque, les obligations Jonction Salonique-Constantinople ont atteint le cours de 350 fr., et les obligations Smyrne-Cassaba (série 1895) celui de 432 fr. 50. Elles ont baissé pendant la guerre mais les finances turques sont maintenant en voie de relèvement, et les lignes sont achevées. En raison des garanties spéciales qui leur sont accordées, ces obligations ont à la fois le caractère d'un fonds d'État et celui d'un titre hypothéqué sur le réseau même pour la construction duquel elles ont été créées. Ajoutons que ces deux types d'obligations sont remboursables en quatre-vingt-quinze ans, par tirages au sort annuels. Le premier tirage des obligations de la Salonique-Constantinople a eu lieu le 15 septembre dernier. Ces obligations rapportent 15 fr. par an, et les obligations (série 1895) de la Société Smyrne-Cassaba et prolongement, 20 fr., ce qui représente, pour les unes, un revenu annuel de 5,10 % l'an, et, pour les autres, un même revenu de 5,30 % l'an, non compris la prime de remboursement au pair.

---

Questions financières  
(*Le Temps*, 8 décembre 1897)

Notre correspondant particulier nous fait connaître que le gouvernement turc doit, pour transports militaires, au Chemin de fer Jonction Salonique-Constantinople, 600.000 livres, aux Chemins de fer orientaux, 450.000, à ceux d'Anatolie, 660.000.

---

Grand cordon de l'Osmanié  
(*Le Figaro*, 28 août 1898)

M. [Franck] Auboyneau, le sympathique directeur de la Banque ottomane à Paris, président du conseil d'administration du chemin de fer Jonction-Salonique-Constantinople, vient de recevoir, de S. M. le Sultan, le grand cordon de l'Osmanié.

---

Compagnie de jonction Salonique-Constantinople,  
(*Le Temps*, 12 août 1901)

Les obligations Salonique-Constantinople sont à 270.

Notre correspondant de Constantinople nous envoie le compte rendu de la dernière assemblée de cette compagnie.

Le solde de la garantie kilométrique, soit 40.000 liv. t., dû à la Compagnie de jonction Salonique-Constantinople, ayant été payé par le gouvernement impérial, l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette compagnie a pu avoir lieu hier. Elle était présidée par le commandant Berger. Le rapport du conseil d'administration pour l'exercice 1900 dit que le produit brut assuré au réseau (la garantie kilométrique étant de 15.000 fr. par an) est de 7.914.131 fr. Les recettes encaissées ont été de 1.825.633 fr. Après avoir bonifié, d'après des accords antérieurs, le gouvernement impérial de 1.846 francs, celui-ci restait à devoir la différence, soit 6.086.651 fr., qui a été payée par l'administration de la Dette publique ottomane par versements successifs.

Pendant l'année 1900, les recettes du trafic se sont élevées à 1.825.633 fr., correspondant à une recette kilométrique moyenne de 3.576 fr. Les dépenses d'exploitation pendant ce même exercice ont été de 1.918.160 fr., correspondant à une moyenne kilométrique de 3.757. Le solde créditeur du compte d'exploitation s'élève donc à 5.994.124 fr. Après avoir déduit de ce compte 5.490.763 fr. nécessaires à l'annuité pour le service des obligations et à des dépenses diverses, il reste comme bénéficiaire de l'exercice 503.360 fr.

Le conseil a proposé de maintenir le dividende au chiffre de 10 francs par action fixé pour l'exercice antérieur. Il a proposé ensuite d'employer comme suit les profits de l'exercice : 5 % à la réserve statutaire : 25.168 ; dividende 10 francs par action : 300.000 francs ; ensemble, 325,168 francs. Il restait 178.192 qu'il a proposé de porter à la réserve spéciale, ce qui, avec les réserves précédentes et la réserve statutaire, porte l'ensemble des réserves à 1.056.081 francs.

Les tableaux comparatifs des recettes de 1899 et 1900 donnent une augmentation de 257.924 francs pour le dernier exercice.

Le conseil a proposé la réélection des deux administrateurs sortants, le comte d'Arnoux et le baron [Hugo] de Bethmann, et la nomination de M. [Louis] Chenut<sup>13</sup> en remplacement de M. Rambert, démissionnaire.

Ces propositions, ainsi que celles relatives aux comptes, ont été votées à l'unanimité.

---

NOS INTÉRÊTS MATÉRIELS EN ORIENT  
(*Le Temps*, 9 novembre 1901)

Le groupe le plus considérable des affaires françaises en Turquie est constitué par les entreprises de chemins de fer. Nos compatriotes y ont versé 366.400.000 francs avec lesquels ont été construites sept lignes : [Salonique-Constantinople, 510 kilomètres](#) ; Moudania-Brousse, 41 km. ; Smyrne-Cassaba, 516 km. ; Mersina-Adana, 67 km. ; Damas-Hamah, 511 km. ; Tramways libanais, 47 km. ; Jaffa-Jérusalem, 86 km. Soit, en tout, 1.778 kilomètres.

---

<sup>13</sup> Louis Chenut, ingénieur E.C.P., 1879. Représentant de la Régie générale des chemins de fer (Vitali). On le retrouve au Chemin de fer de Bagdad, au Smyrne-Cassaba et au Damas-Hamah.

COMPAGNIE DES CHEMIN DE FER  
JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ  
(Cote de la Bourse et de la banque, 12 juin 1902)

Le 3 juin a eu lieu l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Compagnie.

Les recettes encaissées en 1901 ont été de : 1.829.647 fr. 29 sur 510 kilomètres d'exploitation ayant une garantie brute de 7 millions 914.131 fr. Après avoir bonifié, d'après les accords antérieurs, au gouvernement impérial, 1.831.494 fr., celui-ci reste donc devoir à la Société 6.082.637 fr. Cette somme, ordonnancée par le ministère des travaux publics le 27 janvier de cette année, a été payée à la Compagnie par l'administration de la Dette publique par versements successifs, dont le dernier a été effectué le 10 avril 1902.

Le bénéfice de l'exercice est de 547.945 fr., répartis comme suit :

300.000 fr. pour dividende de 10 fr. par action ; 220.548 fr. ont été portés à la réserve spéciale. 27.397 fr. pour la réserve statutaire.

M. Chonut et M. le baron de Dietrich ont été réélus administrateurs.

---

(Le Temps, 28 juin 1903)

Une dépêche de Salonique à la *Nouvelle Presse libre* annonce une tentative de déraillement sur la ligne de jonction Constantinople-Salonique, entre les stations de Gumuldjina et de Demir-Beyli

---

Chemins de fer ottomans  
(Paris-Capital, 16 septembre 1903)

Les divers obligations de chemins de fer turcs ont été, depuis quelques semaines, l'objet de réalisations assez nombreuses.

Les événements qui se passent en Macédoine et qui n'en finissent pas, ont inspiré des inquiétudes sur la solidité des gages affectés au service des titres, et, par prudence, un certain nombre de porteurs ont tiré leur épingle du jeu.

Notre éminent confrère, *La Revue économique et financière*, étudie quels sont ces gages et s'ils sont de nature à offrir aux porteurs des garanties suffisantes contre les risques éventuels auxquels ils sont exposés.

Le chemin de fer de Salonique-Constantinople, dit notre confrère, jouit d'une garantie annuelle kilométrique de 15.500 fr. À cette garantie est affecté, comme gage spécial, le montant des dîmes des arrondissements de Drama, Serrès, Gumuldjina et Dédéagatch, ainsi que l'excédent disponible des dîmes de Salonique et de Monastir, tous pays situés en Macédoine. En d'autres termes, le gouvernement garantit une recette brute annuelle kilométrique de 15.500 fr. et si les recettes propres de l'exploitation restent en deçà de ce chiffre, le gouvernement complète la différence en puisant dans le produit des dîmes indiquées plus haut. Disons, tout de suite, pour répondre à une préoccupation qui pourrait surgir, que le prélèvement sur les dîmes déléguées est opéré par les soins du Conseil de la Dette.

Des lors, les deux questions qui se posent, sont celles-ci : 1° Les dîmes sont-elles suffisantes pour assurer le paiement de la garantie ; 2° les recettes vont-elles en progressant et réduisent-elles sensiblement, chaque année, le recours à la garantie.

À la première question, la réponse peut être catégorique et satisfaisante, en temps normal. Alors que la garantie représente 7.915.000 francs, nombre rond, le montant des dîmes atteint plus de 9 1/2 millions. Mais il va de soi que cette marge est susceptible de décroître si les temps sont troublés, si les récoltes sont détruites, si l'insurrection désorganise les relations commerciales et la vie agricole. Aussi est-il d'une grande importance que les recettes propres de la ligne soient telles que le recours à la garantie soit le moins étendu possible. Assurément, en temps de guerre ou d'insurrection, les recettes de l'exploitation subiront, elles aussi, des diminutions plus ou moins fortes, mais encore est-il préférable que les recettes constituent une première couverture qui couvre en quelque sorte la couverture de la garantie.

À ce point de vue, la ligne de Salonique à Constantinople n'est pas des plus favorisées.

Les recettes de l'exploitation se sont élevées, en 1902, à 1.856.011 fr. et les dépenses à 1.921.100 fr. Il y a donc eu un déficit d'exploitation de 64.972 fr.

Heureusement, la garantie a permis de couvrir le déficit ci-dessus et de faire face au service des obligations, soit 4.960.250 fr., aux frais généraux et de commission, soit 492.394 fr. et même de laisser un excédent de 538.657 fr. sur lequel un dividende de 10 fr. a été payé aux actions. Il n'en est pas moins vrai que le service des obligations repose tout entier sur le paiement de la garantie.

---

CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLE  
(*Le Journal des finances*, 23 juillet 1904)

L'assemblée ordinaire a eu lieu le 24 mai.

Voici les principaux résultats obtenus pendant l'exercice 1903 :

I. — Les recettes brutes d'exploitation se sont élevées à 2.116.316 fr. 91 contre; 1.856.010 fr. 65 en 1902, soit une plus-value de 260.306 fr. 26

Cette augmentation a été obtenue malgré une interruption partielle du service, par suite de troubles dans le vilayet de Salonique.

II. — Les recettes garanties par la Turquie sont de 7.914.131 fr. 05.

Le gouvernement ottoman a donc versé à la Compagnie, pour parfaire cette somme 7.914.131 05

moins les recettes effectives de 2.116.316 91

soit 5.797.814 14

III. — Les dépenses s'étant élevées à 1.954.499 fr. 22 ; les bénéfices bruts sont ressortis à 5.959.631 fr. 83.

IV. — Les produits bruts ont reçu l'emploi suivant :

Bonification au gouvernement ottoman par suite d'accords antérieurs 1.846 00

Services des obligations 4.950.125 00

Dépenses diverses à amortir 467.972 25

Il est resté un bénéfice, net de 539.688 fr. 59 qui a permis la distribution d'un dividende de 2 % ou 10 fr. aux actions, comme pour 1902.

---

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN  
JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLE  
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 24 juin 1904)

Les mouvements politiques qui ont agité le vilayet de Salonique, au cours de l'année dernière, n'ont pas été sans causer quelques difficultés à la Compagnie du Chemin de

fer ottoman jonction Salonique-Constantinople. Divers dégâts ont été produits sur son réseau, dont le plus important est celui qui a mis hors de service, pendant quelques semaines, jusqu'à réparation complète, un pont métallique de 30 m. 42 c. d'ouverture libre situé au km. 171 + 75A m., non loin de la station d'Anghista.

Une autre conséquence de la période troublée qui vient d'être traversée a été que le gouvernement ottoman a demandé à la compagnie l'achat de cinq nouvelles locomotives, dont deux dans le courant de 1904 et trois à répartir sur chacun des trois exercices qui suivent, ce qui portera à 34 le nombre des locomotives qu'elle possédera.

Si l'on rapproche les recettes de l'exercice écoulé — dont les comptes ont été présentés à l'assemblée générale du 24 mai dernier — de celles de l'exercice précédent, on obtient la comparaison suivante :

	1902	1903
Voyageurs	908.423 10	989.855 55
Marchandises grande vitesse	73.742 13	121.117 50
Marchandises petite vitesse	842 877 00	944.096 67
Recettes diverses	30.968 47	61.247 19
	<u>1.856.010 65</u>	<u>2 116.316 91</u>

Le fonctionnement de la garantie fait ressortir, pour l'exercice 1903, les résultats suivants : La garantie kilométrique annuelle étant de 15.500 francs et la longueur du réseau de 510 km. 589, le montant du produit brut garanti s'élève à 7.914.131 05

Les recettes encaissées ont été en 1903 de 2.116.316 91

On a bonifié, d'après des accords antérieurs, au gouvernement ottoman 1.846

Total 2.118.162 91

Le gouvernement ottoman restait donc devoir 5.795.968 14

Cette somme a été ordonnancée en faveur de la compagnie par le ministère des travaux publics à la date 29 janvier/11 février, et elle a été payée par l'administration de la Dette publique Ottomane au moyen de versements successifs, dont le dernier a été effectué à la date du 10 mars.

Pendant l'exercice 1903, les recettes encaissées se sont élevées, comme on l'a vu ci-dessus, à 2.116.316 91

En outre, le gouvernement ottoman restait devoir au 31 décembre dernier, pour transports militaires effectués à crédit 72.163 41

L'ensemble du trafic en 1903 s'est donc élevé à 2.188.480 32

à laquelle somme, il faut ajouter, pour régularisation du change avec l'exploitation en vue de l'établissement du barème forfaitaire 532 07

Les frais d'exploitation pour 1903 ont donc été établis sur la base d'une recette de 2.189.012 39

Les dépenses correspondantes de l'exploitation sont pour la ligne entière de 1.954.499 fr. 22.

Le compte général de l'exploitation s'établit comme suit (fr.) :

Montant des recettes effectuées en garanties : 7.914.131 05

Moins la bonification au gouvernement ottoman : 1.846 00

Montant des recettes d'exploitation 7.912.285 05

À déduire dépenses d'exploitation 1.954.499 22

Solde créditeur du compte « exploitation » qui a été porté au crédit du compte « Profits et Pertes » 5.957.785 83

À déduire :  
Annuité pour le service des obligations (intér. et amortissement) : 4.950.125 00  
Dépenses diverses à amortir (droits fiscaux, différences de change, intérêts et commissions, frais généraux) : 467.972 25  
Ensemble 5.418.097 25  
Le bénéfice de l'exercice est par conséquent de 539.688 59  
Sur ce chiffre, 5.106 fr. 50 ont été portés à la réserve extraordinaire, 26.984 43 à la réserve statutaire et 306.997 65 à la réserve spéciale. Quant au dividende, il a été fixé à 10 francs par action, chiffre égal à celui des exercices précédents.  
MM. Raoul Mallet et René Baudouy ont été réélus administrateurs et MM. Naville et Perpignan ont été nommés commissaires-vérificateurs pour l'exercice 1904..

---

INFORMATIONS GÉNÉRALES  
Chemin de fer Salonique-Constantinople  
(*Gil Blas*, 2 mai 1905)

Nous apprenons avec plaisir la nomination du sympathique M. [Louis] de La Giraudière <sup>14</sup>, gendre du commandant Berger, comme administrateur du Chemin de fer de Salonique-Constantinople.

M. Pissard <sup>15</sup> a été également nommé aux mêmes fonctions.

---

Petite correspondance  
(*Le Journal des finances*, 24 juin 1905)

Les obligations Salonique-Constantinople 3 % sont suffisamment garanties par la subvention kilométrique, mais la ligne elle-même ne rapporte rien.

Je leur préfère les Damas-Hamah variables, à 280. Elles vont recevoir fr. 13 35 pour 1904, au lieu de fr. 11 pour 1903, ce qui donne un joli rendement et elles ne sont pas loin de toucher leur intérêt plein de fr. 15.

L'élasticité du revenu et les cours rendent ces titres plus attrayants que les Salonique-Constantinople, qui vivent exclusivement de leur garantie gouvernementale.

---

Chemin de fer ottoman jonction Salonique-Constantinople  
Siège social : Constantinople.  
Comité à Paris, 10, r. Auber [le siège de la Banque Bethmann étant au n° 8].  
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 610-611)

Léon Berger, Constantinople, pdt  
S. Ex. Hamdy bey, Constantinople, adm.  
R[ené] Baudouy, Constantinople, adm.  
Cte d'Arnoux, Constantinople, adm.  
L[ouis] de la Giraudière, Constantinople, adm.

---

<sup>14</sup> Baron Louis d'Andrée de La Giraudière : gendre du commandant Léon Berger, directeur de la Dette publique ottomane. Administrateur du Jaffa-Jérusalem, futur président des Ports, quais et entrepôts de Beyrouth, etc. Voir [encadré](#).

<sup>15</sup> Léon Pissard (1863-1942) : directeur général de la Dette ottomane. Président après guerre de la Balia-Karaïdin. Voir [encadré](#).

L[éon] Pissard, Constantinople, adm.  
 Alexis Rey, Constantinople, dir.  
 Baron L. [*sic* : Hugo] de Bethmann, Paris, v.-pdt  
 Choppin de Janvry, Paris, adm.  
 Baron A[lbert] de Dietrich, Paris, adm.  
 R[aoul] Mallet, Paris, adm.  
 [Marquis Julien-René] d'Angelis [ancien diplomate], Paris, adm.  
 F[élix] Vernes <sup>16</sup>, Paris, adm.

	Garanties	Prod. divers	Total	Dépenses d'expl.	Bénéf.
1896	7.551.445,55	91.599,39	7.643.044,94	1.856.266,55	5.786.778,44
1897	7.914.131,05	109.272,28	8.023.403,33	2.510.014,03	5.513.389,30
1898	7.914.131,05	78.664,32	7.992.795,37	1.889.179,67	6.103.615,70
1899	7.912.284,01	104,66	7.912.388,67	1.892.368,95	6.020.019,72
1900	7.912.285,05	—	7.912.930,95	1.918.160,95	5.995.124,10
1901	7.912.285,05	645,9	7.912.930,95	1.918.562,70	5.994.368,25
1902	7.912.285,05	215,68	7.912.500,73	1.921.198,91	5.991.301,82
1903	7.912.285,05	0	7.912.285,05	1.954.499,22	5.957.786,83
1904	7.912.285,05	21.726,20	7.934.832,21	1.959.757,06	5.974.254,19

	Frais généraux	Serv. oblig.	Amort. + rés.	Divid.	Recettes brutes d'exploit.
1896	498.485,59	4.650.000,00	632.292,85	—	1.018.441,26
1897	462.337,32	4.955.935,80	94.116,18	—	5.169.330,60 (1)
1898	470.363,90	4.953.275,00	679.703,80	—	1.415.846,49
1899	465.383,28	4.936.400,00	318.236,44	300.000	1.569.555,44
1900	556.013,62	4.934.750,00	203.360,44	300.000	1.825.633,10
1901	491.047,74	4.955.375,00	247.945,51	300.000	1.829.647,79
1902	492.395,55	4.960.250,00	238.657,27	300.000	1.856.011,65
1903	467.972,25	4.950.125,00	239.688,58	300.000	2.116.316,91
1904	450.061,04	4.936.900,00	287.293,15	300.000	2.241.590,87

(1) Les recettes de 1897 comprennent : recettes ordinaires fr. 912.823,32 ; transports militaires fr. 4.256.507,28.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN  
 Jonction Salonique-Constantinople  
 (La Cote de la Bourse et de la Banque, 3 septembre 1906)

<sup>16</sup> Félix Vernes (1872-1934) : voir ci-dessous sa notice extraite du Qui êtes-vous ? 1924.

Au cours de l'exercice 1905, l'exploitation du réseau de la Compagnie du Chemin de fer ottoman jonction Salonique-Constantinople s'est effectuée dans des conditions normales.

La Compagnie a conservé l'horaire du train express qui, par correspondance à Dédéagatch avec les Chemins de fer orientaux, met en relation directe, trois fois par semaine, Salonique et Constantinople.

Mais, à partir du 15 juillet 1905, elle a remplacé les deux trains directs Salonique-Dédéagatch et Dédéagatch-Salonique par les quatre trains mixtes Salonique-Drama, Drama-Dédéagatch et Dédéagatch-Drama, Drama-Salonique ; ces trains plus lents desservent mieux que les trains rapides la messagerie et les relations entre les stations voisines.

Quelques modifications ont été apportées aux tarifs. Voici les principales : réduction de la taxe des places dans les trains mixtes ; admission au tarif de la petite vitesse de tous colis à partir du poids de 50 kg ; tarif de 22 paras par tonne kilométrique pour les expéditions de toutes natures de cinq tonnes au moins ; réductions de taxes pour les minerais de manganèse et la bière.

.....

---

LÉGION D'HONNEUR  
(*Le Figaro*, 1<sup>er</sup> janvier 1907)  
Chevaliers

M. Rey (Alexis), directeur de Compagnies ottomanes de chemins de fer de jonction Salonique-Constantinople

---

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN  
Jonction Salonique-Constantinople  
(*Le Capitaliste*, 4 avril 1907)

Les porteurs d'obligations de la Compagnie du Chemin de fer ottoman jonction Salonique-Constantinople sont, informés que le coupon n° 28, à l'échéance du 15 avril 1907, sera payé aux conditions suivantes :

À Paris, aux caisses de la Banque impériale ottomane et de la Banque de Paris et des Pays-Bas, à raison de 7 fr. 20 (impôt déduit).

À Constantinople et dans les villes de l'Empire ottoman où il existe des succursales de la Banque impériale ottomane à raison de 33 piastres.

Dans les autres villes énumérées sur le titre, à raison de 7 fr. 50, calculés au cours du change à vue sur Paris.

---

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN  
Jonction Salonique-Constantinople  
(*La Cote de la Bourse et de la Banque*, 26 mars 1907)

La ligne de Salonique qu'exploite la Compagnie du Chemin de fer Ottoman Jonction Salonique-Constantinople est en exploitation depuis 1896. Sa longueur est de 510 km. ; elle jouit, par suite, d'une garantie annuelle de 7.914.431,05, ramenée à 7.912.285 05 par une ristourne annuelle consentie au gouvernement de 1.846 fr.

Les recettes n'atteignent pas encore le niveau de la garantie d'intérêts. Prenons comme exemple la liquidation de l'exercice écoulé, dont les comptes ont été présentés à la dernière assemblée générale des actionnaires, en la comparant à la liquidation de l'exercice précédent :

	1906	1905
Le montant de la garantie est de	7.912.285 05	7.912.285 05
et les recettes se sont chiffrées par	2.461.813 25	2.168.941 35
Le gouvernement ottoman doit ainsi verser à la Compagnie	5.450.471 80	5.743.343 07

.....  
Le matériel de la Compagnie comportait au 31 décembre 1906 : 16 locomotives à 4 essieux couplés de 52 tonnes ; 9 locomotives à 3 essieux couplés et boggies de 52 tonnes : 7 locomotives à 3 essieux couplés de 37 et 39 tonnes ; 32 tenders ; 90 voitures à voyageurs ; 30 fourgons à bagages ; 200 wagons découverts : 528 wagons fermés.

---

(*Le Temps*, 25 juin 1908)

Sofia, 24 juin.

Le ministère des travaux publics a transmis à la Porte une demande de la Société de la jonction Salonique-Constantinople pour obtenir la concession du tronçon de la ligne de l'Adriatique, traversant la Turquie et un port sur l'Adriatique. Cette demande est la conséquence du désistement de la Serbie en faveur de cette société, laquelle déclare être autorisée, le cas échéant, à transférer sa concession à la société devant être créée pour entreprendre l'œuvre.

---

#### NÉCROLOGIE

Commandant Léon Berger

(*Le Journal des débats*, 6 janvier 1909)

Le service funèbre pour les obsèques du commandant Léon Berger, président du conseil d'administration de la Dette publique ottomane, président de l'Union française à Constantinople, président des conseils d'administration des chemins de fer de la jonction Salonique-Constantinople, de Damas-Hamah, de Smyrne-Cassaba, vice-président de la Régie des tabacs de l'empire ottoman, a été célébré ce matin, à dix heures, à l'église Saint-Philippe-du-Roule. [...]

---

#### NÉCROLOGIE

Julien-René d'Angelis

(*Le Temps*, 12 août 1910)

On annonce la mort de M. d'Angelis, ancien ministre plénipotentiaire, officier de la Légion d'honneur.

M. Julien-René d'Angelis était né en 1835. Après avoir débuté à Naples comme commis de chancellerie, il poursuivit sa carrière successivement à Malaga, à Genève, à Charleroi et à Anvers, où il fut consul général jusqu'en 1895. Il fut retraité comme ministre plénipotentiaire.

---

VALEURS TURQUES  
Chemins de fer  
LIGNES FRANÇAISES  
Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 28 octobre 1911)

La société a été constituée dans la deuxième quinzaine de mars 1893 ; son objectif était de construire, administrer et exploiter un chemin de fer de Férédjik à la ligne Salonique-Metrovitza. La longueur de cette ligne est d'environ 510 kilomètres, et la durée de sa concession est de 99 ans à compter du 10 septembre 1892.

Le capital social est de 15 millions de francs divisé en 30.000 actions de 500 francs, dont 24.000 ont été souscrites en espèces et au pair, et les 6.000 complémentaires furent affectées au paiement des apports de la concession.

La dette obligataire 3 % est représentée par 320.000 obligations de 500 francs créées en vertu de l'autorisation de l'assemblée constitutive de la société ; 100.000 de ces obligations furent émises dès avril 1893 à 282 fr. 50 ; une seconde tranche de 119.524 autres obligations fut émise à 321 francs en juin 1894, et le surplus à des cours divers.

Les titres sont remboursables au pair de 500 francs de 1897 à 1991 par tirages annuels en septembre, avec réserve, depuis 1900, de remboursement possible au pair par la société à tout moment.

Le gouvernement a garanti pendant toute la durée de la concession une recette brute annuelle de 15.500 francs par kilomètre. Il a affecté spécialement au paiement de cette garantie les dîmes des sandjaks (arrondissements) de Gumuldjina, Dédéagatch, Sérès, Drama, et l'excédent des sandjaks de Salonique et de Monastir [à capitaux allemands]. L'administration de la Dette publique ottomane perçoit ces dîmes et transmet à la Banque ottomane les sommes destinées à Salonique-Jonction. Au 15 octobre 1910, il avait été amorti 10.525 obligations.

En vertu du firman de concession, le gouvernement ottoman a le droit de rachat de concession après 30 ans, moyennant une indemnité égale à la moitié de la recette brute moyenne des années antérieures, avec minimum de 10.000 francs par kilomètre et reprise du matériel à dire d'experts.

Depuis fin 1895, la Compagnie exploite, par l'intermédiaire de la Régie générale des chemins de fer, aux termes d'un contrat qui prend fin le 31 décembre 1927. Les résultats de l'exploitation pendant les dix dernières années sont consignés dans le tableau suivant :

Années	Prod. totale	Dépenses d'expl.	Bénéf. d'exp.	Divid.
1900	7.912.785	1.918.160	5.995.124	300 00
1901	7.912.930	1.948.562	5.994.368	300 00
1902	7.912.500	1.921.198	5.991.301	300 00

1903	7.912.285	1.954.499	5.777.785	300 00
1904	7.912.832	1.959.757	5.974.254	300 00
1905	7.912.285	1.949.530	5.952.754	300 00
1906	7.934.832	1.960.578	5.974.254	300 00
1907	7.961.319	2.009.474	5.951.845	300 00
1908	7.926.533	1.872.840	6.053.692	300 00
1909	7.940.353	1.875.977	6.064.375	300 00

Sauf en 1897, les recettes d'exploitation ont toujours été en accroissement.

Les bénéfices nets se sont élevés en 1909 et 1910 à 600.044 francs et 652.694 francs. Malgré cet accroissement progressif, les recettes sont sensiblement inférieures à la garantie kilométrique qui est de 15.500 francs.

En voici le relevé depuis dix ans :

Années	Prod. totale
1900	3.850
1901	3.584
1902	3.635
1903	4.144
1904	4.354
1905	4.247
1906	4.821
1907	4.702
1908	5.615
1909	6.175
1910	7.882

Il y a sur le dernier exercice, qui est le meilleur encore, près de 50 % de différence ; par contre, le coefficient d'exploitation est passé de 86 % en 1904 à 65 % en 1908.

Les recettes de 1910 ont été de 4.023.876 francs, supérieures de 870.000 environ à celles de 1909. Le chiffre de voyageurs a doublé depuis 1903.

Cependant les obligations sont de 150 fr. au dessous de leur prix de remboursement ; cette appréciation défavorable provient de la concurrence redoutable faite au trafic de la société par les lignes maritimes qui transportent à des prix bien moins élevés. D'ailleurs, cette concurrence ne s'exerce pas contre le transport des voyageurs ni contre la branche G. V. ; or, ce sont les postes les plus rémunérateurs. Le point faible de la jonction Salonique-Constantinople est l'insuffisance du fonds de roulement. Les obligations de cette société ne sont pas de tout premier ordre, mais doivent être considérées comme des valeurs d'appoint. Quant aux actions, elles sont bien moins intéressantes et n'ont touché depuis 12 ans que 2 % de dividende.

Pour l'aviation militaire française  
(*Le Journal des débats*, 22 mai 1912)

La colonie française de Salonique a fait parvenir à notre ambassadeur à Constantinople un chèque de 1.000 fr., représentant le montant de la souscription qu'elle avait ouverte en faveur de l'aviation militaire, sur l'initiative de M. Bernard, directeur de la Société d'électricité et de la Société des tramways, et de M. Dumont, directeur des chemins de fer de jonction Salonique-Constantinople.

---

Correspondance  
Chemins de fer de Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 22 juin 1912)

J. R., Aisne. — Il peut, en effet, sembler surprenant, au premier abord, que la Compagnie du Chemin de fer ottoman Jonction Salonique-Constantinople, ayant vu sa recette kilométrique passer de 7.882 francs en 1910 à 9.715 francs en 1911 et son bénéfice net s'élever à 297.556 francs, n'ait pas cru devoir répartir un dividende. Le conseil d'administration a cependant justifié cette mesure en déclarant que s'il renonçait à proposer une répartition, c'était afin de ne pas négliger le renforcement des réserves. « Vous n'ignorez pas, en effet, a-t-il déclaré aux actionnaires, qu'une entreprise comme la nôtre a besoin de se constituer d'importantes disponibilités pour faire face aux cas de force majeure et pour procéder aux améliorations, agrandissements, renouvellement de matériel qui forment un des principaux éléments de la vie normale d'un chemin de fer ». Cette conduite dénote une gestion prudente qu'on ne peut évidemment qu'approuver.

---

Chemins de fer de Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 5 octobre 1912)

Les recettes de la Compagnie en 1911 ont été de 4.087.224 francs contre 4 millions 315.400 francs précédemment. Le gouvernement turc ayant garanti une recette globale de 7.914.131 francs, sa subvention s'élève à 3.226.097 francs, au lieu de 3.598.258 l'année dernière, moins la bonification annuelle au gouvernement ottoman. Les dépenses d'exploitation ont progressé de 1.875.977 francs à 2.220.275 francs, et les frais généraux de 470.011 à 497.373 francs. Les dépenses totales se chiffrent par 7.081.023 francs contre 7.298.013 francs, de sorte que le bénéfice net a fléchi de 652.595 francs à 297.556 francs. Aucun dividende ne peut être réparti, alors que les actions avaient reçu l'année dernière 2 %.

---

## 1912 (oct.) : DÉBUT DES GUERRES BALKANIQUES

Quelques causes de la défaite turque

par R. de Thomasson <sup>17</sup>  
(*Le Journal des débats*, 7 novembre 1912)

.....  
La force des Bulgares, leur esprit offensif, et leur intention évidente d'arriver dans le minimum de temps à Constantinople, faisaient de la Thrace le théâtre principal d'opérations. Il semble donc que le 5<sup>e</sup> corps (de Salonique) aurait dû y être envoyé et ne laisser dans les défilés du Rhodope que de faibles détachements de surveillance. La voie ferrée Salonique-Constantinople était une ligne de transport tout indiquée. Cette mesure de précaution s'imposait d'autant plus que l'armée de Thrace, réduite aux 4 premiers corps, n'avait pas la supériorité numérique sur l'adversaire, et que, d'autre part, sa mobilisation et sa concentration étaient forcément plus lentes que celles des Bulgares.

.....

---

Obligations Salonique-Constantinople  
(*Le Capitaliste*, 14 novembre 1912)

Les obligations Salonique-Constantinople se traitent à 318. Le trafic commercial de cette Société doit se ressentir de l'accaparement du réseau pour les opérations de guerre.

D'après les prospectus d'émission publiés en avril 1895 par la Banque impériale ottomane et la Banque de Paris et des Pays-Bas qui ont émis ces titres, « le gouvernement impérial ottoman a garanti pendant toute la durée de la concession (99 ans), une recette brute annuelle de 15.500 francs par kilomètre sur la totalité de la ligne du Chemin de fer Jonction Salonique-Constantinople, soit 500 kilomètres environ.

» Le gouvernement a affecté spécialement au paiement de cette garantie les dîmes des sandjaks (arrondissements) de Gumuldjina, Dédéagatch, Serrès et Drama, et l'excédent des dîmes des sandjaks de Salonique et de Monastir, sur le montant affecté à la garantie du Chemin de fer de Salonique à Monastir.

» Le conseil d'administration de la Dette publique ottomane a accepté la charge de percevoir ces dîmes et d'en appliquer, jusqu'à due concurrence, le produit à la garantie du Chemin de fer Jonction Salonique-Constantinople, en versant les sommes ainsi affectées au paiement de cette garantie à la Banque impériale ottomane qui les tiendra à la disposition de la Compagnie. »

---

La guerre dans les Balkans  
La tâche des Alliés au 26 novembre  
par R. de Thomasson  
(*Le Journal des débats*, 27 novembre 1912)

.....  
Si des troupes sont embarquées à Salonique, elles doivent avoir Dedeagatch pour destination, ce transport maritime étant nécessité par le mauvais état de la voie ferrée Salonique-Constantinople, ou par le manque de matériel roulant.

.....

---

<sup>17</sup> Commandant Raoul de Thomasson (1862-1939) : X 1882. Père de Paul de Thomasson, inspecteur des Finances, directeur à la Banque de Paris et des Pays-Bas (1938), puis directeur général adjoint à la Banque de l'Indochine (1950).

---

[Prise de Dédéagatch par les Bulgares]  
(*La Correspondance d'Orient*, 16 décembre 1912)

Les Bulgares, qui ne disposaient antérieurement que de quatre locomotives sur la ligne de Kirk-Kilissé, viennent de trouver dans la prise de Dédéagatch un nombreux matériel concentré sur ce point et qui provient des Compagnies Jonction et des Chemins de fer orientaux.

---

Pour Salonique  
(*Le Figaro*, 14 janvier 1913)

Baron Jean de Bethmann <sup>18</sup>	100,00 fr.
Baron Hugo de Bethmann	200,00 fr.

---

Correspondance  
Chemins de fer de Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 1<sup>er</sup> mars 1913)

Les obligations de 500 fr. de la compagnie du Chemin de fer Ottoman de jonction Salonique-Constantinople ont été émises de 1893 à 1894 et sont garanties par le gouvernement ottoman. Ces titres sont remboursables au pair avant 1991 par tirages au sort annuels ayant lieu le 15 septembre, et sont productifs d'un intérêt de 15 fr. par an, payable par coupons semestriels les 15 avril et 15 octobre. Étant donnés les événements qui se déroulent actuellement en Orient, nous ne croyons pas que la mise en portefeuille de ces titres constitue une opération des plus judicieuses.

---

## PARTAGE DE LA LIGNE ENTRE LA GRÈCE ET LA BULGARIE

Les négociations balkaniques  
(*Le Journal des débats*, 5 août 1913)

.....  
La diplomatie austro-hongroise soutient que le port de Cavalla est le débouché naturel de la Macédoine bulgare et que sa possession par la Grèce porterait atteinte aux intérêts de la monarchie dualiste dans les Balkans. Cette dernière objection est curieuse. Elle révèle surtout les ambitions incoercibles de certains Austro-Hongrois. En réalité, Cavalla est le port naturel de la région qui va être annexée par la Grèce, entre le lac de Tachyno et la vallée du Karasou. L'artère de la Macédoine bulgare sera le Karasou dont

---

<sup>18</sup> Jean de Bethmann : fils d'Hugo. Administrateur des Phosphates du Pacifique, de la Compagnie française des phosphates de l'Océanie et des Mines de cuivre de Naltagua (Chili).

le cours tout entier appartiendra à la Bulgarie. Or, la vallée de ce fleuve est séparée de l'arrière-pays de Cavalla par une longue et haute chaîne de montagnes. De plus, nous l'avons déjà fait remarquer, la Bulgarie possédera la partie de la ligne Jonction Salonique-Constantinople à laquelle son réseau actuel pourra le plus facilement être relié. Elle jouira donc de toutes les facilités commerciales désirables.

.....

---

Déclarations du ministre de Grèce à Vienne  
(*Le Temps*, 5 août 1913)

Notre correspondant de Vienne télégraphie :

Le ministre de Grèce à Vienne m'a fait les déclarations suivantes :

« Les prétentions grecques sur Cavalla sont fondées sur un principe ethnique. Cavalla est complètement grecque de population et de civilisation. Il n'y a pas de Bulgares à Cavalla et son hinterland est moitié grec et moitié turc, mais non bulgare. Le sandjak de Drama, dont elle fait partie, n'a pas 2.000 Bulgares sur 150.000 habitants.

D'autre part Cavalla, comme notre gouvernement l'a fait remarquer, est éloignée de toute ligne de chemins de fer et ne vit comme port que de l'exportation du tabac cultivé dans la région environnante.

Au contraire, Dédéagatch, que nous concédons à la Bulgarie, est un port déjà outillé où se croisent au surplus les trois lignes de Salonique, Constantinople et Andrinople. La Grèce ne songe nullement à exclure les Bulgares de la mer Égée, au contraire. Mais elle ne veut pas leur accorder des territoires de population exclusivement grecque. »

---

Compagnie du Chemin de fer ottoman  
JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLE  
Avis aux obligataires  
(*Le Temps*, 6 octobre 1913)

À la suite des modifications territoriales survenues en Orient et du retard qu'a subi le règlement des questions financières résultant de ces modifications, la Compagnie du Chemin de fer ottoman, jonction Salonique-Constantinople, désireuse d'éviter toute interruption dans le service de l'Emprunt de 320.000 obligations 3 % de 500 francs, s'est adressée à un groupe financier en le priant de se porter acquéreur des coupons échéant le 15 octobre prochain et des obligations à amortir à la même date.

En conséquence, messieurs les porteurs des obligations de l'emprunt ci-dessus mentionné sont informés que les coupons échéant le 15 octobre 1913 et les obligations remboursables à la même date seront achetés au pair, sous déduction des impôts, jusqu'au 31 mars 1914 inclus, par le groupe financier ci-dessus indiqué, lequel sera, en conséquence, propriétaire des coupons et des obligations remboursables avec les droits attachés à la propriété de ces coupons et obligations.

Lesdits coupons et obligations devront être présentés partir du 15 octobre 1913 et jusqu'au 31 mars 1914 au plus tard :

À Paris : aux guichets de la Banque impériale ottomane, de la Société générale pour favoriser le commerce et l'industrie, et de la Banque de Paris et des Pays-Bas

À Constantinople : aux guichets de la Banque impériale ottomane et de la Banque de Salonique\*

À Bruxelles, Amsterdam et Genève : aux guichets de la Banque de Paris et des Pays-Bas

À Francfort-sur-Mein : aux guichets de MM. Bethmann frères.

Et dans les autres places indiquées sur le titre, aux guichets des établissements chargés en temps ordinaire du service de l'emprunt.

Il n'est rien modifié aux conditions de paiement des coupons et obligations remboursables des échéances antérieures.

---

INFORMATION FINANCIÈRE  
(*Le Temps*, 28 février 1914)

À la suite des guerres balkaniques, la ligne de chemin de fer jonction Salonique-Constantinople, précédemment située en territoire ottoman se trouve comprise dans les territoires cédés à la Bulgarie et à la Grèce.

Aux termes des traités de Londres et d'Athènes, le gouvernement hellénique a été substitué aux droits et obligations du gouvernement impérial ottoman pour la partie de la ligne située dans la Nouvelle-Grèce. Une solution identique sera sans doute imposée par la commission financière internationale au gouvernement bulgare.

D'autre part, le régime des dîmes sur lequel est gagée la garantie kilométrique n'existant dans aucun des deux royaumes de Grèce et de Bulgarie, des sûretés équivalentes devront être données à la compagnie.

L'Office national est informé que des négociations sont ou vont être engagées avec la Grèce et la Bulgarie en vue de régler la situation. Les porteurs d'obligations Salonique-Constantinople ont intérêt à les suivre de près afin que la solution à intervenir tienne compte de leurs droits et leur fournisse des garanties équivalentes à celles dont ils ont joui jusqu'à présent.

L'Office national des valeurs mobilières se met en mesure d'organiser une représentation des obligataires pouvant intervenir en leur nom, dans les négociations qui vont suivre, et défendre, leurs intérêt. Les porteurs doivent à cet effet faire connaître leurs noms et adresses à l'Office national afin de recevoir une formule d'adhésion au groupement à constituer.

---

INFORMATION FINANCIÈRE  
(*Le Temps*, 18 décembre 1914)

La Compagnie des chemins de fer de jonction Salonique-Constantinople a informé l'Office national des valeurs mobilières que le gouvernement hellénique venait de lui verser une somme de 1.900.000 francs en conformité de l'arrangement provisoire conclu en mars 1914.

Grâce à ce versement et à ses autres disponibilités, la compagnie se déclare en mesure de payer le coupon de ses obligations, échu en octobre dernier, mais non d'effectuer le remboursement des titres sortis au tirage de septembre.

Le service régulier des coupons et de l'amortissement ne pourra être assuré qu'après conclusion d'un arrangement définitif avec les gouvernements hellénique et bulgare, ce qui évidemment ne saurait être réalisé qu'après la guerre.

Néanmoins, le comité de défense des obligataires a considéré comme la compagnie qu'il convenait de mettre à jour le service des intérêts puisque cela est actuellement possible. En conséquence, le coupon d'octobre (soit 7 fr. 20 net), sera mis en paiement aux caisses de la Banque impériale ottomane et à la Banque de Paris et des Pays-Bas à partir du 28 décembre courant.

---

Correspondance  
(*Le Journal des finances*, 6 mars 1915)

Une Charentaise qui veut savoir. — Salonique-Constantinople est une société ottomane et les coupons des valeurs turques ne sont pas payables aux belligérants alliés : ainsi en a décidé le gouvernement ottoman. Cette mesure peut être considérée, à notre avis, comme provisoire et devant cesser avec les hostilités ; il en est de même pour les valeurs autrichiennes.

---

INFORMATION FINANCIÈRE  
(*Le Temps*, 17 avril 1915)

La Compagnie du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople a fait connaître à l'Office national des valeurs mobilières qu'elle était dans l'impossibilité de faire face au paiement du coupon de ses obligations à échéance du 15 avril 1915.

Cette situation tient à deux causes de force majeure : 1° l'impossibilité d'obtenir du gouvernement hellénique, dans les circonstances actuelles, un versement correspondant aux deux tiers du service des coupons ; 2° le retard apporté par le gouvernement bulgare au règlement des garanties arriérées pour les exercices 1912, 1913 et 1914, arriérés qui dépassent la somme de 4 millions de francs, auxquels devront s'ajouter des sommes importantes pour transports et indemnités diverses.

La question de la substitution des gouvernements hellénique et bulgare aux obligations du gouvernement ottoman, qui devait être tranchée par la commission des affaires balkaniques, est naturellement ajournée jusqu'à la fin de la guerre.

---

INFORMATION FINANCIÈRE  
(*Le Temps*, 28 mai 1915)

La Compagnie du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople a fait connaître à l'Office national des valeurs mobilières que les produits nets d'exploitation du réseau afférents à l'exercice 1914 lui permettent de rembourser à partir du 1<sup>er</sup> juin, avec intérêts de retard, les obligations sorties au tirage du 15 septembre 1914, dont le paiement avait été ajourné en raison des circonstances.

Ce règlement de l'arriéré des amortissements ne préjuge pas la reprise du service des coupons qui, ainsi qu'il a été dit dans une communication antérieure, exige le règlement international des garanties d'État dues à la compagnie.

---

La défense de Salonique  
(*Le Journal des débats*, 15 janvier 1916)

Les autorités militaires françaises à Salonique ont fait sauter, mardi matin, le pont du chemin de fer Salonique-Constantinople sur la Strouma à 10 kilomètres environ à l'ouest de Démir-Hissar ; ils ont détruit en outre deux petits ponts situés en deçà de la Strouma, entre Kilindir et Démir-Hissar et enfin ont abattu, le lendemain mercredi, un autre pont sur la ligne du chemin de fer de jonction, entre Kilindir et Karassouli.

D'après les journaux d'Athènes, la destruction du pont de Démir-Hissar était considérée par les cercles militaires comme indispensable pour la sécurité des troupes alliées, car l'attaque bulgare-allemande par Démir-Hissar est possible.

Les troupes grecques qui se trouvent en Macédoine orientale opéreront désormais leur ravitaillement par Cavalla, leurs communications avec Salonique et le reste de la Macédoine étant coupées.

---

NÉCROLOGIE  
(*Le Figaro*, 15 janvier 1917)

Le comte d'Arnoux, chevalier de la Légion d'honneur, a succombé en son domicile de l'avenue Marceau, 1.

---

Hugo de Bethmann  
(*Bulletin de la Ligue anti-allemande. Organe de défense des intérêts économiques français et coloniaux*, juin 1919)

M. Hugo de Bethmann, qui passe pour un cousin éloigné de l'ancien chancelier de l'empire allemand, a pris, en arrivant à Paris, la suite d'une société d'opérations financières connue sous la raison sociale : « V<sup>ve</sup> Kinen et C<sup>ie</sup> ».

Dissoute et successivement reformée le 5 mai 1883, le 1<sup>er</sup> janvier 1887 et le 1<sup>er</sup> janvier 1897, cette société, primitivement située, 28, rue de Grammont, a son siège social, 8, rue Auber. Le baron Hugo de Bethmann en est aujourd'hui le seul gérant.

Ce dernier est, en outre, président du conseil d'administration de la Société française de reports et dépôts ; président du conseil d'administration de la Société du Chemin de fer ottoman Salonique-Constantinople ; président du conseil d'administration de la Société des anciennes Salines domaniales de l'Est ; administrateur de la Société des recherches minières « Le Plateau Central » ; administrateur de la Société, dite : « Caisse générale de prêts fonciers et industriels », etc.

---

INFORMATION FINANCIÈRE  
(*Le Temps*, 11 septembre 1919)

Des conversations se poursuivant en ce moment dans un esprit amical entre le gouvernement hellénique et la Compagnie de chemin de fer Jonction Salonique Constantinople ; le comité de défense des obligataires de cette société vient de faire une nouvelle visite au ministère des affaires étrangères pour lui signaler l'intérêt qu'il attache à un prompt règlement des diverses questions soulevées par la guerre relativement au sort futur de l'exploitation.

Le ministère des affaires étrangères a assuré le comité de défense de l'appui du gouvernement français en vue d'obtenir une solution que les relations cordiales existant entre les deux gouvernements ne peuvent d'ailleurs manquer de faciliter.

---

# RÈGLEMENT TRANSACTIONNEL

Obligations Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 13 février 1920)

Les obligations Salonique-Constantinople se sont réveillées à 285 sur la nouvelle qu'une assemblée extraordinaire des actionnaires de cette société, convoquée pour le 14 février, aurait, à se prononcer sur la conclusion éventuelle d'un accord avec le gouvernement hellénique et l'introduction de la procédure de règlement transactionnel avec les créanciers. La Grèce rachèterait la ligne Salonique-Dédéagatch et, en dehors du remboursement en rente grecque, qui serait effectué aux porteurs d'obligations de la Compagnie, ceux-ci recevraient une somme d'au moins 50 fr. en espèces. Un accord pour la partie Dédéagatch-Constantinople interviendrait plus tard.

---

(*Le Temps*, 30 juillet 1920)

Messieurs les porteurs d'obligations du Chemin de fer ottoman, jonction Salonique-Constantinople, sont convoqués en assemblée générale le 12 août ; ils ont à produire immédiatement leurs titres en vue de cette assemblée. Renseignements chez l'administrateur du règlement transactionnel, M. Benoist, 48, rue Monsieur-Le-Prince, à Paris.

---

INFORMATION FINANCIÈRE  
(*Le Temps*, 4 août 1920)

Avis est donné aux obligataires de la Compagnie du chemin de fer ottoman jonction Salonique-Constantinople, que les propositions de règlement transactionnel, présentées à l'assemblée générale du 12 courant, leur réserveront une bonification de 5 francs pour chaque obligation produite (à titre de première répartition), en outre des répartitions futures entre toutes les obligations produites ou non produites.

---

Revue financière  
par Henry LAFITE  
(*La Correspondance d'Orient*, 15 août 1920)

Salonique-Constantinople. — L'assemblée des obligataires, tenue le 12 août, a approuvé la procédure de règlement transactionnel. Dans son rapport, l'administrateur a indiqué que 40 % de l'arriéré actuel sur les coupons seront payés sous peu, grâce au versement de 15 millions attendu du gouvernement, hellénique, et que les 55 % de surplus pourront, selon toutes probabilités, être facilement réglés par le montant des dommages de guerre à recevoir du gouvernement bulgare.

---

Revue financière  
par Henry LAFITE

(*La Correspondance d'Orient*, 30 octobre 1920)

Chemin de fer Salonique Constantinople. — Le commissaire au règlement transactionnel effectuera, à partir du 10 novembre, une répartition de 32 fr. 50 par obligation. Le même commissaire remboursera les obligations sorties du 19<sup>e</sup> au 23<sup>e</sup> tirage. Les obligations sorties antérieurement et les coupons antérieurs au n<sup>o</sup> 43 sont payables à la Banque ottomane. Enfin les obligations sorties au 24<sup>e</sup> tirage et le dernier coupon doivent être présentés au Comptoir d'escompte.

---

Obligations Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 5 août 1921)

Les obligations Salonique-Constantinople sont sorties de leur torpeur pour s'inscrire à 159, car l'assemblée des actionnaires, tenue le 28 juillet a ratifié les décisions de la réunion des obligataires, approuvant les chiffres et le bilan du règlement transactionnel.

---

Obligations 3 % chemin de fer ottoman  
JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLE  
(*Le Temps*, 13 septembre 1921)

Les porteurs d'obligations 3 % « Salonique-Constantinople » sont informés que, lors du paiement du prochain coupon, à l'échéance du 15 octobre 1921, aux guichets du Comptoir national d'escompte de Paris, à Paris, et dans ses agences, la présentation des titres sera requise en vue de l'apposition sur ceux-ci d'une griffe indiquant les nouveaux domiciles de paiement.

---

Jonction Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 16 juin 1922)

L'assemblée ordinaire du 6 juin a approuvé les comptes du dernier exercice ne comportant pas de dividende.

---

NÉCROLOGIE  
Baron Hugo de Bethmann  
(*Le Gaulois*, 29 octobre 1922)

Les obsèques du baron de Bethmann ont été célébrées hier, à deux heures, en l'église de l'Étoile, où le pasteur Monnier a dit les prières suprêmes de la religion réformée et prononcé le discours de circonstance.

Le deuil a été conduit par M. Jacques Fauquet-Lemaître, son petit-fils ; le baron Hottinguer, M. Maurice Hottinguer, le comte de Waldner de Freundstein et M. Jean Kinen, ses neveux. Les dames le représentant étaient la baronne de Bethmann, sa veuve ; M<sup>me</sup> de Mutius et M<sup>me</sup> Pierre Fauquet-Lemaître, ses filles ; la baronne Hottinguer douairière, sa sœur ; M<sup>me</sup> Georges Kinen, sa belle-sœur ; la baronne Hottinguer et M<sup>lle</sup> Kinen, ses nièces.

.....  
-----  
La conférence de Lausanne  
LA SÉANCE DU COMITÉ FINANCIER  
(*Le Temps*, 10 mai 1923)

(Par téléphone, de notre envoyé spécial)  
Lausanne, 9 mai.

.....  
Quant l'article 50, il a fait l'objet d'une longue discussion au cours de laquelle, fait pour le moins nouveau, les puissances invitantes ont soutenu le point de vue turc contre la thèse grecque.

Cet article traite de la répartition des emprunts de chemins de fer. Un accord général était déjà intervenu afin de soumettre la question suivante à l'arbitrage de la cour permanente de justice internationale :

« Doit-on inscrire au tableau de la dette publique ottomane, à répartir entre la Turquie et les États balkaniques, les îles visées à l'article 15 du traité signé à Lausanne le ... et les États nouvellement créés en Asie en faveur desquels un territoire a été détaché de la Turquie, les charges qui incombent ou incombent à l'empire ottoman du chef de la garantie kilométrique dont jouissent ou jouissaient certaines lignes de chemins de fer ? »

Il semblait donc acquis que cet arbitrage devait porter sur l'ensemble des emprunts de chemins de fer, mais ce matin, M. Venizelos, revenant sur sa première attitude, demanda que la décision de la cour permanente de justice internationale s'appliquât uniquement à la ligne de jonction Salonique-Constantinople et non plus aux autres emprunts de chemins de fer.

M. Venizelos déclara, en outre, que, selon lui, l'appel à la cour permanente de justice internationale nécessitera énormément de temps ; il proposa donc à la conférence de s'adresser au tribunal fédéral suisse qui, avant même la fin de la conférence, pourrait peut-être faire connaître sa sentence arbitrale.

Les Alliés ont été unanimes pour répondre que cette question ne comportait pas seulement des considérations juridiques, mais aussi des aspects financiers et même politiques. Ils insistèrent donc auprès du délégué grec pour lui faire retirer sa réserve, mais ce fut en vain. Dans ces conditions, on décida de renvoyer cette affaire à une discussion ultérieure.

.....  
-----  
Assemblées générales  
CHEMINS DE FER  
Compagnie du chemin de fer ottoman jonction Salonique-Constantinople  
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 12 juin 1923.

Pendant l'exercice 1922 le service des coupons et de l'amortissement des obligations a continué à se faire régulièrement sur les versements du gouvernement hellénique.

La Commission arbitrale a, le 18 décembre 1922, condamné le gouvernement hellénique à payer à la société une somme forfaitaire de fr. 1.300.000 sur les fr. 3.686.000 qu'elle réclamait. Le gouvernement hellénique tiendrait prochainement ce paiement à la disposition de la société. Quant aux réclamations envers le gouvernement

bulgare, la compagnie a introduit une instance devant le Tribunal arbitral mixte franco-bulgare, afin d'obtenir de ce dernier un jugement qui fixera le montant du paiement à effectuer par ledit gouvernement. Un représentant de la société s'est rendu dernièrement en Turquie pour y poursuivre le règlement de ses comptes avec le gouvernement turc.

Par suite de certaines réductions sur les sommes portées au Bilan au titre des indemnités à obtenir des différents gouvernements, le solde débiteur du compte Profits et pertes se trouve porté de fr. 8.627.266 à fr. 11.109.449.

---

Qui êtes-vous ? 1924 :

MALLET (Raoul), banquier ; administrateur de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., de la Banque ottomane [et de ses satellites, le Chemin de fer Jonction Salonique-Constantinople (1895), la Société du tombac, la Régie co-intéressée des tabacs de l'empire ottoman, la Banque franco-serbe (1910), [la Banque de Syrie et du Liban \(1918\)](#), [la Compagnie du port, des quais et des entrepôts de Beyrouth, le Damas-Hamah et prolongements \(président\)](#)], [de la Compagnie générale du Maroc, des Docks et entrepôts du Havre], de la Compagnie d'assurances le Phénix\*.

104, Champs-Élysées, T. : Élysées 20-09 ; et 37, rue d'Anjou, T. : Central 27-84 et 27-82 (bureaux) ; et Monteclère, Bièvres (Seine-et-Oise), T. : 152. Versailles

Né à Paris, le 25 octobre 1863 [† 8 juillet 1937].

Fils de Charles et Lucie Mallet.

[Charles Mallet (1815-1902) fut administrateur (1852), puis président (1878-1891) du PLM, président de la compagnie d'assurances l'Union, président des comités parisiens de la Banque ottomane et des Chemins de fer autrichiens, administrateur de la Régie co-intéressée des tabacs ottomans, de la [Compagnie du port, des quais et entrepôts de Beyrouth](#), etc. ]

[Frère cadet de George (1854-1935), administrateur du Beyrouth-Damas-Hauran, puis du Damas-Hamah et prolongements]

Marié à M<sup>lle</sup> Labrosse-Luuyt. Deux enfants : Germaine [1901-1988][ép. André Harth] et Christophe-Philippe [1902-1986][qu'on retrouvera à la Banque ottomane (3<sup>e</sup> génération), à la Banque franco-serbe, à [la Banque de Syrie et du Liban mais aussi à Radio-Orient](#), à la Compagnie générale du Maroc, etc. ].

Éduc. : Lycée Fontanes, Paris.

Licencié en droit.

Sport : chasse.

Distr. : lecture ; voyages.

Clubs : Union ; Union artistique ; Bois de Boulogne ; Golf de Paris.

REY (Alexis), ingénieur civil des mines ; [administrateur des Chemins de fer Damas-Hamah et prolongements](#) et Jonction Salonique-Constantinople\* ; ingénieur-conseil du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongements\* ; administrateur de la Société d'Héraclée\*.

3, boulevard Suchet, T. : Auteuil 13-67.

Chevalier de la Légion d'honneur. Officier d'académie ; Grand-officier de l'Osmanie et du Medjidié.

Né à Lyon, le 20 septembre 1854.

Veuf, en premières noces, de M<sup>lle</sup> Elise Raffaelli, de Constantinople ; en deuxièmes noces de M<sup>lle</sup> Charlotte Balladur, de Constantinople.

Famille du docteur François Rey, de Marseille. Père : M. Louis Rey, docteur en droit.

Éduc. : Lycées de Tournon, Montpellier et Marseille.

Diplômé de l'École nationale supérieure des Mines ; directeur des mines de la Caunette, par Conques (Aude) ; des mines du Dedon-Réalmon (Tarn) ; [des mines de](#)

Sakamody (province d'Alger) ; exploration au Darien et Chiriqui [Panama](Amérique centrale) ; directeur des mines de Solenitza\* (Albanie) ; directeur et administrateur des Chemins de fer J. S. C. [Jonction Salonique-Constantinople], S. C. P. [Smyrne-Cassaba et prolongements] et D. H. P. [Damas-Hamah et prolongements] ; administrateur d'Héraclée\* [Charbonnages en Turquie].

Œuvres : Statistiques annuelles des Chemins de fer de l'Empire ottoman : L'Ame de la Patrie.

En préparation : Or et papier.

Sports : « Jadis escrime et équitation ; maintenant repos ».

VERNES (Félix), banquier, de la maison Vernes et Cie ; administrateur du Chemin de fer du Nord ; régent de la Banque de France [1921-1934] ; administrateur de la Banque ottomane [1907].

[1872-1934]

[Fils d'Adophe Vernes (1836-1907), administrateur des assurances l'Union et du Chemin de fer du Nord (1880) et régent de la Banque de France (1886) — à la suite de son père —, administrateur de la Banque impériale ottomane (1885), de la Banque hypothécaire d'Espagne, des Houillères et du chemin de fer d'Épinac, du Chemin de fer de Bagdad (1903), fondateur de la Banque de l'union parisienne (1904)... ]

116, boulevard Maillot. Neuilly-sur-Seine (Seine), T. : Wagram 37-57 ; et château du Rouvray, par Condé-sur-Vesgre (poste) et Perrey (chemin de fer) (Seine-et-Oise).

Président du conseil d'administration de la Banque de Syrie, de la Société des houillères et chemin de fer d'Épinac, administrateur de la Banque hypothécaire franco-argentine, des Compagnies d'assurances l'Union, etc.

[Ancien administrateur du Chemin de fer jonction Salonique-Constantinople]

Chevalier de la Légion d'honneur ; Croix de guerre.

Marié [en 1899] à M<sup>lle</sup> [Hélène] Mallet [fille d'Édouard Mallet (1838-1895), banquier, régent de la Banque de France].

Clubs : Union artistique ; Cercle des étrangers ; Cercle du Bois-de-Boulogne.

---

## DISSOLUTION ANTICIPÉE

### BRUITS ET INDICATIONS

(*Le Journal des finances*, 29 février 1924)

Chemin de fer ottoman (jonction Salonique-Constantinople). — La dissolution anticipée de la société sera soumise à l'assemblée extraordinaire qui suivra l'assemblée ordinaire du 19 mars.

---

### CHEMINS DE FER

(*Le Journal des finances*, 21 juin 1929)

L'obligation Salonique-Constantinople 3 % s'adjuge une fraction à 274 à la nouvelle qu'un groupe de porteurs vient d'assigner la Compagnie en vue d'obtenir le paiement des coupons et le remboursement des titres amortis, en francs suisses, ou en francs au cours du change sur la Suisse. L'assignation se base sur le fait que lesdites obligations ont été émises en 1893 sur plusieurs places financières : Paris, Genève, Amsterdam,

Bruxelles, Francfort. De plus, les titres comportaient la clause de la pluralité des lieux de paiement.

Les porteurs soutiennent, en conséquence, qu'il s'agit d'un seul emprunt de caractère international offert sans distinction de tranches selon les différentes places financières.

---

Obligations 3 % Jonction Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 16 et 18 août 1929)

Les obligations 3 % Jonction Salonique-Constantinople cotées au Parquet au comptant se traitent actuellement vers 294 ; c'est à peu près leur plus haut cours de l'année. Il semble que l'on veuille actuellement réveiller leur marché. On fait ressortir que, d'après les principes établis par l'arrêt de la Cour de La Haye, ces obligations auraient droit au paiement des coupons et au remboursement des titres amortis en francs suisses ou en francs au cours du change sur la Suisse.

Un groupe de porteurs a, au mois de juin dernier, assigné la Compagnie dans ce sens devant le Tribunal de la Seine. On ignore encore quand l'instance s'engagera.

Les arguments sur lesquels se basent les obligataires sont les suivants :

1° La souscription a eu lieu à Paris, Constantinople, Alexandrie, Salonique, Francfort, Amsterdam et Genève ;

2° D'après le prospectus d'émission, le paiement des coupons et le remboursement des titres doivent être effectués à Paris, Constantinople, Alexandrie, Salonique, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Genève et Francfort ;

3° Le titre est ou a été coté effectivement à Paris, Bruxelles, Amsterdam et Genève. D'ailleurs, le prospectus d'émission stipulait que les formalités seraient remplies pour la cote officielle en France, en Allemagne, en Belgique et en Suisse.

À la suite de la guerre, le territoire sur lequel se trouve le réseau de la Compagnie ayant été annexé par la Grèce et dans l'impossibilité de faire ratifier le contrat de cession par l'unanimité des obligataires, la Compagnie a été amenée à demander l'admission au règlement transactionnel, conformément à la loi du 2 juillet 1919. Par ce règlement, le gouvernement hellénique a pris à sa charge le service intégral de la dette obligataire et a affecté en garantie l'excédent des revenus gérés par la Commission financière internationale.

Ajoutons que les coupons n'ayant pu être payés pendant la guerre, un arriéré de 76 fr. 50 restait à la charge de la Compagnie.

Une première répartition, de 32 fr. 50, a été faite, et mie seconde, de 44 fr., doit avoir lieu. Ces sommes proviennent des bons remis à la Compagnie par le gouvernement bulgare, pour dommages de guerre. Les Bons ont été, jusqu'à présent, régulièrement payés. Il y a donc là une perspective de répartition supplémentaire qui doit venir en déduction du cours actuel de 294 fr. coté par les obligations de 500 francs.

Ainsi, les obligations Jonction Salonique-Constantinople, dont le revenu de 15 fr. brut paraît, en tout état de cause, convenablement garanti, peuvent ne pas sembler sans attrait. Cependant, si les arguments des obligataires réclamant le bénéfice de l'option de change ne sont pas dépourvus de force, il n'est pas certain que, juridiquement, ils puissent triompher. Les dispositions du règlement transactionnel, lequel a eu lieu en 1920, n'ont jamais été, à notre connaissance du moins, indiquées dans leurs détails. On sait seulement qu'il y a eu recouppement des titres. Le commissaire au règlement était M. Benoist.

La question mérite donc une étude assez approfondie : l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières aurait là l'occasion d'employer utilement son activité.

En somme, vers 300 fr., les obligations Salonique-Constantinople ne paraissent pas très chères ; on ne risque pas grand-chose et il y a une petite chance, ne serait-elle que spéculative, à courir.

---

OBLIGATIONS JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ  
(*Le Journal des finances*, 16 août 1929)

L'obligation Salonique-Constantinople cote 290. Un groupe de porteurs s'agite (voir « À travers la Cote ») pour obtenir que le service — intérêts et amortissement — actuellement assuré en francs français, le soit en francs suisses. Il n'est pas certain qu'ils obtiennent satisfaction. Mais étant donné que le revenu de 15 fr. français brut (12 fr. 75 net environ) est convenablement garanti, que les porteurs ont encore un arriéré à toucher, on ne court pas grand risque à acheter pour se réserver les chances de hausse si les effets de l'intervention des porteurs se précisent.

---

CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ  
(*Le Journal des débats*, 16 mars 1930)

On annonce que les pourparlers entre les porteurs allemands et représentants des porteurs français des obligataires 3 % peuvent être considérés comme provisoirement terminés. Les coupons échus entre le 15 avril 1915 et le 15 avril 1920 et restés impayés seront remboursés aux détenteurs français et neutres à raison de 76,50 francs français par titre, dont 32,50 francs français ont déjà été payés en 1920.

Les détenteurs allemands ne bénéficieront pas du premier versement de 32 fr. 50, mais participeront à la seconde répartition de 44 francs. Les pourparlers seront probablement repris pour fixer les modalités.

---

CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ  
(en liquidation)  
(*Le Journal des débats*, 3 avril 1930)

On annonce que la société a reçu du gouvernement bulgare, au début de 1930, une somme de 10 millions de francs, sur les 20 millions qui lui étaient dus.

Cette somme servira à éteindre les dettes sociales et, après versement en 1932 des 10 millions restant, la Société sera en mesure de payer aux obligataires une somme de 4 millions, soit 44 francs par titre, et de répartir 6 millions aux actionnaires.

L'assemblée ordinaire, qui doit se réunir aujourd'hui, examinera les comptes de liquidation qui lui seront soumis.

---

Obligations 5 % Salonique-Constantinople  
(*Le Journal des finances*, 3 avril 1931, p. 235)

Devant la première chambre du Tribunal civil de la Seine est venu le procès intenté par les porteurs des obligations 5 % de cette compagnie, qui demandent que le service de leurs titres soit fait en Suisse, en francs suisses.

Après plaidoirie de l'avocat des obligataires, l'avocat de la Compagnie a répondu qu'aux termes du règlement transactionnel intervenu les obligataires avaient renoncé à agir contre la compagnie et n'avaient conservé de recours que contre le gouvernement hellénique.

---

RÉPARTITION  
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE  
CONSTANTINOPLÉ

(*Le Journal des finances*, 20 mai 1932)

En exécution du règlement transactionnel du 12 août 1920, homologué par jugement du 17 septembre suivant, la Compagnie met en paiement depuis le 17 mai, à titre de seconde répartition, sur présentation et estampillage des titres aux caisses de M. P. Benoist, une somme de 14 fr. nette par obligation, à valoir sur celle de 44 francs restant due aux termes du traité.

---

La Dette hellénique  
(*Le Figaro*, 11 février 1933)

Conformément à l'accord signé à Londres, le 12 septembre 1932, le gouvernement hellénique n'a payé qu'à concurrence de 60 % de leur valeur nominale en livres sterling (en francs pour les obligations Jonction Salonique-Constantinople) les coupons à échéance du 1<sup>er</sup> juillet 1932 pour les emprunts Helléniques 5 % 1881, 5 % 1884, 4 % 1887 et 4 % 1902 (Chemins de fer), à échéance du 1<sup>er</sup> septembre 1932 pour l'emprunt hellénique 5 % 1914 et à échéance du 15 avril 1932 pour les obligations 3 % Jonction Salonique-Constantinople.

Lesdits coupons ont été détachés de la cote le 19 janvier 1933.

Le montant payé correspond à 30 % d'une annuité d'intérêt et le solde de 70 % de ladite annuité, ainsi que le complément dû pour la différence entre le paiement sur la base du nominal des coupons en livres et la base du nominal en or pour les emprunts en or seront éventuellement réglés sur présentation du coupon à l'échéance suivante accompagné du reçu de coupon délivré lors du paiement partiel.

En vue de faciliter les opérations d'arbitrage, la Chambre syndicale des agents de change a décidé exceptionnellement que dès le 11 février lesdits coupons à l'échéance suivante et les reçus de coupons seront détachés à la cote.

Par suite, se négocieront, jouissance janvier 1933 les emprunts helléniques 5 % 1881, 5 % 1884, 4 %, 1887 et 4 % 1902 (Chemins de fer) jouissance mars 1933, l'emprunt hellénique 5 % 1914 et, enfin, jouissance 15 octobre 1932, les obligations 3 % Jonction Salonique-Constantinople.

---

Répartitions  
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 mai 1934)

Chemin de fer ottoman Salonique-Constantinople. — Troisième répartition de 15 fr. par obligation et estampillage. M. Benoist, 18, rue Monsieur-le-Prince.

---

LE SERVICE DE LA DETTE EXTÉRIEURE HELLÉNIQUE  
(*Le Temps*, 20 juillet 1934)

L'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières fait connaître que le paiement des acomptes prévus par l'accord intervenu à Londres en novembre 1933 entre le gouvernement hellénique et les comités de porteurs britanniques, va être effectué sur les coupons actuellement échus des emprunts helléniques 4 % 1902, 4 % 1910, 5 % 1914 et de l'emprunt 3 % « Jonction Salonique-Constantinople ». Ces acomptes sont respectivement de 27 1/2 % pour les coupons afférents à l'année financière 1<sup>er</sup> avril 1933-31 mars 1934 et de 35 % pour les coupons afférents à l'année financière 1<sup>er</sup> avril 1934-31 mars 1935. Ils seront décomptés sur la base du montant nominal des coupons en francs français, en ce qui concerne l'emprunt 3. % « Jonction Salonique-Constantinople », et sur la base du montant nominal libellé en livres sterling pour les autres emprunts émis en France, le montant nominal des coupons en francs étant, dans ce deuxième cas, converti en livres sterling à raison de 25 francs pour 1 livre sterling.

Le paiement des acomptes aura lieu à partir du 19 juillet en ce qui concerne les emprunts 4 % 1902 et 5 % 1914 ainsi que l'emprunt 3 % « Jonction Salonique-Constantinople », les coupons, devant, après perforation, être restitués aux porteurs et conservés par eux en vue du règlement éventuel du solde non mis en paiement. La mise en paiement des acomptes sur l'emprunt 4 % 1910 fera l'objet d'un avis ultérieur.

.....

---

JONCTION SALONIQUE CONSTANTINOPLÉ  
(*Le Journal des finances*, 13 octobre 1935)

Le 3/1/36, règlement du solde. 15 francs revenant aux porteurs d'obligations J.S.C., en exécution du règlement transactionnel, par les soins de M. Paul Benoist, 48, rue Monsieur-le-Prince, Paris, contre présentation des titres.

---

CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ  
(en liquidation)  
(*Le Journal des débats*, 2 mars 1936)

L'assemblée du 28 février a décidé le paiement aux actionnaires d'une somme de 25 fr. Cette somme représente le complément de la somme de 50 fr. qui a été garantie par le règlement transactionnel.

Après ce paiement, les opérations de la liquidation se poursuivront, mais l'époque à laquelle les règlements s'effectueront est conditionnée par les rentrées sur les créances bulgares.

---

CHEMIN DE FER JONCTION SALONIQUE-CONSTANTINOPLÉ

(*Le Journal des débats*, 19 mars 1937)

A.G.O., 19/4/1937, 11 h., Paris, 52, r. de la Bienfaisance.

A.G.E., 19/4/1937, 11 h. 1/4, Paris, 52, r. de la Bienfaisance.

---

*Who's who*, 1979 :

CHARPENTIER (Jean, Charles, André), ... Né le 18 sept. 1905 à Paris. Fils de Jean-Charles Charpentier, ancien secrétaire d'ambassade, ancien président du Conseil général de la Marne, et de M<sup>me</sup>, née Léona de Biedermann.... Carr. : ... secrétaire général de la Régie générale de chemins de fer et travaux publics\* (1934-1940)[RGCF (Vitali)], président-directeur général de la Société La Route (1940-1950), administrateur de Ford S.A.F. (1938-1950), [président du Chemin de fer jonction Salonique-Constantinople](#), président des Associations mutuelles Le Conservateur\* (depuis 1959)...

---