

BANQUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DE L'INDUSTRIE (1888-1892)

1882 : Union syndicale des porteurs de titres, 19, rue de Londres, Paris.
1888 : Banque générale des chemins de fer et de l'industrie, même adresse.

Le Champ d'or (Transvaal)
(*Paris-Capital*, 19 février 1890)

[...] La vente de 50.000 actions (sur 100.000) du Champ d'or a lieu aux guichets de la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie, rue de Londres, 19, à Paris, et dans ses succursales de Paris et des départements. [...]

La BANQUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER est chargée de tous les services financiers de la Compagnie. — Les titres seront négociables à Paris et à Londres.

Les demandes d'actions sont reçues dès à présent :

A PARIS : Au Siège de la Banque générale des Chemins de Fer, 19, rue de Londres ;

A l'Agence A, 76, Grand'rue de Passy ;

A l'Agence B, 37, rue Marbeuf.

EN PROVINCE Aux Agences ci-après de la Société :

LYON, 60, rue de l'hôtel-de-Ville ;

MARSEILLE, 21, rue de la République ;

NÎMES, 15, bd Victor-Hugo ;

TOULOUSE, 25, rue Lafayette ;

BORDEAUX, 5, cours de l'Intendance ;

TOURS, 7, rue de l'Archevêché ;

ROUEN, 34 et 36, r. St-Nicolas ;

AMIENS, 23, rue Albert ;

NANCY, 114, rue St-Dizier ;

LILLE, 11 et 13, r. de la Gare ;

[ALGER, 1, rue Colbert.](#)

[Rumeurs sur les valeurs russes]
(*Gil Blas*, 22 décembre 1890)

La dépêche suivante intéresse les porteurs de valeurs russes. Quoiqu'elle émane de l'Agence Havas, elle a toutes les allures d'un communiqué officiel :

Des renseignements de source autorisée et compétente nous permettent de constater que les bruits répandus avec persévérance par des journaux, des

brochures et des circulaires financières, concernant le rétablissement prochain des paiements en espèces et sur la conversion de l'Orient en un 4 % métal, manquent de tout fondement sérieux ; la propagation de ces bruits a lieu, non seulement sans l'assentiment, mais même à l'insu du gouvernement russe.

Voilà qui coupera court, il faut l'espérer, à l'envoi de lettres, chargées s'il vous plaît ! émanant de la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie (rien que ça de titre !), société anonyme, au capital de six millions, lettres chargées par lesquelles on conviait naguère le public à acheter de l'Emprunt d'Orient, à terme, et moyennant couverture.

Loin de moi la pensée de vouloir insinuer que les couvertures courent le moindre risque entre les mains des administrateurs de la Banque générale, etc. Mais ce système de correspondance par missives recommandées est absolument déplorable. J'y ai été pris, et grande a été ma désillusion quand, en ouvrant l'enveloppe, au lieu d'un billet doux d'un oncle d'Amérique, j'ai trouvé des circulaires et une lettre autographe d'un inconnu, M. Thorton de Mouncie, directeur de la banque, etc.

Le directeur de la Banque générale des, etc., met en pratique le légendaire : — « Je t'en veux accabler ». Après les lettres chargées, ce sont des brochures dont une spécialement écrite dans le but de m'expliquer la manière dont je pourrais me faire des rentes en apportant de l'argent à la Banque, etc., qui remplira en reports.

Je ne m'attendais pas à la gracieuse invitation de M. Thorton de Mouncie et j'ai le regret de lui apprendre qu'il ne me reste pas le moindre « Capitaux disponibles » en ce moment.

Il est vrai que Monsieur le Directeur de la Banque au capital de six millions m'avise que l'institution de crédit qu'il administre accepte, à la rigueur, comme argent, les valeurs de premier ordre, mais, voyez-vous, Monsieur le Directeur, moi je n'aime pas à me dessaisir de mes valeurs de premier ordre. D'autant plus que cette façon de « reporter » en papier ne me dit rien qui vaille.

Non, décidément... eh bien ! là, non !

Don Caprice

[Bizarres agissements]
(*Gil Blas*, 16 janvier 1891)

A propos de l'Emprunt. on me signale les bizarres agissements d'une Banque générale des chemins de fer, ayant son siège social rue de Londres et des agences dans plusieurs villes et carrefours.

Les guichets du Trésor ne recevaient les souscriptions que jusqu'au samedi soir, 10 janvier. La Banque Générale, elle, les acceptait jusqu'au 12 janvier ! Ce n'est déjà pas mal comme tour de force, mais il y a mieux : — Ladite Société « prenait » des souscriptions irréductibles en inscriptions libérées.

Que signifie ce mic-mac ? A la rigueur, la Banque Générale pourrait consentir un sacrifice, afin d'être agréable à ses clients et leur distribuer, à raison de 92 fr. 55, 3 fr. de rente achetés en Bourse à 94 fr.

C'est, il est vrai, l'inverse des opérations des banquiers ordinaires, mais la nouvelle École financière ou plutôt « finassière » nous a habitués à tant de surprises, que rien, de sa part, ne saurait nous étonner.

Mais ce qui est pyramidal, colossalement épatant, écornifistibulamment épastroillant, c'est le coup des titres libérés. Puisqu'il n'en existe pas, comment fera-t-on pour en distribuer ? Je ne suppose pas une minute que le Trésor fasse une

exception pour la Banque générale des chemins de fer et de l'Industrie. Pourtant !...

Il est certain qu'il s'agit de poser un lapin (c'est un terme usité dans certaines sociétés) aux souscripteurs. Car, en bonne logique, en équité, en droit, il est absolument impossible de promettre et surtout de donner ce qui n'existe pas.

Si l'un de mes lecteurs découvre la clef de cette mystérieuse combinaison, je lui serai reconnaissant de m'en dire un mot afin que je puisse apprendre au public comment on se procure de l'Irréductible et du Libéré d'un Emprunt, dans le prospectus duquel il est formellement indiqué qu'il n'y aura ni Libéré ni Irréductible.

État civil des sociétés par actions
FORMATIONS

Société anonyme de tramway de Saint-Cyr-l'École à Versailles et extensions
Société anonyme au capital de 500.000 fr.
Siège social, 27, rue de Londres, Paris.
(*Paris-Capital*, 17 juin 1891)

Ont été nommés administrateurs pour six ans,: MM. Léopold Picon, Daniel Gueyraud [de la Bq gén. des ch. de fer], Charles Ducourau [de la Bq gén. des ch. de fer], Jules Papeux.

État civil des sociétés par actions
FORMATIONS

Société anonyme du Tramway à vapeur de Challans à Fromentine
Société anonyme au capital de 500.000 francs
Siège social, 27, rue de Londres, Paris.
(*Paris-Capital*, 23 septembre 1891)

Ont été nommés membres du conseil d'administration, pour six années : MM. [Léopold] Picon ; Daniel Gueyraud [de la Bq gén. des ch. de fer] ; Charles Ducourau [de la Bq gén. des ch. de fer] et Jules Papeux.

Délégations de chemins de fer
(*Paris-Capital*, 20 janvier 1892, p. 3)

La Banque générale des chemins de fer et de l'industrie émet le 25 janvier 15.000 Délégations de Chemins de fer. Nous publions aux annonces les conditions de cette émission.

Délégations de chemins de fer
(*Paris-Capital*, 20 janvier 1892, p. 4)

Le montant des délégations émises est destiné aux Compagnies de chemins de fer secondaires pour l'achèvement de leur réseau et l'augmentation de leur matériel

Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 6.000,000 DE FRANCS
Siège Social : 19, Rue de Londres, PARIS

ÉMISSION PUBLIQUE de
15.000 Délégations de Chemins de fer
300 FR. 4 0/0

Amortissables à 300 FRANCS en 15 ANS, rapportant 12 FR. par An
Payables au Porteur les 15 Janvier, 15 Avr., 15 juillet et 15 Octobre

La BANQUE DES CHEMINS DE FER ET DE L'INDUSTRIE
prend à sa charge l'impôt sur le revenu.

LES COUPONS SONT DONC PAYABLES NETS DE TOUT IMPOT

TAUX D'ÉMISSION : 275 Francs

Payables	25 francs en souscrivant ;	50 francs le 15 juillet 1892 ;
	50 à la répartition ;	50 francs le 15 octobre 1892 ;
	50 francs le 15 avril 1892 ;	50 francs le 15 janvier 1893 ;

Sur le taux d'émission et sans tenir compte de la prime de remboursement, les DÉLÉGATIONS de CHEMINS de FER se capitalisent à 4.50 0/0
Une bonification de 3 fr. sera faite sur les délégations qui seront libérées à la répartition
Les Coupons échéant en Janvier sont reçus en paiement.

NOTE

Le montant des Délégations émises est destiné aux
Compagnies de Chemins de Fer Secondaires, pour
l'achèvement de leur réseau et l'augmentation de leur matériel.

Les Délégations émises sont donc de véritables obligations
de Chemins de Fer. Elles sont garanties :

- 1° Par la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie ;
- 2° Par le compte courant des Compagnies auxquelles les

avances sont faites ;

3^e Par les titres de ces diverses Compagnies que la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie reçoit en garantie de ses avances.

Ces divers titres représentent, à eux seuls, 8 millions, et leur revenu atteint, dès à présent, plus de 200,000 francs, alors que les annuités nécessitées par l'intérêt des Délégations ne représentent que 180,000 francs.

Les Délégations de Chemins de Fer seront cotées à Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux et Lille. Les démarches seront faites à cet effet aussitôt après la délivrance des titres.

Les coupons seront payables au porteur chez tous les Banquiers et Changeurs et principalement dans les Agences de la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie.

La Souscription est ouverte jusqu'au 25 Janvier 1892

ON SOUSCRIT DÈS À PRÉSENT

à Paris : à la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie, 19, r. de Londres, à ses Agences : (A) 76, Grand'Rue de Passy ; (B) 37, rue Marbeuf, au Crédit Foncier de Tunisie, 10, rue de la Michodière.

à Lyon : à la Succursale de la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie, 38, rue de l'Hôtel-de-Ville.

à Province : aux Agences de la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie, à l'Étranger : chez les Correspondants du Crédit Foncier de Tunisie et de la Banque des Chemins de Fer et de l'Industrie.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

(Le Journal des débats, 6 février 1892)

Depuis quelque temps, un système d'opérations à terme fictives est pratiqué par un grand nombre de maisons de banque de Paris et de province. Ce système, dit de contrepartie ou d'application, consiste à aviser les clients de l'exécution des ordres par eux donnés, sans que ces ordres aient été réellement exécutés en Bourse.

Dans ce cas, le banquier se substitue à celui qui devrait faire la contrepartie de l'opération de son client. Grâce à cette méthode, le banquier travaille sans faire aucune opération et il s'approprie à la liquidation l'écart entre le cours de compensation et le cours du jour de l'achat, sans préjudice du prix du courtage, qu'il perçoit indûment. Le côté dangereux de ce procédé est que, si le banquier devient débiteur d'une somme importante, rien ne garantit à la clientèle qu'elle sera payée, tandis qu'au contraire le banquier a toujours la facilité de prélever les sommes qui lui sont dues sur la couverture qu'il exige des clients qui lui donnent des ordres.

On avait admis jusqu'à ce jour que ce genre d'opérations ne tombait pas sous l'application de la loi. On examine au paquet, en ce moment, si des poursuites ne pourraient pas être exercées, sous la prévention d'escroquerie, contre tous les banquiers qui pratiquent ce système. M. Cochefert a fourni là-dessus un long rapport très documenté qui conclut à la nécessité de diriger des poursuites.

On s'est beaucoup occupé aussi, à la Bourse, de plaintes qui auraient été déposées contre une personne mêlée à l'administration de sociétés immobilière et de factage. Ces plaintes n'auront pas de suite ; les plaignants ont été complètement désintéressés.

Nous recevons la lettre suivante

Paris, le 5 février 1892.

On mêle à l'incident qui s'est déroulé hier dans le cabinet de M. Cochefert le nom de la Banque générale des chemins de fer. Un journal du soir a prétendu que son directeur avait été appelé au parquet, et un autre que, sans l'intervention de deux députés, des arrestations auraient été faites. Nous croyons devoir vous prévenir que tout cela est radicalement faux et que nous faisons toutes réserves de droit relativement à ces imputations.

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

L'administrateur délégué.

Le krach de la Banque des chemins de fer et de l'industrie
(*Le Journal des débats*, 20 mars 1892)

Depuis plusieurs jours, des bruits inquiétants circulaient au sujet d'un établissement financier dont on annonçait la ruine prochaine. La catastrophe est aujourd'hui définitive. Il s'agit de la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie, sise 19, rue de Londres, et qui s'était substituée à l'Union syndicale des porteurs de titres, à l'époque où cette autre Société, qui occupait le même local, tomba en déconfiture.

À la tête de la Banque des chemins de fer se trouvaient cinq administrateurs : MM. [Charles] Ducourau, Herlat, [Daniel] Gueyraud, D. et Lagrange.

M. T., au mois de juin dernier, sentant qu'il risquait d'être compromis par les manœuvres illicites auxquelles la société se livrait, donna sa démission Herlat et Gueyraud, ce dernier ancien agent de change à Lyon, sont en fuite.

Ils ont gagné, il y a quelques jours, la frontière, sous prétexte d'aller chercher, l'un en Belgique, l'autre en Angleterre, des actionnaires pour la formation d'un syndicat nouveau. M. Boutet, juge d'instruction, vient de commencer la procédure d'extradition contre eux. Ducourau s'est suicidé à coups de revolver jeudi soir, dans son domicile, 1, place Boïeldieu. Quant à D., il a été arrêté vendredi soir par M. Cochefert, commissaire de police, au moment où il rentrait à son domicile, boulevard Saint-Martin. C'est le seul des inculpés qui se trouve actuellement entre les mains de la justice.

Les poursuites ont été ordonnées par le parquet sur la réception de plaintes nombreuses émanant des souscripteurs des derniers emprunts français et russe. La Banque des chemins de fer promettait à ses clients l'irréductibilité de leurs souscriptions, et s'engageait à livrer les titres en juillet 1892. En réalité, elle n'achetait pas les valeurs et disposait de l'argent.

Plusieurs souscripteurs, ne voulant pas attendre jusqu'en juillet pour l'obtention de titres intégralement payés, sollicitaient le remboursement de leurs fonds. On leur opposait de perpétuelles fins de non-recevoir et, en désespoir de cause, les intéressés s'adressaient à la justice.

On attribue le krach de la Banque des chemins de fer à de désastreuses

opérations minières et industrielles. Son passif est évalué à 25 millions, son actif à 3 ou 4 millions constitués surtout par la propriété des mines et charbonnages de l'Urikrany [*sic* : *Urikany** (Hongrie)].

Les administrateurs sont poursuivis sous la triple inculpation de banqueroute frauduleuse, escroquerie et abus de confiance.

Le désastre atteint malheureusement une intéressante catégorie de petites gens, des cultivateurs, des employés de province amassant sou par sou le prix d'une action ou d'une obligation et qui avaient pris la banque pour intermédiaire de leurs achats. Le krach atteint surtout la petite épargne.

LE KRACH D'HIER
par Jean Pauwels
(*Gil Blas*, 21 mars 1892)

Et la série continue. Après la déconfiture de l'Assurance financière, la chute et la fuite de Mary Raynaud, Macé-Berneau et autres seigneurs de moindre importance, un nouveau désastre financier vient de désoler notre Place. Un de ces établissements financiers dont l'enseigne ronflante et fallacieuse constituait à elle seule un attrape-nigauds, la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie, création interlope d'un monde d'agioteurs plus interlopes encore, a sombré hier, engloutissant dans sa ruine plus de vingt millions appartenant à l'épargne française.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que les bruits les plus fâcheux couraient sur le compte de cette officine. Et Don Caprice, avec son bon sens éclairé et l'ironie mordante de son esprit caustique, ne ménagea pas les épigrammes à ce colosse « aux pieds d'argile ».

De quelle nature étaient les opérations de la Banque des chemins de fer ?

Cette société avait recueilli la succession de l'Union syndicale des porteurs de titres, entrée en liquidation en 1882 [erreur : 1882 est la date de sa création]. Pour s'assurer une clientèle, elle s'adressa, au lendemain du krach, à tous les porteurs de titres dépréciés, — on sait combien il y en avait à cette époque, — et elle leur disait : Donnez-moi vos titres, je vous les achète non pas au cours du jour, mais au prix que vous les avez payés ; en échange, je vous donne des obligations de ma banque rapportant 5 %. Inutile de dire que les intérêts ne furent pas payés et que le capital ne fut jamais remboursé.

Quelque temps après, la banque se transformant, s'adjoignit comme organe le *Nouveau Journal financier*.

Dès ce moment, elle agrandit son champ d'opérations, se lançant dans une série d'entreprises hasardeuses, s'occupant d'émissions pour diverses Compagnies de tramways à Lille, à Lyon, à Bordeaux, ainsi que pour la ligne de tramways du Raincy à Montfermeil. Elle prit part également à la constitution du Crédit [foncier] tunisien et de diverses autres affaires plus ou moins industrielles. Mais, pour couronner son œuvre néfaste, elle imagina, en dernier lieu, d'offrir des souscriptions irréductibles aux acheteurs de rente du nouvel emprunt.

Cet emprunt, on se le rappelle, eut lieu en janvier 1891, et les versements furent échelonnés par le Trésor jusqu'en juillet 1892. Au moment de l'émission, la Banque adressa à ses clients une circulaire dans laquelle elle garantissait absolument l'intégralité des titres souscrits par son intermédiaire, et cela au moyen d'un achat proportionné de rente qui assurerait aux souscripteurs de gros profits.

Au moment de l'émission, le client devait avoir opéré le versement complet de la souscription, et, en échange, il se trouvait nanti d'un simple récépissé émanant de la Banque des chemins de fer et de l'industrie, qui le constituait créancier de cette

banque et non de l'État.

La banque conservait donc dans sa caisse la différence entre les premiers versements et les versements successifs pour la libération des titres et, en outre, les titres provisoires représentant les souscriptions.

De sorte que, pendant un an et demi, les titres définitifs devant être délivrés en juillet 1892, le client restait à la merci de la solvabilité éventuelle de cette banque, privé de son argent et de la possession du titre effectif qui devait en être la représentation.

Un certain nombre de souscripteurs s'émurent de cette situation ; les uns portèrent leurs doléances au parquet, les autres exigèrent la remise des titres provisoires délivrés par l'État. A tous, la Banque répondait : « Nous ne voulons pas nous démettre de nos titres provisoires ; vous avez souscrit à des titres entièrement libérés : attendez la remise de ces titres. »

Grâce à ce subterfuge, la banque renvoyait aux calendes grecques les acheteurs de rente qui venaient réclamer leurs titres et pendant ce temps, jouaient impunément à la Bourse avec leur argent. C'était, en un mot, la bande Cartouche, Mandrin et Cie.

Le conseil d'administration

Ils étaient cinq administrateurs l'année dernière, mais l'un deux, M. T., à qui les agissements malpropres de ses collègues répugnait, donna sa démission. Ils restèrent donc quatre: les sieurs Herlat, Gueyraud, Ducourau et de Lagrange.

Mais l'éminence grise du conseil était un certain Callais, dit Mollien, directeur du *Nouveau Journal financier*, sorte d'aigrefin, plusieurs fois condamné déjà pour détournements ou abus de confiance. Ce récidiviste avait combiné toutes les escroqueries qui ont amené la débâcle de la banque.

Un beau jour, après s'être copieusement garni le gousset, il est parti pour Vienne où il entretient, paraît-il, une danseuse du Grand-Théâtre.

Herlat, lui, qui est d'origine belge, est retourné dans son pays natal où il va pouvoir vivre de ses rentes avec l'argent qu'il a volé, à moins, toutefois, qu'un arrêté d'extradition ne nous le ramène avant peu ici, entre deux gendarmes.

Quant à Gueyraud, — celui qu'à la banque on appelait respectueusement monsieur Gueyraud, parce qu'il avait été agent de change à Lyon, — il remplissait les fonctions de délégué du conseil. Brutal et grossier, il était détesté des employés, à qui il faisait la vie dure. Lui aussi avait eu quelques démêlés avec la justice. A Lyon, on l'avait surnommé « Choléra », sans doute parce que les honnêtes gens le fuyaient comme la peste.

M. Ducourau

Celui-ci a été la victime de cette bande de filous. Naïf et confiant, il s'en rapportait bénévolement à ses collègues. Il y a douze jours, il les crut sur parole quand ils lui annoncèrent qu'ils se rendaient à l'étranger pour y réaliser une combinaison financière qui rétablirait l'équilibre des affaires de la maison. Toutefois, mercredi, ne recevant aucune lettre d'eux, le malheureux comprit toute l'étendue du désastre.

Son suicide

Dans la matinée de jeudi, il recevait de M. Boutet, juge d'instruction, un mandat de comparution pour le jour même. Dès ce moment, il prit la résolution de ne pas

se rendre à cette convocation et d'échapper par la mort aux conséquences dont il ne voulait pas courir les risques.

Il passa son après-midi à écrire quelques lettres à des amis et à rédiger ses dernières volontés.

A sept heures du soir, étonné de ne pas voir son maître descendre pour dîner, un domestique de la maison pénétra dans son bureau. M. Ducourau était étendu dans un fauteuil, ne donnant plus signe de vie. La pièce n'étant pas éclairée, le domestique crut que son maître avait été frappé d'apoplexie. Il prévint aussitôt les membres de la famille, qui constatèrent que M. Ducourau venait de se suicider. A côté de lui était un revolver dont il s'était tiré un coup dans la tempe droite. La mort avait été instantanée.

Sur la cheminée se trouvait une lettre dans laquelle le défunt indiquait à madame Ducourau les motifs de cet acte de désespoir et recommandait ses enfants à sa tendresse.

M. Ducourau, qui était âgé de soixante-six ans, était né à Santiago de Cuba (Antilles), le 9 mars 1825.

Marié et père de sept enfants, il habitait un appartement au troisième étage, place Boiëldieu. Avant d'être administrateur de la Banque des chemins de fer. M. Ducourau en avait été pendant quelques mois le directeur.

La journée d'hier

C'est M. de Lagrange, un des administrateurs restants, qui s'est rendu hier matin au tribunal de commerce pour y faire le dépôt du bilan. Le passif atteindra vingt-trois millions. Outre les émissions que nous avons indiquées plus haut, la Banque des chemins de fer avait fait des opérations financières sur l'emprunt espagnol, sur l'emprunt russe et sur l'emprunt national français de 1891. Pour ce dernier emprunt, les administrateurs avaient reçu en espèces plus de deux millions et avaient employé l'argent des souscripteurs pour certaines affaires industrielles et minières.

Dans la matinée, M. Cochefert, commissaire aux délégations judiciaires, a procédé à l'interrogatoire de M. de Lagrange, qu'il a consigné à sa disposition.

La police belge a reçu hier soir le signalement de Herlat et Gueyraud, Dès qu'ils seront arrêtés, leur extradition sera réclamée. Gueyraud a emporté pour sa part plus de 50.000 francs appartenant au Crédit [foncier] tunisien.

Tous les administrateurs passeront en cour d'assises sous l'inculpation de banqueroute frauduleuse, d'escroquerie et d'abus de confiance.

A la Banque

Sur l'ordre de M. Boutet, juge d'instruction, qui s'est transporté hier, après-midi, rue de Londres, et a procédé à la saisie d'un certain nombre de papiers et correspondances, les guichets de la banque ont été fermés.

Un garçon de recette a été laissé en permanence pour répondre au public nombreux qui se présentait à la banque, que le bilan est déposé et qu'il faut attendre la liquidation. On conçoit que les victimes soient parties très désappointées.

La clientèle de cet établissement se composait particulièrement d'ecclésiastiques, de petits rentiers, d'instituteurs et — qui le croirait — d'anciens gendarmes !

Vers cinq heures, on a fermé les portes et la rue de Londres, jusque-là encombrée de curieux, a repris sa physionomie calme des jours habituels. Et comme nous passions devant le grand hôtel morne, une réflexion nous frappa, la réflexion sinistre d'un gavroche en voyant entrouverte la fenêtre du premier étage.

« Tiens, s'écria-t-il, il y a donc un mort dans la maison ! »

INFORMATIONS

Le krach de la Banque des chemins de fer et de l'industrie.
(*Le Journal des débats*, 21 mars 1892)

Nous avons annoncé hier le krach de la Banque des chemins de fer et de l'industrie et l'arrestation de l'un des administrateurs de cet établissement financier. L'administrateur arrêté se nomme Delagrangé. Samedi matin, il avait été invité par le parquet, qui connaissait déjà le suicide du directeur, M. Ducourau, à venir déposer le bilan de la Banque. En sortant du greffe du tribunal de commerce, il fut suivi par un agent. Delagrangé, dont la responsabilité ne paraît pas devoir être aussi lourde que celle des administrateurs qui ont pris la fuite, rentra affolé rue de Londres, au siège de l'établissement. Il dit à un employé : « C'est fait ; j'ai déposé le bilan. Quel malheur ! Avec 30.000 fr. seulement on aurait peut-être pu sauver la maison. » Puis il sortit, gagna les boulevards et, arrivé devant le théâtre de la Renaissance, l'agent, qui le suivait, l'invita à monter dans un fiacre. Quelques instants après, Delagrangé était écroué au Dépôt.

La Banque des chemins de fer et de l'industrie fut fondée à la suite du krach de 1882, sous le nom de « l'Union syndicale des porteurs de titres ». Elle subit plusieurs transformations et fonda un organe, le *Nouveau Journal financier*. Le 4 juillet 1889, par acte déposé chez M^e Delaunay, notaire à Paris, une nouvelle reconstitution de la Société eut lieu. Les premiers souscripteurs étaient MM. Daniel Gueyraud, Calais dit Mollien, Doussor, Delagrangé, le journal récemment fondé, le vicomte de Thornton de Moucy [*sic* : *Thorton de Mouncie*], propriétaire, Herlat et Ducourau.

Il y a quelques mois, MM. Doussor et Thornton de Moucy [*sic* : *Thorton de Mouncie*] se retirèrent.

Après le départ de MM. Thornton de Moucy [*sic* : *Thorton de Mouncie*] et Doussor, le conseil d'administration dut pourvoir à leur remplacement. Herlat présenta M. Ducourau, homme intelligent, mais peu versé dans les affaires financières. On en fit un directeur, la signature sociale restant à Herlat. De son côté, Gueyraud présenta M. Delagrangé qui était encore moins compétent que M. Ducourau.

Ainsi reconstituée, la Banque des chemins de fer et de l'industrie reprit le cours de ses opérations. Elle fonda d'abord la Compagnie des chemins de fer secondaires qui n'a, aujourd'hui, aucun lien avec la Société fondatrice. Elle acheta les mines d'étain de Montebbras dans la Creuse, d'autres mines dans le Morbihan, en Espagne, au Transvaal et les charbonnages de l'Urikrany [*sic* : *Urikany*]. Elle s'intéressa à diverses affaires industrielles et obtint la concession des tramways de Bordeaux dont les premiers travaux ne sont pas encore commencés. Une opération sur des actions des mines du Champ d'Or (Transvaal) engloutit des sommes importantes. C'est à ce moment que Gueyraud, Herlat et Mollien imaginèrent de se servir de l'argent qu'ils avaient recueilli des souscripteurs aux derniers emprunts français et russes. On sait ce qu'il advint. Des plaintes se produisirent et Gueyraud, Herlat et Mollien prirent la fuite.

Au mois de février, M. Cochefert, commissaire de police aux délégations judiciaires, avait déjà signalé au parquet les plaintes qui lui avaient été adressées. Mais, à ce moment, l'escroquerie n'était pas suffisamment caractérisée pour que la justice pût intervenir [!]. Plus récemment, un plaignant s'adressa encore à M. Cochefert qui fit appeler M. Ducourau. Celui-ci désintéressa le client. Des

explications assez vives, paraît-il, eurent lieu à cette occasion entre le magistrat et le directeur de la Banque. M. Cochefert venait de recevoir la nouvelle de la fuite de Gueyraud, Herlat et Mollien. Il la communiqua à M. Ducourau, qui ne voulut pas y ajouter foi. M. Cochefert insista. Il savait que les trois administrateurs s'étaient embarqués à Ostende pour Douvres, qu'ils s'étaient rendus à Liverpool et que, dans cette ville, ils avaient pris un paquebot en partance pour l'Amérique.

M. Ducourau fut atterré. Il essaya de conjurer la catastrophe, il s'adressa à plusieurs banquiers anglais et américains. Ses efforts échouèrent et, ainsi que nous l'avons dit hier, M. Ducourau se suicida.

Dans une lettre qu'il a laissée, M. Ducourau déclarerait qu'il aime mieux se donner la mort que de laisser à ses enfants, dont l'un est sous-lieutenant d'infanterie et l'autre sergent-major, un nom déshonoré.

Une perquisition a été faite samedi dans les bureaux de la Banque. Les scellés ont été apposés sur les locaux occupés par cet établissement, rue de Londres, et au domicile de Herlat, rue Saint-Lazare ainsi qu'aux succursales des rues de Passy et Marbeuf.

D'autre part, des commissions rogatoires ont été envoyées dans les villes de province où la Banque des chemins de fer et de l'industrie possédait des succursales, à Lyon, Marseille, Bordeaux, Alger, Nancy, Toulouse, Angers, notamment.

M. Lissoty a été nommé syndic de la faillite et c'est à lui que devront s'adresser les clients de la Banque.

(*Le Journal des débats*, 22 mars 1892)

Le *Petit Journal* annonce que, sur la dénonciation de Mme Ducourau, la veuve de l'infortuné directeur de la Banque des chemins de fer et de l'industrie, l'un des administrateurs de cet établissement. M. Gueyraud, a été arrêté dimanche matin à Bruxelles.

Les obsèques de M. Ducourau ont eu lieu dimanche.

Banque [générale] des chemins de fer et de l'industrie
(*Paris-Capital*, 23 mars 1892)

On a pu lire dans les journaux quotidiens toutes les péripéties de la catastrophe considérée au point de vue fait-divers ; le départ précipité des administrateurs les plus compromis, le suicide de celui-ci, l'arrestation de celui-là, l'apposition des scellés, la nomination d'un syndic (M. Lissoty), etc., etc.

La Banque des Chemins de fer et de l'industrie, constituée originellement sur les débris de l'Union syndicale des porteurs de titres (qui s'était substituée à la Caisse de Normandie) et de l'Omnium des Chemins de fer, de gaz et eaux, était, en dernier lieu, au capital de 6.000.000 de francs. Depuis bientôt quatre ans qu'elle existe, elle n'a jamais distribué un sou de dividende à ses actionnaires, et cependant, elle a constamment trouvé des clients sous quelque prétexte qu'elle s'adressât au public.

Longue est la nomenclature des entreprises ou opérations écloses sous son détestable patronage. La *Cote de la Bourse et de la banque* nous en donne un aperçu instructif :

La Compagnie lyonnaise des tramways et chemins de fer au capital de 4 millions

(8.000 actions de 500 fr.) ci	4.000.000
La Compagnie des tramways de Saint-Maur (1.000 actions de 600 fr.)	500.000
La Compagnie des tramways de Bordeaux (1.000. actions de 500 fr.)	500.000
Entrepôt et magasins généraux de Bordeaux et de Brienne (5.000 actions de 500 fr.)	2.500.000
Mines d'argent de la Perla (1.600 parts de 100 fr.)	1.600.000
Le Crédit foncier de Tunisie (20.000 actions de 500 fr.)	10.000.000
Capital obligations 16.690 titres à 325 fr.	5.424.250
La Compagnie des Chemins de fer secondaires (8.000 actions de 500 fr.)	4.000.000
Ardoisières de Baccarat (2.000 actions de 500 fr.)	1.000.000
Capital obligations	333.000
Le Champ d'Or (100.000 actions de 1 liv. st.)	2.500.000
Charbonnages d'Urikany (300 parts de syndicat pour l'achat de 15.000 actions)	3.000.000
Charbonnages de la Szily (3.333 parts à 450 fr.)	1.499.850
Délégations de chemins de fer (15.000 obligations à 275 fr.)	4.125.000
Mines de Transylvanie (1.000 parts de syndicat pour l'achat des actions)	1.000.000
Syndicat financier	5.000.000
Sans compter la Banque des chemins de fer elle-même (12.000 actions)	6.000.000
Et le <i>Nouveau Journal financier</i>	500.000
Total	53.382.000

Ce n'est pas tout. Nous ne donnons pas les chiffres relatifs aux Mines de Montebras, aux Mines d'étain de la Villeder [Morbihan], aux Ardoisières d'Alizé, aux Terrains de Saint-Maur-des-Fossés, aux Tramways du Raincy à Montfermeil, aux Chemins de fer nogentais, aux Parts Sautereau Panama, etc., etc. En supposant pour ces autres sociétés un capital global restreint à 4 millions, pour ne pas forcer les chiffres, les titres émis par la Banque des chemins de fer et de l'industrie représentent un capital de 58 millions de francs.

Et, dans ce relevé, ne sont pas compris les capitaux recueillis au nom de la Caisse de Déports et de la Caisse de Reports, et surtout à propos de l'emprunt 3 % 1891, opération qui fut bien là plus colossale escroquerie que maison de banque se soit jamais permise.

De toutes ces affaires, aucune n'est viable, telle qu'elle, pas même la Compagnie lyonnaise de tramways et de chemins de fer qui ne fait pas ses frais. Toutes les petites lignes dépendant de la Compagnie des Chemins de fer secondaires et qui ont servi de prétexte à la récente émission des délégations de chemins de fer, sont brochantées. Le tramway du Raincy à Montfermeil est cédé depuis longtemps à la Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite*. Le tramway de Saint-Maur passe aux mains d'une Compagnie belge. La Compagnie bordelaise n'existe que sur le papier. Quant au tramway de Saint-Cyr à Versailles, c'est à peu près tout ce qui reste de ces pompeux Chemins de fer secondaires qui ont fait tant de bruit et si peu de besogne.

Nous ne comptons pas les Chemins de fer nogentais qui ont repris depuis longtemps leur autonomie.

Les affaires de mines ne sont pas plus brillantes. Le Champ d'Or [au Transvaal] seul vaudra quelque chose peut-être, mais la situation de ce côté est tellement embrouillée que ce serait peine perdue que de s'essayer à dégager, quant à présent, le bon grain de l'ivraie.

En résumé, la Banque des chemins de fer et de l'industrie disparaît sans laisser

trace d'une affaire vraiment stable. C'est une boutique de tripotages de moins.

FAILLITES
JUGEMENTS DU 19 MARS
(*Le Journal des débats*, 24 mars 1892)

Banque générale des chemins de fer et de l'industrie (Société anonyme dite) dont le siège social est à Paris, rue de Londres, 19, avec succursales, 76, Grande-Rue de Passy, et, 37, rue Marbeuf, et en outre dans les villes dont les noms suivent : Alger, Amiens, Angers, Béziers, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nîmes, Perpignan, Reims, Rouen, Toulouse, Tours. Ouverture : ce jour.

M. Soufflot, juge-commissaire, et M. Lissoty, 33, rue Saint-André-des-Arts, syndic provisoire.

LES IDÉES
et les renseignements des autres
(*Paris-Capital*, 30 mars 1892)

Du *Compte Rendu*, à propos de la faillite de la Banque générale des Chemins de fer et de l'Industrie : .

« On parle d'un passif considérable, et l'on estime à un chiffre des plus importants le montant des sommes jetées par la petite épargne dans les caisses de la banque. Eh, mon Dieu, c'est bien simple. Nous le répéterons encore, dût-on nous accuser de rabâcher, c'est que le public se laisse toujours affriander par le bon marché ridicule d'un abonnement à un journal financier. C'était le cas de la Banque de la rue de Londres, comme c'est le cas de toutes les maisons du même genre. Ses opérations étaient soutenues par un grand journal à deux francs [*Nouveau Journal financier*], répandu à soixante-et-quatre-vingt mille exemplaires.

« Quarante sous, mais il n'y a pas là seulement de quoi payer le port de cette feuille hebdomadaire. La maison est condamnée à sombrer, à moins que le profit ne vienne d'ailleurs, et s'il vient d'ailleurs, gare ! La belle économie, ma foi ! qu'auront faite les abonnés. Au lieu de payer un journal six ou huit francs, prix au-dessous duquel il n'est pas possible de rien établir de sérieux, ils ont payé deux francs, mais ils ont peu à peu et sous la suggestion produite par la lecture habituelle de leur conseil attitré, mis la presque totalité de leur fortune entre les mains des coupables qui l'ont habilement soutirée. »

(*Le Journal des finances*, 31 mars 1892)

La Banque générale des chemins de fer et de l'industrie a été déclarée en faillite, par jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 19 mars courant. M. Soufflot a été nommé juge-commissaire, et M. Lissoly, 33, rue Saint-André-des-Arts, syndic provisoire.

(Le Journal des finances, 31 mars 1892)

L'action Compagnie des Chemins de fer secondaires* et l'action Compagnie Lyonnaise des Tramways*, entraînées par l'effondrement de l'officine de la rue de Londres [= la Bq générale des ch. de fer], sont complètement invendables à 100 fr.

LA BANQUE GÉNÉRALE DES VALEURS
(Gil Blas, 3 avril 1892)

Comme nous l'avons annoncé hier, le directeur de la Banque générale des valeurs à lots, M. Félix Bernard, s'est constitué prisonnier, au bureau de M. Mouquin, commissaire de police du faubourg Montmartre.

Ancien officier, M. Bernard est âgé de cinquante-cinq ans.

Son prédécesseur, dans la maison de banque, était M. Gueyraud, ancien agent de change à Lyon.

Le système employé par lui était le même que celui de Macé-Berneau : les clients devaient toucher de très forts intérêts au moyen des bénéfices réalisés sur des opérations de Bourse.

On reconnaît, du reste, qu'il avait payé, depuis moins de deux ans, deux millions et demi de dividendes à ses commettants.

Il avoue un déficit de 1.500.000 francs ; il n'avait pas sous ses ordres moins de quinze employés. L'affaire est confiée à M. le juge Boutet.

A QUI LA FAUTE ?
(Paris-Capital, 13 avril 1892)

Certains journaux financiers ne sont pas satisfaits de notre insistance à réclamer des fusions, et l'un d'eux nous dit que nous « horripilons les établissements de crédit, surtout leur personnel qui se voit déjà sur le pavé, si la proposition avait chance d'aboutir ! »

C'est absolument comme si les administrateurs de la Banque générale des Chemins de fer répondaient à la justice : « Nous avons perdu 30 millions, nous avons ruiné bien des gens, mais quel bien nous avons fait aux autres, sans oublier les nôtres ! Nous avons plus de cent employés, tous bien payés jusqu'à la veille de la catastrophe.

« Nous faisons vivre, presque à nous seuls, deux imprimeries, et nous lançons tant de circulaires, que l'administration des postes nous considérait, comme son meilleur client !

« Nos marchands de papier et d'enveloppes ont senti une forte diminution dans leur chiffre d'affaires, depuis notre chute, et les coulissiers n'encaissent plus autant de bons courtages ! » [...]

CRÉDIT FONCIER DE TUNISIE
(Le Journal des finances, 14 avril 1892)

[...] Des déclarations que nous a faites M. de Cassagnac la semaine dernière, il ressort que ces obligations ayant presque toutes été souscrites aux guichets de la

Banque générale des Chemins de fer, les obligataires du Crédit foncier de Tunisie étaient en même temps clients de la rue de Londres. Ils ont donc cruellement été atteints par le dernier krach et cette catastrophe n'est pas faite pour les encourager à verser de nouveaux fonds sur une valeur dont la sûreté peut leur paraître ébranlée. [...]

Compagnie lyonnaise de tramways et chemins de fer*
(*Paris-Capital*, 20 juillet 1892)

La Compagnie lyonnaise de tramways et chemins de fer, pour 10 kilomètres en exploitation, ayant coûté 1.015.150 fr., n'encaisse que 236.006 fr. de recettes. Comme elle dépense 230.985 fr., il lui reste un maigre bénéfice de 5.081 fr., ce qui détruit tout espoir de dividende. La Compagnie, qui n'a plus la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie pour la soutenir dans les passages difficiles, ne pourra pas aller loin avec un bénéfice si minime qu'il ne compte pour ainsi dire pas. Ajoutons que la Compagnie est au capital de 4.000.000 de francs, en 8.000 actions, dont 1.100 représentaient les apports des prête-noms, de la feuue Banque générale des chemins de fer. Lorsque la Banque des chemins de fer avançait à la Compagnie lyonnaise de tramways les sommes dont celle-ci avait besoin annuellement, elle ne faisait que rendre un peu, par fractions, ce qu'elle avait pris en bloc au début.

(*Paris-Capital*, 20 juillet 1892)

Le petit tramway de Versailles à Saint-Cyr-l'École, construit par la Compagnie des chemins de fer secondaires* (autre émanation, de la Banque générale des chemins de fer), a coûté 454.892 fr. (capital social : 500.000 fr.), et laissé, tous comptes faits, une perte de 1.355 francs.

DISSOLUTIONS
Compagnie des mines de la Villeder*
(*Paris-Capital*, 3 août 1892)

D'un jugement rendu par le Tribunal de Commerce de la Seine, en date du 30 juin, entre M. Jules Micaud, ingénieur des mines, et M. Lissoly, en sa qualité de syndic de la faillite de la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie, il appert que la Compagnie des Mines de la Villeder a été déclarée dissoute, et que M. Navarre, demeurant à Paris, rue des Petits-Champs, 61, a été nommé liquidateur.

LE CHAMP D'OR*
(*Paris-Capital*, 13 septembre 1893)

[...] elle voit le jour sous l'égide de la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie, qui a disparu un an après, non sans avoir disposé pour les besoins de ses administrateurs, de tout l'or (750.000 fr. environ) que son directeur au

Transvaal avait envoyé à Paris. [...]

Bientôt, le conseil constatait que les titres de la Compagnie, en assez grand nombre, circulaient en double. Comment et pourquoi ? La Banque générale des Chemins de fer, qui avait les dents longues, était bien capable d'avoir commis le méfait. On lui en connaît de pires. [...]

Banque générale des chemins de fer et de l'industrie
(*Paris-Capital*, 16 janvier 1895)

Le procès-verbal de la clôture de la faillite de la Banque générale des chemins de fer et de l'industrie a été signé le 7 décembre dernier.

Il ne reste donc plus qu'à fixer définitivement le taux de la deuxième et dernière répartition qui sera très probablement de 3 1/2 %.

Il faudra ensuite établir l'état de répartition en triple expédition, confectionner les mandats de paiement et remettre l'état à la Caisse des Dépôts et Consignations, qui fixera enfin la date à laquelle les mandats pourront être présentés à ses caisses.

Comme il y a près de 6.000 créanciers, ce travail sera assez long ; aussi croyons-nous, d'après certains renseignements qui nous sont fournis, que la deuxième et dernière répartition de cette faillite n'aura pas lieu avant le 15 ou même le 20 février.

LA JOURNÉE DE L'ACTIONNAIRE
Assemblées générales du mercredi 9 février
(*Gil Blas*, 9 février 1910)

Banque Générale des Chemins de fer (extr.), 6, boulevard de la Madeleine, 2 h. 1/2.
