

CHEMIN DE FER SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT

société constituée sous l'égide de la [Banque impériale ottomane](#)

Société ottomane, 15 juillet 1894 au capital de 16 millions de francs

Chemin de fer de Smyrne à Cassaba
(*Le Journal des débats*, 8 juillet 1893)

Les premières voies ferrées en Turquie ont été construites à l'aide de capitaux anglais. Mais, depuis quelques années, les capitaux français et allemands sont entrés en concurrence.

Le gouvernement ottoman en attend un grand développement des richesses du pays, et on peut constater, par exemple, que le prix du blé a beaucoup monté dans certaines régions de l'empire. La Société générale d'Orient*, à Bruxelles, constituée récemment avec le concours de certains éléments, est en négociation, pour l'acquisition de la ligne Smyrne-Cassaba.

Il est intéressant de savoir que cette ligne a été exploitée jusqu'ici par une Compagnie anglaise dont la concession a expiré en 1891, mais qui détient encore aujourd'hui la ligne en garantie d'une créance sur le gouvernement ottoman de 50 millions de francs, dont 33 millions lui sont déjà reconnus par le gouvernement.

Avant que le nouveau concessionnaire puisse prendre possession de la ligne, le règlement de cette créance devrait être terminé.

C'est ce qui explique le retard dans la conclusion du nouvel arrangement.

Banque impériale ottomane
Assemblée générale le 17 juin
(*Le Journal des débats*, 1^{er} juillet 1894)
(*Gil Blas*, 10 juillet 1894)

La banque a obtenu la concession de la prolongation de la ligne Smyrne-Cassaba, qui reliera le port de Smyrne au plateau central de l'Asie Mineure et promet d'être une des lignes les plus prospères de la Turquie.

Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*Le Journal des débats*, 25 juillet 1894)

Dans quelques jours doit avoir lieu, à Londres, l'émission de 113.120 obligations 4 % de la Société ottomane du chemin de fer de Smyrne-Cassaba et prolongement, qui sont créées en représentation de l'annuité de 2.310.000 fr. accordée par le gouvernement ottoman à la Société pour le rachat et la réfection du réseau existant de Smyrne à Cassaba et embranchements.

Ces obligations, de 20 liv. st. ou de 500 fr., remboursables au pair en quatre-vingt-dix-neuf ans, rapportent 16. sh. ou 20 fr. d'intérêt annuel, payables par coupons semestriels ; elles sont exemptées de tous droits dans l'empire ottoman pendant toute la durée de la concession. Le paiement des coupons aura lieu à Constantinople, à Londres et à Paris.

La Banque impériale ottomane a été chargée d'émettre à Londres ces 113.120 obligations au prix de 83 %, soit, au change de 25 fr. 20, 418 fr. 32 par obligation, ce qui fait ressortir le placement à 4,81 %, non compris la prime d'amortissement.

La Société de chemins de fer Smyrne-Cassaba est au capital de 16 millions de francs. L'émission à laquelle elle procède a pour but l'achèvement du réseau, qui mettra de riches districts de l'intérieur en communication directe avec le port de Smyrne ; il reliera également Smyrne à Constantinople en se rattachant aux chemins de fer d'Anatolie.

L'annuité de 2.310.000 fr. du gouvernement ottoman, dont le paiement est assuré au profit exclusif des porteurs d'obligations, est garanti par les prélèvements spéciaux sur la part du gouvernement dans les recettes brutes de la ligne de Smyrne-Cassaba-Alaschéhir, Magnésie-Soma et Smyrne-Bournabat ; et dans le cas où cette part serait insuffisante pour couvrir le montant de l'annuité, le complément serait prélevé par les soins de l'administration de la Dette sur les dîmes du sandjak d'Aïdin. Ces prélèvements seront versés directement à la Banque ottomane qui est chargée du service des obligations.

La moyenne de la part des recettes revenant au gouvernement, et applicable par conséquent aux 113.120 obligations, s'est élevée, pendant les trois dernières années, à 1.731.250 fr., et les dîmes du sandjak d'Aïdin ont atteint, pendant la même période, une moyenne annuelle de 4.222.500 fr.

1894-1896 : ingénieur de la Régie Vitali :
Albert Dufour (École centrale de Lyon),
créateur après la Grande Guerre de [Dufour Constructions générales](#)

Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*Le Journal des débats*, 21 mars 1895)

Cette société émettra le 25 mars courant, par l'entremise de MM. [Bénard et Jarislawsky](#), banquiers à Paris, une nouvelle série d'obligations de 500 fr. 4 % dont le produit sera affecté au prolongement de la ligne principale déjà construite et exploitée Smyrne-Cassaba-Alacheïr, jusqu'à Afium-Karahissar où elle se raccordera au grand réseau du chemin de fer d'Anatolie aboutissant à Scutari sur le Bosphore, en face de Constantinople.

Rappelons, que cette société ottomane a été fondée en juillet 1894 au capital de 16 millions de francs, moitié versé, pour exploiter en vertu d'une concession du Sultan les lignes Smyrne-Cassaba déjà existantes sur un parcours de 296 kilomètres et pour réaliser leur prolongement comme il est dit ci-dessus. La construction de ce prolongement mettra en communication directe avec le port de Smyrne les riches

plateaux cultivés du centre de l'Asie Mineure et attirera vers ce port une grande partie du commerce des céréales et des tapis d'Orient de cette région. L'entreprise de construction est prise à forfait par la Régie générale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer [RGCF (Vitali)], société française au capital de 10 millions de francs, qui a déjà construit les chemins de fer serbes, Salonique-Monastir, jonction Salonique-Constantinople, etc.

Les obligations émises par la société jouissent d'une garantie du gouvernement ottoman de 18.900 francs de recettes par kilomètre et par an, garantie à laquelle sont affectées les dîmes des sandjaks de Saroukhan et de Denizli, l'excédent des dîmes du sandjak d'Aïdin affectées à l'annuité afférente à la ligne actuellement existante de Smyrne-Alacheïr et embranchements, et, enfin, en cas d'insuffisance, toutes les dîmes des districts traversés par l'ensemble du réseau. C'est le conseil d'administration de la Dette ottomane qui gère et encaisse ces dîmes et versera le montant de la garantie à la Banque impériale ottomane, pour être tenu à la disposition de la Société Smyrne-Cassaba pour le service de ses obligations.

Les obligations seront émises le 25 et porteront jouissance du 1^{er} février, et leur prix de souscription est fixé à 432 fr. 50, alors que les obligations de la 1^{re} série émises par la même Compagnie, après s'être échangées couramment à 460 fr., viennent de monter à 475 fr.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement

(*Le Temps*, 22 mars 1895)

Le conseil d'administration de la Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement est composé des personnes suivantes :

À Paris : MM. Théodore Berger, administrateur de la Banque impériale ottomane, président ; G[aston] Auboyneau, secrétaire du comité de la Banque impériale ottomane ; G[eorges] Nagelmackers, directeur général de la Compagnie des wagons-lits ; H[ubert] Henrotte, de la maison Henrotte fils et Cie.

À Constantinople : MM. [Louis] La Fuente¹, directeur de la Banque impériale ottomane, membre du conseil de la Dette, vice-président ; S. E. Hamdi bey, membre du conseil de la Dette ; S.E. Bodros effendi ; Couyoumdjian, conseiller d'Etat ; S. E. Pangiri bey, de la Banque impériale ottomane ; M. Rambert², administrateur de la compagnie Jonction Salonique-Constantinople*.

À Londres : MM. H. A. Lawrence, administrateur de la Banque impériale ottomane ; W. Lander, secrétaire de la Banque impériale ottomane ; R[obert] Allatini [d'une riche famille de Salonique].

¹ 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.

² 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.

Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*Le Figaro*, 22 mars 1895)

Profitons de ce quasi-chômage pour donner des détails sur la plus prochaine grosse affaire. Il s'agit de l'introduction sur le marché de Paris de 60,000 obligations de 500 fr. 4 % de la Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement. Cette introduction aura lieu lundi prochain 25 mars par MM. Bénard et Jarislowsky*, banquiers, 19, rue Scribe, au prix de 432 fr. 50, jouissance du 1^{er} février 1895.

Ch. Frid.

Voici la notice relative à la Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement, dont il vient d'être question :

Concession. — La Société ottomane du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement a été constituée le 18 juillet 1894 au capital de 16 millions de francs divisé en 32.000 actions de 500 francs, actuellement libérées de 50 %. Elle a été créée en vertu d'une concession de S. M. I. le Sultan, en date du 22 février 1893, pour prendre possession des lignes existantes de Smyrne à Cassaba, Alacheïr et embranchements et pour réaliser le prolongement de la ligne principale jusqu'à Afium Karahissar. La durée de cette concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Ancien Réseau. — La Société a rempli avec un plein succès la première partie de son programme. Une émission de 113.120 obligations, faite à Londres au milieu de l'année dernière, lui a permis de prendre possession d'un réseau de 266 kilomètres, qui se trouve en plein rendement depuis de longues années, et dont elle a assumé elle-même l'exploitation à partir du 27 juillet 1894.

Nouveau réseau. — La Société assure aujourd'hui l'exécution de l'ensemble de sa concession en commençant la construction du prolongement de l'ancienne ligne jusqu'à Afium Karahissar.

L'ouverture de ce réseau mettra en communication directe avec le port de Smyrne les riches plateaux cultivés du centre de l'Asie Mineure, en passant par Ouchak, centre important du commerce des céréales et des tapis d'Orient. Ce réseau, qui se rattachera également à Afium Karahissar avec les chemins de fer d'Anatolie, dont l'achèvement est prochain, reliera directement Smyrne à Constantinople.

Construction à forfait. — La Société ottomane du chemin de fer de Smyrne Cassaba et prolongement 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 (comte 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, les Chemins de fer Salonique-Monastir et Jonction Salonique-Constantinople, et les principales lignes d'Asie Mineure.

Création d'obligations. — La Société ottomane du chemin de fer de Smyrne à Cassaba et prolongement a été autorisée par son assemblée générale du 4 octobre 1894 à se procurer, par une création de 155.000 obligations de 500 fr. 4 %, les sommes qui, avec son capital-actions, sont nécessaires à la construction et à la mise en exploitation de la nouvelle ligne. Ce chiffre de 155.000 obligations correspond à la longueur maxima de la ligne, laquelle est subordonnée à des modifications de tracé ; mais la société n'émettra que le nombre de titres correspondant à la longueur exacte, à raison de 560 obligations par kilomètre.

Garantie de l'État ottoman. — Le Gouvernement impérial Ottoman a garanti une recette brute annuelle de Lt. 830.76 (fr. 18.909) par kilomètre sur la totalité de la ligne de chemin de fer à construire. Le Gouvernement a affecté spécialement au paiement de cette garantie :

1° Les dîmes des Sandjaks de Saroukhaa et de Denizli ;

2° L'excédent des dîmes du Sandjak d'Aidin affectées à l'annuité afférente à la ligne actuellement existante de Smyrne-Alacheïr et embranchements ;

3° En cas d'insuffisance, les dîmes de tous les autres Sandjaks traversés par l'ensemble du réseau et dont la société peut, aux termes de la concession, réclamer l'affectation.

Intervention de l'Administration de la Dette publique. — Le conseil d'administration de la Dette publique ottomane a, par une lettre du 6 septembre 1894, accepté la gestion et l'encaissement de ces dîmes. Le montant de la garantie sera versé par lui à la Banque Impériale Ottomane, qui le tiendra à la disposition de la Compagnie pour le service des obligations.

Valeur des dîmes affectées en garanties.

Les seules dîmes des céréales des Sandjaks de Denizli et de Saroukhan ont rapporté, au cours des trois années dernières, une moyenne de Fr. 3.367.500 sans compter les dîmes des autres produits dont la Société peut également demander l'affectation.

L'excédent des dîmes du Sandjak d'Aidin donnerait, d'après les chiffres de la même période. 1.404.750

Le revenus spécialement assignés par le gouvernement impérial Ottoman s'élèvent donc à fr. 4.772.253.

Le service d'intérêt et d'amortissement des 155.000 obligations exigerait une annuité de 3.175.509

Il y a donc un excédent de. 1.595.750 auquel viennent s'ajouter les recettes de la nouvelle ligne et la part appartenant à la société dans le surplus des recettes que le prolongement donnera à l'ancien réseau.

Service des obligations. — Les obligations ont été créées jouissance 1^{er} février 1895.

Les coupons sont payables les 1^{er} février et 1^{er} août.

À Paris, Constantinople et Londres, à la Banque Impériale ottomane ;

À Bruxelles, à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale ;

À Genève, à la Banque de Paris et des Pays-Bas

Ces obligations sont amortissables en 95 ans par tirages au sort annuels.

Les tirages auront lieu chaque année en juillet et le remboursement des titres sortis s'effectuera le 1^{er} août suivant. Le premier tirage aura lieu en juillet 1898.

La Société se réserve le droit de rembourser ces obligations au pair de 500 francs, à toute époque à partir du 1^{er} juillet 1900. Les présentes obligations sont exemptées de tous droits dans l'Empire Ottoman pendant toute la durée de la concession.

Les formalités pour l'admission à la cote officielle des Bourses de Constantinople, Paris, Bruxelles et Genève seront remplies.

Société ottomane du chemin de fer SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT

LES ÉMISSIONS Smyrne-Cassaba (*Paris-Capital*, 27 mars 1895)

On tente en ce moment sur le marché, l'émission ou le placement de 155.000 obligations nouvelles de 500 fr. 4 % du chemin de fer de Smyrne-Cassaba.

La Compagnie a déjà fait sur la place de Londres une première émission de 113.000 obligations.

Elle élève donc le total de sa dette à 133 millions, alors que le capital social n'est que de 10 millions.

La création de la compagnie date du 16 juillet 1894. C'est, en moins de neuf mois, le second appel qu'elle fait au crédit public.

Cet appel est-il justifié ?

La compagnie assure qu'elle n'émettra, en réalité, que 560 obligations par kilomètre à construire. Le coût du kilomètre ressort donc à 280.000 fr.

Le gouvernement turc affecte à la garantie desdites obligations les dîmes des sandjacks traversés par le chemin de fer. Si le produit de ces dîmes est insuffisant, adieu la garantie !

Il n'y a aucune corrélation à établir entre les lignes européennes garanties dans ces mêmes conditions et les lignes asiatiques. Les unes traversent un pays très riche, les autres un pays très pauvre, et la prospérité relative du port de Smyrne n'est pas, en ce cas, une compensation suffisante.

Smyrne-Cassaba rappelle bien plus Jaffa-Jérusalem ou Beyrouth-Damas que Salonique-Constantinople et même que Salonique-Monastir.

(Le Journal des chemins de fer, 22 juin 1895)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la « Société ottomane du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement », tenue mercredi dernier à Constantinople, sous la présidence de M. La Fuente, directeur de la Banque impériale ottomane, a, après approbation des comptes, pris la résolution suivante « création de 15.000 obligations supplémentaires décidée par le conseil d'administration en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale extraordinaire du 4 octobre

PETITE REVUE FINANCIÈRE
Société financière d'Orient
(Le Journal des débats, 26 février 1896)

... Parmi les membres de son premier conseil d'administration, on cite ... MM. Nagelmackers et Henrotte, banquiers, administrateurs de la Compagnie Smyrne-Cassaba...

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.

LES OBLIGATIONS DU CHEMIN DE FER SMYRNE-CASSABA
(Le Journal des chemins de fer, 29 février 1896)

Parmi les valeurs qui ont souffert de la dernière crise, entraînées par la réaction générale du marché, il convient de ranger les obligations du chemin de fer de Smyrne-Cassaba. Si elles ont reperdu une partie de la grande avance si bien motivée, qu'elles

avaient obtenue d'abord, ce n'est pas que la situation de la Compagnie se soit modifiée d'une manière défavorable ni que son exploitation ait donné des résultats moins satisfaisants, c'est seulement que les raisons générales de baisse ont influé sur leur marché et déterminé de nombreuses réalisations.

Pendant quelque temps, l'offre s'est trouvée supérieure à la demande et un déclassement momentané s'est produit ; de là, l'abaissement passager des cours.

Le retour de la Bourse à ses conditions normales ne peut manquer de les relever et, déjà, leur reprise a donné raison aux capitalistes prévoyants qui ont su profiter de leur dépréciation pour les mettre en portefeuille.

Au nombre des valeurs de placement étrangères, il en est peu d'ailleurs qui soient aussi solides, qui aient les mêmes garanties de sécurité et offrent les mêmes avantages.

Rappelons sommairement ici que la Société ottomane du chemin de fer de Smyrne-Cassaba et prolongement a été constituée en vertu d'une concession impériale du 22 février 1893 pour exploiter les lignes existantes de Smyrne à Cassaba et leurs embranchements et pour en réaliser le prolongement jusqu'à Afium-Karahissar. Il n'est pas douteux que peu de réseaux aient un avenir aussi assuré et aussi brillant que celui de cette compagnie dont les lignes mettront en communication directe les districts les plus riches et les mieux cultivées de l'Asie mineure avec le port de Smyrne et se rattachant d'autre part aux chemins de l'Anatolie aboutiront au Bosphore et, par l'ensemble des chemins européens, à Constantinople.

La Compagnie qui, pour exécuter ses engagements, avait besoin de ressources, a fait deux émissions d'obligations, qui motivent la présence à la cote de deux titres différents, les anciens et les nouveaux, datant les premiers de 1894, les seconds de 1895.

Les Smyrne-Cassaba anciennes ont été créées au nombre de 113.120 en représentation d'une annuité de 2.310.000 fr. consentie par le gouvernement impérial ottoman, applicable aux lignes Smyrne-Cassaba-Alascheïr et embranchements qui sont exploitées depuis plusieurs années. Comme premier fonds de cette annuité, sont assignés 5 % des recettes brutes de la ligne qu'on verse à la Banque ottomane en un compte spécial ; il ne reste donc au gouvernement impérial qu'à parfaire ce qui peut manquer pour la compléter et ce complément est presque insignifiant. C'est ainsi que l'insuffisance de 1894 calculée pour 168 jours a été seulement de 183.980 francs. Pour 1895, il est à prévoir que le Trésor impérial n'aura pas à verser plus de 30.000 livres turques. D'une manière générale, la somme nécessaire au service l'intérêt et d'amortissement de cette première émission sera fournie pour les deux tiers par les recettes des lignes sur lesquelles porte la garantie et pour l'autre tiers par les dîmes que le gouvernement impérial a déléguées, que perçoit le conseil d'administration de la Dette publique ottomane.

Notons encore qu'une augmentation des recettes des lignes hypothéquées s'est produite en octobre et novembre derniers, malgré la crise dont la Turquie souffrait à cette époque.

Des conditions que nous venons d'exposer, il ressort que le titre Smyrne-Cassaba 1894 est à la fois un fonds d'État et une obligation de chemin de fer. dont le service est garanti par les produits croissants d'une ligne en pleine prospérité, dont le rapport ne peut que s'accroître.

Cette situation, déjà si satisfaisante, ne peut être qu'améliorée par l'extension du réseau, c'est-à-dire, par la construction de la ligne prolongeant l'ancien parcours jusqu'à Afium-Karahissar à laquelle la Compagnie procède actuellement.

Pour suffire aux dépenses qu'occasionnera cette prolongation, elle a émis en 1895 les obligations Smyrne-Cassaba nouvelles.

Elle a réalisé de ce chef une somme de 50 millions dont l'emploi ne se fera qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux et qui, en attendant, sont déposés dans de grandes banques européennes ou employés en valeurs internationales de toute sécurité.

La période de construction sera facilement traversée, les intérêts et les amortissements seront, pendant sa durée, prélevés sur les recettes sociales et, dès maintenant, la société dispose de la somme qu'ils exigent.

Le gouvernement turc garantit 18.000 fr. de recette brute kilométrique et sa garantie fonctionnera au fur et à mesure de l'ouverture des sections. Ce sont des dîmes prélevées et encaissées par le conseil de la dette publique ottomane qui sont affectées à ce service ; elles y suffiront amplement et laisseront, même en supposant nulles les recettes de la ligne nouvelle, un excédent de 1.700.000 fr.

Les travaux de prolongement ont été inaugurés en octobre et en décembre ; ils sont poussés avec une grande activité. Cet exposé des conditions dans lesquelles la Compagnie de Smyrne-Cassaba a entrepris et poursuit ses travaux permet de constater combien peu est justifiée la baisse de ses obligations anciennes et de ses obligations nouvelles. Il peut aussi démontrer l'opportunité d'arbitrages intelligents opérés en faveur de ces titres beaucoup moins chers aujourd'hui que ne le sont ceux de chemins de fer de moindre importance. Ces derniers peuvent être vendus avec avantage à des cours qu'ils n'ont pas chance de dépasser et les capitaux, qui s'en dégageront réemployés en obligations Smyrne-Cassaba, anciennes ou nouvelles.

L'opération est d'autant plus raisonnable et d'autant plus nettement indiquée que, sous le titre de Société financière d'Orient*, vient de se constituer, au capital de dix millions avec le patronage des noms les plus honorables de la haute finance française, une société ayant pour but de développer et de soutenir le marché des valeurs émises par la Compagnie de Smyrne-Cassaba et d'autres compagnies de chemins de fer ottomans. On trouvera plus loin des détails précis sur cette dernière affaire.

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.

[...] Le conseil d'administration se compose de MM. [...] Henrotte et Nagelmackers, administrateurs du Smyrne-Cassaba [...]

LES OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER OTTOMANS (*Paris-Capital*, 29 avril 1896)

.....
Le placement des gros stocks d'obligations Salonique-Constantinople, Salonique-Monastir, Smyrne-Cassaba est si laborieux, qu'on n'hésite pas à user d'un bien singulier argument. On met en parallèle la capitalisation (4,60 %) des obligations de l'emprunt ottoman 1894 (garanties par la redevance des Chemins de fer de la Turquie d'Europe) avec celle (5,10 à 5,20 %) de ces obligations de chemins de fer qu'il s'agit de placer — opération laborieuse que l'on tente pour la seconde ou troisième fois.

Il n'y a cependant pas de comparaison possible à établir.

La Compagnie des chemins de fer de la Turquie d'Europe exploite le réseau qui met en communication directe Constantinople avec l'Europe occidentale par Sophia et Belgrade. Elle l'aît de bonnes recettes, elle paie à ses actionnaires un dividende satisfaisant. Mais, loin de recevoir de la Porte une subvention ou une garantie, elle lui paie au contraire une bonne redevance. Cette redevance est même affectée jusqu'à due concurrence, à la garantie des obligations de l'emprunt ottoman 1891.

La garantie de son trafic vaut donc infiniment mieux que celle des revenus des vilayets traversés par le réseau des Compagnies Salonique-Constantinople, Salonique-Monastir, Smyrne-Cassaba, d'ailleurs incapables, dans le présent ou dans l'avenir, de se suffire à elles-mêmes.

Quoiqu'en disent les libelles officieux, l'écart de capitalisation (de 0 3/4 à 1 %) est normal. Il n'y a pas à en tirer argument en faveur des lignes d'intérêt local, dont on a doté la Turquie, qu'elles s'appellent Salonique-Constantinople, Salonique-Monastir ou Smyrne-Cassaba.

OBLIGATIONS SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT (*Le Journal des chemins de fer*, 4 juillet 1896, p. 490)

L'assemblée générale des actionnaires de la Société Smyrne-Cassaba et prolongement a eu lieu le 23 juin. Des comptes fournis par le conseil d'administration, il ressort que les recettes brutes de l'ancien réseau ouvert au trafic ont atteint en 1895, 3.170.561 fr. alors que les frais d'exploitation n'atteignaient que 1.274.941 fr. La recette nette par kilomètre est donc de 7.126 fr., et ce, en dépit des bas prix des céréales qui ont exercé une influence fâcheuse sur le trafic et de la crise générale qui a signalé le dernier trimestre de 1895.

Cela correspond à dire que la ligne Smyrne-Cassaba et prolongement a déjà donné un aperçu de son utilité et des avantages qu'elle retire de son exploitation, avantages qui, sur l'ancien réseau, s'accusent de jour en jour d'une manière plus précise. En attendant, constatons que les obligations 4 % anciennes (série 1894) de cette compagnie sont demandées à 414 fr., avec une tendance prononcée à des cours beaucoup plus élevés, pendant que les obligations nouvelles (série 1895) s'inscrivent à 355 fr.

Quant aux obligations 3 % Jonction-Salonique-Constantinople, elles sont recherchées à 275 fr.

Brigandage. — Le Sabah (*Le Stamboul*, 12 août 1896)

M. Waligorski³, entrepreneur de travaux de construction sur la ligne d'Alachéhir, qui avait été enlevé par les brigands, vient d'être relâché grâce aux autorités locales.

*
* * *

Voici, à ce sujet, ce qu'on nous communique à la dernière heure :

³ [Henri Waligorski](#) (1853-1930) : ancien ingénieur des Batignolles sur le Bône-Guelma. Puis entrepreneur à son compte en Algérie, en Turquie et en Indochine. Précédemment sur le Jonction Salonique-Constantinople.

Smyrne, 10 août.

Avant-hier, un des plus grands entrepreneurs de la ligue du chemin de fer en construction Alachéhir-Afium-Karahissar (prolongement du chemin de fer Smyrne-Cassaba), M. Waligorski, a été arrêté au km. 53 par une bande composée de 7 brigands qui ont demandé une rançon de 4.000 livres turques à être versée dans les 21 heures. La direction du chemin de fer à Alachéhir a de suite fait parvenir la somme aux brigands qui ont remis M. Waligorski en liberté. Ce matin, par le train-poste, sont partis un grand nombre de zaptiés à la poursuite des brigands qui sont, paraît-il, d'anciens ouvriers. On n'a pas pour le moment d'autres détails. —S. Z.

EN TURQUIE

(*Le Journal*, 13 août 1896)

CONSTANTINOPLE. — L'entrepreneur français du chemin de fer d'Ak-Chihr en Anatolie, M. Waligorski, qui avait été fait prisonnier par les brigands, a été relâché contre une forte rançon.

L'ambassade de France a insisté auprès de la Porte pour que des mesures fussent prises pour la protection des étrangers.

L'ENLÈVEMENT DE M. WALIGORSKI

(*La Souveraineté nationale*, 21 août 1896)

On écrit de Smyrne au « Stamboul ».

Il est aujourd'hui parfaitement établi que les auteurs de l'enlèvement de M. Waligorski sont des Monténégrins.

D'une petite enquête, il résulte que parmi les Monténégrins particulièrement attachés à son service, M. Waligorski comptait un nommé Vassili, dont il avait plusieurs fois réprimé certaines incartades, mais auquel il tenait pour son courage, sa vigueur, son influence sur ses compatriotes ainsi que pour la parade de son dévouement dont il voulait toujours donner, disait-il, une preuve. D'aucuns prétendent d'autre part, que ce coup de main était dirigé contre M. Kapp, l'ingénieur en chef de la Régie des travaux, qui se trouvait en inspection depuis deux jours sur le théâtre de l'événement. L'enquête p'apporte aucun renseignement sur cette supposition qui a peut être été déduite de la coïncidence qui suit : L'enlèvement s'est produit dans la journée de vendredi dernier. M. Waligorski, accompagné d'un ingénieur, M. Th. Yénidunia, avait accompagné M. Kapp, qui, après avoir inspecté ses travaux, passait au lot suivant, et regagnait ses chantiers lorsqu'il fut saisi à l'improviste et garrotté ainsi que son compagnon par huit individus armés qui les entraînent sur les montagnes. Après une courte marche, la question de la rançon fut entamée, débattue et peu de temps ensuite, M. Th. Yénidunia était mis en liberté avec mission d'aller chercher une somme de quatre mille livres-turques, montant que les brigands fixaient la rançon de M. Waligorski.

M. Yénidunia, dûment autorisé, fit toute diligence, déployant une activité extraordinaire.

Heureusement, le montant réclamé, destiné à la paie des ouvriers, se trouvait aux chantiers de M. Waligorski qui put ainsi être bientôt mis en liberté. Inutile de dire que les autorités ont pris toutes les mesures pour s'emparer de ces hardis malfaiteurs qui ne connaissant pas le pays et, n'y ayant aucune relation, ne tarderont pas à tomber entre les mains de la justice.

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.

.....
Pour ce qui est de la ligne Smyrne-Cassaba et prolongement, il est bon de constater que l'ancien réseau, par son trafic, suffit presque déjà au service de ses obligations. C'est ainsi qu'en 1896, la Compagnie n'a eu à faire appel à la garantie du gouvernement que pour une somme de 675.378 fr. Quant au prolongement, un tronçon de 120 kilomètres, et qui relie Alascheïr, point terminus de l'ancien réseau, à Ouchak, a déjà été livré au public, et on compte terminer le restant de la ligne avant la fin de l'année. Ajoutons que les obligations émises pour construire le susdit prolongement (série 1895) jouissent d'une garantie spéciale de 18.900 fr. par kilomètre, garantie qui repose sur les dîmes des provinces traversées par la ligne, et qui dépasse, elle aussi, le montant nécessaire pour le service d'intérêt et d'amortissement des obligations, sans qu'il soit, naturellement, tenu compte des recettes à obtenir de la ligne même.

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.

Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*Le Journal des débats*, 8 juin 1898)

Le 24 mai a eu lieu à Constantinople l'assemblée générale de cette société sous la présidence de M. L. Rambert, président du conseil d'administration.

Les actionnaires présents, qui représentaient la presque totalité des actions, ont approuvé les comptes ainsi que la distribution d'un dividende de 10 fr. sur 32.000 Actions, à partir du 1^{er} juillet prochain.

MM. L[ouis] La Fuente, Hubert Henrotte, Robert Allatini et A[lexandre] Pangiris Bey ont été réélus administrateurs pour trois ans.

Société ottomane du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*Le Journal des débats*, 29 mai 1899)

Les obligations Smyrne-Cassaba sont fermes, les anciennes à 432, les nouvelles à 377. Aux cours actuels, ces titres méritent d'attirer l'attention des capitalistes qui recherchent des valeurs donnant un revenu suffisamment rémunérateur et présentant en même temps des garanties sérieuses. Les obligations Smyrne-Cassaba peuvent certainement être mises dans cette catégorie. Le système qui consiste à donner aux compagnies de chemins de fer, comme gage de la garantie qui leur est accordée par le gouvernement ottoman, le revenu des dîmes des districts traversés par leurs lignes, a fait ses preuves depuis plusieurs années qu'il fonctionne en Turquie. L'administration de la Dette a consenti, on le sait, à se charger de la gestion et de l'encaissement des dîmes, et l'expérience a montré que le produit de ces dîmes augmente considérablement partout où passe une voie ferrée. La facilité des communications donne, en effet, un grand essor au commerce et à l'agriculture. Ainsi, le développement du réseau accroît les recettes générales du Trésor et, d'autre part, la charge constituée par les garanties accordées aux Compagnies diminue à mesure que les lignes deviennent productives. Un bref historique de la ligne Smyrne-Cassaba permettra d'apprécier les résultats satisfaisants obtenus par ce système.

La Compagnie du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongements a été constituée, le 18 juillet 1894, au capital de 16 millions de francs, en vertu d'une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans, pour prendre possession des lignes déjà existantes de Smyrne à Cassaba, Alacheïr et embranchements, et pour réaliser le prolongement de la ligne principale jusqu'à Afium-Karahissar. Pour faire face au rachat de ces lignes, d'une longueur totale de 266 kilomètres, la Compagnie a émis une première série de 113.130 obligations 4 %, remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans, et elle a affecté par privilège spécial au service et à l'amortissement de ces obligations l'annuité de 2.310.000 fr. qui lui est garantie par le gouvernement ottoman pendant toute la durée de la concession. Quant au paiement de cette annuité, il est assuré, en premier lieu, par un prélèvement opéré par la Compagnie sur la part revenant au gouvernement ottoman dans les recettes brutes de l'ancien réseau, part qui est de 50 %, desdites recettes pendant les cinquante premières années de la concession et de 55 % pendant les quarante-neuf dernières années. Dans le cas où la part des recettes appartenant au gouvernement n'est pas suffisante pour parfaire le montant de l'annuité, le complément est prélevé par les soins de la Dette publique ottomane sur les dîmes des sandjaks traversés. Les revenus des dîmes ont toujours été de beaucoup supérieurs au montant à réclamer au gouvernement pour parfaire l'annuité. Le montant a, d'ailleurs, été constamment en diminuant par suite de l'accroissement des recettes ; il a été de 724,000 fr. en 1895, de 683.000 fr. en 1896 et de 505.000 fr. en 1897. Les recettes ont, en effet, suivi une marche régulièrement ascendante. De 3.170.000 fr. en 1895, elles ont passé à 3.353.000 fr. en 1896 et à 3.608.000 fr. en 1897. Elles ont atteint en 1898 3.709.000 fr. présentant une nouvelle augmentation de 100.000 fr. sur l'année précédente, et cela malgré l'influence défavorable que l'insuffisance de la récolte a eue sur le trafic. On peut donc prévoir que, dans un avenir assez rapproché, la part attribuée au gouvernement, dans les recettes, suffira à couvrir le total de l'annuité qu'il a garantie à la Compagnie. Il faut remarquer, du reste, que, dès maintenant, les produits seuls de l'exploitation sont supérieurs à la somme nécessaire au service des obligations, qui exige, comme nous l'avons dit, 3.310.000 fr. par an, et que ce service pourrait être assuré en dehors des prélèvements des dîmes. En effet, si l'on ajoute à la part du gouvernement, qui a été de 1.804.000 fr. en 1897, le bénéfice réalisé par la Compagnie, déduction faite des frais d'exploitation, soit 550.000 fr. environ, on trouve

un total de 3.354.000 fr. qui laisse encore un excédent de 44.000 fr. environ sur le chiffre de l'annuité ci-dessus.

[Premier dividende]

Ces résultats ont permis à la Compagnie de distribuer pour la première fois un dividende de 10 fr. par action pour l'exercice 1897, et nous croyons savoir que le conseil d'administration a décidé de proposer, pour l'exercice 1898, la distribution d'un dividende de 20 fr. La situation de la compagnie est, comme on le voit, des plus satisfaisantes ; elle s'améliorera encore certainement, par suite du raccordement de son réseau à Afium-Karahissar avec le réseau des chemins de fer d'Anatolie. Le port de Smyrne se trouvera ainsi relié directement, d'une part, avec Constantinople et, d'un autre côté, avec le plateau central de l'Asie Mineure. La compagnie trouvera là des éléments nouveaux de trafic très importants, dont bénéficiera toute la ligne principale, aussi bien la partie ancienne de Smyrne à Cassaba et Alacheïr que son prolongement jusqu'à Afium-Karahissar, où se fait le raccordement avec la Compagnie d'Anatolie.

[Prolongement]

Il nous reste à parler de ce prolongement, qui constitue le nouveau réseau pour la construction duquel la Compagnie a émis, en 1895, une deuxième série de 140.000 obligations 4 % (obligations nouvelles). Le gouvernement ottoman a garanti à la compagnie une rente brute annuelle de 18.900 fr. par kilomètre sur le nouveau réseau, et il a affecté spécialement au paiement de cette garantie : 1° les dîmes des sandjaks de Saroukan et de Denizli ; 2° l'excédent des dîmes du sandjak d'Aïdin, déjà affectées à l'annuité de l'ancien réseau ; 3° en cas d'insuffisance, les dîmes de tous les autres sandjaks traversés par l'ensemble du réseau et dont la société peut, aux termes de la concession, réclamer l'affectation. Or, les seules dîmes des céréales des sandjaks de Denizli et de Saroukan, jointes à l'excédent des dîmes d'Aïdin, donnent un produit supérieur de 1.000.000 fr. environ au montant de l'annuité de 3.176.000 fr. nécessaire au service des obligations. La gestion et l'encaissement des dîmes sont confiées à l'administration de la Dette.

Les obligations 1895 ont donc, comme les obligations 1894, une garantie des plus sérieuses. Le nouveau réseau n'a été ouvert à l'exploitation qu'à la fin de 1897 et il a donné déjà des résultats très appréciables. Mais, grâce au raccordement d'Afium-Karahissar, son trafic prendra, selon toute vraisemblance, un rapide développement et ses recettes constitueront bientôt pour les obligations une garantie indépendante de la garantie accordée par le gouvernement. Il faut d'ailleurs tenir compte aussi de l'excédent des recettes de l'ancien réseau, qui servent également de gage aux obligations afférentes à la nouvelle ligne. Il y a donc tout lieu de penser que l'écart qui existe actuellement entre le cours des nouvelles obligations et celui des anciennes ira sans cesse en s'atténuant et finira par disparaître.

Cet écart provient surtout d'une différence de classement entre les deux catégories de titres. Les obligations 1895, en effet, n'ont pas été placées directement dans le public ; elles ont été prises ferme en grande partie par des banquiers dans l'intention de les écouler plus tard. C'est ce qui a pesé jusqu'ici sur le cours de ces obligations ; mais cela ne diminue en rien leur valeur intrinsèque.

La presse allemande s'occupe beaucoup de la prolongation des voies ferrées d'Anatolie jusqu'à Bagdad et au golfe Persique qu'il s'agit en l'espèce.

Les directeurs de la Deutsche Bank, qui est, financièrement, derrière la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie, s'efforcèrent d'arriver à un accord avec la Compagnie anglaise du chemin de fer de Smyrne-Aidin pour cette grande entreprise. Ils échouèrent et se retournèrent du côté de la Compagnie française de Smyrne-Kassaba, dont la ligne rattache l'embranchement de Konieh du système anatolien à Smyrne et au littoral. Des négociations furent engagées qui aboutirent, le 6 mars dernier, à un traité signé à Berlin entre MM. Siemens, Gwiener et Huguenin, pour la Deutsche Bank et les chemins de fer d'Anatolie, et MM. [Théodore] Berger, Auboyneau, [Paul Bourlon] de Sarty, Biedermann et le comte Vitali, agissant pour le compte de la Banque impériale ottomane, de la Compagnie de Smyrne-Kassaba et de la Régie générale des chemins de fer.

Cet accord portait que les deux groupes entreprendraient la construction d'un chemin de fer à Bagdad et Bassorah, en se partageant les frais dans la proportion de 60 % pour le groupe allemand, et de 40 % pour le groupe de la Banque ottomane. Pour assurer une complète harmonie, chacune des deux compagnies devait nommer deux membres du conseil d'administration de l'autre.

Le 10 juin dernier, le docteur Zander, président de la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie, a présenté au sultan un mémorandum où, après avoir rappelé l'histoire de son entreprise, il fait remarquer la réduction des garanties payées par le gouvernement impérial ottoman, en présence de la prospérité de l'exploitation, il retraçait les négociations engagées avec d'autres sociétés en vue de l'extension du réseau des voies ferrées jusqu'au golfe Persique. Après avoir cité le traité conclu à Berlin le 6 mars, et déclaré que le groupe allemand abandonnait 20 de ses 60 % à des maisons ottomanes, il proposa la fusion des compagnies ottomanes intéressées dans une grande compagnie nommée La Compagnie impériale ottomane de Sa Majesté le sultan Abdul Hamid II ».

Des concessions lui seraient accordées : 1° pour une ligne partant du présent terminus des chemins de fer d'Anatolie à Angora et allant via Yuzgat, Kaisapier et Marasch à Aïntab, la ligne serait prolongée jusqu'à Bagdad par Urfa, Diarbekir, Mardin et Mossoul-Aïntab, avec embranchement de cette ville à Alexandrette ; 2° pour une ligne partant du terminus de la branche-sud du réseau anatolien à Konieh et allant, via Adama-Marasch et Aïntab, avec prolongation jusqu'à Bagdad comme ci-dessus. La concession autoriserait l'extension éventuelle de Bagdad à Bassorah par Kerbela et Nedjef.

Le 18 juin, nouveau memorandum relatif aux conditions financières de l'entreprise, dont le capital est évalué à 250 millions de francs, c'est-à-dire en résumé point de garantie kilométrique directe d'intérêt pour la nouvelle ligne confirmation des garanties kilométriques précédemment accordées pour le réseau anatolien ; versement de ces garanties à la Banque ottomane pour une période de six ans, pendant laquelle la compagnie s'engage à compléter en trois sections la ligne jusqu'à Bagdad, après l'achèvement de la ligne, échange des titres de la compagnie (y compris ceux de la compagnie de Cassaba) contre de nouveaux titres pour une valeur n'excédant pas 500 millions de francs et, en cas de besoin, affectation des fonds versés à la Banque ottomane à garantir un intérêt de 3 % sur ces titres.

Un dangereux rival était, sur ces entrefaites, entré en scène, avec M. Rechnitzer qui, au nom d'un syndicat anglais, offre de construire sans garantie d'intérêt, une ligne de Konieh par Adama à Alexandrette et d'Alexandrette par Alep à Bagdad et Bassorah. On comprend que, dans cette lutte d'influences et d'intérêts, l'Allemagne, qui aspire à mettre la main sur l'Asie-Mineure tout entière et à se tailler une espèce de fief économique dans ces riches contrées, peut-être destinées à redevenir, avec des chemins de fer, le grenier du monde, et à opposer aux blés de Russie et d'Amérique les blés de la vallée de l'Euphrate, cherche partout des auxiliaires.

D'autre part, la Russie, pas plus que l'Angleterre, ne voit, avec indifférence cette prise de possession graduelle d'un domaine qu'elle se réservait depuis longtemps.

Le *Nouveau Temps* attaque avec énergie les prétentions allemandes et soutient que tant que la Turquie n'aura pas acquitté sa dette envers la Russie, c'est-à-dire d'ici à la fin du vingtième siècle elle n'est pas libre de désaffecter un gage hypothécaire de cette valeur et de disposer de l'Asie-Mineure. On parle vaguement de mesures de conservation analogues à celles qu'il a fallu prendre en Chine à propos des chemins de fer également.

C'est un fort beau duel triangulaire qui s'engage.

NÉCROLOGIE

Théodore Berger

(*Le Journal des débats*, 9 mars 1900)

Nous apprenons avec regret la mort de M. Théodore Berger, qui, comme administrateur de la Banque ottomane et vice-président du conseil d'administration du Comptoir d'escompte, a créé et dirigé avec succès tant de grandes entreprises financières et industrielles.

Smyrne-Cassaba

(*Le Journal des finances*, 29 juin 1901)

Le gouvernement vient de contracter auprès de la Maison de Banque Zarifi un emprunt dont le produit est destiné au paiement des intérêts de garantie arriérés sur les obligations du chemin de fer ds Smyrne à Cassaba.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des affaires étrangères

(*Journal officiel de la République française*, 8 août 1901)

(*Le Journal des débats*, 9 août 1901)

Français résidant à l'étranger

Officier

Cotard (Charles), directeur de la Compagnie des chemins de fer de Smyrne, Cassaba et prolongement. Chevalier du 8 décembre 1869.

TURQUIE

LES CHEMINS DE FER D'ASIE MINEURE

(*Le Journal des débats*, 23 décembre 1901)

Constantinople, le 21 décembre. — Un arrangement a été conclu entre la Compagnie d'Anatolie et la Compagnie française de Smyrne-Cassaba pour l'unification des tarifs et le raccordement des lignes sans garantie kilométrique.

Comptoir national d'escompte de Paris
(*Gil Blas*, 2 mai 1902)
(*Le Journal des débats*, 3 mai 1902)

Il a placé dans sa clientèle des obligations Ville de Paris 1896 et 1898, [des obligations Smyrne-Cassaba](#), des Sels Gemmes et des obligations de l'emprunt suédois 4 % 1900.

Smyrne-Cassaba
(*Le Journal des débats*, 14 juin 1902)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société ottomane du chemin de fer de Smyrne-Cassaba et prolongements a eu lieu à Constantinople, le 7 courant, sous la présidence de M. Gaston Auboyneau, vice-président du conseil.

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice écoulé, qui se sont soldés par un bénéfice de 775.983 fr., et fixé le dividende à 22 fr. 50 par action, comme pour l'exercice précédent. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 15 juillet prochain. Une somme de 39.009 fr. a été reportée à nouveau.

NÉCROLOGIE
Charles Cotard
(*Le Journal des débats*, 21 novembre 1902)

M. Cotard, directeur de la ligne française de Smyrne-Cassaba, dont nous avons annoncé la mort subite, était né, en 1835, à Issoudun, où est actuellement sa fille, mariée à M. Proudhon, ancien préfet.

Le défunt était le gendre de l'amiral Jauréguiberry.

C'est en dînant avec sa femme, dans son hôtel, à Constantinople, qu'il fut frappé du mal auquel il succomba en moins d'un quart d'heure.

M. Cotard occupait une haute situation à Constantinople. Il avait été le premier promoteur du chemin de fer de Bagdad.

SOCIÉTÉ OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE SMYRNE-CASSABA
ET PROLONGEMENTS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juillet 1903)

.....
L'assemblée générale des actionnaires du 4 juin dernier a réélu administrateurs, pour trois ans : MM. Naville, Auboyneau, Hamdy Bey, Nagelmackers.

MM. Josse et Perpignani ⁴ ont été désignés pour remplir les fonctions de commissaires des comptes eu 1903.

4 Marc Perpignani : commissaire des comptes du Damas-Hamah et prolongements.

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.

.....
Pour les obligations Smyrne-Cassaba, une première distinction est à établir entre elles et les obligations Salonique-Constantinople, c'est que la ligne étant située en Asie-Mineure, les dîmes effectuées à la garantie sont moins sujettes à subir le contrecoup de l'insurrection actuelle. On verra, en outre, que l'état des recettes, principalement en ce qui concerne les Smyrne-Cassaba 1894, enlève à la garantie une partie de l'importance prépondérante qu'elle conserve en regard des Salonique-Constantinople.

La garantie affectée aux Smyrne-Cassaba 1894 est de 2.310.000 francs, assurée par la part de 50 % que le gouvernement possède dans les recettes brutes de la ligne, et pour le surplus, s'il est nécessaire, par les dîmes de l'arrondissement d'Aïdin.

En 1902, la Compagnie a récupéré 2.102.362 francs de la garantie sur ses propres recettes et elle n'a eu à demander aux dîmes d'Aïdin que 207.637 francs, On peut donc dire qu'elle est presque à la veille de se passer entièrement de la garantie et de trouver dans son seul trafic toutes les ressources nécessaires au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations 1894.

Pour les obligations 1895, dites Smyrne-Cassaba nouvelles, la situation est moins brillante, non pas au point de vue de la garantie accordée, mais au point de vue du recours à cette garantie. Celle-ci atteint 4.740.000 francs et les recettes n'ayant guère été que de 1.220.000 francs, il a fallu demander à la garantie 3.520.273 francs. Ajoutons que cette garantie est entièrement représentée par des dîmes, encaissées d'ailleurs en Asie-Mineure. Le service des obligations exige 2.800.000 francs.

.....

SOCIÉTÉ OTTOMANE DU
CHEMIN DE FER DE SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT
(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} juin 1904)

L'assemblée générale ordinaire de cette société a été tenue le 25 mai au siège social à Galata, sous la présidence du commandant Berger. Étaient présents 20 actionnaires représentant 29.488 actions.

MM. I. Fernandez et Kochler, les deux plus forts actionnaires présents, ont pris place au bureau en qualité de scrutateurs.

Subhi bey y assistait comme délégué du ministère du commerce et des travaux publics.

M. Fisher a fait fonctions de secrétaire.

L'assemblée a voté à l'unanimité les résolutions suivantes du conseil d'administration.

Première résolution. — L'assemblée générale approuve les comptes et le bilan, tels qu'ils sont présentés, et donne décharge au conseil d'administration de sa gestion pour l'exercice 1908.

Deuxième résolution.— L'assemblée générale approuve le compte de profits et pertes, tel qu'il lui est présenté, et, suivant les propositions du conseil d'administration, décide de prélever sur le solde disponible au 31 décembre 1903, de fr. 822.076 85

1° pour la réserve statutaire, 5 % 771 518 fr.99, bénéfice de l'exercice 1908 : 40.000 00;

2° 22 fr. 50 par action, soit sur 82.000 actions, payables le 16 juillet 1904 : 720.000 00.

3° Aux administrateurs : 14.117 65

774.117 65

et de reporter à nouveau au crédit de profits et pertes pour l'exercice 1904, le solde de 47.959 20.

Moins bonification au gouvernement... Reste net..... Liv. tq.

Troisième résolution. — En conformité de l'article 13 des statuts, l'assemblée générale réélit administrateurs pour une nouvelle période de trois ans : MM. R. Allatini, H. Henrotte, S. E. A. Pangiri bey, M. P. Bourlon de Sarty.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale nomme MM. A. Josse et M. Perpignani, commissaires-vérificateurs des comptes pour l'exercice 1904, et fixe à 1.000 francs la rémunération de chacun d'eux.

Du rapport du conseil d'administration, nous détachons les passages suivants :

Les recettes brutes de l'exploitation sont : ancien réseau, 4.471 443 fr. 18 ; prolongement, 1.161.488 fr. 65, soit, ensemble, 5.632.931 fr. 71.

En y ajoutant les garanties (ancien réseau et prolongement) 8.686.257 fr. 61, l'ensemble des recettes générales est de 9.269.189 fr. 85.

Les dépenses de l'exploitation se montent à 1 million 830.614 fr. 92 qui, avec les charges contractuelles de l'exploitation 799.106 fr. 40, donnent un total de 2 millions 629.720 fr. 82.

Les recettes nettes sont donc de 6.689.469 fr. 08.

Avec le report de l'exercice précédent, 50.662 fr. 86, le solde disponible au 31 décembre 1903 est de 822.076 fr. 85.

L'annuité affectée par le gouvernement impérial ottoman au service des obligations de la Société (1^{re} série 4 % 1894) s'élève à 2.310.000 francs.

Pendant l'année 1903, la direction de l'exploitation a versé régulièrement, tous les mois, à la Banque impériale ottomane, la part des recettes de l'ancien réseau affectée au service de cette annuité, soit 60 % de ces recettes s'élevant à 2,235.721 fr 59 qui, calculés aux changes moyens, donnent 2.251.219 fr. 89.

Le gouvernement restait donc devoir à la société en fin d'exercice 55.780 fr. 61, soit 2.451 liv. t., au 84 change fixe de 4 piastres-or 40.

La garantie kilométrique du prolongement s'établit comme suit :

830 liv. tq. 70 par kilomètre sur 251.885 m. 83 Liv. tq. 208.799 79 57

dont à déduire les recettes du trafic 51.105 49 62

157.694 29 95

Moins bonification au gouvernement 153 81 00

Reste net 156.510 98 95 ,

soit 2.580.477 fr. 03.

Ces comptes ayant été approuvés par le gouvernement impérial ottoman en la forme ci-dessus, le montant total des garanties de l'ancien réseau et du prolongement s'élevant à la somme de 159.935 liv. tq. 33 a été intégralement versé à la Société, par acomptes successifs dont le dernier a été effectué, dès le 15 février 1904, par les soins de la Dette publique ottomane.

Il a été porté une somme de 125.000 francs au compte de réserve spéciale et une somme de 200.000 francs à un nouveau compte « provision pour amortissements » qu'il a paru utile de créer en regard des comptes de premier établissement.

Après ces prélèvements, le bénéfice net de l'exercice s'élève à 771.513 fr. 99.

Il a été prélevé sur cette somme 5 %, soit 40.000 francs, en chiffres ronds, qui sont portés au compte de réserve statutaire.

Restent 731.518 fr. 99. auxquels il y a lieu d'ajouter le report de l'exercice précédent, soit 50.562 fr. 86, ce qui fait ressortir un solde disponible de 782.076 fr. 85.

Sur cette somme, il y a lieu de prélever en premier lieu l'intérêt à 4 % du capital actions, soit 20 francs par action, sur 82.000 actions 640.000 francs.

Restent 142.076 fr. 85 que le conseil propose d'employer comme suit, en conformité de l'article 36 des statuts : 85 % aux actionnaires à titre de dividende supplémentaire de 2 fr. 50 par action, soit sur 82.000 actions 80.000 francs, 15 % au conseil d'administration 14.117 fr. 65.

Il reste un solde de 47.959 fr. 20 à reporter à nouveau au crédit du compte de profita et pertes, pour l'exercice 1904.

Dans ces conditions, le dividende total revenant aux actionnaires sera fixé à 22 fr. 50 par action, soit à 4 1/2 %.

ÉCHOS

(*La Dépêche coloniale*, 13 juillet 1904)

Au Musée du Louvre. — M. P. Gaudin, directeur du chemin de fer de Smyrne à Kassaba, archéologue distingué, vient d'offrir à notre grand musée national une importante collection de poteries assyriennes et de terres cuites extraites des fouilles qu'il avait entreprises dans la région.

Ce lot, fort intéressant pour les spécialistes, a pris place, au département des antiquités orientales et de la céramique antique.

Les chemins de fer en Turquie

(*Paris-Capital*, 27 juillet 1904)

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

Smyrne-Cassaba

En ce qui concerne la ligne de Smyrne à Cassaba, la situation est un peu particulière. Le gouvernement ottoman a accordé deux garanties distinctes à la Compagnie. L'une est affectée spécialement à l'ancien réseau, et l'autre au prolongement de la ligne. Pour l'ancien réseau comprenant 266 kilomètres, la garantie est de 101.640 ltq. ; pour le prolongement, soit 251 kilomètres, la garantie a été fixée à 208.000 ltq.

Ouverts partiellement en 1894 et 1895, l'ancien réseau et le prolongement ne fonctionnèrent normalement qu'à partir de 1898. À cette époque, les recettes brutes de l'ancien réseau atteignaient 161.886 ltq.; en 1899 et 1900, elles se maintenaient, à peu de chose près, à ce chiffre, puis, à partir de 1901, elles s'élèvent rapidement à 180.732 ltq. pour atteindre, en 1902, 184.083 ltq. présentant une augmentation de 22.197 ltq.

dans d'espace de quatre ans. Les sommes payées à la Compagnie, au titre de garantie, pendant cette période, passent de 20.097 ltq. en 1898, à 9.136 ltq. en 1902, en diminution de 11.960 ltq. On se rend aisément compte que l'époque n'est plus très éloignée où la Compagnie pourra cesser de faire appel à la garantie de l'État ottoman, ses propres recettes lui permettant d'effectuer ce service des obligations émises en 1894 sans aucun recours.

Les recettes du nouveau réseau qui étaient, en 1898, de 34.979 ltq., se sont élevées progressivement, jusqu'à 53.754 ltq. en 1902, présentant une augmentation de 18.775 ltq. en quatre ans. Les sommes payées du chef de la garantie, pendant ce même laps de temps, ont été successivement de 173.667 ltq. en 1898 ; 178.106 ltq. en 1899 : 169.238 ltq. en 1900 ; 155.804 ltq. en 1901, et enfin 154.892 ltq. en 1902, soit une diminution entre les deux années extrêmes, 1898 et 1902, de 18.775 ltq. En présence de ces résultats, on comprend que, bien que jouissant d'une garantie de l'État ottoman et ayant le même revenu, les deux séries d'obligations Smyrne-Cassaba, anciennes et nouvelles, offrent des différences sensibles de cours. Les anciennes vont bientôt cesser de faire appel à la garantie, tandis que les nouvelles seront obligées, pendant un certain temps encore, d'y recourir.

Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 614)
Siège social : Constantinople. À Paris, 10, rue Auber.

P[yrame] Naville [adm. Bq impériale ottomane, pdt Sté financière d'Orient], Paris, pdt
L[éon] Berger ⁵, Constantinople, v.-pdt
G[aston] Auboyneau [Bq impériale ottomane], Paris,
O. Hamdy Bey, Constantinople, adm.
Robert Allatini, Londres, adm.
Hubert Henrotte, Paris, adm.
Paul Bourlon de Sarty [Bq impériale ottomane], Paris, adm.
W.-W. Lander [Bq impériale ottomane], Londres, adm.
Ph. Dieterlen ⁶, adm.
Dr K. Zander ⁷, Constantinople, adm.
A. Pangiris Bey [Bq impériale ottomane], Constantinople, adm.
E. Huguenin ⁸, Constantinople, adm.
Alexis Rey [voir ci-dessous], Constantinople, dir.

⁵ Léon Berger. Marié à une Dlle Le Besch de La Bastays. Président de la Dette publique ottomane et du Jonction Salonique-Constantinople, vice-président de la Régie coïntéressés des tabacs de l'empire ottoman.

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

⁶ Philippe Dieterlen (1863, Rothau - 1925, Paris) : membre, à partir de mai 1899, de la commission de contrôle des comptes du Comptoir national d'escompte de Paris, commissaire aux comptes de la Société du Djebel-Djerissa (fer en Tunisie), administrateur de la Foncière-Transports et de la Société d'éclairage, chauffage et force motrice.

Marié à Marthe Berger, sœur de Samuel Berger (pasteur), Paul (Académie de médecine), Philippe (membre de l'Institut, sénateur du Haut-Rhin), Théodore (vice-président du Comptoir d'escompte et président de la Banque impériale ottomane), Élie (historien) et de M^{me} Edmond Berger-Levrault.

⁷ Kurt Zander : administrateur-directeur des Chemins de fer d'Anatolie, administrateur délégué u Salonique-Monastir et administrateur du Bagdad.

⁸ Ed. Huguenin : Suisse. Directeur des Chemins de fer d'Anatolie, administrateur du Bagdad et du Salonique-Monastir.

Julien-P. Monod ⁹, Paris, secr. général.

Les chemins de fer ottomans en 1904
(*Le Journal des débats*, 31 janvier 1906)

.....
L'ancien réseau de la Société Smyrne-Cassaba et prolongement a fait une recette qui a dépassé le montant de sa garantie, de sorte qu'il a eu à rétrocéder, en tenant compte du change, un peu plus de 45.000 fr. au gouvernement impérial ottoman.

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. [...]

TURQUIE
CONSTRUCTION DE LIGNES DE CHEMIN DE FER
(*Le Journal des débats*, 29 juillet 1909)

Le ministère du commerce et des travaux publics ottoman nous communique l'avis suivant :

Des demandes ayant été adressées au ministère pour l'obtention de la concession, pour une durée de soixante-quinze années, de la construction et de l'exploitation à titre obligatoire, d'une ligne de chemin de fer partant de Pauderma, passant par Balikesser et se raccordant avec la ligne de Smyrne-Cassaba, à la station de Soma, au même écartement de 1 m. 45 que sur la ligne de Cassaba, et sans que rien soit payé par l'État à titre de garantie kilométrique ou autre et de la construction à titre facultatif, dans l'intervalle de quatre ans à partir de la date de la mise en exploitation de la ligne principale des embranchements partant des points convenables de la ligne pour aboutir par voie de Mihaliteh à Brousse, Soultanié-Tahayri, Kermasti, Balia, et le projet du cahier des charges de cette concession ayant été élaboré, il a été décidé de la donner aux personnes qui feraient au gouvernement impérial les offres les plus avantageuses.

⁹ Julien-Pierre Monod (Paris, 4 oct.1879-Paris VII , 5 oct.1963) : fils d'André John William Hinyman Monod, pasteur, et de Marie Vallette. Marié à Cécile Naville, fille de Pyrame Naville. Grand-père du cinéaste Jean-Luc Godard. Administrateur délégué de la Société financière d'Orient, secrétaire général, administrateur, puis vice-président du Smyrne-Cassaba, administrateur de la Compagnie commerciale d'Orient (1919). Secrétaire du conseil d'administration de l'École alsacienne, membre de la commission des finances des Éclaireurs unionistes de France. Chevalier de la Légion d'honneur du 17 janvier 1933 : « C'est grâce à la confiance inspirée au gouvernement turc par la direction à la fois avisée et conciliante de M. Julien Monod, qu'a été possible la conclusion de l'accord franco-turc du 27 octobre dernier sur les chemins de fer. »

En conséquence, les personnes qui voudraient prendre connaissance des clauses et conditions dudit projet de cahier des charges, ainsi que des clauses principales de la concession sont priées de se présenter au ministère, soit en personne, soit par un fondé de pouvoir, jusqu'à fin août prochain (n. s.), munies d'un certificat de capacité financière et d'une déclaration signée par un établissement de crédit honorable aux termes de laquelle ce dernier s'engagerait à faire déposer dans une banque agréée par l'État la somme de liv. t. 5.000 à titre de cautionnement exigé pour l'obtention de la concession.

Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 68-75

CONSEIL D'ADMINISTRATION

P. Naville, pdt ;
G. Auboyneau, v.-pdt ;
Sallandrouze de Lamornais, v.-pdt à Constantinople ;
F. Delaunay, Paul Bourlon de Sarty, Ph. Dieterlen, J. Deffès, Hubert Henrotte, Dr. A. von Porada Rapoport, E. Huguenin, S.E. Alexandre Pangiris Bey, Dr K. Zander, adm.
Censeurs des comptes : MM. A. Josse et M. Perpignani.
Directeur : M. A. Rey.

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

La première concession fut donnée en 1863 à une compagnie anglaise pour une longueur de 93 kilomètres. Un intérêt de 5% était garanti par le firman turc sur le capital employé, qui fut de 800.000 francs. L'exploitation commença en 1866. En 1872, l'État faisait construire à ses frais un prolongement de la ligne de Cassaba à Alacheïr qu'il dut céder trois ans après à la compagnie anglaise, en raison des déboires subis dans cette entreprise. En 1887, une nouvelle convention autorisait la compagnie à construire un embranchement de Magnésie à Soma, rachetable par l'État, en même temps que l'ensemble du réseau, moyennant le prix de 450.000 francs. L'expiration de la concession avait lieu en 1891 et l'État Turc ne put payer sa dette, pas plus qu'en 1892 et 1893.

La compagnie anglaise retint le réseau en nantissement des dettes de l'État se montant alors à environ 55 millions.

Mais, en 1894, le directeur de la Compagnie des wagons-Lits, M. Nagelmackers, à la tête d'un syndicat français, racheta toute la concession sous condition d'acquitter les dettes envers la compagnie anglaise et de consacrer une somme de 2 millions 500.000 francs à l'amélioration de la voie et au remplacement des rails en fer par des rails en acier.

En outre de l'ancienne concession, le groupe français était investi d'une concession nouvelle lui permettant de prolonger le réseau jusqu'à Afium-Karahissar, ligne qui sert de jonction avec les chemins de fer d'Anatolie.

Le capital de la société fut fixé à 16 millions de francs, divisés en 32.000 actions de 500 francs. Il a été attribué 5.000 actions d'apport et les 27.000 autres ont été souscrites au pair. Il fut créé à l'origine 113.120 obligations de 500 francs qui servirent à la reprise de l'ancien réseau. Ces obligations furent émises à Londres à 418 fr. 32 (83 %) ; elles sont remboursables au pair en 99 ans (du 1^{er} août 1895 au 1^{er} août 1994) et paient un intérêt de 4 %.

L'annuité nécessaire au service d'intérêt et d'amortissement de ces obligations est de 2.310.000 francs, et garantie par l'affectation, par préférence à tous autres créanciers, de l'annuité fixe de 2 millions 310.000 francs du gouvernement ottoman ; 2.277 de ces titres étaient amortis à fin 1910.

En 1895, la société procéda à une nouvelle émission de 140.000 obligations 4 % remboursables en 95 ans du 1^{er} août 1898 au 1^{er} août 1992. Ces titres furent émis à 432 fr. 50. Le service d'intérêt et amortissement de cette seconde série est assuré par les recettes brutes garanties par le gouvernement de ltq. 830,76 par kilomètre de prolongement. À fin 1910, il était amorti 2.325 obligations. À cette époque, il restait donc 11.043 obligations première série et 137.675 deuxième série en circulation.

La première série apparaît donc comme bien gagée, mais la seconde présente une solidité moins évidente.

Ce réseau comprend une étendue totale de 517 km. 336, répartis ainsi : Smyrne à Alacheïr, Magnésie à Soma, Smyrne à Bournaba, 266 kilomètres ; Alacheïr à Afium-Karahissar, 251 km. 366. Ce sont les lignes les plus intéressantes de l'Anatolie occidentale.

Le gouvernement ottoman garantit à la Société :

1° Une annuité de 2.310.000 francs pendant 99 ans, à dater du 26 juillet 1894, pour l'ancien réseau.

Cette annuité est prélevée pendant les 50 premières années sur les 50 % des recettes revenant à l'État, pendant les 49 dernières sur les 55 % de recettes lui revenant ;

2° Une recette brute moyenne par kilomètre de 830 ltq. 76 pour le nouveau réseau de 251 kilomètres, soit au total 208.799 ltq. 79 ou en francs 4.745.450.

Au delà de cette recette, 25 % de l'excédent reviennent au gouvernement turc ; au delà d'une recette brute de 967 ltq., le gouvernement recevra 22 ltq. par kilomètre, puis 4 % de l'excédent. L'ensemble des deux garanties ci-dessus énoncées représente 7.055.450 francs.

Dans le cas où la participation du gouvernement dans les recettes ne permettrait pas de couvrir la garantie, le complément est prélevé par les soins de l'administration de la Dette publique, sur le produit des dîmes des sandjaks de Saroukhan Denizli et d'Aidin traversés par le réseau.

Après les 30 premières années, le gouvernement a le droit de racheter les lignes concédées, moyennant le paiement jusqu'à la fin de concession d'une annuité de 50 % des recettes brutes moyennes par kilomètre obtenues pendant les cinq années précédentes ; toutefois, cette indemnité ne peut être moindre qu'une annuité de 2.231.000 francs pour l'ancien réseau et de 11.500 francs par kilomètre pour le prolongement.

Les recettes de la compagnie en 1910 sont en forte progression sur celles du précédent exercice.

L'ancien réseau a produit 4.665.005 fr. 21 contre 4.535.286 fr. 82 en 1909.

La moitié de ces recettes est restée à la Banque ottomane pour le service des obligations première série. Les versements ont excédé la somme nécessaire et on a pu se dispenser de l'appel à la garantie du gouvernement. La part du gouvernement s'est élevée à 43.259 francs, tous versements déduits. Le nouveau réseau (Alacheïr à Afium-Karahissar) a produit 1.489.555 fr. 45 contre 933.067 fr. 29 en 1909.

L'État doit donc verser 3.255.894 fr. 45 pour compléter la somme de 830 ltq. 76 par kilomètre, garantie de l'État sur 251 kilomètres exploités.

Le mouvement des voyageurs a été sur les deux réseaux inférieur à celui de 1909, mais la recette a été plus élevée. Cette augmentation résulte de la suppression des billets d'excursions et du plus grand nombre des voyageurs à long parcours.

Les recettes du raccordement d'Afium-Karahissar, en exploitation depuis 1908, sont en très sensible augmentation, et passent de 14.791 fr. 09 à 31.399 fr. 45. Le produit d'exploitation de la Société atteint 9.332.354 fr. 01 contre 9.319.741 fr. 22.

Le bénéfice net, déduction faite des dépenses d'exploitation et charges diverses, s'établit par 1 million 253.853 fr. 29 contre 1.883.143 fr. 90.

Voici d'ailleurs le relevé des résultats d'exploitation depuis les cinq dernières années :

Années	Dépenses d'exploit.	Recette expl.	
		Ancien réseau	Nouveau réseau
1906	2.548.048 74	4.230.415 13	1.415.510 00
1907	2.483.429 02	3.940.271 25	1.275.257 00
1908	2.698.793 50	4.471.345 65	1.147.032 00
1909	2 779.675 67	4.535.286 82	41.054 96
1910	2.881.214 08	4.665.005 21	165.540 43

Recette moyenne kilométrique.

Années	Anc. rés.	Raccord.	Prolong.
1908	16.809	—	4.506
1909	17.050	7.395	3.717
1910	17.537	15.700	5.934

Le renouvellement du traité d'exploitation a été décidé par l'assemblée générale des actionnaires en date du 15 décembre dernier. Les mesures en vue de réaliser la ligne Soma-Panderma ont également été adoptées. La construction de ce tronçon a commencé dans les conditions prévues par les accords de la société avec le gouvernement impérial et la Régie générale de chemins de fer et de travaux publics [RGCF (Vitali)].

Le maintien du dividende à son chiffre antérieur de 25 francs pour chacune des 32.000 actions de 500 francs a été décidé par l'assemblée générale des actionnaires en date du 14 juin dernier.

La diminution de bénéfices nets de 1910 par rapport à ceux de 1909 résulte de l'augmentation des dépenses de services généraux, du chapitre matériel et traction et de celui des bâtiments et de la voie.

Il faut noter que les résultats de la branche P. V. sont exclusivement limités aux transports des produits agricoles indigènes, car il n'y a aucune industrie ; il y a donc une répercussion directe sur les résultats d'exploitation suivant les bonnes ou les mauvaises récoltes.

2 février 1912 : la Banque Henrotte et Muller suspend ses paiements
5 février 1912 : liquidation judiciaire

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

.....
Quant aux participations du gouvernement dans l'excédent des recettes, elles sont de ... 200.000 francs environ pour la ligne Smyrne-Cassaba, ancien réseau, qui, en 1910, n'avait donné à l'État que 20.000 francs.

L'exposé financier de Djavid Bey à la Chambre ottomane
(*Le Journal des débats*, 6 juillet 1914)

.....
Énumérant les concessions de chemins de fer accordées à la France, le ministre constate que la Compagnie de la ligne Smyrne-Cassaba a obtenu un droit de préemption sur l'embranchement reliant la ligne Soma-Panderma avec Brousse et la Compagnie des chemins de fer syriens un droit de préemption pour la ligne Homs-Mésopotamie.

LES ALLIÉS CONTRE LES TURCS
(*Le Journal des débats*, 11 juillet 1915)

À Smyrne

Les autorités turques de Smyrne ont demandé aux israélites protégés français d'adopter la nationalité ottomane. À l'exception d'un vieillard infirme, tous ont refusé.

Depuis ce moment, ils sont retenus en prison dans l'intérieur de la province. Malgré ses efforts, le consulat d'Amérique n'a pas pu communiquer à ce sujet avec sa légation. La communauté israélite de Smyrne comporte au total un millier de membres.

Sous la pression turque, les populations grecques du littoral de l'Asie-Mineure quittent leurs foyers séculaires et passent dans les îles grecques de la mer Égée ; elles sont remplacées par des réfugiés turcs. Les autorités facilitent leur exode au moyen de voiliers ; elles appliquent ainsi la méthode préconisée par von der Goltz Pacha, lors de sa visite à Smyrne, déclarant dangereuse, pour l'avenir et la sécurité de l'Asie mineure, la présence de populations grecques sur le littoral en voisinage immédiat avec les autres populations grecques des îles de la mer Égée.

*
* *

Les Turcs prétendent avoir découvert une mine de charbon à l'intérieur d'un village de la région de Smyrne. En attendant l'installation d'une ligne à voie étroite destinée à relier ce point de la ligne Smyrne-Cassaba, ils continuent à utiliser le bois.

Mariage
M^{me} Régis Delbeuf née West
docteur Paul Froussard
(*Le Figaro*, 27 janvier 1918)

Hier, en l'église Saint-Honoré d'Eylau, a été célébré le mariage du docteur Paul Froussard, ancien interne des hôpitaux de Paris, médecin consultant à Plombières-les-Bains, aide-major de 1^{re} classe, avec M^{me} Régis Delbeuf née West.

Les témoins du marié étaient M. Stephen Froussard et la générale Dillemann, sa sœur, remplaçant le général actuellement aux armées ; ceux de la mariée M. Georges Prestat et M. Alexis Rey, ingénieur civil des mines, directeur du chemin de fer de Smyrne-Cassaba.

La bénédiction nuptiale a été donnée par l'abbé Rivière, vicaire à la Trinité.
La cérémonie a eu lieu dans la plus stricte intimité.

[Naufrage sur une mine d'un navire de la Cie Paquet au large de Messine]
La perte du *Chaouïa*
Liste des passagers sauvés
(*Le Journal des débats*, 20 janvier 1919)

Parmi les survivants de la catastrophe, nous relevons les noms de :
Rey, directeur du chemin de fer Smyrne-Cassaba

(*Le Figaro*, 6 juillet 1919)

Une excellente statistique a été publiée à Constantinople peu de temps avant la guerre, par M. Alexis Rey, directeur de la Compagnie française de Cassaba*.

AVIS FINANCIER
Société ottomane du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
Jeton de présence pour l'assemblée
(*Le Journal des débats*, 27 octobre 1921)

Il est rappelé à MM. les porteurs d'obligations 1894 et 1895 que leur présence aux assemblées, convoquées au Tribunal de commerce de Paris, le jeudi 17 novembre, à dix heures. pour les obligations 1894 et le jeudi 1^{er} décembre, à dix heures, pour les obligations 1895, est de toute nécessité pour la validité des délibérations et qu'elle leur procurera un jeton de présence qui sera de 3 fr. si l'assemblée n'est pas en nombre pour délibérer, et qui sera porté à 5 fr. si l'assemblée peut délibérer valablement.

L'exploitation de la ligne Smyrne-Cassaba
(*Le Journal des débats*, 4 novembre 1921)

Le directeur de la Société française des chemins de fer de Smyrne, Cassaba et prolongement, vient de signer avec le directeur des services des chemins de fer des territoires se trouvant sous l'occupation hellénique une convention fixant les rapports des deux organisations. La Compagnie française accepta « motu proprio » la réduction du tarif des transports militaires helléniques de 75 à 60 % sur le tarif général. Par contre, le service hellénique a augmenté le taux de l'étalon monétaire or 5 1/2 à 6 piastres papier. En plus, le service hellénique, qui avait réparé à ses frais et avec son matériel la ligne Toulou-Bounar-Afioun-Karahissar, reconnaît le droit de propriété de la Compagnie française et accepte de payer pour l'exploitation une livre turque par wagon circulant, vide ou chargé, pour les trains helléniques. La Compagnie maintient la liberté de circulation de ses trains jusqu'à Afioun-Karahissar. L'administration militaire hellénique accorde à la Compagnie française une concession importante. Elle consent à ne pas construire un prolongement du chemin de fer Moudania-Brousse par ligne Decauville jusqu'à Eski-Chéir qui pouvait causer un préjudice sérieux à la ligne Smyrne-Cassaba et prolongement. Si les transports militaires helléniques étaient faits par la ligne projetée, la Compagnie française aurait été privée d'une bonne partie de ses recettes qui, pour l'année dernière se chiffraient par 600.000 livres dans lesquelles les transports militaires grecs figurent pour 430.000 livres.

SMYRNE-CASSABA
(*Le Journal des finances*, 11 août 1922)

Depuis le 7 août, les obligations 5 % 1921 (Funding) de cette société, obligations créées en exécution du règlement transactionnel homologué par jugement du 21 décembre 1921, sont admises aux négociations de la Bourse au comptant.

Les événements d'Orient
La situation économique à Smyrne
(*Le Journal des débats*, 8 décembre 1922)

La Chambre de commerce de Marseille vient de recevoir, sur la situation à Smyrne à la fin d'octobre, un rapport dont nous extrayons les informations suivantes :

De toute la partie européenne qui borde les quais, sur une profondeur variant entre 500 et 2.000 mètres, il ne reste plus que l'îlot de la paroisse italienne, qui se termine à la Pointe (gare du chemin de fer d'Aïdin).

C'est dans cette partie que se trouvaient tous les établissements commerciaux qui, aujourd'hui disparus, ont amené la mort économique et fait disparaître toute base de renaissance immédiate.

La sécurité générale est aussi précaire. Les étrangers ne peuvent plus quitter Smyrne sans avoir préalablement obtenu l'autorisation d'Angora. Les actes de pillage sont fréquents. L'hôpital français, notamment, a été récemment cambriolé.

La richesse économique de Smyrne était constituée par la production du villayet, surtout en figes et en raisins. Pour les raisins, qui demandent une culture et des soins particuliers, la main-d'œuvre, étant essentiellement chrétienne, a complètement disparu. Il ne reste plus un Grec et plus un seul Arménien à Smyrne ou aux environs. Ceux qui n'ont pu s'enfuir ont été déportés dans les camps de concentration.

Outre la production, les groupements des produits pour l'exportation étaient entre les mains des Grecs principalement qui faisaient office d'intermédiaires obligatoires

entre les producteurs et les gros marchands smyrnites. Par des avances de fonds, ils acquéraient les récoltes, souvent pour compte des tiers exportateurs. On se demande avec angoisse comment la prochaine saison pourra être envisagée. Pour la campagne, qui, les années précédentes, était à cette époque à son point culminant, il ne reste plus que les produits sur lesquels les Turcs ont pratiqué la saisie au titre des biens abandonnés. Sur ces stocks déjà partiellement payés par des tiers étrangers, de grosses pertes sont à envisager pour nos nationaux, qui ne peuvent entrer en possession de leurs avances.

Les autorités ne reconnaissant pas le consulat général de France, on lui communique la plupart du temps les ordres d'Angora verbalement, et, quand on lui écrit, c'est au titre particulier de M. X. en ville.

La poste française a été fermée par ordre des autorités kémalistes.

Les navires étrangers continuent à toucher le port. Mais, pour le cabotage, le gouvernement a émis la prétention d'en faire un monopole d'État.

Le service urbain des passagers entre Smyrne et Cordelia, fait par « motor-boats » français appartenant à M. Guiffrey, s'est vu retirer son pavillon.

L'administration anglaise du chemin de fer d'Aïdin a abandonné son exploitation. [Notre administration du Smyrne-Cassaba et prolongement a continué la sienne, au milieu des difficultés décourageantes.](#)

En résumé, la situation de Smyrne et de l'arrière-pays est tout à fait mauvaise. Son étude conduit à la constatation suivante, applicable à toute la Turquie : sans l'étranger, il n'est pas de renaissance possible, et sans privilèges, il n'est pas possible de compter sur l'étranger.

Société d'exploitation des chemins de fer de Cilicie-Nord Syrie.

(*La Journée industrielle*, 19 août 1922)

(*La Correspondance d'Orient*, 15 décembre 1922)

Le premier conseil d'administration est ainsi composé : ... Charles Sallandrouze de Lamornaix ¹⁰, de la Société du Chemin de fer Damas-Hauran et prolongements et de la Société ottomane du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba...

Smyrne-Cassaba

(*Le Journal des finances*, 22 juin 1923)

Répondant à la requête adressée par les représentants de la Compagnie des Chemins de fer de Smyrne-Cassaba, le Commissariat de l'économie, à Angora, a déclaré que les propositions émises ne sauraient être acceptées sans quelques amendements. « Nous consentons, dit-il, à ce que les négociations soient suspendues provisoirement pour être reprises dans quelques semaines, avec le même esprit réciproque de conciliation et de bonne volonté qui a marqué nos conversations jusqu'ici. » En attendant, et conformément à l'accord intervenu, le Commissariat

¹⁰ Charles Sallandrouze de Lamornaix : frère du contre-amiral. Inspecteur des finances (1886), représentant des créanciers français dans l'administration des monopoles de l'État serbe (1901-1907), représentant des intérêts français dans l'administration des chemins de fer et des tabacs ottomans (1909), membre du Comité de l'Orient (il se prononce en 1919 pour l'intégrité du territoire ottoman et le maintien du sultan), délégué au conseil d'administration de la Dette publique ottomane (octobre 1920), membre du comité d'experts consulté par Poincaré, président du conseil, en prélude de la conférence de Lausanne sur la question d'Orient. Avis de décès dans la *Correspondance d'Orient* (décembre 1934).

accepte que les tarifs soient quintuplés à partir du 1^{er} juillet. Toutefois, à la fin de chaque année, ces tarifs pourront être modifiés après vérification des comptes de la compagnie

Société ottomane du Chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
(*La Journée industrielle*, 4 août 1923)

L'assemblée ordinaire de cette société, dont le siège est à Paris, 10, rue Auber, tenue récemment, a pris acte des communications qui lui ont été faites, notamment de la situation active et passive de la société au 31 décembre 1922.

Les circonstances politiques et militaires n'ont pas encore permis au conseil d'établir un bilan dans les conditions normales.

La société a participé, au cours de l'exercice, à la formation de la société d'études constituée sous le nom de Société d'exploitation des Chemins de fer de Cilicie, Nord Syrie, qui a pour objet la reprise provisoire de l'exploitation du Bagdad entre Bozanti et Nissibin, ainsi que celle des embranchements du vilayet d'Adana.

L'assemblée a réélu MM. Delaunay, J.-P. Monod, L. Pissard et Sallandrouze de Lamornaix, administrateurs sortants.

Turquie
Discussion du budget
(*Le Journal des débats*, 27 décembre 1923)

Dans une séance tenue le 24 septembre, l'Assemblée nationale a approuvé le rapport de la commission des travaux publics conseillant le rejet pur et simple de la loi provisoire élaborée par l'ex-gouvernement ottoman, concernant l'achat par celui-ci de la ligne ferrée Smyrne-Cassaba, de son prolongement Panderma-Soma, ainsi que des quais de Smyrne*, acquisition qui devait impliquer l'annulation des concessions y afférentes.

Assemblées générales
CHEMINS DE FER
Société ottomane du chemin de fer de Smyrne-Cassaba et prolongement
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 29 juin 1923.

Les difficultés rencontrées au cours de l'année 1923 par suite des hostilités gréco-turques — réquisitions, destructions, exode de la population, licenciement du personnel — n'ont pas permis de remettre le réseau en état de fonctionnement normal ; aussi a-t-il été impossible au conseil d'établir un bilan et un compte de profits et pertes. Le rapport présente seulement une situation active et passive résumant les écritures sociales au 31 décembre 1922.

Des négociations entre les délégués de la société et le gouvernement turc ont permis déjà de fixer certains points essentiels, notamment sur la question des tarifs ; les pourparlers seront repris sans doute avant la fin de l'année.

Smyrne-Cassaba

Qui êtes-vous ? 1924

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 [1907][puis officier] de la Légion d'honneur. Officier d'Académie ; Grand-officier de l'Osmanié et du Medjidié.

Né à Lyon, le 20 septembre 1854 [Il assiste en juin 1937 au mariage d'une petite-nièce].

Veuf, en premières noces, de M^{lle} Elise Raffaelli, de Constantinople [dont la sœur était mariée à Franck Auboyneau († 1903), administrateur-directeur général de la Banque impériale ottomane, administrateur du Damas-Hamah et prolongements, etc.] ; en deuxièmes noces de M^{lle} Charlotte Balladur, de Constantinople [† 6 août 1922].

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 prolongement] 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 ».

ROUDY (Anathase), ingénieur des Arts et manufactures [ECP, 1898].

9, rue Franklin, T. : Passy 27-77.

Administrateur de la Compagnie française des chemins de fer de Santa-Fé (République Argentine), de la Brazil N° C°, de la Société d'exploitation des chemins de fer de la Cilicie, etc., etc.

Chevalier de la Légion d'honneur. Commandeur du Nichan-Iftikar ; chevalier de l'Étoile d'Anjouan ; chevalier du Mérite agricole.

Né le 1^{er} juillet 1875, à Angoulême.

Marié à M^{lle} Yvonne Posth. Trois enfants : Pierre [inspecteur de l'Éducation nationale, écrivain, conférencier, marié à Yvette Saldou, ministre des droits de la femme], Simone [M^{me} Jean Siméon], Alice [M^{me} Édouard Marchand][et Jacques (ép. Françoise Chevillot-Testevuide)].

Éduc. : Lycée Saint-Louis ; École centrale des Arts et manufactures.

[Ingénieur à la Compagnie Bône-Guelma à Tunis (1905), administrateur délégué des Fonderies et ateliers de Tunisie (1912)(liquidateur de cette société en 1918), administrateur de la Tunisienne Automobile (1913). À la Banque de Paris et des Pays-Bas : ingénieur-conseil (1921), directeur adjoint (1922), directeur (1926), directeur honoraire (1938). Représentant de cet établissement comme administrateur de la Construction marocaine, des Brasseries du Maroc, des Moulins du Maghreb, président de la Société agricole du Maroc (absorbée en 1931 par la Société générale pour le développement de Casablanca dont il était administrateur), administrateur de la Construction africaine, président des Chaux, ciments et matériaux de construction au Maroc (1923)(pris en mains par Lafarge en 1929), de la Banque commerciale du Maroc,

de la Cie d'éclairage et de force au Maroc (travaux électriques), de la Société agricole des Zemmours (absorbée en 1936 par la Société marocaine de culture et d'entreprises), des Abattoirs municipaux et industriels au Maroc, de la Compagnie générale des colonies, des Mines de potasse d'Alsace, de Blodelsheim (1926), des Mines de Sidi-Embarek (Tunisie)(1927), puis des Mines de Bou-Jaber (1928)(suite des précédentes), de la Société d'étude et de construction de centrales électriques (1927), de la Banque ottomane (1931-1939), de la Cie générale du Maroc (1932)(dont il était déjà conseiller), liquidateur de la Société d'exploitation des chemins de fer de Bozanti-Alep-Nissibine et prolongements (1933), administrateur du Damas-Hamah, du [Smyrne-Cassaba](#), des Automobiles Delaunay-Belleville. En 1951, il est encore administrateur des Brasseries du Maroc et vice-président des chaux, ciments et matériaux de construction au Maroc.]

[Distinction : officier de la Légion d'honneur (1928)].

Ingénieurs et ingénieurs-conseils (*Annuaire industriel*, 1925)

Charignon (A.), Pékin, Chine, chev. Lég. honn.. — E.C.P. – Conseiller technique au ministère des Communications à Pékin. (Construction de chemins de fer. Travaux publics.)

[Antérieurement : Construction des lignes : Smyrne-Cassaba et prolongement.](#) Chemins de fer de Pékin à Hankow, Chemins de fer du Yunnan, Chemins de fer de Lung-Haï.

INFORMATIONS FINANCIÈRES SOCIETE TURQUE DU CHEMIN DE FER SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT (*La Correspondance d'Orient*, août 1928)

L'assemblée générale s'est réunie à Constantinople, le 30 avril 1928.

Le rapport indique que, pendant l'exercice 1927, l'exploitation des lignes s'est poursuivie normalement.

Les recettes du trafic, qui se sont élevées à Pts 363.846.001, sont en augmentation, par suite du relèvement des tarifs ; mais les dépenses se sont accrues d'une façon analogue.

Le nombre des voyageurs transportés est passé de 3.634.757 à 3.743.431.

Le tonnage des marchandises de petite vitesse transporté sur l'ensemble du réseau s'est élevé à 371.160 tonnes, contre 353.577 tonnes en 1926. Par contre, les recettes du trafic des bestiaux sur l'ensemble du réseau sont en diminution.

Le conseil fait connaître, dans son rapport, qu'un accord a été paraphé, au mois de mai dernier, avec le ministre des Travaux publics, relativement aux comptes arriérés et au régime d'exploitation des lignes pendant une période de six années, en attendant la réadaptation des actes concessionnels.

L'entrée en vigueur de cet accord reste subordonné à sa ratification par la Grande Assemblée.

Par suite de cet état de choses, le conseil ne peut présenter, comme les années précédentes, qu'un simple état de situation active et passive au 31 décembre 1927.

Dans l'impossibilité de fixer un dividende, le conseil a décidé de répartir aux actionnaires, sur les sommes qui ne peuvent figurer à aucun titre dans les comptes non liquidés, un acompte de Fr. fr. 20,—, à valoir sur les premiers dividendes.

Cet acompte est payable à Constantinople, net d'impôts.

OBLIGATIONS 4 % DES CHEMINS DE FER DE SOMA-PANDERMA
(*Le Journal des débats*, 5 juillet 1929)

La première chambre du tribunal civil de la Seine a statué, au début de l'audience, d'hier après-midi, sur la demande introduite par un certain nombre de porteurs contre la Société ottomane du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba. Soutenant que les obligations dont ils sont propriétaires ont été émises en France par cette société, qui a encaissé les recettes du réseau de Soma-Panderma, ils réclamaient le paiement en francs-or de leurs titres.

Le tribunal a jugé que leur demande n'était pas recevable.

CHEMINS DE FER SMYRNE-CASSABA
(*Le Journal des débats*, 2 avril 1931)

L'assemblée du 31 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1930, faisant ressortir un bénéfice net de 5.065.436 fr. Le dividende a été fixé à 123 fr. 75 français par action, ou 25 francs suisses, contre 13 fr. 78, payable le 15 avril.

CHEMIN DE FER DE SMYRNE-CASSABA
(*Le Temps*, 2 avril 1932)

L'exercice 1931 se solde par un bénéfice de 2.802.914 francs, contre 5.065.438 francs en 1930. L'assemblée a voté un dividende de 5 %, soit 74 fr. 55 français au lieu de 123 fr. 75 précédemment.

CHEMINS DE FER SMYRNE-CASSABA
(*Le Journal des débats*, 17 septembre 1932)

L'assemblée du 31 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1930, faisant ressortir un bénéfice net de 5.065,436 fr. Le dividende a été fixé à 123 fr. 75 français par action, ou 25 francs suisses, contre 13 fr. 78, payable le 15 avril.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Le Journal des débats*, 22 janvier 1933)

Promotion française
Chevalier

Monod Julien, vice-président du conseil d'administration de la Société du chemin de fer Smyrne-Cassaba

NATIONALISATION DU RÉSEAU

SMYRNE-CASSABA
(*Le Journal des débats*, 1^{er} juin 1934)

Aux termes de la convention de rachat signée entre le gouvernement turc et la Compagnie du chemin de fer de Smyrne-Cassaba, le matériel, les immeubles et les approvisionnements sont transférés en totalité au gouvernement à dater de mai 1934. En contrepartie, la compagnie reçoit 162.478.000 francs en bons du Trésor à 7 1/2 % ; les versements annuels sont fixés à 12.665.000 francs.

SOCIÉTÉ CIVILE DES OBLIGATAIRES DE LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENTS
(*Le Journal des débats*, 18 juillet 1934)

La Société du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba et prolongements a fait connaître à la Société civile des obligataires que les engagements pris par le gouvernement turc en contrepartie du rachat de sa concession sont de nature à lui permettre d'assurer le service de ses obligations 4 1/2 % 1894, 4 % 1895 et 5 % 1921. Les coupons à échéance du mois d'août seront payés dans les conditions habituelles.

CHEMIN DE FER SMYRNE-CASSABA
(*Le Journal des débats*, 4 novembre 1934)

Les conditions d'échange des obligations Smyrne-Cassaba contre les obligations de l'emprunt turc 7 1/2 % 1934, remises à la Compagnie en paiement de son actif, sont les suivantes : 3 obligations Smyrne-Cassaba 4 1/2 % 1894. contre 2 obligations 7 1/2 % 1934 ; 5 obligations 4 % 1895 contre 3 obligations 7 1/2 % et 10 obligations de 500 francs funding ou 40 de 125 francs contre 11 obligations 7 1/2 % 1034. Cet échange donnera lieu, en outre, au paiement d'une soulte en espèces correspondant aux trois mois d'intérêts courus depuis le 1^{er} août Des démarches seront faites pour la cotation à Paris de l'emprunt turc 7 1/2 % 1934.

CHEMIN DE FER SMYRNE-CASSABA ET PROLONGEMENT
(*Le Journal des débats*, 6 novembre 1934)

Rachat de la concession par le gouvernement turc. — En complément de notre information au 4 novembre indiquons que l'échange facultatif des obligations 4 1/2 % 1894, 4 % 1895 et Funding 5 % 1921 de la Société turque du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement contre des obligations de la Dette Turque 7 1/2 % 2^e rang 1934 s'effectuera à Paris, dans un délai de trois mois à partir du 1^{er} novembre 1934, aux guichets des Établissements suivants : Banque ottomane, 7, rue Meyerbeer, Paris ;

Banque de Paris et des Pays-Bas, rue d'Antin, Paris ; Société financière d'Orient, 10, rue Auber, Paris.

SMYRNE-CASSABA
(*Le Journal des débats*, 26 mars 1937)

Les comptes de l'exercice 1936 se soldant par un bénéfice de 1.184.587 fr., contre 1.688.698 fr. en 1935, ont été approuvés par l'assemblée du 23 mars. Le dividende a été fixé à 20 fr. contre 10 et sera payable (coupon 31) à une date à fixer par le conseil.

NÉCROLOGIE
Ernest Weyl ¹¹
(*Le Temps*, 7 juillet 1937)

Nous apprenons le décès survenu à Bruxelles, 52, rue Gachard, de M. Ernest Weyl, ancien élève de l'École polytechnique, ancien ingénieur en chef des Manufactures de l'Etat, officier de la Légion d'honneur.

Les obsèques ont été célébrées le 4 juillet, à Sélestat (Bas-Rhin), dans la plus stricte intimité.

ASIE-MINEURE.
(Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938)

M. Louis Chenut ¹², ingénieur de l'École centrale, promotion de 1879, administrateur Damas-Hamah : Il est aussi administrateur de la Société turque du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement dont le siège social est à Genève, à la Banque de Paris et des Pays-Bas. Dans cette société siègent aussi MM. Gustave Boissière [Bq ottomane], Anathase Roudy et Ernest Weyl, fidéi-commis des Schneider.

Société turque du chemin de fer Smyrne-Cassaba et prolongement
[Desfossés 1956/379]

Monod (Julien-Pierre)[1879-1963][ép. Cécile Naville, fille de Pyrame Naville (adm. de la Banque impériale ottomane, président de la Société financière d'Orient, président du Smyrne-Cassaba...)][grand-

¹¹ Ernest Weyl (1864-1937) : polytechnicien. Ancien dirigeant (puis liquidateur) de la Régie co-intéressée des tabacs de l'empire ottoman. Administrateur du Smyrne-Cassaba et prolongement (Turquie), des Tabacs du Portugal. Administrateur, puis liquidateur de la Cie générale des tabacs. Administrateur des Tabacs de l'Indochine. Administrateur délégué de l'UEIF de 1919 à 1922, la représentant à la Banque générale de crédit hongrois, il passe ensuite au service de la SGE dont il fut vice-président, puis brièvement président (avril-juillet 1937). Administrateur de la Thomson-Houston, de la Sofina, de la Société centrale pour l'industrie électrique, des Forces motrices de la Truyère, de l'Électricité d'Alep, de la Chade...

¹² Louis Chenut : représentant de la Régie générale des chemins de fer (Vitali). On le retrouve au Chemin de fer de Bagdad, au Jonction Salonique-Salonique et au Damas-Hamah.

père du cinéaste Jean-Luc Godard][adm. de la Société financière d'Orient avec son beau-frère Arnold Naville], 379 (pdt Smyrne-Cassaba).

Boissière (Gustave)[^{0/00}][dir. de l'Office national des porteurs français de valeurs étrangères, puis (1914) dir. Bq ottomane], 379 (v.-pdt Smyrne-Cassaba).

Jullien (Armand)(1893-1981)[ép. Geneviève Nivard][nommé en 1937 dir. adj. BPPB] 127 (BPPB), 359 (Ch. fer Maroc), 365 (Ferm. ch. fer tunis.), 379 (Smyrne-Cassaba), 413 (v.-pdt Tram.+autobus Casa.), 494 (STEF), 1223 (v.-pdt CSF), 1228 (Radio-France), 1231 (v.-pdt Radio-Orient), 1313 (SMD), 1721 (pdt Cie gén. col.), 1722 (pdt Cie gén. Maroc), 1737 (Cie lyonn. Madag.), 1809 (Caoutch. Mékong), 1835 (Agric. et sucrière de Nossi-Bé), 1839 (pdt Tabacs au Maroc).

Sasportès (Rodolphe)[1892-1985][Polytechnicien, ingénieur des Mines], 379 (Smyrne-Cassaba).

Thomasson (Paul de)[1894-1973][marié en 1924 à Thérèse Thureau-Dangin, fille de Jean Thureau-Dangin, député (1929-1935), puis sénateur (1935-1942) de la Seine-Inférieure][inspecteur des finances, dir. (1927), puis dir. gén. (1931) de l'Union des mines, dir. de L'Urbaine-Vie (1934), puis de la Banque de Paris et des Pays-Bas (1938), son représentant à la Banque de Syrie et du Liban, à la Banque ottomane, à la CSF, à Radio-France, à la Cie gén. des colonies, à la Cie gén. du Maroc, aux Ch. de fer du Maroc oriental... En disgrâce à la Libération. Repêché en 1950 par la Banque de l'Indochine avec rang de dir. gén. adj.], 201 (BIAN), 207 (BCA), 221 (Sudaméris), 227 (Bq fr.-ch), 334 (Midi), 379 (Smyrne-Cassaba), 870 (HF Chiers), 1231 (Radio-Orient), 1361 (EEIC), 1617 (DTP), 2284 (Un. des mines : nommé adm. le 1^{er} janvier 1956).

Turac (Bay Naci), 379 (Smyrne-Cassaba).

Kosoglu (Bay Saïd), 379 (Smyrne-Cassaba).

CONTROLEURS : Bay Ismail Chevket Mayter ; suppléant : Bay Pethi Gumuchoglu.

Vautrin (M.), 379 (comm. cptes Smyrne-Cassaba).

SIÈGE SOCIAL : Istanbul. Comité à Paris : 10, rue Auber.

CONSTITUTION : Société anonyme turque, constituée le 16 juillet 1894, durée expirant le 26 juillet 1993.

OBJET : L'exploitation des chemins de fer de Smyrne à Cassaba et prolongement. Le gouvernement turc a racheté les lignes moyennant la cession d'oblig. Dette turque 7 1/2 % 2 Rg. 1934 pour un montant nominal de 162.468.000 fr.

CAPITAL SOCIAL : 16 millions de fr., divisé en 32.000 actions de 500 fr. de jouissance.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : En mars.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 15 % au conseil d'administration , 85 % aux actions.

SERVICE FINANCIER : Siège social, Banque ottomane.

COUPURES : Unités. 5 obligations, emprunt 1894, unités et coupures de cinq, emprunt 1895.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » obligations 74. - Notice SEF « CH 380.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 55 (1^{er} juin 1951), 125 fr. ; 56 (1^{er} juin 1952), 125 fr. ; 57 (1^{er} juin 1953), 175 fr. ; 58 (1^{er} juillet 1954), 250 fr. ; 59 (1^{er} juillet 1955), 475 fr.

Ex.	Bénéf. déclaré	Réserve report.	Bénéf. distrib.	Divid. act.
	(en 1.000 fr.)			(en fr.)
1949	8.670	136	3.765	100
1950	5.054	484	4.706	125
1951	4.669	448	4.706	125
1952	6.567	427	6.588	175
1953	9.351	367	9.412	250
1954	17.893	377	17.882	475

NOTA : la société a décidé de racheter en Bourse ses obligations 4 1/2 % 1894 et 4 % 1895, au cours fixe de 500 fr. français, jusqu'au 31 décembre 1955.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	mémoire	mémoire	mémoire	Mémoire	Mémoire
Réserves, amortissements	3.768	3.732	2.097	1.600	1.600
Dette consolidée	50.064	48.107	46.072	43.957	41.756
Service des titres	4.427	4.745	4.104	3.167	2.662
Dette flottante	16.000	14.066	15.300	11.666	8.378
Compte d'ordre	10.137	6.208	6.101	2.778	2.689
Dividendes et tantièmes	4.706	4.706	6.588	9.412	17.882
	<u>89.102</u>	<u>81.564</u>	<u>90.792</u>	<u>72.580</u>	<u>74.857</u>
ACTIF					
Portefeuille	78.856	70.068	73.023	65.281	82.168
Emploi de la réserve	3.730	3.780	1.600	1.600	1.750
Disponible et réalisable	6.805	7.587	3.955	6.606	20.798
Compte d'ordre	212	184	214	193	141
	<u>89.102</u>	<u>81.564</u>	<u>90.792</u>	<u>72.580</u>	<u>74.857</u>