

## SOCIÉTÉ OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS



Photo Stéphane Merucci  
Signature : Franck Auboyneau

Épisode précédent : [Beyrouth-Damas-Hauran](#).

### INFORMATIONS FINANCIÈRES Chemins de fer Damas-Hamah (*Gil Blas*, 31 mai 1901)

La Société du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements (ancienne Société Beyrouth) a pourvu ces jours-ci aux vacances existant dans son conseil, en nommant comme administrateurs MM. Frank Auboyneau, administrateur de la Banque ottomane à Paris ; le commandant [Léon] Berger, président du conseil d'administration de la Dette

publique ottomane à Constantinople ; [Calixte] Carraby <sup>1</sup>, administrateur du Comptoir national d'escompte ; Génébrias de Fredaigue, sous-directeur de la Société générale à Paris.

La reconstitution du conseil d'administration précède de quelques jours l'émission fixée au 10 juin de 88.543 obligations privilégiées 4 % créées pour la construction de la ligne de Damas à Hamah. Ces obligations, qui jouissent d'une garantie du gouvernement gagée sur le revenu de dîmes, administrées par le conseil de la Dette publique et qui ont, en outre, un droit de priorité sur les recettes de l'ancien réseau Beyrouth-Damas-Hauran, seront émises au prix de 360 fr., ce qui représente un rendement de plus de 5 1/2 %. L'émission se fera par les soins du Comptoir d'escompte, de la Société générale et de la Banque ottomane.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 3 juin 1901)

Ainsi que nous l'avons annoncé, la Banque impériale ottomane, le Comptoir national d'escompte et la Société générale ouvriront leurs guichets, le lundi 10 juin, à la souscription publique de 88.543 obligations privilégiées de 500 fr. 4 % de la Société ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements. Ces obligations remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix ans, à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1902, rapporteront 20 fr. d'intérêt par an. Le prix d'émission est fixé à 360 fr. Les souscripteurs qui se libéreront la répartition bénéficieront de 1 fr. 75 par titre, ce qui fait ressortir le placement à 5,58 %, prime d'amortissement non comprise. Ceux qui ne voudront pas libérer immédiatement leurs titres auront à verser 35 fr. en souscrivant 100 fr. à la répartition, du 15 au 20 juin ; 100 fr. du 25 au 30 juillet et 135 fr. du 35 au 30 août.

Au prix auquel elles sont offertes au public, ces obligations méritent d'attirer l'attention des capitalistes. Elles donnent, en effet, un rendement très rémunérateur, et ont un gage sérieux dans la garantie kilométrique accordée par le gouvernement ottoman, et dans les recettes nettes de l'ancien réseau de la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran, qui sont affectées par privilège au service de ces obligations.

Nous avons déjà expliqué en détail l'arrangement qui est intervenu entre la Compagnie Beyrouth-Damas et ses créanciers. Rappelons que le produit des nouvelles obligations privilégiées est destiné à la construction d'environ 192 kilomètres constituant la ligne de Rayak à Hamah (Syrie), construction autorisée par le Sultan avec la garantie du gouvernement ottoman. Cette ligne fait partie de celle de Damas-Homs-Alep-Biredjik, concédée en 1895 à l'ancienne Société de Beyrouth-Damas-Hauran, qui possédait déjà un réseau de 250 kilomètres construit sans garantie du gouvernement et dont l'exploitation, bien que produisant 1 million net par an, ne suffisait pas à faire face aux charges de la société. Celle-ci a dû liquider et a été réorganisée par un concordat homologué le 23 avril 1901.

Dégagée des charges de l'ancienne entreprise, la société continue l'exploitation du réseau Beyrouth-Damas-Hauran et procède à la construction de la ligne Rayak à Hamah qui nécessite la création de 90.000 obligations, dont 88.543 sont offertes au public dans les conditions que nous venons d'indiquer.

---

<sup>1</sup> Calixte Carraby (1843-1926): directeur du Crédit lyonnais à Saint-Petersbourg, administrateur de la Banque de dépôts et comptes courants (Donon) à l'agonie (1891), puis du Comptoir national d'escompte de Paris (1892) qu'il représente à la Banque française du Brésil, à la Cie nouvelle du canal de Panama, à la Dynamite, à la Société française des soufrières de Vanua-Lava (îles Banks, Nouvelles-Hébrides), aux Chemins de fer du Dahomey, au Djibouti-Addis-Abéba (1908), aux Câbles télégraphiques (1909), aux Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan...

Pour cette ligne, le gouvernement ottoman accorde une garantie de recettes brutes de 15.000 fr. par an et par kilomètre, garantie qui peut être réduite à 12.500 fr. dans le cas où la ligne serait ultérieurement prolongée au delà de Hamah pour être raccordée au chemin de fer de Bagdad, et c'est sur ce minimum de 13.500 fr. par kilomètre qu'est basée la création des 90.000 obligations.

Le gouvernement ottoman a affecté à cette garantie les dîmes des sandjaks de Damas, Hamah, Lattaquieh, Saint-Jean-d'Acre, dont le produit effectif a été, en 1900, de 4.113.000 fr., et, subsidiairement, les dîmes des sandjaks de Tripoli, de Syrie et Hauran.

La gestion et l'encaissement de ces dîmes sont confiés à l'administration de la Dette publique ottomane, qui versera à la Société les sommes que le gouvernement s'est engagé à payer annuellement.

Le revenu kilométrique minimum ainsi garanti s'élève à 2.400.000 fr. et le service des intérêts et de l'amortissement des nouvelles obligations ne représente que 1.854.000 fr.

En outre, suivant le concordat du 21 mars 1901, celles-ci jouissent d'un droit de priorité sur le revenu net de la société, et le produit net de l'ancien réseau s'est élevé en 1900, à plus de 1 million de francs.

Ajoutons que la construction de la ligne de Rayak à Hamah est assurée par un traité à forfait passé avec la Régie générale des chemins de fer [RGCF (Vitali)], société française au capital de 20 millions, qui a déjà construit les chemins de fer serbes, les raccordements de la Turquie d'Europe, la ligne Jonction Salonique-Constantinople et les principales lignes d'Asie-Mineure. La Régie s'est engagée, sauf le cas de force majeure, à terminer les travaux, qui d'ailleurs ne présentent pas de difficultés spéciales, dans un délai de vingt mois. La même société se charge de l'exploitation du réseau, en régie cointéressée, pour une période de vingt-cinq années, dans des conditions qui permettent de compter que le revenu kilométrique garanti suffira à assurer un produit net correspondant à l'annuité des obligations privilégiées sans qu'il soit nécessaire de prélever un complément sur les autres recettes de la société.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 7 juin 1901)

Aux termes du concordat intervenu en mars dernier entre la Compagnie de Beyrouth-Damas et ses créanciers, les porteurs d'obligations Beyrouth-Damas ont consenti, en faveur des obligations nouvelles à créer pour la construction de la ligne Rayak-Hamah, un droit de priorité sur les revenus nets de la ligne déjà exploitée.

En consentant cet abandon éventuel, les obligataires de Beyrouth-Damas ont pu consolider la situation de l'entreprise et régler toutes les charges du passé.

Mais, en réalité, cette disposition du concordat ne leur imposera vraisemblablement aucun sacrifice effectif, puisque les obligations privilégiées 4 % nouvellement créées jouissent d'une garantie kilométrique du gouvernement ottoman, qui doit assurer intégralement le service des intérêts et de l'amortissement. Cependant, ce droit de priorité qui leur est ainsi conféré donne aux obligations privilégiées une valeur supérieure à celle des titres similaires, et en fait un placement présentant une grande sécurité.

Rappelons qu'elles seront émises le lundi 10 juin par la Banque impériale ottomane, le Comptoir d'escompte et la Société générale, au prix de 360 fr., ce qui, pour 20 fr. d'intérêt annuel, représente un rendement de 5,55 %, prime d'amortissement non comprise.

---



INFORMATIONS FINANCIÈRES  
Chemins de fer Damas-Hamah  
(*Gil Blas*, 8 juin 1901)

Les embarras de la société qui a construit et qui exploite le réseau de Beyrouth-Damas-Hauran sont venus uniquement de ce que, lors de la constitution de l'affaire, aucune garantie kilométrique n'a été affectée à ces lignes. Les promoteurs, après avoir fait leurs calculs, avaient cru pouvoir s'en passer.

Malheureusement, l'entreprise a dû supporter des charges considérables par suite des difficultés de construction de la ligne qui traverse le Liban. Il en est résulté que les recettes, bien qu'atteignant un million de francs net par an, étaient insuffisantes pour combler le service des obligations qui exigeait une annuité de plus de 1.500.000 francs.

Avec la société réorganisée sous le nom de Société du chemin de fer Damas-Hamah et Prolongement, aucune déception de ce genre n'est à craindre. En effet, pour la nouvelle ligne de Rayak à Hamah, le service des obligations est garanti par un revenu kilométrique de 12.500 francs minimum, la construction de la ligne ne présente aucune difficulté technique, et si, par impossible, un manquant venait à se produire, les produits nets de l'ancien réseau (1 million environ pour la dernière année) suffiraient au besoin pour compléter toute insuffisance, puisque les obligations qui vont être émises jouissent outre la garantie du gouvernement, d'un privilège sur les recettes du réseau déjà exploité.

B. P.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 8 juin 1901)

La souscription aux obligations privilégiées 4 % de la Société de Damas-Hamah et prolongement aura lieu le 10 juin aux guichets de la Banque impériale ottomane, du Comptoir national d'escompte et de la Société générale. On peut souscrire par correspondance.

Ces obligations, remboursables au pair en quatre-vingt-dix ans par tirages annuels, jouissent d'un intérêt annuel de 20 fr., payables le 1<sup>er</sup> juin et le 1<sup>er</sup> décembre. Elles sont émises à 360 fr., et l'obligation libérée à la répartition sera délivrée à 358 fr. 25. Le placement ressort ainsi à 5,58 %, non compris la prime d'amortissement.

---

Petite correspondance  
[L'obligation Damas-Hamah]  
(*Le Journal des finances*, 8 juin 1901)

L'Éternel Gogo, à N. — Le souvenir du Beyrouth-Damas-Hauran est encore trop présent à mon esprit pour cela. — Tout cet édifice repose sur cette société de construction dont le capital est trop faible pour être une garantie réelle. — Croyez-vous qu'on vous offrirait cette nouvelle obligation sur le pied d'un revenu de 5 12 %, si tout cela était aussi clair qu'on le dit ?

C'est qu'il y a valeurs turques et valeurs turques. — Gardez celles que vous avez. — Elles sont excellentes et bien garanties. — Personne ne peut en dire autant de celle qu'on vous offre. Le simple bon sens suffit pour le reconnaître.

---

INFORMATIONS FINANCIÈRES  
CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH  
(*Gil Blas*, 10 juin 1901)

Nous rappelons que c'est aujourd'hui lundi 10 juin que s'ouvre, à la Banque impériale ottomane, au Comptoir national d'escompte et à la Société générale, la souscription publique à 88.543 obligations privilégiées émises par la Société du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements.

Les obligations sont de 500 fr., rapportant 20 fr. d'intérêt. Émises à 360 fr., elles représentent donc un rendement de 5,55 %, sans tenir compte de la prime d'amortissement qui, au prix d'émission de 360 fr., représente 140 fr. par titre ; ces obligations étant remboursables à 500 fr. en 90 ans par tirages annuels.

Le produit de ces obligations est destiné à la construction d'un chemin de fer de Rayak à Hamah, d'une longueur de 192 kilomètres.

Le gouvernement ottoman garantit pour les 192 kilomètres un revenu brut minimum de 12.500 fr. par kilomètre et par an. Le paiement de cette garantie est assuré par une affectation sur les dîmes qui ont produit pour l'année 1900 une somme de 4.400.000.

Le montant de la garantie à payer par le gouvernement, au cas même où il n'y aurait aucune recette, étant, à raison de 12.500 par kilomètre, de 2.400.000 fr., on voit que ce montant est largement couvert par les dîmes affectées.

Ces dîmes sont gérées et perçues par le conseil d'administration de la dette publique ottomane dont chacun connaît la puissante organisation.

Enfin, indépendamment de la garantie kilométrique, les obligations Damas-Hamah jouissent d'un droit de priorité sur les recettes de l'ancien réseau Beyrouth-Damas-Hauran qui, pour l'année dernière, ont dépassé 1.000.000 de francs.

---

Société ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongement  
Émission d'obligations  
(*Le Temps*, 10 juin 1901)

On connaît suffisamment aujourd'hui les conditions d'émission des obligations de la Société ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements pour qu'on soit dispensé de les rappeler. Mais il y a une circonstance de l'émission sur laquelle il nous paraît plus particulièrement intéressant d'insister. C'est celle qui a rapport aux garanties de revenu et à la perception des dîmes affectées aux nouvelles obligations émises.

Le gouvernement impérial ottoman a accordé à la Société du chemin de fer Damas-Hamah une garantie de recettes brutes de 15.000 francs par an et par kilomètre de la ligne Rayak à Hamah, garantie qui peut être réduite jusqu'à 12.500 francs dans le cas où cette ligne serait ultérieurement prolongée au delà de Hamah, pour être raccordée au chemin de fer de Bagdad.

Le revenu kilométrique minimum garanti par le gouvernement s'élève ainsi pour les 192 kilomètres de la ligne Rayak-Hamah à une somme de 2.400.000 francs, alors que le service des obligations émises ne comporte qu'une charge de 1.854.000 francs.

À cette garantie de 2.400.000 francs, sont affectées les dîmes des sandjaks de Damas, Hamah, Latakieh, Saint-Jean-d'Acre et subsidiairement les dîmes des sandjaks de Tripoli, de Syrie et de Hauran.

En outre, la gestion et l'encaissement de ces dîmes sont confiés à l'administration de la Dette publique ottomane qui en perçoit directement la contrevaletur et qui versera à

la Société concessionnaire du chemin de fer les sommes que le gouvernement impérial s'est engagé à payer annuellement.

Ajoutons ici que parmi les membres du conseil d'administration de la société concessionnaire se trouvent :

Un représentant de la Banque impériale ottomane, M. Franck Auboyneau, administrateur de cet établissement ; un représentant du Comptoir national d'escompte de Paris, M. Carraby, administrateur de cette société ; un représentant de la Société générale, M. Génébrias de Fredaigue, sous-directeur de cet établissement.

Parmi les membres résidant à Constantinople, citons S. E. Selim pacha Melhamé, ministre de l'agriculture, mines et forêts ; le commandant Berger, président alternatif du conseil d'administration de la Dette publique ottomane.

La présence de ces personnalités dans le conseil d'administration de la société justifie la confiance que le public ne peut manquer de lui accorder.

Tel est le contrat et telles sont les circonstances qui forment la base du placement offert par souscription publique.

Or, ces conditions ne diffèrent en aucune façon de celles d'autres placements de même origine. Les garanties des obligations ottomanes 4 % 1890 dites consolidation sont également constituées par des dîmes, perçues par le conseil de la Dette ; celles de l'emprunt 5 % 1896 n'ont pas d'autres sécurités que celles affectées aux obligations du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements, et cependant, alors que le prix d'émission de celles-ci est de 360 francs, le cours de l'obligation de consolidation 4 % est 468 et celui de l'obligation 5 % 1896 510, correspondant en type 4 %, au cours de 408. Encore convient-il de remarquer que le cours de cette dernière obligation serait plus élevé s'il n'était pas déprimé par l'éventualité plus ou moins prochaine d'un amortissement au pair de 500, par voie de conversion.

Ainsi, pour tous ces placements en valeurs ottomanes garanties, nous trouvons la même organisation et les mêmes sécurités. À la base, garantie du gouvernement à laquelle est affectée la perception d'un certain nombre de dîmes dont le revenu dépasse toujours le montant du service des emprunts.

Cette perception est confiée à la dette publique ottomane qui a fait ses preuves de correction, de bonne organisation et de régularité. Il n'y a donc aucune raison pour que ces placements ne soient pas mis sur le même rang. Le gouvernement ottoman ne saurait retenir le produit des dîmes affecté à à l'un ou à l'autre de ses emprunts sans nuire au crédit de tous les autres et au sien. La question serait donc de savoir si le gouvernement ottoman est susceptible de manquer à l'un de ses engagements. Or, on a pu se convaincre que depuis le décret du 28 moharrem 1299 (8/20 décembre 1881), c'est-à-dire depuis vingt ans, le gouvernement n'a donné aucune occasion de voir suspecter sa signature. Il n'a cessé d'être d'une ponctualité, d'une correction parfaites.

Théoriquement et même dans la pratique, tous les emprunts ottomans garantis par le gouvernement devraient être négociés à des cours peu différents et même, si une différence devait apparaître, elle devrait se concevoir en faveur des obligations de chemins de fer, qui, en plus de la garantie directe de l'État, ont celle du trafic. En effet, au fur et à mesure que se développe le trafic des lignes concédées, la garantie kilométrique assurée diminue, devient plus légère pour le gouvernement et par conséquent plus solide pour le porteur de titres. C'est une considération qui nous paraît de quelque valeur et qui devrait être consacrée par le nivellement des cours de tous les titres ottomans jouissant de la garantie du gouvernement et de la surveillance du conseil de la Dette ottomane.

E. R. J. — Cette théorie est absolument inexacte. Même parmi les valeurs turques, cotées et connues depuis des années, il y a des différences de capitalisation et d'appréciation qui reposent sur les différences d'origine et de garanties. Dire aujourd'hui que l'obligation Damas-Hamah vaut n'importe quelle obligation turque est une énormité. — Demandez donc à ceux qui le prétendent s'ils ont fait l'arbitrage de leurs valeurs turques contre cette obligation ?

Vous trouverez tous ces mêmes clichés ou à peu près dans les réclames au moyen desquelles on a essayé autrefois d'écouler les obligations Beyrouth-Damas-Hauran.

Alors, aussi, il y avait une belle unanimité dans les appréciations.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 20 juin 1901)

Les actionnaires de la Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hamah ont tenu aujourd'hui leur assemblée annuelle. Elle a approuvé le rapport du conseil d'administration et les comptes arrêtés au 31 décembre 1900.

L'assemblée, après avoir entendu lecture du traité passé, à la date du 11 mai 1901, avec la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth et la Régie générale des chemins de fer [RGCF (Vitali)], a donné son approbation audit traité et autorisé, en conséquence, l'affectation en gage du reliquat de 60.000 fr. provenant de l'excédent de la garantie Rayak-Hamah, au delà de 12.500 fr., tant aux ressources qui seront nécessaires pour exécuter la partie du raccordement incombant à la société, que pour couvrir, en cas de besoin, les risques de l'exploitation en commun du raccordement, ainsi qu'il est stipulé à l'article 5 dudit traité, et le prélèvement réservé aux anciens obligataires, par l'article 9 du concordat du 21 mars 1901, sera porté de 10 fr. à 10 fr. 00.

MM. Franck Auboyneau [Bq ottomane], le commandant Léon Berger [Dette publique ottomane], Calixte Carraby [CNEP], Génébrias de Fredaigue [SG], ont été nommés administrateurs.

MM. Paul Bourlon de Sarty [Bq ottomane] et Raoul Devaux ont été nommés commissaires pour l'exercice 1901.

---

Chemin de fer Damas-Hamah  
(*Le Journal des finances*, 22 juin 1901)

Les actionnaires, réunis le 18 juin, ont approuvé le traité passé, à la date du 11 mai 1901, avec la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth et la Régie générale des Chemins de fer [RGCF (Vitali)]. Ils ont autorisé, en conséquence, l'affectation en gage du reliquat de 60.000 francs provenant de l'excédent de la garantie Rayak-Hamah, au delà de 12.500 francs, tant aux ressources qui seront nécessaires pour exécuter la partie du raccordement incombant à la société, qu'au paiement, en cas de besoin, des risques de l'exploitation en commun du raccordement.

Le prélèvement réservé aux anciens obligataires sera porté de 10 francs à 10 fr. 30.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 29 juin 1901)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements a eu lieu le 18 juin, sous la présidence de M. le baron de Nervo, président du conseil.

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui du commissaire des comptes, a passé sans discussion au vote des résolutions suivantes, qui ont été adoptées à l'unanimité, à l'exception de la cinquième, qui a rencontré l'opposition d'un actionnaire :

1° L'assemblée générale ordinaire des actionnaires approuve le rapport du conseil d'administration et les comptes arrêtés au 31 décembre 1900.

2° L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, et après avoir entendu lecture de l'acte additionnel au traité financier du 15 février 1901, donne son approbation audit acte additionnel.

3° L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, et après avoir entendu lecture du traité passé à la date du 11 mai 1901, avec la Compagnie ottomane du port, des quais et entrepôts de Beyrouth et la Régie générale des chemins de fer [RGCF], donne son approbation audit traité et autorise, en conséquence, l'affectation en gage, du reliquat de 60.000 fr. provenant de l'excédent de la garantie Rayak-Hamah, au delà de 12.500 fr., tant aux ressources qui seront nécessaires pour exécuter la partie du raccordement incombant à la société, que pour couvrir, en cas de besoin, les risques de l'exploitation en commun du raccordement, ainsi qu'il est stipulé à l'article 5 dudit traité et le prélèvement réservé aux anciens obligataires par l'article 9 du concordat du 21 mars 1901, sera porté de 10 fr. à 10 fr. 30.

4° L'assemblée générale nomme en qualité d'administrateurs : M. Frank Auboyneau, pour quatre ans, en remplacement de M. T[héodore] Berger ; M. le commandant Léon Berger, pour un an, en remplacement de M. [Armand] Allain-Launay <sup>2</sup> ; M. Calixte Carraby, pour trois ans, en remplacement de M. Edmond Humbert ; M. Génébrias de Frédaigues, pour quatre ans, en remplacement de M. Edgard Passy <sup>3</sup>.

5° Sur la proposition du conseil d'administration et en conformité de l'article 13 des statuts, l'assemblée générale réélit pour six ans, MM. George Mallet <sup>4</sup> et le baron de Nervo, administrateurs sortants.

En conséquence, à dater de ce jour, 18 juin 1901, le conseil d'administration en exercice est composé de onze membres ci-après :

MM. Frank Auboyneau, commandant Léon Berger, Hassan Effendi Beyhum, Calixte Carraby, René Emond <sup>5</sup>, Génébrias de Frédaigue, Gustave Habert, George Mallet, S. E. Salim Pacha Melhamé, le baron de Nervo, le comte Edmond de Perthuis.

---

<sup>2</sup> Armand Allain-Launay (1848-1898) : inspecteur des finances, membre de la commission de contrôle des comptes du Comptoir national d'escompte de Paris (CNEP)(1889-1898), administrateur (1893), puis administrateur délégué de La Confiance-Vie, administrateur du Bône-Guelma (1893) — à la suite de son beau-père Edmond Lavalley —, de la Compagnie générale française de tramways (1894) et du Beyrouth-Damas-Hauran, candidat républicain aux sénatoriales en 1897 dans le Finistère sur les terres de son oncle, Armand Rousseau, gouverneur général de l'Indochine (battu de 4 voix). La guerre de 14-18 lui enlèvera un fils et un gendre. Un autre, Edmond (1878-1924), polytechnicien, épousera une fille de Louis Carlier, inspecteur des finances, secrétaire général du P.-O. et dispensateur de fonds des Cies ferroviaires (voir l'affaire de la *Voie ferrée* en 1895)

<sup>3</sup> Edgard Passy : fils d'Hippolyte Passy (1793-1880), député de l'Eure, ministre des finances, auquel il avait succédé comme administrateur de la Route Beyrouth-Damas. Secrétaire d'ambassade, chevalier de la Légion d'honneur, membre du Cercle de la rue Royale. Décédé le 8 mai 1921.

<sup>4</sup> George ou Georges Mallet (17 février 1854-Lion-sur-Mer, Calvados, 7 septembre 1930) : fils de Charles Mallet (du PLM, de la Banque ottomane, de la Régie des tabacs ottomans, du Port de Beyrouth, etc.). Marié à Marie Hartung. Précédemment administrateur du Beyrouth-Damas-Hauran. Également administrateur des Glaces et verres spéciaux du Nord de la France, à Boussois, et commissaire aux comptes des Cristalleries du val-Saint-Lambert (Belgique).

<sup>5</sup> René Emond (1844-1920) : du PLM. Précédemment administrateur délégué de la Route de Beyrouth à Damas, puis chemins de fer ottomans économiques en Syrie. Voir [encadré](#).



6° L'assemblée générale nomme en qualité de commissaires des comptes, pour l'exercice 1901 :

MM. Paul Bourlon de Sarty, Raoul Devaux, lesquels agiront conjointement, et fixe à la somme de cinq cents francs l'allocation qui sera attribuée à chacun d'eux.

En cas de décès, démission ou autre empêchement de l'un des commissaires, l'autre procédera seul, sans qu'il soit besoin de lui en adjoindre un nouveau.

---

1901-1902 : ingénieur de la Régie Vitali sur la section Rayak-Hamah:  
Albert Dufour (École centrale de Lyon),  
créateur après la Grande Guerre de [Dufour Constructions générales](#)

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 30 septembre 1901)

Les obligations 4 % des chemins de fer de Damas-Hamah restent très bien tenues. On fait remarquer que, en dépit de la faiblesse relative de quelques titres turcs, ces obligations n'ont pas cessé de maintenir leur fermeté. On se rend compte, en effet, que ces obligations n'offrent pas seulement l'avantage d'une rémunération très séduisante, mais, par les garanties qui leur sont affectées, constituent aussi un placement de tout repos. Les déboires que nombre de Valeurs à revenu variable viennent d'infliger, au cours de cette dernière semaine, à leurs porteurs, ont incité plusieurs de ces derniers à des arbitrages en faveur de titres dont la fixité du revenu écarte toute idée de spéculation.

Les obligations de Damas-Hamah n'ont pu que profiter de ces circonstances.

Émises dans le but de couvrir les dépenses de construction de la ligne de Rayak à Hamah, ces obligations ont leur service assuré par une garantie du gouvernement ottoman s'élevant au maximum de 15.000 fr. et au minimum de 12.500 fr. par kilomètre dans le cas où la ligne serait prolongée au delà de Hamah, c'est-à-dire si elle était raccordée à celle de Bagdad. Mais, même sur la base minima de 12.500 francs par kilomètre, la garantie annuelle s'élève à 2.400.000 fr., alors que le service des obligations n'exige que 1.854.000 fr.

---

Chemins de fer Damas-Hamah  
(*Le Journal des finances*, 5 octobre 1901)

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, les obligations de 500 francs 3 % de l'ancienne Société des chemins de fer de Beyrouth-Damas-Hauran, actuellement Société ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements, ne sont plus négociables qu'en titres nouveaux à revenu variable créés conformément au concordat du 21 mars 1901.

L'Agence Fournier, mettant en cause « l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères », rappelle que celle-ci a engagé avec insistance les obligataires français à adhérer au concordat qui leur faisait perdre 50 % sur le prix d'émission desdites obligations. Or, cette association aurait fait fausse route. L'homologation du concordat par le tribunal de commerce de la Seine, le 20 mars 1901, n'aurait aucune valeur juridique. Il fallait s'adresser aux tribunaux ottomans, seuls compétents, s'il faut s'en rapporter aux articles suivants des statuts :

Statuts enregistrés à Constantinople, le 6 novembre 1893 (25 octobre 1309). — Art. 2. — La Société prend la dénomination de Société anonyme ottomane des chemins de

fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik par l'Euphrate et sera soumise aux lois et règlements de l'Empire, en qualité de société ottomane.

— Convention passée à Constantinople le 6 juin 1893 (25 juin 1309) entre le ministre du Commerce et des Travaux publics et le concessionnaire. — Art. 36. — Le concessionnaire ainsi que la société anonyme qui lui sera substituée devant être ottomans, toutes contestations et différends qui surviendraient soit entre le gouvernement impérial et le concessionnaire ou la société, soit entre le concessionnaire ou la société et les particuliers par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention et du cahier des charges y annexé, seront déférés aux tribunaux compétents ottomans.

Les textes semblent établir que les obligataires ottomans seraient en droit de demander aux tribunaux turcs la déclaration de faillite de la société. En ce cas, la situation des porteurs français des obligations nouvelles, cotées 359 francs, deviendrait grave. Les obligations nouvelles seraient à tort gagées par les recettes et subventions de la ligne de chemin de fer sur laquelle le gouvernement turc mettrait la main en cas de faillite. Les créanciers ottomans, seuls porteurs réguliers des obligations non échangées de l'ancienne société, auraient avantage à la vente de la ligne, dont le prix servirait à rembourser leurs obligations au pair, soit 500 fr., et à payer tous les frais.

Nous relatons, à titre de document, cette curieuse question de droit soulevée par l'Agence Fournier ; elle ne semble pas, au surplus, émouvoir beaucoup le conseil d'administration, composé de neuf membres, dont sept Français. En effet, celui-ci annonce, au 1<sup>er</sup> décembre prochain, le paiement du coupon de 10 fr. sur les obligations.

---

Beyrouth-Damas-Hauran\*  
(*Paris-Capital*, 16 octobre 1901)

La *Revue économique et financière* nous fournit quelques détails au sujet du différend qui vient de s'élever entre la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran et l'un de ses créanciers à la suite du concordat que la Compagnie a obtenu au mois de mars dernier.

.....  
Disons en terminant que les recettes de l'exercice 1901, pour les lignes Beyrouth-Damas sont satisfaisantes jusqu'à présent et permettent d'espérer que les obligataires pourront toucher au moins 9 francs l'année prochaine.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE  
(*Le Journal des débats*, 20 avril 1902)

Assemblée générale ordinaire du 27 mars 1902

[...] La société a continué à s'intéresser aux affaires importantes qui se sont présentées, notamment aux émissions des obligations du Chemin de fer Damas-Hamah, des obligations de la Ville de Paris dites du Métropolitain, et des obligations de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan. Elle a, en outre, participé à la constitution des sociétés qui assurent l'exécution de la ligne de pénétration en Chine. [...]

---

Chemins de fer de Beyrouth-Damas  
(*Le Journal des finances*, 23 août 1902)

Un arrangement vient d'être conclu entre le gouvernement turc et la Compagnie au sujet des terrains de la chaussée de Beyrouth à Damas, sur lesquels sont situés ses immeubles.

Elle paiera pendant cinq ans, à partir du 14 juillet 1902, un loyer annuel de 4.000 fr. À partir du 14 juillet 1907, il sera porté à 20.000 fr.

La compagnie devra avertir le gouvernement impérial un an d'avance au cas où elle abandonnerait les terrains.

---

NÉCROLOGIE  
Mort de M. Franck Auboyneau  
(*Le Journal des débats*, 26 janvier 1903)

Nous avons enregistré hier, dans notre bulletin financier quotidien, la nouvelle de la mort foudroyante de M. Franck Auboyneau, directeur de la Banque ottomane.

---

Chemins de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des chemins de fer*, 27 juin 1903)

L'assemblée générale des obligataires de la Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hamah, tenue le 24 juin, a approuvé le rapport présenté par le conseil sur sa gestion jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1903; elle a approuvé également son attitude dans les différentes questions qu'il a eu à traiter et particulièrement dans l'affaire des lignes concurrentes. Enfin, elle a autorisé le conseil à traiter la question d'affermage de la ligne des Tramways de Damas au mieux de ses intérêts et a donné *quitus* au conseil de sa gestion.

---

CHEMIN DE FER OTTOMAN de DAMAS HAMAH  
(*Paris-Capital*, 1<sup>er</sup> juillet 1903)

Les comptes de l'exercice 1902 se sont soldés par un bénéfice net de 1.443.453 fr. 01. Cette somme a été ainsi répartie : au fonds de prévoyance, 72.418 fr. 20 ; aux obligations à revenu variable 90 % ou 1.238.352 fr. 23 ; aux actions 10 % ou 134.182 fr. 52.

L'assemblée générale des obligataires concordataires a eu lieu le 24 juin et a approuvé les comptes de l'exercice 1902. Les recettes se sont élevées à 2.125.096 fr. 20, y compris, outre la part revenant ci-dessus sur le produit de la Société, les produits de 1900 et 1901, plus diverses recettes, et les dépenses à 1.509.638 fr. 30 y compris le montant de trois coupons de 5 fr. net payés en février et juillet 1902 puis en janvier 1903. Il est resté 615.457 fr. 90 moins les impôts qui ont porté le solde disponible à 545.252 fr. 18, permettant de distribuer 6 fr. comme solde de répartition pour l'exercice 1902.

Il est fait observer que pour parfaire les 10 fr. payés pour l'exercice 1901, il a été prélevé sur les recettes de 1902 une somme de 125.220 fr. 33.

La Société des chemins de fer de Beyrouth-Damas comprend deux réseaux : l'ancienne ligne de Beyrouth-Damas-Mzerib et la nouvelle ligne de Rayak-Hamah. Cette dernière, mise en exploitation le 18 août dernier, a 188 kilomètres 188 mètres de longueur, et reçoit du gouvernement ottoman une garantie de 15.000 fr. par an et par kilomètre, soit, pour l'ensemble de la ligne, 2.848.000 fr. — Cette somme est gagée sur les dîmes des districts desservis, et la perception en est confiée au conseil de la Dette publique ottomane. — La garantie du gouvernement turc est affectée aux dépenses d'exploitation évaluées à 570.000 fr. et au service des intérêts et de l'amortissement des 88.543 obligations privilégiées émises pour la construction de la ligne, s'élevant à 1.855.000 fr. par an. Le surplus, s'il y en a, s'ajoute aux produits de l'ancien réseau et est partagé entre les obligations concordataires et les actionnaires.

Les recettes de l'ancien réseau se sont élevées pour 1902 à 2.815.797 fr., en augmentation de 510.597 fr. sur celles de 1901. Le chiffre des dépenses n'a pas été séparé des dépenses faites pour l'ensemble du réseau ; cependant, il est à supposer que le coefficient d'exploitation, qui était, en 1901, presque de 50 %, a plutôt diminué un peu.

Les bénéfices nets de l'exploitation des deux réseaux, y compris la part de garantie payée depuis la mise en exploitation de la nouvelle ligne, se sont élevées à 2.219.263 fr. 39. Les dépenses ont été de 770.813 fr. 71, comprenant notamment le solde du coupon des obligations 4 % au 1<sup>er</sup> décembre dernier de 600.739 fr. 64, le remboursement de 108 obligations 4 % de 54.000 fr., les dividendes revenant aux créanciers n'ayant pas fait l'échange de leurs titres (81 fr. 50), les frais incombant aux obligataires (1.500 fr.) et ceux incombant aux actionnaires (3.412 fr. 17). En sorte. qu'il reste net 1.443.453 fr. 01, répartis comme nous l'avons indiqué plus haut.

L'exercice 1903 n'aura pas à subir le prélèvement de 125.229 fr. 33 pour le complément d'intérêt aux obligataires ; de plus, le nouveau réseau donnera son plein effet et on estime que le bénéfice total pourra être de 1.500.000 fr. environ, ce qui permettrait la répartition de 12 fr. 45 par obligation : chiffre, qui aurait pu être réparti, cette année, sans le prélèvement effectué. Il ne faudrait qu'une augmentation de bénéfice de 250.000 fr. environ, pour répartir l'intérêt initial de 15 fr., ce qui pourrait ne pas tarder à se produire, si les recèdes du réseau conservent la progression actuelle.

La seule ombre au tableau est le danger provenant de la construction, faite par le gouvernement ottoman, d'une ligne parallèle à l'ancien réseau entre Damas et Mzerib et fermant la première section de la ligne Damas-La Mecque. — Cette ligne, qui part du même point (Damas), n'est séparée de l'autre, en certains points, que de quelques centaines de mètres et elle aboutit également à une très petite distance du point terminus. — Ce dommage paraît, d'ailleurs, sérieux, car le rapport indique que la Compagnie a engagé des pourparlers avec le gouvernement ottoman en vue d'un arrangement, pourparlers qui, d'après le président du conseil d'administration du syndicat des obligataires, malgré toutes les démarches, aboutiront difficilement, soit à une indemnité, soit à une garantie de recettes.

---

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements  
(*Le Journal des finances*, 8 août 1903)

Les actionnaires se sont réunis en assemblée générale annuelle à Constantinople, le 6 juin.

Voici les principaux renseignements donnés par le le rapport du conseil d'administration :

I. — Les recettes brutes de l'ancien réseau (Beyrouth-Damas-Mzerib, d'une longueur totale de 247 kilomètres) qui ne jouit d'aucune garantie du gouvernement turc, se sont élevées, en 1902, à 2.865.797 fr., contre 2.305.200 francs en 1901.

II. — L'embranchement Rayak-Hamah, d'une longueur de 189 kilomètres, et qui jouit d'une garantie annuelle de 15.000 francs par kilomètre, a été livré à l'exploitation le 18 août 1902.

Le gouvernement turc a payé, pour 1902, 1.022.000 fr. de garantie.

III. — Les produits, comprenant les bénéfices nets d'exploitation de l'ancien et du nouveau réseau (2.168.167 fr. 13), les recettes de la route et les intérêts sur placements de fonds, agios et commissions, ont atteint, pour 1902, le chiffre de 2.218.263 fr. 39.

Les frais généraux et les charges sont montés à 770.816 fr. 71.

Le bénéfice net a donc été de 1.448.446 fr. 88.

L'assemblée a réparti ce bénéfice conformément à l'article 9 du concordat.

Elle a déduit d'abord le montant des dividendes aux créanciers qui n'ont pas fait l'échange de leurs titres, soit 81 fr. 50, puis elle a attribué 5 % au fonds de prévoyance, soit 72.418 fr. 26.

Il est donc resté 1.375.946 fr. 52, sur lesquels 90 %, soit 1.238.352 fr. 23, reviennent aux obligataires, et 10 %, soit 137.594 fr. 69 reviennent aux actionnaires.

Sur la part des obligataires, il a été opéré deux déductions :

a) 1.500 francs pour frais leur incombant ;

b) Une somme de 125.229 fr. 33 qui avait été avancée sur les bénéfices de 1902, pour parfaire une répartition de 10 francs par obligation pour l'exercice 1901.

Il a donc été, en fin de compte, attribué aux obligataires, 1.111.622 fr. 99, soit 11 fr. 202 à chacune des 99.028 obligations.

Sur la part des actionnaires, il a été déduit 3.413 fr. 47 pour frais leur incombant.

Il y a eu donc 134.182 fr. 32 à leur répartir, ce qui représente 4 fr. 47 pour chacune des 30.000 actions.

Un acompte de 5 francs ayant été distribué sur les obligations le 1<sup>er</sup> janvier, il est resté 6 fr. 20 bruts à répartir.

L'assemblée des obligataires, réunie le 24 juin, à Paris, a voté une distribution de 6 francs nets par obligation, à partir du 1<sup>er</sup> juillet.

Il suffirait d'une augmentation de 250.000 francs sur les bénéfices de 1902, pour que les obligations puissent recevoir le maximum de ce qui leur est promis, 15 francs par an.

---

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.

.....  
Il nous reste à dire un mot des Damas-Hamah. On sait qu'il existe deux catégories de titres portant ce nom : les obligations 4 % privilégiées et les obligations à revenu variable. Sans reproduire tous les termes du *convenio* qui a réglé l'établissement du compte de profits et pertes, nous rappellerons succinctement que ce compte doit



comprendre, au crédit, les recettes et les garanties ; au débit, les charges, auxquelles il est satisfait dans l'ordre suivant : les dépenses d'exploitation et les frais généraux, puis le service des obligations privilégiées ; enfin, sur le solde, s'il y en a un, après dotation du fonds de prévoyance, répartition de 90 % aux obligations à revenu variable et de 10 % à la société.

En 1902, après acquittement de toutes les charges, y compris le service des obligations privilégiées, il est resté un solde de 1.448.446 francs grâce auquel 11 fr. 202 ont pu être répartis aux obligations à revenu variable et 4 fr. 47 aux actions. On voit que le service des obligations privilégiées est largement assuré et que les obligations à revenu variable ne sont pas elles-mêmes dénuées de chances d'avenir.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Gil Blas*, 13 février 1904)

Les recettes de la ligne Beyrouth-Damas-Hamah de la Société du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements ont atteint, en 1903, 3.077.444 fr. 45, contre 2.749.707 fr. 89 en 1902.

L'augmentation pour 1903 ressort à 327.736 fr. 56.

Les recettes de la ligne Rayak-Hamah se sont élevées en 1903, à 592.246 fr. 43 et, en 1902, à 208.9W fr. 98. soit une augmentation, en 1903 de 383.281 fr. 45.

La ligne Rayak-Hamah n'a été ouverte à l'exploitation que le 18 août 1902.

---

NÉCROLOGIE

Princesse Anastasie Dabija née Gorlenko  
(*Le Figaro*, 20 février 1904)

On nous annonce la mort de la princesse Anastasie Dabija née Gorlenko, décédée à Romanofchina, près Itchnia, gouvernement de Tchernigow (Russie),

La défunte était la mère de Mme Alexandre Rostkowsky, veuve du consul de Russie tué à Monastir, ; de Mme Édouard Coze <sup>6</sup>, femme du secrétaire général des chemins de fer de Syrie, et du prince Alec Dabija ; la grand-mère de M. Boris et de Mlle Marie Rostkowsky, de MM. Paul et Marcel Coze.

---

Damas-Hamah  
(*Le Journal des finances*, 14 mai 1904)

Les recettes du 1<sup>er</sup> janvier au 10 avril 1904 se sont élevées à 1.163.413 fr. 90, en augmentation de 492.844 fr. 26.

---

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES

---

<sup>6</sup> Édouard Coze (1862-1942) : ingénieur ECP. Marié à la princesse Dabija, de Russie. Deux fils : Paul, artiste peintre, marié en 1930 à Mlle de La Loge d'Ausson, et Marcel. Ancien directeur du Gaz de Beyrouth et des Tramways libanais, puis secrétaire général du Damas-Hamah et prolongements et administrateur du Crédit franco-égyptien (1905), fonction qu'il abandonne en 1909 pour celle d'administrateur de la Land Bank of Egypt. Nécrologie : *Le Figaro*, 2 mars 1942.

Chemins de fer de Damas-Hamah  
(*Gil Blas*, 25 juin 1904)

Les obligataires de cette société se sont réunis hier en assemblée générale.

Voici les résolutions qui leur ont été soumises :

1° L'assemblée générale approuve le rapport présenté par le conseil d'administration sur sa gestion jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1904, approuve son attitude dans les différentes questions qu'il a eues à traiter, et donne aux administrateurs quitus de leur gestion jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1904 ;

2° L'assemblée générale ratifie la nomination de M. Bozon comme administrateur du syndicat des obligataires.

Ces deux résolutions ont été approuvées à l'unanimité.

---

LETTRE DE TURQUIE  
(*Le Journal des débats*, 16 décembre 1904)

Constantinople, décembre

La question des chemins de fer de Syrie, qui, depuis plusieurs mois, donnait lieu à d'actives négociations entre l'ambassade de France et la Porte, va enfin recevoir la solution normale qu'elle comporte : la construction par la Société française du chemin de fer Damas-Hamah de la ligne d'Hamah à Alep.

La voie ferrée projetée n'aura qu'une longueur assez restreinte (145 kilomètres), mais son importance économique sera grande. On sait la richesse de la région d'Alep et l'étendue du marché commercial de cette ville. Or, aucun chemin de fer ne mettait cette belle cité en communication avec la côte syrienne. Le nouveau réseau ouvrira des débouchés considérables à l'agriculture et aux produits manufacturés par l'industrie indigène.

Il faut donc féliciter à la fois le gouvernement ottoman d'une initiative dont bénéficiera un des plus fertiles territoires de l'Empire, et notre ambassadeur d'avoir su obtenir pour la Compagnie française des chemins de fer de Syrie une concession profitable à notre industrie et à notre influence.

Le résultat doit être d'autant mieux apprécié que les Allemands ont multiplié les manœuvres pour réserver à la ligne de Bagdad le commerce d'Alep et détourner à leur profit le trafic qui se dirigera maintenant sur Beyrouth.

Tous les efforts de nos adversaires ne pourront empêcher la combinaison projetée d'aboutir. La solution des difficultés auxquelles la question des chemins de fer syriens donnait lieu, aura même pour conséquence certaine d'assurer aux relations franco-turques une intimité plus grande. C'est d'ailleurs le désir hautement exprimé de S. M. Abd-ul-Hamid de fortifier encore les liens d'une amitié si ancienne qui unissent les deux pays, et M. Constans fera, de son côté, le nécessaire pour y parvenir.

---

TURQUIE  
(*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> février 1905)

La *Gazette de Francfort* reçoit de Constantinople la dépêche suivante relative au nouvel emprunt :

Après avoir duré deux mois et demi, les négociations concernant le nouvel emprunt turc ont maintenant abouti à un résultat positif qui permet de considérer une entente définitive comme tout à fait prochaine. La Porte conclura l'emprunt avec le syndicat

français, le chiffre de cette opération est fixé à six millions de livres, valeur nominale. On dit que le syndicat ne prendra qu'à 80 12 %.

La conclusion de l'entente est facilitée à un haut degré par le fait que le syndicat français a renoncé provisoirement à faire établir des conditions concernant le prolongement du chemin de fer de Syrie de Hamah à Alep et a accepté pour l'achat de la section allant de Mzerib à Damas la somme de sept millions et demi de francs.

La France a en outre consenti à ne pas exiger que la Turquie commandât des canons aux fabriques françaises.

On considère comme très probable que le syndicat allemand sera chargé d'une partie de l'emprunt de six millions de livres.

---

### Les NÉGOCIATIONS OTTOMANES (*Le Temps*, 13 février 1905) (*Paris-Capital*, 22 février 1905)

La France avait, en effet, de nombreuses réclamations à faire valoir vis-à-vis de la Turquie, celles concernant les chemins de fer de Syrie, les quais de Constantinople, les armements.

Pour ce qui est des chemins de fer de Syrie, la Compagnie Damas-Hamah et prolongements, après avoir eu souvent à se plaindre dans le passé du gouvernement ottoman, s'est vue, depuis un an, victime d'un nouvel acte d'iniquité de la part de celui-ci.

Chacun sait que la ligne de Beyrouth à Damas et à M'Zérib a été construite par des capitaux français. La concession ne jouit d'aucune garantie du gouvernement ottoman qui, cependant, loin d'en faciliter l'exécution, paraît s'être ingénié à multiplier les difficultés. Tout dernièrement, la Turquie a commencé la construction, à partir de Damas, d'une ligne parallèle qui doit se diriger vers la Mecque et dont une correspondance de Constantinople nous indiquait avant-hier le degré d'avancement et, circonstance aggravante, a décidé que cette ligne serait reliée à la mer au port de Caïffa.

Il est à noter que ce chemin de fer, établi par des dons volontaires avec la main-d'œuvre gratuite de la troupe, constitue une concurrence des plus dangereuses vis-à-vis du réseau français non garanti. Notre gouvernement a pris en main la cause de la Compagnie Damas-Hamah et a réclamé des compensations.

La Turquie a, tout d'abord, offert de racheter une partie du réseau concurrencé, c'est-à-dire le tronçon de Damas à M'Zérib. Mais cette solution offrait le double inconvénient d'être basée sur un prix inacceptable et de diminuer l'étendue des lignes françaises en Turquie, alors que les lignes allemandes s'accroissent sans cesse. Elle était, à ce double point de vue, rejetée par notre gouvernement, qui demandait au contraire le prolongement des lignes syriennes vers Alep dans des conditions de garantie qui permissent de trouver une compensation à la concurrence du chemin de fer de la Mecque.

Du même coup, notre gouvernement assurait la défense des légitimes intérêts des capitaux français et obtenait 150 kilomètres nouveaux de chemin de fer, comme compensation de la ligne de Bagdad récemment concédée aux Allemands.

Les quais de Constantinople ont, eux aussi, été construits par nos capitaux, sans aucun concours de la Turquie, qui, sur ce point également, a pris à tâche de multiplier les obstacles. La Société des quais n'a jamais pu entrer en possession des terrains qui lui appartiennent aux termes de sa concession ; elle n'a jamais pu exercer la libre perception des droits établis par son firman et, pour comble d'infortune, elle a vu, une fois ses travaux achevés, une concession accordée aux Allemands pour la construction

d'un port à Haïdar-Pacha, c'est-à-dire à quelques kilomètres seulement de sa propre exploitation. Nous n'avons pas entendu dire que les Allemands eussent éprouvé la moindre contrariété à Haïdar-Pacha.

En ce qui concerne enfin les armements, notre gouvernement a pensé avec juste raison qu'il était naturel que la Turquie, qui fait si souvent appel à nos capitaux, réservât une partie de ceux-ci à notre industrie nationale, au lieu de constituer une sorte de monopole au profit des usines allemandes Krupp et Mauser. Mais cette juste prétention est celle qui a soulevé les hostilités de l'Allemagne, qui a mis en jeu à Constantinople toutes ses ressources et toutes ses influences pour faire échec à notre ambassadeur. Celui-ci avait déclaré à la Sublime Porte que la cote serait refusée à Paris à tout emprunt, si ces trois réclamations ne recevaient pas satisfaction.

Le gouvernement ottoman, un peu trop oublieux des ménagements qu'il doit à un pays qui détient au moins les trois quarts de sa dette, a offert à M. Constans des compensations dérisoires, et la Banque ottomane, qui avait conformé son attitude aux intérêts défendus par notre gouvernement, n'a pu que retirer les propositions qu'elle avait faites en vue d'un emprunt.

La situation paraît donc momentanément tendue à Constantinople. On dit que le sultan est très désireux de ne point mécontenter notre ambassadeur. D'autre part, le grand vizir est, paraît-il, complètement acquis à la cause allemande. Il semblerait donc aujourd'hui qu'il y ait lutte entre le souverain qui a multiplié ses promesses à notre ambassadeur et son Premier ministre qui se refuse à les tenir.

---

INFORMATIONS FINANCIÈRES  
Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 25 mai 1905)

Les actionnaires de la Société ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements sont convoqués pour le 24 juin en assemblée générale extraordinaire à Constantinople à l'effet :

De ratifier l'acte additionnel signé le 18 mai et d'autoriser le conseil à créer, dans les conditions arrêtées par l'assemblée générale du 19 mars 1901.

1° Le nombre d'obligations nécessaires pour la réalisation de la ligne Hamah-Alep

2° Le nombre d'obligations 4 % nécessaires pour la consolidation de l'emprunt dit du raccordement.

---

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

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

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

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

---

Marie-Justin-Théophile-Maurice-Georges GÉNÉBRIAS DE FREDAIGUE, président

Né à Nouic (Haute-Vienne), le 16 mars 1857.

Bachelier ès lettres et ès sciences, bachelier en droit.

Commis à la trésorerie d'Afrique et de Cochinchine (5 ans).

Inspecteur adjoint à la Société générale (15 mars 1882), inspecteur, directeur d'agence, secrétaire général, sous-directeur, premier sous-directeur, administrateur (15 juin 1909).

Son représentant dans une vingtaine de sociétés :

administrateur de la Société des Extraits de chêne en Russie (mai 1899),  
des Forges et Aciéries de Basse-Indre (octobre 1899).

Administrateur de la [Société générale des mines d'Algérie et de Tunisie](#) (Omnium)(mars 1901)  
et de ses participations :

Compania iberica de superfosfatos (1909),

[Compagnie des Phosphates de Constantine](#) (1912),

[Union espagnole de fabriques d'engrais, de produits chimiques et de superphosphates](#) (1912).

Candidat au rachat des [mines de phosphates d'Aïn-Moularès](#) (Tunisie)(1901),

Administrateur de la [Société de construction de chemins de fer indo-chinois](#) (1901),

des Tréfileries du Havre (Anciens Établissements Lazare-Weiller)(*quitus* en nov. 1901),

de la Compagnie générale d'électricité (nov. 1901),

de la [Compagnie d'exploitation de tramways et chemins de fer](#) (jan. 1902),

des Tramways de Brest,

de la Société française de banque et de dépôts (juin 1904),

de la [Société ottomane d'Héraclée](#),

commissaire de la Société générale industrielle en Russie,

administrateur de la Société des obligataires des Chemins de fer portugais (1906),

de la Compagnie internationale des wagons-lits (fév. 1908) dont il était auparavant  
commissaire aux comptes,

de la Société auxiliaire des Charbonnages du Donetz (août 1908),

de la Société nationale pour le commerce, l'industrie et l'agriculture dans l'empire ottoman  
(juin 1909) ;

de la Montecatini (mai 1910),

de la Immobilière parisienne et départementale (sept. 1910),

des [Exploitations électriques](#) (mars 1911),

du Chemin de fer de Rosario à Puerto-Belgrano (avr. 1912),

de la [Banque franco-serbe](#),

du [Crédit foncier ottoman](#) (mai 1914)

.....

Administrateur de la Caisse de retraite et de prévoyance pour les agents de la Société générale.

Chevalier de la Légion d'honneur du 17 janvier 1908.

Décédé à Paris, 46, rue de Rome, le 12 mars 1919.

Sté ottomane du ch. de fer de Damas-Hamah et prolong.  
Siège social : Constantinople. À Paris, 21, r. de Londres  
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 607)

#### ADMINISTRATEURS

Génébrias de Fredaigue, pdt

Léon Berger, v.-pdt

Sélim Pacha Melhamé, vice-pdt

R. Emond, adm. délégué

Al[exis] Rey, adm. délégué technique

Hassan Effendi Beyhum, adm.



G[aston] Auboyneau,  
F. Delaunay[*sic* : *Allain-Launay*]  
Calixte Carraby  
G[ustave] Habert  
G[eorge] Mallet

Sté constituée le 22 novembre 1891, sous le nom de Sté ottomane des ch. de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjick sur l'Euphrate par la fusion de la Cie ottomane de la rte de Beyrouth à Damas, de la Sté ottomane de la voie ferrée de Beyrouth à Damas et de la Sté des tramways de Damas et voies ferrées de Syrie, fondée le 13 août 1890.

---

*(Le Capitaliste, 18 janvier 1906)*

Les obligations Damas-Hamah à revenu variable varient peu à 275. Les travaux de construction de la ligne Hamah à Alep avancent rapidement.

Des modifications apportées aux plans primitifs tendent à diminuer dans une assez large mesure les dépenses prévues au premier abord. La longueur de la ligne de Hamah à Alep est de 154 kilomètres et ce sera la ville d'Alep qui formera le point terminus de la ligne Beyrouth-Rayak-Damas.

La société étudie actuellement le projet d'un tunnel à construire sur un point du parcours de la ligne Beyrouth-Damas. Par ce tunnel, le trajet entre ces deux villes sera raccourci de trois heures.

---

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES  
(ANCIENS ÉTABLISSEMENTS CAIL)  
Assemblée générale ordinaire du 4 avril 1906  
*(Le Recueil des assemblées générales, 10 avril 1906)*

[...] Nous prendrons part cette année à l'exposition de Milan qui est, comme vous le savez, principalement destinée à l'industrie des transports. L'Allemagne y fera un très grand effort pour affirmer sa puissance d'exportation en fait de locomotives: nous y forons figurer une [locomotive faisant partie d'une commande que nous avons obtenue de la Société des Chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements](#), ainsi qu'une locomotive de manœuvres d'un type créé par nous et que nous croyons assuré de quelque faveur. [...]

---

La Semaine coloniale.  
Chemins de fer français et allemands en Asie-Mineure.  
*(Les Annales coloniales, 21 mai 1906)*

Les travaux du chemin de fer français de Hamah à Alep avancent rapidement et pourront être terminés dans un an ; la longueur de la ligne est de 154 kilomètres.

Alep sera le point terminus de la ligne Beyrouth-Rayak-Damas-Alep, et les Français auront en Syrie l'exploitation de 600 kilomètres en comptant la ligne de Damas-Mezireb. Ce réseau est susceptible d'être prolongé, plus tard, jusqu'à Biredjik, soit encore une longueur de 150 kilomètres environ, et de se joindre alors au chemin de fer de Konia-Bagdad.

La Société française étudie en ce moment le projet d'un tunnel à construire sur un point du parcours de la ligne Beyrouth-Damas pour raccourcir de 3 heures le trajet entre ces deux villes.

On annonce, d'autre part l'achat des actions du chemin de fer Mersina-Adana par la « Deutsche Bank ». Cette ligne ne tire pas son importance de sa longueur de seulement 65 kilomètres ; mais sa possession permettra à la ligne de Bagdad de disposer d'un port sur la Méditerranée, ce qui ne pourra qu'augmenter son trafic. Le port de Mersina est très rudimentaire, mais il peut facilement être amélioré.

---

Chemin de fer Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 30 mai 1906)

Nous apprenons que la cote sera prochainement demandée à Paris pour 83.931 obligations de la Société du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements que cette société a réalisées à Constantinople, à Bruxelles et à Genève.

Ces obligations sont destinées à la construction du prolongement de la ligne Rayak-Hamah jusqu'à Alep, point où le réseau syrien se ralliera à la concession du chemin de fer de Bagdad.

Ces titres, d'un montant de 500 fr. rapportant 4 % d'intérêt, jouissent d'une garantie du gouvernement ottoman de 13.600 fr. par an et par kilomètre.

La ligne sera livrée à l'exploitation dans le courant du mois d'octobre prochain.

---

(*Le Journal des débats*, 15 juillet 1906)

Un groupe d'obligataires de la Société anonyme du Chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hauran et Biredjik-sur-l'Euphate, admis en qualité de créanciers vérifiés et affirmés à la liquidation judiciaire de cette société, prononcée par jugement du 18 juin 1900, après avoir échangé leurs titres contre des obligations de la Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements, en vertu du concordat homologué par le jugement du 22 avril 1901, ont assigné non seulement cette dernière société, mais encore la Banque impériale ottomane et les anciens administrateurs en fonction pendant l'année 1900, pour demander au tribunal de Commerce de la Seine de prononcer la nullité du concordat, de rapporter le jugement d'homologation, de déclarer la Société de Damas-Hamah en état de faillite ouverte, et enfin de condamner les divers, défendeurs à des dommages-intérêts à fixer par état.

Par jugement du 14 mai 1906, le tribunal de commerce de la Seine a repoussé toutes les prétentions du groupe des demandeurs, constaté « fausses et mensongères » la plupart des allégations contenues dans l'exploit introductif d'instance, déclaré certains passages de l'assignation « injurieux et diffamatoires » à l'égard de la Banque impériale ottomane et de la Société de Damas-Hamah, et, en conséquence, a condamné les demandeurs solidairement à payer à titre de dommages-intérêts :

à la Banque ottomane, la somme de Fr. 40.000

à la Société ottomane du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements, celle de 40.000

et à chacun des administrateurs mis en cause dans les deux sociétés, la somme de 1.000 fr., ci 9.000

---

Turquie  
LES GRÈVES À BEYROUTH  
(*Le Journal des débats*, 19 octobre 1908)

Beyrouth, octobre. — Après la grève des ouvriers du port\*, après celle des employés du chemin de fer Beyrouth-Damas-Hamah, qui vient à peine de prendre fin, nous avons eu celle des agents de la Compagnie du gaz\*. [...]

---

Chemins de Fer de Beyrouth-Damas  
(*Le Journal des finances*, 31 octobre 1908)

Les obligations Damas-Hamah restent très délaissées. Les recettes du Chemin de fer de Beyrouth-Damas-Hamah qui, par suite de l'interdiction du gouvernement ottoman d'exporter des grains et aussi des difficultés d'exploitation occasionnées dans les mois d'hiver par l'abondance anormale des neiges, accusaient, à la fin de juin, une importante diminution par rapport à celle de l'année dernière, avaient, au 10 septembre, non seulement regagné cette moins-value, mais encore dépassé les recettes de 1907. Dans ces conditions et malgré une augmentation des dépenses, conséquence des grèves, il est permis d'espérer que les obligations Damas-Hamah à revenu variable pourront cette fois toucher le plein de leur coupon qui est de 15 fr. L'an dernier, elles avaient reçu 14 fr. 90 brut et 14 fr. 34 net.

---

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  
(*Le Journal des débats*, 29 octobre 1909)

Constantinople, le 26 octobre. Un *iradé*, qui accorde à la Société française du chemin de fer de Damas-Hamah la concession d'une ligne allant de Tripoli à Homs (Syrie), a été promulgué.

---

Damas-Hamah et prolongements  
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*  
par E. Puech (Banque impériale ottomane)  
5<sup>e</sup> édition, Constantinople, 1911, pp. 86-95)

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Génébrias de Fredaigue, pdt  
Sallandrouze de Lamornais, v.-pdt  
G[aston] Auboyneau,  
Calixte Carraby,  
F. Delaunay [*sic* : *Allain-Launay*]  
René Emond,  
Gustave Habert  
Georges Mallet  
Alexis Rey,  
Emm. Salem.  
Commissaires des comptes :  
MM. Bouthillier-Chavigny et Marc Perpignani [censeur du Smyrne-Cassaba].

---

## VALEURS TURQUES

Chemins de fer

Ligne de Damas-Hamah et prolongements  
(*Le Journal des finances*, 4 novembre 1911)

Cette société a été constituée sous le régime de la loi ottomane en vertu des firmans impériaux datés des 20 février 1890, 17 juin et 22 novembre 1891, 6 juin 1893, 12 octobre 1896, 28 mai 1900, 18 mai 1905 et 26 octobre 1909.

Le siège social est à Constantinople. La durée de la société est de 99 années à compter du 212 juin 1893.

La durée des concessions est :

Ligne Damas-Homs-Hamah-Alep et Biredjik (ainsi que l'embranchement de Homs-Tripoli). jusqu'au 18 mai 1995.

Ligne de Beyrouth à Damas jusqu'au 17 juin 1991.

Ligne de Damas-Hauran jusqu'au 20 février 1990.

Le capital social est de 15 millions de francs divisé en 30.000 actions de 500 francs, entièrement libérées.

La société a émis les emprunts suivants :

En 1892, 120.000 obligations 3 % sans garantie de l'État ottoman, transformées en 1901 en obligations à revenu variable.

En 1901, 90.000 obligations privilégiées 4 % avec affectation sur la garantie kilométrique donnée par l'État ottoman.

En 1905, 85.000 obligations 4 %, dites « Jonction-Bagdad » avec affectation sur la garantie kilométrique donnée par l'État ottoman.

En 1909-1910, 43.747 obligations 4% remboursables au pair en 85 ans, sans garantie kilométrique de l'État, mais gagées sur le solde des produits nets de l'exploitation (après paiement du service d'intérêts des obligations privilégiées 1901 et Jonction-Bagdad 1905) et au besoin sur toutes ressources de la Société laissées disponibles par le service de ces deux emprunts.

Cette compagnie est essentiellement française.

L'ancien réseau, qui comprend les lignes Smyrne à Alaschehir, Magnésie à Soma, Smyrne à Bourhabal, avait été racheté par l'État à une compagnie anglaise, puis concédé à une compagnie française qui l'exploite moyennant une participation de l'État à 50 % des recettes. Mais celui-ci garantit pour le premier réseau une annuité de 2.310.000 francs pendant 99 ans à partir de 1894, laquelle est à prélever sur sa participation de 50 % dans les recettes.

Pour le deuxième réseau, le gouvernement a accordé une garantie kilométrique de 830 Ltq. 76, représentant 4.745.450 francs pour les 251 kilomètres. En cas d'insuffisance pour assurer le service des obligations, l'administration de la Dette prélève le nécessaire sur la dîme des sandjacks traversés.

Jusqu'ici, sauf en 1904, les recettes de l'ancien réseau ont toujours été insuffisantes pour que les 50 % revenant à l'État couvrent le service de l'emprunt. Quant au deuxième réseau, son rendement a été sans cesse au-dessus du minimum garanti.

La Compagnie a obtenu en 1910 la concession d'une troisième ligne de Soma à Panderma, d'une longueur de 190 kilomètres. La valeur de cette nouvelle ligne sera d'un intérêt économique important, car elle permettra d'amener rapidement de l'intérieur, les produits à embarquer sur la mer de Marmara à destination des ports d'Europe.

La caractéristique de cette nouvelle exploitation réside dans les conventions toutes différentes établies entre l'État et la Compagnie. L'État n'intervient plus que pour faciliter les débuts de l'entreprise et reste créancier des sommes qu'il avance au taux de 4 % sous forme d'annuité kilométrique de 2.300 francs pendant 10 ans. Ces avances seront remboursables sur tous excédents éventuels. Le gouvernement remet en outre à la compagnie 77.832 obligations de 500 francs 4 % amortissables au cours de la concession, et il assume la charge de l'intérêt et de l'amortissement contre garantie par la Compagnie sur toutes ses ressources sociales, en lui imposant de verser au Trésor toutes recettes brutes jusqu'à concurrence des sommes nécessaires au service de l'intérêt. En cas d'insuffisance, c'est la société qui comble la différence.

Voici un tableau qui permettra d'examiner le rendement de la Compagnie en ces dernières années :

Années	Recettes		Dépenses	Prod. net
	Nouv. réseau	Anc. réseau		
1908	4.508.478 36	4.695.006 98	3.641.676 66	5.561.909 28
1909	4.508.478 33	4.609.616 75	3.593.415 30	5.524.709 78

Les résultats de l'exercice 1910 sont sensiblement équivalents à ceux de 1909 ; ils se traduisent par un bénéfice de 1.976.244 francs contre 1 million 965.599 francs précédemment. Cette constatation est assez favorable, car il faut tenir compte des circonstances néfastes qui ont influencé les résultats du dernier exercice ; l'interdiction du transport des céréales en dehors des vilayets d'Aleb et de Syrie ; la campagne militaire du Hauran qui a immobilisé une grande partie du matériel pour le transport des troupes ; enfin, le choléra qui a sévi en Orient et réduit fortement le nombre des touristes.

Ce réseau subira une amélioration presque certaine.

#### GUERRES BALKANIQUES

Secours aux blessés militaires sans distinction de race ni de religion  
(*Le Journal des débats*, 7 décembre 1912)

Les Dames ottomanes de Paris, la Société de secours aux blessés que préside Mme Rifaat Pacha, ambassadrice de Turquie à Paris, nous communique la liste ci-après de souscriptions :

... Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hauran, 500...



Total des listes précédentes, 84.429 fr. 30. Total général a ce jour, 95,122 fr. 80.  
Les souscriptions sont reçues chez Mme Rifaat Pacha, 33, rue de Villejust, à Paris.

---

NÉCROLOGIE  
Gustave Habert  
(*Le Temps*, 23 janvier 1913)

Les obsèques de M. Gustave Habert, secrétaire général honoraire de la Compagnie P.-L.-M.\*, ont été célébrées ce matin, à dix heures, à la Trinité.

De belles couronnes ornaient le char funèbre. On remarquait celles de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. ; du secrétariat, des employés de la compagnie ; des chemins de fer d'Asie-Mineure, de la Compagnie du port de Beyrouth\*, de la [Société des chemins de fer D. H. P. \[Damas-Hamah et prolongements\]](#), du comité républicain du quartier Rochechouart, de l'Association des journalistes parlementaires, etc.

Le deuil était conduit par M. Marcel Habert, avocat à la cour d'appel, ancien député, et conseiller municipal de Paris, beau-fils et neveu du défunt.

Dans l'assistance, qui était fort nombreuse, on remarquait MM. Delanney, préfet de la Seine ; Stéphane Dervillé, président du conseil d'administration ; G[ustave] Noblemaire, ancien directeur ; Mauris, directeur [puis adm et vice-pdt du PLM] ; Goy, secrétaire général, et tout le conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M. ; de nombreux membres du Parlement ; MM. H. Galli, président du conseil municipal ; Paul Déroulède, Adolphe Brisson.

L'inhumation a eu lieu dans l'intimité à Montfort-l'Amaury (Seine-et-Oise).

---

La France, l'Angleterre, la Russie, l'Allemagne et la Porte  
(*Le Journal des débats*, 16 mai 1913)

La note que nous avons publiée hier en Dernière Heure à propos des négociations anglo-turques relatives au chemin de fer de Bagdad remettait parfaitement les choses au point. Le *Petit Parisien* confirme ce matin en ces termes l'exactitude de nos renseignements :

On a fait grand bruit, dans certains milieux, d'un soi-disant partage d'influence en Asie Mineure. L'Allemagne aurait fait reconnaître par l'Angleterre ses droits sur la région traversée par le chemin de fer de Bagdad et, en échange, aurait reconnu les droits du Cabinet de Londres sur le tronçon de Bassorah au golfe Persique et les intérêts politiques prééminents de ce Cabinet sur Koweït et aussi sur une partie de l'Arabie. Il y a là une énorme part d'imagination.

En réalité, des négociations sont engagées, mais elles sont loin d'avoir l'importance qu'on leur attribue :

1° L'Angleterre a ouvert des pourparlers avec la Porte pour la construction des deux tronçons ferrés Bagdad-Bassorah et Bassorah-golfe Persique ; elle demanda, en outre, que soit sanctionné par la Turquie son protectorat sur Koweït. Rien n'est terminé de ce côté.

2° La Porte a des difficultés avec l'Allemagne au sujet de la ligne de Bagdad et de son amorce vers le golfe d'Alexandrette.

3° Deux entretiens ont eu lieu à Londres, entre le prince Lichnowski, ambassadeur d'Allemagne, et sir Edward Grey mais on s'en est tenu là et aucune entente n'a été conclue.

Nous pouvons ajouter que la France a été tenue au courant de ces conversations.

D'autre part, une dépêche Havas de Constantinople apporte les précisions suivantes :

Tandis que les négociations anglo-turques sont conduites à Londres par Hakki Pacha, la Porte négocie simultanément avec la France et la Russie le règlement de toutes les questions pendantes entre elle et les Cabinets de Paris et de Saint-Pétersbourg ; les négociations avec la France ont lieu à Paris, entre le quai d'Orsay et Djavid Bey, pour toutes les questions de chemin de fer et, à Constantinople, entre la Porte et l'ambassade de France, pour toutes les autres questions ; les négociations avec la Russie portent sur deux objets : 1° la fixation de la frontière turco-persane, qui sera prochainement terminée 2° la construction des chemins de fer de l'Anatolie orientale. Les négociations franco-turques portent sur les points suivants que rappelle l'*Écho de Paris* :

I. — Délivrance des firmans qui permettront l'ouverture de certaines écoles et de certains autres établissements français — qui sont actuellement en instance d'autorisation — suivant les principes de l'accord franco-ottoman de 1901.

II. — Pour l'avenir, application régulière de cet accord.

III. — Assimilation des écoles françaises aux écoles publiques ottomanes, en ce qui concerne la valeur des diplômes, l'exemption des impôts, etc.

IV. — Les ressortissants français poursuivis devant la Justice ottomane ne doivent subir une détention préventive que dans les prisons consulaires françaises.

V. — Reconnaissance aux Tunisiens et aux Marocains de la qualité de ressortissants français.

VI. — Compromis d'arbitrage pour le règlement de certaines réclamations pendantes.

VII. — Chemins de fer.

a) En Arménie : concession définitive (en régie) de la ligne Samsoun-Sivas-Kharpout-Diarbékir. Ce tracé sera complété par la ligne Diarbekir-Erzeroum-Trébizonde.

b) En Syrie :

1° Prolongement vers le sud du réseau Damas-Hamah, à partir de Rayak, dans la direction de Jérusalem

2° Arrangement pour le partage du trafic entre les deux tronçons du réseau Damas-Hamah et de la ligne du Hedjaz, qui atteignent la côte de Syrie, le premier à Beyrouth et le second à Caïffa.

---

#### SYRIE & PALESTINE (*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> septembre 1913)

La *Revue de Paris* publie dans son numéro du 1<sup>er</sup> septembre un intéressant article de M. André Duboscq sur la Syrie et la Palestine. Au cours d'un voyage récent, l'auteur a pu étudier sur place les questions politiques et économiques qui se rapportent à ces deux régions et à la solution desquelles la France est particulièrement intéressée.

M. André Duboscq examine un peu sommairement les problèmes d'ordre politique ; il étudie de plus près et avec plus de détail les questions économiques, et, en particulier, celle des chemins de fer et celle des ports. Il a fort bien reconnu que « ce qu'on appelle prématurément le mouvement arabe n'est encore que l'expression de visées locales n'ayant entre elles aucune concordance. Le Yémen, le Nedjed, Bagdad la Syrie ne sont pas à la veille de marcher sous un même drapeau à la conquête de la suprématie arabe. Ce qui importe, pour le moment, c'est que des réformes soient introduites dans le pays

arabes, qu'elles soient demandées avec calme par les intéressés, qu'elles soient accordées sans retard par le gouvernement ottoman, et que les puissances en surveillent exactement l'application.

M. Duboscq ne fait guère qu'indiquer la délicate question des « zones d'influence ». Il paraît toutefois un peu optimiste lorsqu'il étend jusqu'à Alep inclusivement la région syrienne où notre influence demeure prédominante. Alep, la grande ville où aboutissent encore aujourd'hui les caravanes qui proviennent de la Mésopotamie et de la Perse, ne se trouve point, il est vrai, sur la grande ligne du Bagdad mais elle y est rattachée par un embranchement de quinze kilomètres. Alexandrette sera peut-être dans quelques années le port le plus considérable de la Méditerranée orientale et ce sera un port allemand. Il devient chaque jour plus visible que le nord de la Syrie échappe à l'influence française. M. Duboscq a justement observé qu'à Alep, comme d'ailleurs à Caïffa, à Jaffa, à Damas et à Jérusalem, les Allemands forment des colonies isolées, qu'ils ne se mêlent point à la population et qu'ils n'en sont pas aimés. Cela ne les empêche pas de pousser vigoureusement leurs affaires dans les pays où ils sont établis et dont ils ont entrepris la conquête économique, comme nous en avons entrepris la conquête morale.

[M. André Duboscq a parcouru les principales lignes ferrées du réseau de Syrie, et il a étudié les projets de quelques lignes nouvelles. Il signale avec raison les inconvénients du chemin de fer Beyrouth-Damas et l'irréremédiable insuffisance du port de Beyrouth :](#)

« La position géographique de la ligne Beyrouth-Damas est, quoi qu'on fasse, désavantageuse ou, plutôt, Beyrouth séparée de son arrière-pays par la chaîne libanaise qui se dresse à quelques kilomètres seulement des rives méditerranéennes, est dans une situation irrémédiablement défectueuse. De fait, Beyrouth n'a jamais été qu'une échelle médiocre. C'est la politique française qui, depuis l'expédition de 1800, a voulu en faire une place importante, à cause de la proximité du Liban ; mais des initiatives opposées à la nôtre et aidées par la force des choses sont parvenues, il faut le reconnaître, à ériger contre elle de sérieuses concurrentes, La sagesse nous imposant l'emploi des meilleurs moyens qui s'offrent à nous de sauvegarder notre situation en Syrie, c'est vers d'autres ports que nous devons porter dorénavant notre effort. Voilà pourquoi j'écrivais plus haut que l'intérêt qui s'attache actuellement à Beyrouth est autant un intérêt économique que politique. Les deux villes qui, au Nord et au Sud, la condamnent, en tant que port, sont Tripoli et Caïffa. »

Passant ensuite au projet de chemin de fer Rayak-Lydd, M. Duboseq écrit :

« Au nombre des demandes remises par notre ambassadeur au gouvernement ottoman figure, outre la construction des ports et le cartel de tarifs dont j'ai parlé, le prolongement jusqu'à Lydda, station de la ligne de Jaffa-Jérusalem, de la voie qui descend à présent d'Alep à Rayak.

On sait que les 331 kilomètres de voie large qui relient ces deux villes sont une partie déjà exécutée d'un ensemble de lignes projetées, qui, par le « Bagdad », relieront éventuellement Haïdar-Pacha, près du Bosphore, à El'Arieh, en Egypte. Mais nous avons dit que les Turcs construisaient en ce moment entre El-Afoulé et Jérusalem une ligne qui desservira les villes relativement importantes de Djenin et de Naplouse. Le prolongement Rayak-Lydd se trouvera donc dans sa partie inférieure resserré entre cette nouvelle ligne et la mer, à environ une vingtaine de kilomètres de l'une et de l'autre situation extrêmement désavantageuse pour cette double raison que les populations établies à l'ouest de notre ligne, par conséquent voisines du littoral, préféreront toujours le transport par mer, à cause de la modicité des tarifs de la batellerie, et que celles qui se trouveront entre notre ligne et la ligne ottomane, auront plus souvent l'occasion d'employer cette dernière à cause de Djénin, Naplouse et Jérusalem, la nôtre ne devant traverser aucune localité importante. Remarquons aussi

que le trafic de l'Est, en deçà et au-delà du Jourdain, se trouvera naturellement arrêté par la ligne ottomane à notre détriment.

Sans doute, la construction projetée du port de Jaffa remédie à une partie de ces inconvénients le jour où il sera possible de débarquer à Jaffa par n'importe quel temps, pèlerins et marchandises à destination de Jérusalem n'hésiteront pas entre les 86 kilomètres qui séparent ces deux villes et les 150 à 200 kilomètres qu'il faudra faire pour aller de Caïffa à Jérusalem, en passant par El-Afoulé. Mais le moyen de parer entièrement aux désavantages que présente pour nous la nouvelle ligne ottomane est, je pense, le suivant : le prolongement de Rayak descend directement à Nazareth, puis, de là, oblique vers l'Ouest pour éviter El-Afoulé et coupe, un peu plus haut que cette ville, la ligne de Caïffa. Or, si une fois à Nazareth, au lieu d'obliquer vers l'Ouest, la voie projetée oblique vers l'Est, passe à Beisan et descend la vallée du Jourdain, d'abord elle répond d'avance aux prochains besoins de cette contrée, puis elle arrête à son profit tout le trafic de l'Est. Elle peut même étendre ses ramifications jusqu'à Es-Salt, Irbid, Mzérîb, pour drainer plus sûrement encore ce trafic et boucler notre réseau en Palestine. Avant d'arriver à la mer Morte, elle rejoint Jérusalem, et, s'il y a lieu, continue par Hébron jusqu'à El-Arien.

Telle est l'opinion que j'ai pu me faire, sur place, sur le prolongement projeté au-delà de Rayak. Laisser à d'autres le profit d'une ligne dont la nécessité s'imposera plus tard le long du Jourdain et, d'autre part, en construire une entre la mer et une ligne concurrente, me paraîtrait regrettable à tous les points de vue. »

---

*Annuaire Desfossés* 1914, p. 408-409 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : G. de Fredaigues, Sallandrouze de Lamornaix, R. Emond, A. Rey, J. de Bouthillier, Carraby, P. Révoil, G. Mallet, F. Delaunay, Salem, Razi Bey.

---

3 OCTOBRE 1914 : LE GOUVERNEMENT OTTOMAN MET LA MAIN SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS, ET SUR LES ENTREPÔTS ET LE PORT DE BEYROUTH DIRIGÉS PAR LE MÊME GROUPE

---

L'oppression turco-allemande en Syrie  
(*Le Temps*, 1<sup>er</sup> février 1915)

La ligne à crémaillère Beyrouth-Damas est minée par endroits dans la traversée du Liban. Une batterie d'artillerie est installée à Jamhour et une garnison de 500 hommes environ séjourne à Alep.

---

ÉPHÉMÉRIDE  
(*Le Journal des finances*, 3 juillet 1915, p. 843)

LONDRES

(De notre correspondant particulier)

15 juin. — L'Agence Wolff annonce que le gouvernement turc est décidé à abolir l'accord financier conclu avec la France en 1914 et qui est resté lettre-morte.

Les chemins de fer de Syrie et du Liban appartenant aux actionnaires français seront rachetés par l'administrateur du chemin de fer du Hedjaz.

---

(*La Correspondance d'Orient*, 30 janvier 1919)

[...] M. Blanche, administrateur de la Société du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements, fait une communication sur la route carrossable de Beyrouth à Damas et sur l'ensemble du réseau actuel de la Société du chemin de fer qui lui a succédé.

Ce chemin de fer comprend : 1° une section à voie étroite de Beyrouth à Damas et Mzérîb ; 2° une section à voie large de Rayak à Alep avec embranchement de Homs à Tripoli.

Le réseau à voie large doit être développé au sud, de Rayak vers Ramlé et l'Égypte, et à l'est de Homs vers Deir-es-Zor.

Pour compléter ce qui concerne le chemin de fer dont il s'agit, le président donne connaissance d'un mémoire de la Société de Construction des Batignolles, qui a construit la ligne de Beyrouth à Damas, et d'une Note de la Régie générale des chemins de fer et travaux publics [RGCF (Vitali)], qui a construit toutes les sections à voie large. [...]

---

Le rapport de M. Raiberti  
sur le budget des affaires étrangères  
(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1919)

[...] Les lignes ferrées Jaffa-Jérusalem, Damas-Mzerib (1889), Damas-Beyrouth (1891), Alep-Rayak (1893), Tripoli-Homs (1909), réunies aujourd'hui dans la Compagnie Damas-Hamah, au capital de 125 millions, sont des entreprises françaises. L'initiative française en Syrie a construit ou racheté 700 kilomètres de chemins de fer. [...]

---

Les désaccords de l'Entente en Turquie  
et les intérêts des porteurs français  
par Ernest VINCENT  
(*Le Journal des finances*, 22 août 1919)

[...] La première, et la plus importante, des questions à régler est la question syrienne. L'accord franco-anglais de 1916 nous réservait la plus grosse partie de ce pays où s'étendait depuis des siècles notre influence. [...] Les décisions du commandement militaire anglais en Syrie, brimant la France et les intérêts français, [sont] en train de nous reprendre ce que l'Angleterre nous a reconnu. [...] L'administration française du Liban ne peut, pour secourir la disette de la côte, faire venir du blé de Damas, parce que l'autorité anglo-arabe en prohibe l'exportation, [...] le commerce français ne peut vivre parce que les autorités anglaises, sous des prétextes divers, refusent le tonnage nécessaire et l'usage de chemins de fer — français d'ailleurs, mais réquisitionnés par l'autorité militaire britannique [...].

---



*Annuaire Desfossés* 1920, p. 365 :  
Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements  
Conseil d'administration : G. de Fredaigues, Sallandrouze de Lamornaix, R. Emond,  
A. Rey, J. de Bouthillier, Carraby, P. Blanche, G. Mallet, F. Delaunay, Salem, Razi Bey.

---

La situation en Syrie  
(*Le Journal des débats*, 31 juillet 1920)

Voici de nouveaux détails sur les opérations qui ont amené l'occupation d'Alep, Homs et Damas par des contingents français.

Une colonne, commandée par le général Goubeau [*sic* : *Gouraud*], et partie de Katma, a occupé Alep le 28 juillet, après un léger engagement, le 22 juillet, à Mislie. La ville d'Alep est parfaitement calme ; les autorités locales font part au commandement français de leur désir de collaboration loyale avec lui. Des détachements de soldats chérifiens se sont joints aux troupes françaises pour rendre les honneurs au général de Lamothe, qui a pris officiellement possession de la ville d'Alep, le 24 juillet.

À Homs, les troupes chérifiennes ont abandonné la ville. Les autorités locales ont annoncé aux éclaireurs français qui précédaient notre colonne en marche que les munitions et les armes avaient été rassemblés pour être livrées à l'armée française. Dans toute la région également, nos troupes sont attendues par les autorités locales et la population qui multiplient leurs demandes en vue d'obtenir la protection de la France.

À Damas, nos troupes sont entrées dans la ville le 25 juillet. Un considérable matériel de guerre abandonné tout le long de la route de Damas prouvait la fuite désordonnée de l'ennemi. Les gares et les édifices publics ont été occupés. [La voie ferrée Beyrouth-Damas fonctionnera de nouveau pour le trafic et les voyageurs à partir du 27 juillet.](#) Toutes les mesures sont prises pour assurer rapidement le rétablissement des relations économiques entre la zone de l'intérieur avec Damas et la zone côtière avec ses ports, Beyrouth et Tripoli.

---

NÉCROLOGIE  
M. René Emond  
(*Le Figaro*, 2 décembre 1920)

On nous annonce la mort de M. René Emond, chevalier de la Légion d'honneur, décoré de la Médaille de 1870, vice-président de la Société des chemins de fer de Damas-Hamah, de la Compagnie du Port de Beyrouth, administrateur de nombreuses autres sociétés, décédé en son domicile, 65, rue d'Amsterdam. Les obsèques auront lieu le vendredi 3 décembre, à dix heures, en l'église Saint-Louis d'Antin. Le présent avis tient lieu d'invitation.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*La Journée industrielle*, 4 mars 1921)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de cette société qui s'est tenue le 2 courant a approuvé le rapport du conseil sur la situation actuelle de la Compagnie. Elle a, de plus, ratifié la nomination en qualité d'administrateurs de MM. le comte Vitali et Georges Labrousse et elle a renouvelé les pouvoirs de MM Paul Blanche, le comte J. de

Bouthillier-Chavigny, Paul Brière, Fernand Delaunay, Georges Mallet, Youssouf, Razi Bey, Alexis Rey, Emmanuel Salem, Charles Sallandrouze de Lamornaix, le comte Georges Vitali.

---

Entreprises et valeurs en souffrance  
Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des finances*, 11 novembre 1921)

Les actionnaires réunis le 26 octobre en assemblée ont autorisé le conseil d'administration à demander l'admission de la Société au bénéfice du **règlement transactionnel** et donné tous pouvoirs au conseil d'administration pour conclure tous les accords et arrangements que pourraient être nécessaires au mieux des intérêts de la société, sans qu'il soit besoin de recourir à une nouvelle assemblée générale.

Le rapport rappelle que le gouvernement français a confié à la Société l'exploitation en régie de son propre réseau, augmenté de celui de la Cilicie et de ses embranchements. D'autre part, il a reconstitué en grande partie les approvisionnements et remis grosso modo en exploitation les lignes de Beyrouth-Damas, Rayak-Alep et Homs-Tripoli en débitant la société des sommes engagées à cet effet. Seule la ligne de Damas-Mzerib, d'une longueur de 100 km., n'a pas été reconstituée. Comme elle était parallèle à la ligne de Damas-Deràa construite par le gouvernement d'Abdul-Hamid et que cette dernière ligne sera dévolue à la Société à titre de compensation, il ne sera sans doute pas procédé à la réfection de la ligne Damas-Mzerib.

Les dettes de la Compagnie envers l'État pour reconstitution du réseau atteindront environ 30 millions. Si l'on y ajoute une dépense de 20 millions pour parachèvements et achats de matériel roulant et 42 millions pour le service financier des obligations, on arrive à un total de 92 millions environ en face desquels se placent le solde disponible pouvant atteindre environ 22 millions à la fin de l'année, et les revenus à attendre de l'exploitation dans les années à venir, soit environ 18 millions. Les indemnités réclamées pour dommages de guerre et dépossession s'élèvent à 141 millions et demi mais l'époque de leur règlement étant des plus incertaines, le Conseil n'a pas cru devoir en faire état. Des négociations sont en cours avec le gouvernement en vue d'arriver à une transaction, elles n'ont pas encore abouti.

---

DANS LA LEGION D'HONNEUR  
Ministère des affaires étrangères  
(*Le Journal officiel de la République française*, 29 juillet 1922)

Chevaliers

Marteaux (Pierre-Nicolas-Raymond), directeur du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements ; 31 ans de services.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1922)

Les obligataires du Jonction-Bagdad réunis le 17 novembre au tribunal de commerce ont, à la presque unanimité, approuvé le traité de règlement transactionnel dont nous avons précédemment fait connaître les clauses essentielles. Les porteurs d'obligations

« Homs-Tripoli » se réuniront en assemblées le 24 novembre pour se prononcer sur le même traité.

---

Société d'exploitation des chemins de fer de Cilicie-Nord Syrie.  
(*La Correspondance d'Orient*, 15 décembre 1922)

Le premier conseil d'administration est ainsi composé : ... C[harles] Sallandrouze de Lamornaix <sup>7</sup>, de la Société du Chemin de fer Damas-Hauran et prolongements et de la Société ottomane du Chemin de fer de Smyrne-Cassaba...

---

Damas-Hamah  
(*Le Journal des finances*, 6 juillet 1923)

Les comptes portant sur la période 31 décembre 1914-1918 ont été approuvés par l'assemblée du 27 juin qui, a décidé que les produits disponibles s'élevant à 71.992 francs seront répartis en conformité des prescriptions du concordat. Leur distribution sera reportée à la liquidation des exercices 1919 à 1922.

---

(*L'Information financière, économique et politique*, 7 juillet 1923)

SOCIETE OTTOMANE DU CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS. — L'assemblée générale des obligataires de cette Société a élu administrateurs de la Société civile MM. Manteau, Émile Mercier, Burguet <sup>8</sup>, René Jarry, Bouteillier, Chasseigne de Néronde et Descours-Desacres.

Elle a définitivement approuvé les statuts de la Société civile des obligataires de la Société.

---

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

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est réunie le 27 juin 1923.

---

<sup>7</sup> 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)(ci-dessous).

<sup>8</sup> Joseph Burguet (Toulon, 1848-Paris, 1927), intendant général, ancien du Tonkin. Scrutateur à l'assemblée des Distilleries de l'Indochine (1918), administrateur du Gaz de Beyrouth (1922), de la société des obligataires du chemin de fer Damas-Hamah (1923) et de celle des Tramways et éclairage de Beyrouth (1925).

Le rapport expose tout d'abord l'économie générale du Traité de Règlement transactionnel homologué le 29 janvier 1923. (Voir les détails dans Circulaire n° 11 de novembre 1922 et les avis de paiement dans Circulaire n° 14 de février 1923 et n° 17 de mai 1923.)

Il examine ensuite les comptes de l'exercice 1914 et des quatre exercices de guerre 1915 à 1918 inclus.

L'exercice 1914 n'a comporté que dix mois d'exploitation, qui ont donné un produit net de fr. 71.992 reporté au compte des exercices 1919 à 1922.

Les comptes des quatre exercices 1915 à 1918 ont été groupés en un seul, en raison du nombre restreint d'opérations auxquelles ils ont donné lieu : la société, dépossédée de son exploitation par les Germano-Turcs, n'a fait d'autres recettes que celles de ses comptes-courants et des revenus de son portefeuille ; par contre, elle a dû supporter ses frais généraux à Paris et à Constantinople, et, si on y ajoute la dette obligataire, l'insuffisance des produits ressort à fr. 18.442.467.

Mais cette insuffisance a été couverte dans le courant des exercices 1919 à 1922 à la fois par des recettes importantes et par les effets du règlement transactionnel.

Les comptes afférents à cette période de gestion militaire anglaise et française n'ont pu encore être arrêtés définitivement, mais seront sans doute présentés aux actionnaires avant la fin de l'année.

---

Qui êtes-vous ? 1924, 821 p.

BLANCHE (Paul).

8, rue de Milan.

Administrateur-délégué de la Société du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements, commissaire de la Société française des constructions Babcock et Wileok [*sic* : *Wilcox*], etc.

BOUTHILLIER-CHAVIGNY (Comte J[oseph] de)

31, rue La Pérouse, T. : Passy 66-89.

[Fils du vicomte de Bouthillier-Chavigny et de Mme, née Dodun de Kéroman.]

[Frère de Mme Paul Bourlon de Sarty (ci-dessus) ; de la vice-amirale Humann (belle-mère de François de Wendel) — lequel Humann avait attaqué Bangkok en 1893 pour faire valoir la souveraineté laotienne sur la rive gauche du Mékong — ; de Mme Georges Bollinger (des champagnes) ; et de Mme Raoul d'Hotelans ].

Administrateur de la Société du Chemin de fer de Damas-Hamah et du prolongement [+ Port, quais et entrepôts de Beyrouth] ; administrateur de la Banque franco-serbe. [Commissaire aux comptes des Étains et wolfram du Tonkin.]

[Membre du comité directeur du Jockey-Club.]

[Marié en juin 1930 à Mlle Mayran de Chamisso.]

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<sup>lle</sup> 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<sup>lle</sup> 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 prolongements] et D. H. P. [Damas-Hamah et prolongements] ; administrateur d'Héraclée\* [Charbonnages en Turquie].

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

En préparation : Or et papier.

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

---

#### Le chemin de fer Beyrouth-Tripoli (*Le Journal des débats*, 30 janvier 1924)

On écrit de Beyrouth à l'agence Havas :

Le projet de raccorder Beyrouth à Tripoli par un chemin de fer à voie large est aujourd'hui en bonne voie de réalisation.

Grâce à l'intervention du général Weygand, haut commissaire de la France en Syrie et au Liban, les études préparatoires sont activement poussées par une commission qui, sous la direction de M. Dumas, ingénieur de la Régie générale de chemins de fer et de travaux publics [RGCF (Vitali)], procède, pour le compte de la Société du chemin de fer de Damas, Hamah et prolongements, concessionnaire du réseau syrien, au tracé de la route et à l'estimation du coût des travaux.

Déjà plus d'un tiers du tracé a été relevé, soit plus de 30 kilomètres, sur une distance totale de 96. Les deux équipes chargées des travaux et parties l'une de Beyrouth, l'autre de Tripoli, se rejoindront vraisemblablement dans trois mois. L'établissement d'un projet complet, qui doit être dressé à Paris, demandera environ deux mois encore. On aura donc, dans cinq mois d'ici, un travail de base grâce auquel on pourra commencer la pose de la ligne.

Cette ligne à voie normale reliera Beyrouth au réseau Nord-Syrie-Cilicie, qui lui-même n'est qu'un tronçon du chemin de fer de Bagdad, lequel remonte jusqu'à Constantinople d'une part et Mossoul de l'autre. C'est dire l'intérêt qu'elle présente, non seulement au point de vue du trafic en Syrie même, de la liaison qu'elle établira entre le Sud et le Nord de ce pays, l'Anatolie et la Haute-Mésopotamie, mais encore au point de vue des communications de la Syrie avec l'Occident.

---

#### CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 mars 1924)

Dans son rapport à l'assemblée du 27 juin 1923 — après avoir rendu compte des quatre exercices de guerre. 1915 à 1918 —, le conseil «le la Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hamah laissait espérer qu'il aurait liquidé la situation avec l'État à temps pour présenter aux actionnaires avant la fin de l'année courante les

résultats des exercices 1919 (gestion militaire anglaise) et 1920 à 1922 (gestion militaire française jusqu'au 30 juin, gestion autonome pendant le second semestre).

Bien qu'il ne fût pas encore en possession de la liquidation dont il s'agit, il n'a cependant pas voulu retarder plus longtemps la clôture de l'exercice 1922, car les rectifications que cette liquidation peut apporter sont d'une minime importance et pourront être incorporées sans inconvénient dans les exercices suivants. Il y avait intérêt, d'autre part, à reprendre le plus tôt possible le fonctionnement normal dans les délais statutaires.

Pour plus de simplicité, le conseil a donc groupé ensemble les résultats des exercices 1919 à 1921, antérieurs au règlement transactionnel.

Ils se liquident tous en déficit, puisque la charge cumulée des coupons non payés depuis 1914 n'est pas couverte par les recettes de l'exploitation.

Ce n'est qu'en 1922 que le solde devient bénéficiaire et que les effets du règlement transactionnel interviennent pour rendre à la trésorerie une élasticité qui permet d'effectuer les répartitions prévues par ce règlement.

Voici, d'ailleurs, l'exposé par profits et pertes des comptes de ces deux périodes :

	1919 à 1921	1922
CHARGES		
Dépenses du chemin de fer	24.580 23	9.976.483 54
Coupons et remboursement d'obligations :		
Rayak-Hamah	5.379.640 00	—
Jonction Bagdad	5.182.729 00	211.540 50
Homs-Tripoli	2 722.180 00	144.132 90
Frais généraux de Paris	212.018 17	
Frais généraux de Constantinople	8.750 00	188.331 36
Conseil d'administration	102.076 60	
Dépenses générales	126.880 58	
Dépenses spéciales	—	304.230 00
Charges de l'emprunt de 1905	—	80.130 10
Charges du capital social	—	4 15
Charges des obligations :		
Rayak-Hamah	102 05	32.874 56
Jonction-Bagdad	1.018 92	32.018 82
Homs-Tripoli	492 03	16.769 17
à revenu variable	» —	60.517 57
Annuités eux héritiers Moutran	33.325 00	11.075 00
Divers	2.150 41	—
Redressements sur exercices antérieurs	—	4.331.725 31
Total	<u>13.795.783 99</u>	<u>15.389.832 98</u>
PRODUITS		
Résultats de l'exploitation	13.481.853 35	—

Recettes du chemin de fer :		
Premier semestre	—	4.466.551 38
Deuxième semestre	—	18.897.953 95
Produits de placement de fonds	266.067 69	74.754 53
Intérêts sur valeurs du portefeuille	1.768.740 20	1.114.960 52
Intérêts, agios et commission	12.473.621 87	—
Recettes à régulariser	—	459 77
Total	<u>27.930.303 61</u>	<u>24.554.680 15</u>
Rappel des charges	13.795.783 99	15.389.832 98
Excédent	14.134.519 62	9.164.847 17
Insuffisance des exercices 1915 à 1918	18.442.467 39	—
Insuffisance des exercices 1919 à 1921	—	4.307.947 77
Solde par insuffisance	4.307.917 77	—
Solde par bénéfice	—	<u>4.856.899 40</u>

L'assemblée ordinaire, tenue le 12 décembre, a décidé, sur la proposition du conseil d'administration :

1° Que les produits qui revenaient à la fin de 1922 à l'ensemble des 95.246 obligations à revenu variable et qui s'élevaient à 3.511.017 fr. 40, seraient attribués proportionnellement au nombre de ces obligations restant en circulation au 30 novembre 1923. à raison de 15 fr. pour intérêts au titre de 1922 et d'une somme de 625.598 fr. pour amortissement par rachats en Bourse afférent aux 28.615 obligations non échangées à cette date. En conséquence, le coupon n° 27 des obligations à revenu variable est mis en paiement à raison de 14 fr. 29 net depuis le 15 janvier 1924.

2° A approuvé la mise en paiement de l'intérêt de 5 % prévu par le règlement transactionnel en faveur du capital-actions, à raison de 22 fr. 49 net par action, payables à partir de la même date contre remise du coupon n° 13.

3° A décidé, en outre, le report à l'exercice 1923 du solde restant disponible de 134.767 fr. 68.

« Nous ne vous donnerons pas encore aujourd'hui, Messieurs. lit-on dans le rapport du conseil, le résumé habituel des renseignements techniques et statistiques concernant les exercices dont nous venons de vous rendre compte. Les différents régimes d'exploitation par lesquels ils ont passé rendraient vaine toute tentative de comparaison. N'ayant repris la possession entière de notre réseau qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1922, l'exploitation normale a porté seulement sur le second semestre : nous ne pourrions donc reprendre nos comparaisons statistiques qu'à partir de la période correspondante de l'exercice en cours.

Qu'il nous suffise de vous dire que les travaux de réfection ont suivi régulièrement leur cours depuis 1920 suivant leur degré d'urgence et l'importance des crédits qui leur ont été affectés avec l'approbation du Haut Commissariat. Nous espérons vous en donner un relevé récapitulatif à notre prochaine, réunion, lorsque la liquidation de nos comptes avec l'État nous aura permis d'en connaître la dépense exacte. Nous pourrions en même temps vous faire connaître le montant des dépenses qu'il nous faudra encore consacrer à l'achèvement complet des réfections du réseau. »



L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateur de la société de M. Maurice Lewandowski <sup>9</sup>, en remplacement de M. Paul Dupuich <sup>10</sup>, décédé.

---

Tribunaux  
Les dommages du chemin de fer Damas-Hamah  
(*Le Journal des débats*, 7 mai 1924)

Devant le tribunal arbitral franco-allemand siégeant à Amsterdam, sous ta présidence de M. Osser, se sont ouverts les débats de l'instance engagée par la Compagnie des chemins de fer de Damas-Hamah contre le gouvernement allemand, en paiement de la somme de 137 millions 700.000 francs, pour réparation du préjudice qu'elle a subi du fait de la guerre.

La compagnie allègue que tout son réseau a été occupé et exploité par les Germano-Turcs au cours de la guerre, et qu'en outre, lors de la victorieuse avance du général anglais Allenby, à la fin de 1917, les troupes germano-turques effectuant leur retraite ont détruit les ouvrages d'art et les gares de la Compagnie.

M<sup>e</sup> Charles Viraut, du barreau de Paris, se présente pour la Compagnie des chemins de fer de Damas-Hamah.

---

LA SITUATION DES OBLIGATAIRES  
DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des finances*, 25 juillet 1924)

Les comptes de l'exercice 1923 ont été récemment publiés. Ils se traduisent par un ensemble de produits nets de 7.095.545 fr. contre 4.164.647 francs en 1922. Avec le report antérieur, le montant disponible atteint 7.230.313 francs au lieu de 4 millions 856.899 francs précédemment. Les produits de 1922 avaient été notablement réduits pour l'amortissement d'un solde débiteur antérieur de 4.307.948 francs. Sur le produit net disponible doivent être prélevés le service des obligations à revenu variable, et, en même temps que la rémunération du capital, celle des exploitants. Le dividende sera maintenu à 25 francs.

\*  
\* \*

Nous rappellerons que cette compagnie avait émis au moment où la Turquie est entrée en guerre contre les alliés 4 séries d'obligations :

1° Obligations de 500 francs 3 % à revenu variable, résultant du concordat de mars 1901.

2° Obligations 4 % privilégiées de 500 francs.

---

<sup>9</sup> Maurice Lewandowski (Lyon, 1868-Lyon, 1940) : docteur en droit. Fondé de pouvoirs, directeur (fév. 1906), puis administrateur-directeur (avril 1921) du Comptoir national d'escompte de Paris. Son représentant au Crédit foncier argentin (1906)(liquidé en 1921), à la Société industrielle et pastorale belge-sud-américaine (société alliée), à l'Omnium lyonnais (commissaire aux comptes, puis administrateur), à l'Union pour le crédit à l'industrie nationale (1919), au Damas-Hamah (1923), aux Chemins de fer portugais, au Nord-Sud de Paris, à la Société Pleyel (démissionnaire en 1932)...Auteur prolifique, vice-président de l'Association France-Pologne.

<sup>10</sup> Paul Dupuich : docteur en droit, avocat honoraire à la cour d'appel de Paris, chef du contentieux, puis sous-directeur du Comptoir national d'escompte de Paris, son représentant à la Société des obligataires de la Société normande de métallurgie. Chevalier de la Légion d'honneur.

3° Obligations 4 % jonction Bagdad de 500 francs.

4° Obligations 4 % Homs-Tripoli de 500 francs.

Le service de ces titres a été suspendu après le paiement du premier coupon de 1914. Les porteurs qui n'avaient pas encaissé le coupon avant la guerre peuvent le toucher depuis mai 1921.

La Compagnie a été admise au bénéfice du règlement transactionnel le 23 janvier 1922 et les obligations suivantes ont été acceptées par les obligataires

Obligations 4 % privilégiées. — Paiement le 1<sup>er</sup> février 1923 des 2 coupons échus le 1<sup>er</sup> juin 1922 et le 1<sup>er</sup> décembre 1922, en francs français et sous déduction des impôts ; paiement à la même date d'une somme de 25 francs ; remise d'un titre de funding au nominal de 125 francs, productif d'un intérêt de 5 % l'an payable annuellement, et amortissable en 25 ans au maximum. Ces titres de funding peuvent être réunis en obligations de 500 francs, auquel cas l'intérêt est payable semestriellement.

Obligations 4 % jonction Bagdad. — Paiement le 15 février 1923 des 2 coupons échus le 15 août 1922 et le 15 février 1923, en francs français et sous déduction des impôts : paiement à la même date d'une somme de 25 francs et remise d'un titre de funding identique à celui indiqué ci-dessus.

Obligations 4 % Homs-Tripoli. — Paiement le 1<sup>er</sup> mars 1923 des 2 coupons échus le 1<sup>er</sup> septembre 1923 et le 1<sup>er</sup> mars 1923, en francs français et sous déduction à la même date d'une somme de 25 francs et remise d'un titre de funding identique à celui indiqué ci-dessus.

Intérêts futurs. — Pour l'avenir, le service des coupons des 3 séries d'obligations à revenu fixe doit se faire aux échéances normales, mais uniquement en francs français.

Titres amortis. — En ce qui concerne les obligations amorties depuis décembre 1914, elles sont payables en francs français, sous déduction des impôts, sans intérêts, mais en y ajoutant les coupons non présentés. Les porteurs de titres amortis n'ont droit au paiement d'aucun coupon venu à échéance pendant la guerre et ils n'ont pas droit au funding. quelle que soit la date à laquelle le titre a été amorti.

Obligations à revenu variable. — Jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1926, les porteurs peuvent, par une déclaration de volonté faite aux commissaires au règlement transactionnel, opter entre les deux partis suivants :

Ou conserver leurs titres actuels avec les droits définis dans le concordat du 21 mars 1901 ;

Ou échanger ceux-ci contre des obligations de 500 fr. 3 % dites à intérêts fixes conditionnels (coupons 1<sup>er</sup> janvier et 1<sup>er</sup> juillet dont les intérêts seront payables dans la mesure du reliquat disponible après paiement des diverses charges sociales, y compris une rémunération modifiée de la Régie générale des chemins de fer et de travaux publics [RGCF (Vitali)] ; l'amortissement de ces titres aura lieu, sous réserve que le reliquat sera suffisant, en 67 ans. par rachats ou tirages.

Les porteurs qui opteront pour l'échange recevront pour chaque obligation un titre de funding de 100 fr. 5 % brut amortissable en 25 ans. Ces fundings existeront en obligations de 500 fr. Les intérêts seront payables le 1<sup>er</sup> avril sur les titres de 100 fr. et les 1<sup>er</sup> avril et 1<sup>er</sup> octobre sur les titres de 500 fr., :un premier coupon a été payé le 1<sup>er</sup> avril 1923.

Ces porteurs reçoivent, en outre, une répartition de 5 fr. fixe par titre et le montant des deux coupons d'obligations à revenu conditionnel des 1<sup>er</sup> juillet 1922 et 1<sup>er</sup> janvier 1923.

Collot (Léon), chev. Lég. honn., Beyrouth, Syrie. — E.C.P. — Directeur adjoint du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements, du Port de Beyrouth et des Tramways Libanais. Commissaire technique adjoint pour le réseau Syrie-Cilicie.  
(Chemins de fer, Construction et Exploitation.)

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 août 1925)

L'assemblée ordinaire de la Société ottomane du chemin de fer de Damas-Hamah, tenue le 4 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1924, se soldant par un bénéfice net de 7.217.027 94, au lieu de 7.695.545 32 pour 1923 ; adjonction faite du report antérieur le solde disponible est ressorti à 7.515.856 90 contre 7.230.313 fr. précédemment.

Voici l'exposé comparatif des deux derniers comptes de profitait pertes :

	1923	1924
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	21.253.790 21	21.357 064 56
Charge des emprunts	8.539.951,33	8.596.092 50
Frais généraux de la société	403.577 72	398.093 01
Frais généraux de l'exploitant	200.000 00	200.000 00
Frais relatifs au règlement transactionnel	1.769.012 02	377.960 90
Annuités aux héritiers Moutran	11.075 00	11.075 00
Fluctuations sur valeurs en portefeuille	—	170.049 33
Régularisation de comptes restés en suspens	2 316.356 35	—
Total des charges	<u>34.493.782 63</u>	<u>31.110.335 30</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	40.365.795 18	36.445.04 7 66
Produits de placements de fonds	1.223.532 77	1.241.219 78
Produits divers	—	641.006 40
Total des produits	<u>41.589.327 95</u>	<u>38.327.363 24</u>
Rappel des charges	34.493.782 63	31.110.335 30
Bénéfice net	7.095.545 32	7.217.027 94
Report antérieur	134.767 68	298.828 96
Solde disponible	<u>7.230.313 00</u>	<u>7.515.856 96</u>

Les recettes brutes du réseau ont été les suivantes :

Ligne Beyrouth-Damas	15.656.407 52
Ligne Rayak-Alep	17.266.617 59
Ligne Homs-Tripoli	3.522.021 95
	<u>36.445.047 06</u>

Les mêmes recettes s'étaient élevées en 1923 à 40.365.795 18  
 Soit une diminution de 3.920.748 12

D'autre part, les dépenses de l'exploitation se répartissent comme suit :

Services généraux	2.052.690 82
Mouvement et trafic	5.120.665 94
Matériel et traction	11.175.882 27
Voie et bâtiments	3.067.825 53
	<u>21.357.064 56</u>

Ces dépenses ont été supérieures de 103.274 fr. 35 à celles de 1923 :

Les recettes ayant été de 36.445.047 66

et les dépenses de 21.357.064 56

le produit net de l'exploitation ressort à 15.087.982 50

soit un coefficient de 58,61 %. Il avait été de 52,65 % en 1923.

Il y a lieu de remarquer que ce solde créditeur du compte de profits et pertes dépasse de 121.482 62 celui de 1924. malgré la diminution des produits nets de 1924 qui ressort à 4.024.022 fr. 47. Cette anomalie n'est qu'apparente ; elle est due principalement aux trois causes suivantes : diminution des frais du règlement transactionnel qui touchent à leur fin ; régularisation de comptes qui figurent en 1923 et qui n'ont pas d'équivalent en 1924 ; augmentation des produits divers.

Par application du règlement transactionnel et du concordat de 1901, il y a lieu de déterminer les répartitions que le solde ci-dessus du compte de profits et pertes permet d'effectuer conformément aux deux calculs suivants :

Répartition du produit net, de 1924 d'après le règlement transactionnel

Recettes brutes de l'exploitation	36.445.047 06
Dépenses	21.357.064 56
Produit net de l'exploitation	15.087.982 50
À déduire :	
Frais généraux et charge des obligations	9.310.000 00
Reste	5.777.982 50
dont 50 % à l'État	2.888.991 25

et 50 % à-la société	2.888.991 25
À déduire :	
a) Prélèvement de 6 % du capital en faveur des actions	750.000 00
	2.138.991 25
b) Rémunération de l'exploitant	391.949 65
Reste disponible pour les réfections	1.747.041 70
Liquidation de l'exercice 1954 d'après le concordat	
Recettes :	
Produit net de l'exploitation	15.087.982 50
Placement de fonds et revenus du portefeuille	1.241.219 78
Produits divers	641.096 40
	16.970.298 38
Dépenses :	
Frais généraux de la société et de l'exploitation : 598.093 fr. 01	
Charges des emprunts, déduction faite de celle afférente au funding fixe conventionnel : 7.913.877 fr. 50	
Frais relatifs au règlement transactionnel : 377.1160 fr. 90	
Annuité Moutran : 11.075 fr.	
Fluctuations sur valeurs du portefeuille : 170.049 fr. 33	
Rémunération de l'exploitant : 381.949 fr. 55	
Remboursement à l'État au titre de 1924 : 2.888.991 fr. 25	
Remboursement à l'État au titre de 1923 (solde) * 173.289 fr. 08	
Réfection du réseau : 1.747.041 fr. 70.	
Ensemble	14.372.327 32
Reste disponible	2.697.971 36
Dont 10 % (prime de gestion à la société)	269.797 13
et 90 %, soit	2.428.174 23

\* Rappel résultant de ce que la part de 50 % qui revient à l'État pour les exercices 1922 et 1923, d'après les accords avec le ministère des finances, est supérieure de 173.289 fr. 08 au minimum de 9 millions de francs primitivement envisagé.

représentant l'amortissement des 95.246 obligations à revenu variable qui existaient à fin 1922 (en raison de l'échange en cours, le coupon afférent à ces obligations est compris dans la « charge des emprunts » ci-dessus). La part proportionnelle qui doit être affectée à l'amortissement des 20.469 obligations restant en circulation au 31 décembre 1924 ressort ainsi à :

$$20.469 \times 2.428.174 23 : 95.246 = 521.831 \text{ fr.}$$

De ce qui précède, il résulte que les répartitions faites au titre de 1924, savoir :

Remboursement à l'État au titre de 1924	2.888.991 25
Remboursement à l'État au titre de 1923 (solde)	173.289 08
Amortissement afférent aux 20.469 obligations à revenu variable	521.831 00
Intérêts de 5 % au capital-actions	750.000 00
Rémunération de l'exploitation	391.949 55
Réfections du réseau	1.747.041 70
Soit ensemble	6.473.102 58
sont couvertes par le solde créditeur du compte de Profits et pertes augmenté du report 1928, soit	7.515.856 90
et laissent un reliquat de	1.642.754 32

sur lequel le conseil a proposé de prélever 1 million de francs à titre de réserve spéciale pour paiements éventuels à l'État, et de reporter à l'exercice 1925 42.754. fr. 32.

Comme conséquence de l'approbation des actionnaires et d'accord avec les représentants des obligataires, le coupon n° 30 des obligations à revenu variable restant en circulation a été mis en paiement à raison de 7 50 brut pour complément des intérêts afférents à l'exercice 1924, soit net 6 fr. 87.

En outre, le coupon n° 15 des actions a été mis en paiement à raison de 25 fr. brut, soit net 21 48.

Le dividende de 1924 a donc été fixé à 6 fr. 87 net par obligation à revenu variable et à 21 fr. 48 aux actions contre respectivement 13 fr. 91 et 21 fr. 48 pour l'exercice précédent.

Nous publions ci-dessous la situation générale au 31 -décembre 1923 et 1924 :

	1923	1924
ACTIF		
Compte de premier établissement	120.870.674 78	124.726.326 54
Caisses, Banques et Portefeuille	29.984.648 52	30.445.973 48
Débiteurs divers	8.986.964 46	9.636.524 37
Dépenses à appliquer	—	57.760.795 54
Comptes d'ordre	142.531.890 08	
	<u>302.374.150 84</u>	<u>222.569.619 93</u>
PASSIF		
Ressources affectées à l'établissement du réseau :		
Fonds social	15.000.000 00	15.000.000 00

Emprunts	135.621.156 23	104.286.479 32
Emprunts réalisés en vertu du règlement transactionnel	—	31.334.576 91
Fonds de prévoyance	500.000 00	500.000 00
Provisions	4.488.115 74	17.597.253 24
Intérêts et dividendes restant à régler	3.959.528 02	3.253.523 41
Obligations restant à rembourser	184.000 00	81.000 00
Répartitions restant à régler	506.599 80	364.813 30
Créanciers divers	3.034.792 15	2.569.802 24
Recettes à appliquer	—	40.066.214 61
Comptes d'ordre	131.899.645 90	—
Profits et pertes	7.230.313 00	7.515.856 90
	<u>302.374.150 84</u>	<u>222.569.619 93</u>

Dans son rapport à l'assemblée, le conseil expose que les études de la ligne côtière à voie large, reliant Beyrouth à Tripoli et à Caïffa, ont été terminées dans le courant de l'exercice. Elles ont établi le coût approximatif des travaux et recueilli les éléments nécessaires pour la fixation de la garantie financière du capital qui sera éventuellement engagé. Toutefois, la situation économique générale ne permet pas encore d'envisager à qu'elle époque cette construction pourra être réalisée.

La réadaptation des actes concessionnels de la société, en conformité du protocole XII annexé au Traité de Lausanne, est l'objet d'une étude minutieuse que le conseil poursuit depuis longtemps avec l'appui du haut-commissariat.

On espère aboutir prochainement à une solution favorable qui sera soumise aux actionnaires dans une réunion spéciale.

Les travaux de réfection ont suivi leur cours en 1924 dans les limites des crédits qui leur sont ouverts d'accord avec le haut-commissariat. Au début du présent exercice, on n'envisageait plus qu'une dépense d'environ 3 millions de francs pour remettre le réseau dans son état d'avant-guerre.

L'assemblée a nommé administrateur, en remplacement de M. Georges Vitali, décédé, M. Louis Chenut, président du conseil de la Régie générale des chemins de fer et travaux publics, dont l'expérience technique et administrative et la longue collaboration avec le comte Vitali, assureront à la Compagnie la continuation des services que son prédécesseur n'a cessé de lui rendre. Elle a renouvelé le mandat de MM. Maurice Lewandowski et Georges Mallet, administrateurs sortants.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Journal des finances*, 22 janvier 1926)

Les accords passés par la société dont la concession est prolongée de la durée de la guerre, et dont la ligne est maintenant dans la région des États syriens, en vertu du protocole 12 du traité de Lausanne, ont été ratifiés par l'assemblée tenue le 14 courant. L'assemblée a également approuvé la convention passé par la société, ainsi que les modifications aux statuts pour les adapter à la situation nouvelle.

La concession de la société est ainsi prolongée jusqu'au 7 juillet 1997, pour toutes les lignes exploitées, et leur rachat ne pourra être effectué avant le 5 mai 1948 ; toutes



les lignes se trouveront donc dorénavant dans la même situation à ce double point de vue.

---

#### NÉCROLOGIE

(*Le Journal des débats*, 31 mars 1927)

M. Marteaux, ancien directeur du chemin de fer d'Homs à Hama [de Damas à Hamah], est décédé à Beyrouth. Il était chargé de mission en Syrie pour la Régie générale des chemins de fer [RGCF (Vitali)].

---

#### CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH

(*Le Journal des débats*, 12 janvier 1928)

D'après le « Times », une décision pour la construction du chemin de fer côtier entre Tripoli, Beyrouth et Alep sera prise incessamment. La Compagnie française du Chemin de fer de Damas-Hamah réclame le droit de construire cette voie ferrée en compensation de la perte de la concession turque d'avant guerre du chemin de fer de Rayak à Ramlet, concession qui a dû être abandonnée par suite des modifications territoriales qui ont eu lieu. Cependant, les autorités françaises seraient plutôt favorables au financement de cette ligne au moyen des ressources fournies par les douanes des gouvernements du Liban et de Syrie. Satisfaction pourrait être accordée à la Compagnie, en lui conférant le droit d'exploiter ce chemin de fer une fois construit.

---

#### CHEMINS DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS

(*Le Journal des débats*, 31 mai 1928)

Les comptes de 1927, qui seront présentés à l'assemblée du 12 juin, accusent un bénéfice net de 4.195.354 francs contre 5.105.043 francs, permettant néanmoins le maintien du dividende à 50 francs brut.

---

#### Chemins de fer de Damas-Hamah

(*Le Journal des finances*, 24 juin 1928)

L'action des Chemins de fer de Damas-Hamah, qui a valu 1.295 au plus haut et 960 au plus bas, cette année, se négocie aux environs de 1.000 francs, en attendant de détacher un coupon de 50 francs brut égal au précédent. Les bénéfices de l'exercice 1927 se sont élevés à 4.195.354 francs contre 5 millions 105.043 francs en 1926. La répartition est maintenue aisément, puisqu'elle n'absorbe que 1.500.000 francs.

Voici, du reste, comment se comparent les derniers exercices :

Exercices	Bénéfice	Div. brut	Div. net
1922	9.164.847	25	22 49
1923	7.095.545	25	21 48

1924	7.217.027	25	21 48
1925	6.455.114	35	30 08
1926	5.105.043	50	42 24
1927	4.195.354	50	—

Alors que les bénéfices nets sont allés en diminuant, les dividendes ont progressé.

C'est là une contradiction qui s'explique par le fait que si, d'un côté, les dépenses d'exploitation ont progressé très sensiblement, neutralisant l'effet de l'accroissement du trafic, la situation financière de la société s'est affermie sensiblement. Le bilan au 31 décembre 1926, — le dernier que nous ayons en mains — oppose à 14 millions d'exigibilités 43 millions d'actif disponible et réalisable.

La Compagnie, on le voit, ne distribue qu'une faible partie de ses bénéfices ; mais elle a de bonnes raisons pour cela ; elle a une dette obligataire de 115 millions de francs à amortir ; l'amortissement s'opère rapidement, mais n'en pèse pas moins sur les charges de la société. D'autre part, elle ne peut s'attendre à voir ses bénéfices net progresser sensiblement, car le produit net du compte d'exploitation est réparti à raison de 25 % aux États syriens et de 75 % à la société jusqu'à 500.000 francs ; 50 % à chaque partie entre 500.000 et 1 million ; 75 % aux États à partir de 1 million, et 90 % à partir de 2 millions. Ce mode de partage constitue donc un frein à l'élévation future des bénéfices, puisque la compagnie ne recevra que 10 % des améliorations à venir. Par contre, elle peut aisément maintenir et améliorer dans une certaine proportion ses dividendes, puisque la répartition de ceux-ci n'absorbe pas la moitié des bénéfices. À tout hasard, un dividende minimum de 5 %, soit 25 francs, a été garanti aux actions par le contrat passé avec le Haut-Commissariat syrien.

Il y a, d'autre part, un certain procès intenté par la Compagnie en 137 millions de francs de dommages de guerre, pour interruption de ses services, durant, cinq années.

Mais ce règlement peut se faire attendre encore longtemps, et des abattements sont inévitables.

En somme, le cours actuel de 1.000 francs sur l'action Damas-Hamah peut se défendre parfaitement, et la spéculation même ne manque pas d'aliment, si elle veut en pousser le marché ; mais la hausse ne saurait, de toutes façons, qu'être assez modérée.

---

*Annuaire Desfossés* 1929, p. 378-379 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : Sallandrouze de Lamornaix, P. Brière, L. Chenut, A. Rey, J. de Bouthillier, P. Blanche, G. Mallet, F. Delaunay, Salem, Lewandowski.

---

#### CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH (*Le Journal des finances*, 20 mars 1929)

Au groupe des compagnies étrangères, Damas-Hamah voit sa reprise enrayée à 825. Cette société, ottomane de nationalité, mais française par ses capitaux, a subi pendant la guerre un grave préjudice par suite de la destruction de ses lignes Damas-Mzerib et Homs-Tripoli. Elle s'était adressée au Tribunal mixte franco-allemand, mais fut déboutée pour la raison que le général allemand des armées turques en Syrie avait agi pour compte du gouvernement ottoman et en qualité de fonctionnaire ottoman. La Société s'est donc adressée au tribunal arbitral franco-turc. Elle fut encore déboutée, le Tribunal s'étant déclaré incompétent pour juger une société ottomane. S'étant enfin adressée à

la Commission d'évaluation, elle a vu sa réclamation repoussée par celle-ci. Il y a là un déni de justice qui n'exclut pas la possibilité de recours ultérieurs.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des débats*, 26 juin 1929)

Les comptes de l'exercice 1928, faisant apparaître un solde distribuable de 3 millions 503.537 francs, ont été approuvés par l'assemblée du 24 juin. Le dividende net a été fixé à 6 fr. 68 par obligation revenu variable et 42 fr. 80 par action, payable le 1<sup>er</sup> juillet.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des débats*, 25 juillet 1929)

L'assemblée extraordinaire, tenue hier, a décidé la transformation de la Société ottomane en Société française, par application du protocole III du traité de Lausanne et de l'arrêté du 14 avril 1925 du haut-commissaire français en Syrie et au Grand-Liban. Tous pouvoirs ont été donnés à cet effet à M. Blanche, administrateur délégué, et, à son défaut, à M. Maurice Lewandowski, administrateur. Les statuts ont été remaniés en conséquence de la décision ci-dessus.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*Le Temps*, 11 juin 1930)

Le bilan de l'exercice 1929 fait état d'un bénéfice net de 3.754.307 francs, contre 3.320.196 francs en 1928. Rappelons que le conseil avait proposé, l'année dernière, un dividende de 50 francs par action.

---

DEUILS  
(*Le Figaro*, 8 septembre 1930)

On annonce la mort de M. George Mallet <sup>11</sup>, décédé à la villa Louis, à Lion-sur-Mer (Calvados). Il était le père de MM. Charles et Paul Mallet. La levée du corps aura lieu à Lion-sur-Mer, demain mardi 9 septembre, à dix heures et demie. Les obsèques seront célébrées à Paris, le jeudi 11 courant, à dix heures et demie précises, en l'église de l'Étoile (54, avenue, de la Grande-Armée). Inhumation au cimetière du Père-Lachaise.

Ni fleurs ni couronnes. Le présent avis tient lieu d'invitation.

---

*Annuaire Desfossés* 1931, p. 331-333 :  
Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements  
Conseil d'administration : *idem*.

---

---

<sup>11</sup> Des sites généalogiques donnent à tort George(s) Mallet comme décédé en 1935.

CHEMINS DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*Le Journal des débats*, 12 juin 1931)

Le bénéfice net de l'exercice 1930 s'élève à 4.329.294 fr. contre 3.754.307 fr. en 1929. Le dividende sera maintenu à 50 fr. par action.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah  
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juin 1931)

L'assemblée ordinaire tenue le 25 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1930 faisant ressortir un solde bénéficiaire de 4.329.294 fr. 49. formant, avec le report de l'exercice précédent, soit 3.527 fr. 14, un total disponible de 4 millions 332.821 fr. 63.

Le dividende net a été fixé à 5 fr. 72 au porteur et 6 fr. 31 au nominatif pour les obligations à revenu variable, et 39 fr. 52 au porteur et 42 fr. au nominatif pour les actions, payable à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Il a été affecté 900.000 fr. à la réserve générale et reporté à nouveau 69.045 fr. 93.

L'assemblée a ratifié la nomination, comme administrateurs, de MM. Raoul Mallet et G. Boissière, en remplacement de MM. Georges Mallet et Fernand Delaunay, décédés. MM. Maurice Lewandowski et Raoul Mallet, administrateurs sortants, ont été réélus.

---

Société du Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements  
(*La Correspondance d'Orient*, septembre 1931)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 25 juin 1931.

Les recettes brutes du réseau ont été de 44.035.710 francs.

Les dépenses d'exploitation, et redevances s'étant élevées à 33.792.238 francs, le produit net ressort à 11.243.471 francs contre 11.241.419 francs en 1929.

Le solde du compte de Profits et pertes est de 4.332.831 francs, en augmentation de 574.987 francs, due principalement à un meilleur rendement des valeurs du portefeuille.

Après prélèvement pour rémunération de l'exploitant et service des obligations à revenu variable, il a été réparti aux actions un dividende de 50 francs brut, soit 39 fr. 52 pour les titres au porteur et 42 francs pour les titres nominatifs, payable depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1931, au nouveau siège de la société, 63, avenue de Villiers, à Paris, contre remise du coupon numéro 21.

À la même date a été mis en paiement, à la Banque ottomane, 7, rue Meyerbeer, à Paris, le coupon numéro 42 des obligations à revenu variable, à raison de 7 fr. 50 brut pour complètement des intérêts afférents à l'exercice 1930, soit net 5 fr. 72 pour les titres au porteur et 6 fr. 31 pour les titres nominatifs.

---

PORT DE BEYROUTH  
(*Le Journal des débats*, 21 mai 1932)

On annonce que les résultats de l'exercice 1931 sont un peu supérieurs à ceux de 1930. L'ordre du jour de l'assemblée du 21 juin porte approbation d'un traité passé par la société. Il s'agit d'une convention survenue avec les chemins de fer de Damas-Hamah

pour l'exploitation des voies ferrées desservant des quais et les entrepôts du port de Beyrouth.

---

CHEMINS DE FER DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des débats*, 22 juin 1932)

L'exercice 1931 se solde par une perte de 176.790 fr. contre un bénéfice de 4.329.294 fr. en 1930. Par application du report bénéficiaire de 1930, le solde déficitaire s'établit à 117.745 fr.

---

(*Le Journal des débats*, 19 septembre 1932)

Au groupe des ports, Beyrouth\* est soutenu à 1.480 contre 1.520 ; le nouveau traité avec la Compagnie des chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements comporte la cession des droits concessionnels d'exploitation des voies ferrées situées sur les terrains du port à la Compagnie Damas-Hamah prolongements, moyennant une rémunération annuelle et la prise en charge par cette dernière des voies construites postérieurement à l'élargissement de la Traverse ou des voies à construire à l'avenir, ce qui diminuera les frais de premier établissement de la Société du port.

---

*Annuaire Desfossés* 1933 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : Sallandrouze de Lamornaix, pdt ; P. Brière, v.-pdt ; L. Chenut, A. Rey, J. de Bouthillier, P. Blanche, G. Mallet, Salem, Lewandowski, G. Boissière.

---

SYRIE & LIBAN  
Deux grands projets économiques  
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1933)

.....  
M. Coster, administrateur délégué du D. H. P., est parti par avion à Téhéran pour entretenir le gouvernement persan des modalités d'exécution de la voie ferrée qui doit relier Alep à Mossoul et cette dernière ville aux chemins de fer persans.  
.....

---

Chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements  
(*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> janvier 1933)

Le coupon numéro 45 des obligations à revenu variable sera mis en paiement à partir du 1<sup>er</sup> janvier, à raison de net 6 fr. 30 au nominatif et 5 fr. 73 au porteur.

---

CHEMINS DE FER DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des débats*, 4 juillet 1933)

Les comptes de l'exercice 1933 font apparaître un bénéfice distribuable de 3 millions 054.631 fr. Le conseil proposera à l'assemblée du 20 juillet de ramener le dividende brut à 30 francs par action contre 35 francs.

---

CHEMINS DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*Le Journal des débats*, 22 juillet 1933)

L'assemblée ordinaire tenue le 20 juillet a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1932, accusant une perte d'exploitation de 8.772.155 fr., ramenée à 8.506.575 fr., par déduction du report créditeur de 1931. L'insuffisance à recevoir des États sous mandats étant de 11.826.790 fr. (contre 2.378.262 francs), il reste un disponible de 3.320.214 fr. contre 2.260.517 fr.

Le coupons 46 des obligations à revenu variable de 5 fr.,76 au porteur et de 6 fr. 30 au nominatif et le coupon 23 des actions de 23 fr. 72 net au porteur et 25 fr. 20 net au nominatif seront mis en paiement le 24 juillet.

---

(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1933)

Le baron Coster <sup>12</sup>, administrateur délégué du D. H. P., est parti par avion à Téhéran pour entretenir le gouvernement persan des modalités d'exécution de la voie ferrée qui doit relier Alep à Mossoul et cette dernière ville aux chemins de fer persans.

---

SALLANDROUZE DE LAMORNAIX  
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1934)

Un deuil frappe la Société Damas-Hamah et Prolongements.  
M. Sallandrouze de Lamornaix, président de son conseil d'administration, est décédé. Nous nous associons à ce deuil et prions la Société D.-H. P. de trouver ici l'expression de nos plus sincères condoléances.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des débats*, 4 juin 1935)

Le conseil proposera à l'assemblée du 17 juin de maintenir le dividende à 6 %.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH  
(*Le Journal des débats*, 11 juin 1936)

---

<sup>12</sup> Baron Jean Michon-Coster (1883-1965) : fils de Joseph et de Marguerite Perthuis de Laillevault. Successeur de son père au conseil d'administration du Port de Beyrouth.

Le conseil proposera à l'assemblée du 16 juillet le maintien du dividende à 30 fr. brut.

---

*Annuaire Desfossés* 1937, p. 374-375 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : R. Mallet, pdt ; D. Bourgeois, adm. dél. ; baron J. Michon-Coster, adm. secr. ; J. Auboyneau, P. Blanche, G. Boissière, comte de Bouthillier-Chavigny, L. Chenut, M. Lewandowski, A. Roudy, Emm. Salem,  
Commissaires des comptes : R. Blanc, Dufour de la Thuilerie.

---

La Société du chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements  
(Augustin Hamon,  
*Les Maîtres de la France*, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938)

[273] Cette société, au capital de 15 millions de francs, exploite une ligne partiellement en Turquie et partiellement en Syrie. Elle semble un fief des Mallet, car le président est Raoul Mallet <sup>13</sup>, vu et revu. L'administrateur-délégué est M. Désiré Bourgeois, ne figurant pas dans les annuaires mondains et représentant, sans doute, les Mallet à l'Électricité de Beyrouth, dont il est administrateur. L'administrateur chargé du secrétariat général est le baron Jean Coster. Parmi les administrateurs, nous rencontrons M. Jean Auboyneau [1898-1940][fils de Gaston et petit-fils de Franck Auboyneau, dirigeants de la Bq ottomane et de ses filiales ferroviaires. 1927 : dir. Bq État Maroc Tanger], déjà cité [sous-dir. Bq Afrique Ouest (BAO)] ; M. Paul Blanche, déjà nommé [comm. comptes Babcock-Wilcox, adm. PQE Beyrouth], représentant d'un groupe oligarchique de la finance, peut-être le groupe Mallet même ; M. Gustave Boissière, directeur de la Banque ottomane, qui est sous le contrôle de la Haute Banque et qui est présidée par M. Raoul Mallet ; comte Joseph de Bouthillier-Chavigny, déjà vu aux Ports, quais et entrepôts de Beyrouth ; M. Louis Chenut, ingénieur de l'École centrale, promotion de 1879, représentant des intérêts autres que les siens propres [administrateur délégué de la Régie générale des chemins de fer (RGCF)(Vitali)]<sup>14</sup> ; M. Anathase Roudy, qui représente la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] ; M. Maurice Lewandowski, catholique militant représentant le Comptoir d'escompte ; M. Emmanuel Salem<sup>15</sup>, très proche parent [274] de Raphaël Salem, sous-directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB], que nous verrons dans les entreprises de pétrole [+ adm. Banque franco-chinoise].

La liste précédente montre que ce chemin de fer de Damas-Hamah est une participation de groupes financiers de la métropole, notamment la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB], la Banque Mallet frères et C<sup>ie</sup> et le Comptoir national d'escompte.

---

<sup>13</sup> Raoul Mallet (1863-1937) : frère cadet de George (ci-dessus). Président du comité parisien de la Banque ottomane, administrateur de la Banque de Syrie et du Liban, du Port, des quais et des entrepôts de Beyrouth, de la Cie générale du Maroc, etc. (A.L.)

<sup>14</sup> 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, Anathase Roudy et Ernest Weyl, fidéi-commis des Schneider [Chenut fut aussi administrateur du Chemin de fer de Bagdad et du Jonction Salonique-Constantinople].

<sup>15</sup> Emmanuel Salem est administrateur de la Banque de Salonique [...] [Avocat, attaché commercial de la Banque de Salonique dès sa fondation (1888), administrateur en 1891, administrateur délégué en 1918. On le retrouve au conseil des Mines de Kassandra, des Eaux de Salonique, des Tramways de Salonique et de la Banque française de Syrie. Avis de décès : *Le Figaro*, 2 mars 1940.]



Rappelons que la Banque de Paris et des Pays-Bas est elle-même une banque contrôlée par les Rothschild [!], les financiers catholiques, etc.

---

*Annuaire Desfossés* 1940, p. 374-375 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : Cte de Cerjat, pdt ; D. Bourgeois, adm. dél. ; baron J. Michon-Coster, adm. secr. ; J. Auboyneau, P. Blanche, G. Boissière, comte de Bouthillier-Chavigny, P. de Thomasson, L. Chenut, M. Lewandowski, A. Roudy, Emm. Salem,

Commissaires des comptes : R. Blanc, Dufour de la Thuilerie ; M. Marbeau, suppl.

---

NÉCROLOGIE  
Emmanuel Salem  
(*Le Figaro*, 2 mars 1940)

On annonce la mort de M. Emmanuel Salem, grand-officier des saints Maurice et Lazare, grand-officier de la Couronne d'Italie, commandeur de l'ordre de Saint-Sylvestre, commandeur de la Légion d'honneur, décédé dans sa quatre-vingt-unième année, à Paris, 16, rue Léonard-de-Vinci.

Les obsèques auront lieu demain dimanche 3 mars. Réunion à onze heures trente, porte principale du cimetière Montparnasse.

De la part de M<sup>me</sup> Emmanuel Salem, M. et M<sup>me</sup> Raphaël Salem et leurs enfants, M. et M<sup>me</sup> Saul Amar, M. et M<sup>me</sup> André Amar, M. et M<sup>me</sup> Emmanuel Amar.

---

*Annuaire Desfossés* 1945, p. 529 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : MM. R. de Caix, pdt ; P. de Thomasson et O. Henry-Gréard, v.-pdt ; D. Bourgeois, M. Berard, G. Boissière, P. Blanche, J. Boyer, A. de Fiers, A. Roudy.

Commissaires aux comptes : MM. R. Blanc, M. Marbeau, A. Roudy.

---

*Annuaire Desfossés* 1948, p. 562 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : MM. R. de Caix, pdt ; O. Henry-Gréard, v.-pdt ; D. Bourgeois, F. Bellet, G. Boissière, J. Boyer, A. de Fiers, A. Roudy, R. Busson.

Commissaires aux comptes : MM. R. Blanc, M. Marbeau.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 décembre 1949)

L'assemblée extraordinaire du 27 décembre a autorisé le conseil : 1° À doubler ou tripler le capital (actuellement de 60 millions) par incorporation partielle de la réserve de réévaluation et élévation de 500 à 1.000 francs ou 1.500 francs de la valeur nominale des lions; 2° à regrouper les actions eu très de 3.000 francs.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 janvier 1950)

Sur autorisation de l'assemblée extraordinaire du 27 décembre, le conseil a décidé de porter le capital de 60 à 180 millions par élévation à 1.500 fr. du nominal des actions.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH  
(*L'Information financière, économique et politique*, 4 février 1950)

En attendant que soit résolue la réorganisation du chemin de fer afin d'éliminer le déficit, le conseil supérieur des intérêts communs de Beyrouth a décidé l'octroi à la Compagnie d'une avance de 250.000 livres (équivalant à 10 millions de francs environ), échéant le 30 décembre 1950 et portant intérêt à 2 %.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH  
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 juin 1950)

Le ministre syrien des Travaux publics a déclaré à la presse que la Société du Chemin de fer Damas-Hamah et Prolongements a offert de céder sa concession à l'État moyennant le d'une somme de 8 millions sterling.

Le ministre a ajouté que le gouvernement n'est pas pressé de conclure un tel marché, d'autant plus qu'il n'a prévu aucun crédit pour une telle opération dans le budget de l'exercice en cours.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 octobre 1950)

C'est au début de l'année prochaine que serait réalisée l'opération de rachat de cette compagnie.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 décembre 1951)

Les dépenses d'exploitation se sont élevées, en 1950, à 920.645.063 francs contre 1.069 680.175 fr. ; les recettes d'exploitation à 754.558.050 fr. C. 817.905.473 fr. ; Insuffisance à la charge des États concédant : 179.980.035 fr. c. 267.163 019 fr. Les comptes complets font état d'un léger solde bénéficiaire de 478.342 francs contre 260.695 francs.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 mars 1952)

Après avoir nationalisé- la Régie des Tabacs, la Compagnie d'Electricité de Damas et la Compagnie d'Electricité d'Alep, la Syrie a engagé des pourparlers avec le D H P. pour le rachat des lignes situées en territoire syrien.

Le D. H. P. a délégué à ces pourparlers M de Biederman. vice-président de la Régie générale de chemins de fer et travaux publics et administrateur du D. H. P., ainsi que M. Bourguignon, directeur de cette dernière société. Deux ou trois réunions ont eu lieu entre les représentants de la société et ceux du gouvernement syrien. Elles ont eu pour but de déterminer la valeur du patrimoine que la société est invitée à céder à l'État.

La Syrie juge trop onéreuse les conditions de rachat stipulées dans l'acte de concession. La concession du D H.P — unique pour la Syrie et le Liban — remonte à 1891 et expire en 1997, avec droit de rachat pour les États concédant à partir de 1948. La Syrie a entendu user de ce droit. Le Liban n'a pas encore fait connaître sa décision.

L'acte de concession stipule qu'en cas de rachat par le concédant, la société devra percevoir, jusqu'à l'expiration de la concession, c'est-à-dire jusqu'en 1997. une annuité égale à la moitié des recettes brutes moyennes des cinq dernières années qui précèdent le rachat. Quant au matériel et aux approvisionnements, ils devront être rachetés à dire d'experts.

Si la Syrie exécutait cette clause de rachat, elle devrait payer à la société une annuité d'environ deux millions et demi de livres syriennes et ce jusqu'en 1997 Elle devrait, d'autre part, régler au comptant les prix du matériel fixe et roulant, des lignes, des bâtiments et ouvrages d'art et des approvisionnements. Ces conditions avant été jugées trop coûteuses pour le Trésor syrien, le gouvernement de Damas a préféré chercher avec le D H. P une solution de compromis Les pourparlers en cours ont pour but de trouver un terrain d'entente.

Signalons que les pertes d'exploitation du réseau ont été couvertes par moitié par le Liban et la Syrie.

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 juin 1952)

Le ministère des Finances a mis à la disposition de la Direction générale des sociétés anonymes la somme de 500.000 livres représentant la contribution de la Syrie dans le déficit du D.H.P.

D'autre part, le gouvernement a chargé une commission d'estimer la valeur du matériel du D.H.P., en vue du rachat de la société.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 août 1952)

D'après le correspondant de l'Agence économique et financière, les négociations libano-syriennes qui se sont récemment déroulées à Damas et à Beyrouth au sujet du rachat de la concession de la Compagnie du Chemin de fer D.H.P., ont abouti à un accord.

Cet accord prévoit notamment que chacun des deux pays exploitera le tronçon de chemin de fer qui se trouve sur son territoire et en supportera les frais et les déficits.

D'autre part, le gouvernement syrien prendra à sa charge 40 % des indemnités de licenciement des employés, et le Liban 60 %. Cette distinction s'expliquerait par le fait que les Libanais employés par le D.H.P. sont plus nombreux que les Syriens.

Cet accord ne sera appliqué qu'à partir de 1953.

Chacun des deux pays engagera des pourparlers avec la Direction de la Compagnie en vue de régler les nouvelles bases de l'exploitation.

Les pourparlers s'étaient acheminées positivement depuis que le gouvernement libanais s'était décidé à s'associer dans le rachat en commun de cette concession.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 août 1952)

La commission récemment constituée en vue d'étudier les questions relatives au rachat de la concession du chemin de fer Damas-Hamah devra remettre son rapport avant la fin de l'année.

L'examen portera particulièrement sur l'achat du tronçon libanais par l'État, la révision des conditions d'exploitation, le licenciement des employés inutiles, le non-renouvellement de l'accord conclu par le D.H.P. avec la Régie générale, la réduction des frais et dépenses d'exploitation.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 octobre 1952)

Il entrerait dans les intentions du conseil de proposer à une assemblée qui serait convoquée fin décembre, de procéder à une réévaluation d'une partie de l'actif.

Au bilan au 31 décembre 1950, la réserve de réévaluation figurait déjà pour 756.404.557 fr. pour un capital de 180 millions de francs.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 décembre 1952)

Après déduction des dépenses d'exploitation et charges financières et affectation de 27.300.000 fr. contre 7 300.000 fr. aux provisions, le solde créditeur de l'exercice 1951 ressort à 638.205 fr. contre 478.342 fr.

Ce solde auquel s'ajoute le report antérieur de 5 876.993 fr. est reporté à nouveau après dotation à la réserve légale.

Les recettes de l'exploitation comptabilisées au taux forfaitaire de 113 fr. (inchangé), la livre syrienne ou libanaise s'établissent à 915.888.940 fr. contre 754.558.050 fr. Il s'y ajoute 76.599.776 francs contre 179.986.035 d'insuffisances garanties à la charge des États concédants et 29.172.395 fr contre 12.969.272 francs de produits de placements de fonds et produits divers.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH  
(*L'Économie*, décembre 1952)

Toujours pas de dividende pour les actionnaires du CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH. Les recettes d'exploitation de l'exercice clos le 31 décembre 1951 forment, avec diverses rentrées, un total créditeur de 1.021 millions contre 947 millions de francs en 1950. Le bénéfice net ressort seulement à 638.205 fr. contre 478.342 francs pour 180 millions de capital.

Le sort des porteurs de titres sera, en définitive, conditionné par les conditions dans lesquelles s'effectuera le rachat du réseau par les gouvernements syrien et libanais. Une décision paraît devoir être prise prochainement.

Cours : 3.280.

---

### Amédée Paul Octave HENRY-GRÉARD, pdg

Né à Sèvres, le 29 août 1880.

Fils d'Edmond-Paul Henry-Gréard, conseiller à la Cour des comptes, et de Mme, née Gréard.

Petit-fils d'Octave Gréard, académicien.

Marié à Juliette Jagerschmidt. Dont Lucienne (Mme Maurice Mayet, ingénieur électricien) et René, professeur à Sciences po.

---

X-Mines. Docteur en droit.

Ingénieur à l'exploitation du P.-O. (1911) Successeur en 1929 d'Henri Bréaud à la direction générale. Représentant du P.-O. :

aux [Chemins de fer du Maroc](#),

au [Tanger-Fez](#) (administrateur, puis président),

à l'[Énergie électrique du Maroc](#),

Directeur général des réseaux du P.-O. et de la Cie du Midi fusionnés (1934-1938), puis administrateur de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

---

Administrateur des Mines de houille de Marles,

des Mines de fer de Saint-Rémy-sur-Orne,

pdg du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements,

Administrateur de la Compagnie des Salins du Midi et des Salines de Djibouti,

de la Compagnie générale de TSF,

des Papeteries Navarre,

de la Régie autonome des transports parisiens (RATP),

membre du conseil de surveillance des Grands Magasins Au Printemps,

PDG de la Cie française des câbles téléphoniques,

Président de la Société générale des chemins de fer économiques,

Président des [Chemins de fer du Maroc-Oriental](#).

---

Commandeur de la Légion d'honneur du 26 juillet 1933.

Décédé à Paris, le 22 décembre 1959.

*Annuaire Desfossés* 1953, p. 562 :

Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements

Conseil d'administration : MM. R. de Caix, pdt hon. ; O. Henry-Gréard, pdg ; A. Bartholoni, A. de Biedermann, J. Boyer, J. Fontaine, J. Girard, J. Lancrenon, R. Tête, R. Thouard, C. Chenut.

Commissaires aux comptes : MM. R. Blanc, M. Marbeau.

---

DAMAS  
DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 avril 1953)

Les pourparlers concernant le rachat de la concession du D.H.P. ont repris la semaine dernière et un accord de principe serait intervenu pour le rachat de la concession en territoire syrien, pour un montant de 5 millions de livres.

On se rappelle qu'au début des négociations, l'an dernier, le gouvernement n'avait accepté de payer que 3 millions de livres, alors que la société avait demandé 15 millions.

---

DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 juillet 1953)

D'après une déclaration à la presse du directeur des communications, les pourparlers concernant le rachat du D.H.P. sont terminés en ce qui concerne l'aspect technique de l'accord. Il appartient maintenant au Conseil des ministres de statuer sur le montant de l'indemnité de rachat.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 août 1953)

Le gouvernement syrien a maintenant fixé un prix pour le rachat du tronçon de chemin de fer établi sur son territoire. Le prix fixé par la société est déjà connu. Les deux estimations ne témoignant pas d'un écart sensible, on peut penser qu'un accord ne tardera pas à intervenir.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 septembre 1953)

Le rapport de la commission ministérielle, chargée par le gouvernement libanais d'étudier la question du chemin de fer Damas-Hamah, a été déposé et conclurait à la nécessité de suivre l'exemple de la Syrie, qui a procédé au rachat du tronçon passant sur son territoire.

Si une décision était prise, selon l'avis de la commission, il serait créé une régie commune libano-syrienne.

---

CHEMINS DE FER DE DAMAS HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 décembre 1953)

Les recettes de l'exercice 1952, comptabilisées au taux forfaitaire de 108 fr. la livre syrienne ou libanaise (contre 113 francs pour l'exercice précédent) ont été de 749.321.083 francs contre 915 millions 888.940 francs en 1951. Il s'y ajoute 179.851.318 francs contre 76 millions 599.776 francs d'insuffisance garantie à la charge des Etats concédant et 14.527.137 francs contre 29.472.396 fr de produits de placements de fonds et placements divers.

Après déduction des dépenses d'exploitation (910.925.808 francs contre 973.364.680 francs) et charges financières et affectation de 10.440.000 francs contre 27.500.000 francs à la provision pour risques, le solde créditeur de l'exercice ressort à 485.828 fr. contre 638.205 francs.

Le report à nouveau atteint ainsi 6.944.824 francs.

---

CHEMINS DE FER DE DAMAS HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 décembre 1953)

Les négociations avec la Syrie ont été poursuivies activement et ont réalisé de grands progrès mais n'ont pas encore abouti. Des textes ont été mis au point qui liquident le passé et définissent les conditions de la cession d'une partie des actifs mobiliers et immobiliers se rattachant à l'exploitation du réseau syrien. Sur quelques questions essentielles, l'accord n'est pas encore établi.

Aussitôt l'entente intervenue avec le gouvernement syrien, la convention de rachat sera soumise à l'approbation d'une assemblée. La signature reste toutefois subordonnée à la conclusion par la Syrie et le Liban d'un accord à passer entre ces deux pays en vue de régler les conséquences qui résulteront pour chacun d'eux de la séparation des deux réseaux syrien et libanais, groupés jusqu'ici dans une exploitation commune. La négociation de ce traité paraît actuellement en bonne voie.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH  
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 décembre 1953)

L'assemblée générale tenue le 22 décembre 1953, a approuvé les comptes de l'exercice 1952, qui se traduisent par un solde créditeur de francs 485.826,60 reporté à nouveau.

Le président a déclaré à l'assemblée que les négociations engagées par le gouvernement syrien pour le rachat amiable du réseau syrien s'étaient poursuivies pendant tout le cours de l'année. Des progrès importants ont été réalisés, de nombreuses questions ont été réglées, mais le chiffre de l'indemnité qui doit revenir à la Société n'a pu être encore fixé.

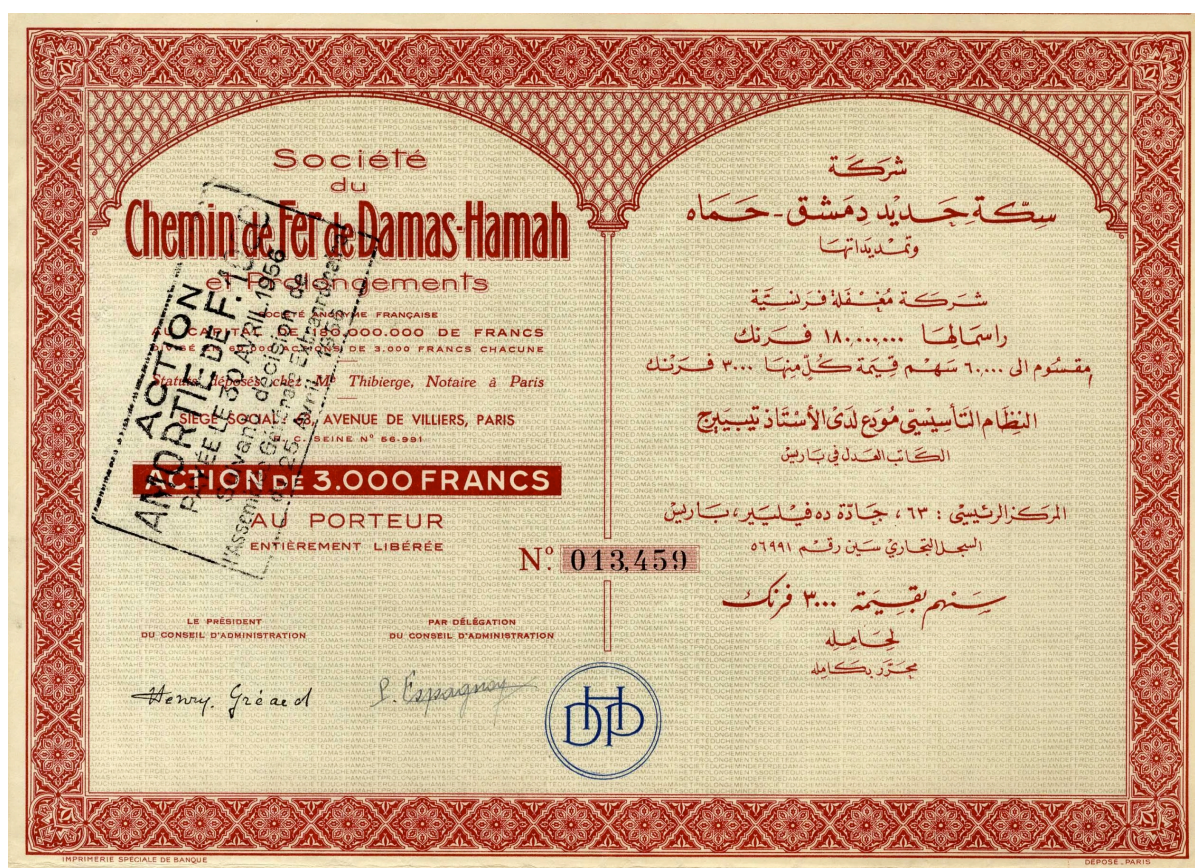
Le dénouement des négociations avec le gouvernement syrien est d'ailleurs subordonné à une entente entre les gouvernements libanais et syrien sur les conséquences qu'aura le rachat syrien pour chacun des deux États, dont les lignes ont fait jusqu'ici l'objet d'une exploitation commune.

Signalons que le regroupement des titres de la Société en actions de 3.000 francs aura lieu vraisemblablement à la fin du premier trimestre de 1954.

---

CAPITAL DE 180 MF (1949)  
REGROUPÉ LE 5 AVRIL 1954 EN ACTIONS DE 3.000 FR.





Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS

Société anonyme française  
 au capital social de 180.000.000 millions de fr.  
 divisé en 60.000 actions de 3.000 fr. chacune

Statuts déposés chez M<sup>e</sup> Thibierge, notaire à Paris

ACTION  
 AMORTIE DE F. 1.000  
 PAYÉE LE 30 AVRIL 1956  
 suivant décision de  
 l'assemblée générale extraordinaire  
 du 25 avril 1956

Siège social : 63, av. de Villiers, Paris  
 R.C. Seine n° 56-991

ACTION DE 3.000 FRANCS  
 AU PORTEUR  
 entièrement libérée

Le président du conseil d'administration : Henry-Gréard  
 Par déléation du conseil d'administration : P. Espagnoy  
 Imprimerie spéciale de banque, Paris

AVIS DES AGENTS DE CHANGE  
(*L'Information financière, économique et politique*, 1<sup>er</sup> avril 1954)

Chemin de fer de Damas-Hamah. — Le 5 avril, regroupement des actions (1 nouv. de 3.000 fr. pour 2 anciennes).

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 juillet 1954)

L'accord libano-syrien portant liquidation de la gestion commune du D.H.P. a été signé par les représentants du Liban et de la Syrie, réunis à Chtaura.

La signature de l'accord rend désormais possible le rachat du tronçon syrien par la Syrie. Les pourparlers seront repris à ce sujet avec la Société après les élections et la formation du nouveau gouvernement.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 décembre 1954)

Les recettes de l'exercice 1953, comptabilisées au taux de 117 fr. la livre syrienne ou libanaise au lieu de 1081 francs pour 1952, ont été de 803 millions 1.206 fr. contre 749.321.083 fr. en 1952. Il s'y ajoute 286.539.629 fr. contre 179.851.318 fr. d'insuffisance garantie au titre de l'exercice 1953 et 21.136.173 fr. contre 114.527.137 francs de produits de placements de fonds et placements divers.

Après déduction des dépenses d'exploitation, soit 1.069.845.261 fr. contre 910.925.808 fr., ainsi que des charges financières et affectation de 14 millions 266.600 fr. contre 10.440.000 fr. à la provision pour risques, le solde créditeur net ressort à 690.145 fr. contre 485.828 fr., que le conseil proposera de reporter à nouveau, après affectation de 5 % à la réserve légale. Les bénéfices reportés atteindront ainsi 7 millions 523.512 francs.

L'augmentation des dépenses est due à l'importante indemnité de licenciement résultant de la compression des effectifs et des charges causées par celle-ci.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah et Prolongements  
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 décembre 1954)

L'assemblée ordinaire, tenue le 21 décembre, a approuvé les comptes de 1953 qui se traduisent par un solde créditeur de 609.145 francs, reporté à nouveau.

Le président a indiqué à l'assemblée que les négociations engagées avec le gouvernement syrien pour le rachat amiable du réseau syrien ont été ralenties au cours de la présente année par révolution de la situation politique en Syrie et l'élection du Parlement.

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juillet 1955)

La convention intervenue entre le gouvernement de la République syrienne et la Société sous réserve d'approbation par l'assemblée des actionnaires de la Société et de ratification par le Parlement syrien comporte :

— la renonciation par la Société, contre une indemnité forfaitaire de 3.000.000 LS. à son droit d'exploitation des lignes situées en territoire syrien et à tous droits confessionnels lui appartenant en territoire syrien ;

— la vente à l'État syrien d'une part du matériel roulant, du mobilier et des approvisionnements pour un prix qui sera fixé ultérieurement d'après les quantités effectivement cédées, mais qui doit être approximativement de 3.000.000 de LS. ;

— enfin décharge réciproque à titre définitif de tous droits et obligations résultant des actes concessionnels et additionnels et de tous autres accords ultérieurs.

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société du Chemin de Fer de Damas-Hamah et Prolongements est convoquée pour le 10 août 1955.

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juillet 1955)

Les négociations avec le gouvernement de Beyrouth, au sujet du rachat du tronçon libanais, ne se sont pas encore précisées. Il est toutefois à prévoir que le rachat du tronçon syrien ayant été résolu, celui du tronçon libanais suivra d'assez près.

L'accord signé il y a quelques jours avec le gouvernement syrien porte notamment sur : l'infrastructure (364 kilomètres de rails), évaluée pour 3 millions de L. S. ; le matériel roulant, les ateliers évalués à 5 millions de L. S., dont la Syrie ne rachète qu'une partie, évaluée à 3 millions de L.S. ; le déficit des derniers exercices 1953, 1954 et 1955 (2 millions de LS.) que le gouvernement syrien s'était engagé à couvrir, et dont il avait ajourné le paiement jusqu'à la conclusion de l'accord.

Le paiement aura lieu au comptant, en livres syriennes transférables au cours du jour, le jour même de la remise de l'infrastructure et de la suprastructure, qui devra avoir lieu dans un délai maximum de 30 jours à partir de la promulgation de la loi ratifiant l'accord.

Bien entendu, l'indemnité pour la cession de la concession — qui n'expire qu'en 1997, soit dans 42 ans — et celle pour le domaine public, sont comprises dans les 8 millions de L.S. précitées.

---

BOURSE  
AU COMPTANT  
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 novembre 1955)

La Chambre syrienne a ratifié l'accord portant rachat par le gouvernement des installations du CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS. Le montant du rachat s'élève à 6.287.000 livres syriennes dont 3 millions pour le droit de concession et les installations, et 3.287.000 livres pour les approvisionnements et le matériel roulant.

---

## SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS [Desfossés 1956/377]

S.A. française, 23 janvier 1929 (Anc. Sté ottomane). Jonction Bagdad. Homs-Tripoli.

Siège social, Paris, 63, av. de Villiers.

Caix de Saint-Aymour (Robert de)[1869-1970][Ép. Michèle de Boislile. Publiciste, Secrétaire gén. du Haut-commissariat de France en Syrie (1919), puis repr. frs à la commission permanente des mandats à la SDN (1924). Administrateur du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie de 1929 au début des années 1950, son représentant ds diverses soc.], 377 (ph Damas-Hamah), 688 (ph Indus. des asphaltes et pét. Lattaquié), 1318 (Élec. Alep), 2029 (ph Grands Hôtels du Levant).

Henry-Gréard (Octave), 334 (Cie du Midi), 340 (ph Sté gén. ch. fer écoCFTA), 361 (Tanger-Fez), 363 (CF Maroc oriental), 377 (pdg CF Damas-Hamah), 1223 (CSF), 1225 (Cie frse câbes télégraph.), 1484 (Salins du Midi), 2121 (Au Printemps).

Bartholoni (Alain)[1906-1996][fils de René (1881-1928), député de la Hte-Savoie (1919-1924) et président de la Sté d'études et d'exploitations minières de l'Indochine (SEEMI). À son tour adga de la SEEMI][carr. à la Bq de Syrie et du Liban], 377 (Damas-Hamah), 2029 (Grands hôtels du Levant).

Biedermann (André de)[Régie gén. Ch. fer+TP (Vitali), pdt Sté fonc. Liban. Probablement frère cadet d'Alexandre, anc. v.-pdt Avions Bréguet][<sup>x0</sup>], 377 (Damas-Hamah).

Boyer (Jacques)[fils de Paul-Albert, dir. CNEP], 107 (BAO), 164 (CNEP), 199 (UIC), 361, (Tanger-Fez) 377 (Damas-Hamah), 514 (SNI), 540 (Centrale p. l'indus.), 1319 (Indoch. élect.), 1881 (Tabacs Portugal).

Chenut (C.)[sic. : probablement Louis Chenut, ECP 1879][<sup>0%o</sup>], 377 (Damas-Hamah).

Fontaine (J.)[<sup>o oo</sup>], 377 (Ch. Damas-Hamah), 920 (Métaux+alliages blancs), 1145 (Quincaillerie centrale).

Girard (Joseph)[anc. adm. Cie chérifienne d'armement et Unicomer][Rothschild], 332 (Ch. fer Nord), 377 (Damas-Hamah), 571 (Belge mines, minerais et métaux).

Lancrenon (Jean)[ép. Thérèse Chauveau. Ing. en chef honoraire du matériel et de la traction du Chemin de fer du Nord], 377 (Damas-Hamah), 971 (Cie gén. construc. [mat. ch. de fer]).

Tête (R.)[<sup>o oo</sup>], 216 (dga Bq ottomane), 377 (Damas-Hamah), 563 (censeur Héraclée, en liquid.).

Thouard (R.)[<sup>o oo</sup>], 377 (Damas-Hamah).

Blanc (R.), 174 (censeur Créd. nat.), 204 (comm. cptes Crédit algérien), 297 (comm. cptes Soc. frse Nvl-Hébrides), 377 (comm. cptes Ch. fer Damas-Hamah), 569 (comm. cptes Minière du Congo frs), 1023 (comm. cptes Delattre et Frouard), 1240 (comm. cptes Fulmen), 1241 (comm. cptes SAFT), 1291 (comm. cptes Cie des lampes), 1453 (comm. cptes Verre Triplex), 1457 (comm. cptes Verreries de Cognac et de Carmaux), 1460 (comm. cptes Expl. verrière Beauce-Bourgogne), 1456 (comm. cptes Verr. bouteilles Nord), 1461 (comm. cptes Verrerie de la Brie et du Bugey), 2123 (comm. cptes suppl. Familia), 2124 (comm. cptes Prisunic), 2129 (comm. cptes suppl. Galeries parisiennes).

Marbeau (E.), 377 (comm. cptes Ch. fer Damas-Hamah).

CONSTITUTION : société anonyme française, constituée le 23 janvier 1929, pour une durée expirant le 7 juin 1997, pour faire suite à la Société Ottomane de Chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements.

Le règlement transactionnel obtenu en 1922 a été homologué le 29 janvier 1923. Il contient les conditions suivantes :

Obligations privilégiées 4 % : coupons échus du 1<sup>er</sup> décembre 1914 au 1<sup>er</sup> décembre 1921 inclus.

Jonction Bagdad 4 % : coupons échus du 15 février 1915 au 15 février 1922 inclus.

Obligations Homs-Tripoli : coupons échus du 1<sup>er</sup> mars 1915 au 1<sup>er</sup> mars 1922.

Il a été remis pour chacune de ces obligations un titre de *funding* 5 % d'un montant nominal, soit de 125 fr. avec coupon unique à échéance du 1<sup>er</sup> avril, soit de 500 coupons semestriels à échéance des 1<sup>er</sup> avril et 1<sup>er</sup> octobre (premier coupon 1<sup>er</sup> avril 1923). Ces obligations ont été amorties le 1<sup>er</sup> juin 1945.

Le service des coupons a lieu pour tous les titres (obligations et *funding*) exclusivement à Paris, en francs français.

Pour les obligations à revenu variable, il a été offert facultativement l'échange contre des obligations à intérêt fixe conditionnel, un titre de *funding* et le droit à une répartition de 5 fr. par titre. L'amortissement des obligations à R.V. non échangées a été terminé en 1939. Pour répondre aux conditions du règlement transactionnel, il a été créé trois nouvelles sortes d'obligations indiquées ci-après.

OBJET : la construction et l'exploitation de voies ferrées en Syrie et au Liban, ainsi que toutes opérations s'y rattachant directement ou indirectement.

CAPITAL SOCIAL : 180 millions de fr., divisé en 60.000 actions de 3.000 fr. dont 2.892 amorties de 1.000 fr.

À l'origine 15 millions, porté en 1947, à 60 millions par création de 90.000 actions nouvelles de 500 fr. réparties gratuitement (3 nouv. pour 1 anc.). Porté en 1949 à 180 millions par élévation du nominal de 500 à 1.000 fr. Regroupement depuis le 5 avril 1954 en actions de 3.000 fr.

OBLIGATIONS : la société avait créé à sa constitution 120.000 obligations de 500 fr. 3 % remboursement au pair avant 1982, fut déclarée en liquidation judiciaire le 19 juin 1900 ; elle obtint le 21 mars 1901 un concordat aux termes duquel les porteurs de ces titres ont fait remise de 50 % de leurs créances, les 50 % pouvaient être échangés contre des obligations à revenu variable.

Obligations 4 % privilégiées : 86.942 de 500 fr. 4 %, émises en juin 1900 (sur 90.000 titres créés). Amortissement avant 1991. T.R. Coupons 1<sup>er</sup> juin-1<sup>er</sup> décembre. Au 31 décembre 1953, 57.677 titres amortis.

Obligations 4 %, jonction Bagdad : 83.794 de 500 fr. 4 %, émises en 1900 (sur 95.000 titres créés). Amortissement avant 1995, T. Coupons 15 février-15 août. Au 31 décembre 1953, 49.220 titres amortis.

Obligations 4 % Homs-Tripoli : 43.747 de 500 fr. émises en 1909. Am. avant 1994. T. Coupons 1<sup>er</sup> mars-1<sup>er</sup> septembre. Au 31 décembre 1953, 25.938 titres amortis.

TITRES CRÉÉS EN EXÉCUTION DU RÈGLEMENT TRANSACTIONNEL :

Obligations à revenu fixe conditionnel : 73.090 de 500 fr. 3 % à revenu fixe conditionnel rapportant au maximum 15 fr. par an. payables le 1<sup>er</sup> juillet. Am. T.R. Ces titres sont destinés à l'échange facultatif des obligations à revenu variable. Au 31 décembre 1953, 69.513 étaient amortis.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : dans le courant de chaque année.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : Après tous prélèvements pour l'exécution des obligations résultant du concordat. du règlement transactionnel et de la réadaptation 5 % au fonds de réserve, 5 % d'intérêt aux actions. Sur le solde, après prélèvements facultatifs pour réserves ou reports : 10 % au conseil. 90 % à la disposition de l'Assemblée. Sur l'excédent de ces 90 %, il pourra être attribué un dividende supplémentaire aux actions.

LIQUIDATION : Apurement du passif, remboursement des actions non amorties. Sur le surplus : 10 % au conseil, le solde à toutes les actions.

SERVICE FINANCIER : Banque ottomane (actions et obligations à revenu variable) ; Société Générale ; C.N.E. et Banque ottomane (obl. 4 % et 3 % R.F.C.).

TRANSFERTS : Banque ottomane.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » : actions de capital et jouissance 44, obligations privilégiées Jonction-Bagdad 68. — Notice SEF : CH 322.

NOTA. — L'accord signé avec la Société anonyme française des chemins de fer de Damas-Hamah et prolongements, et portant rachat des installations de cette société par le Gouvernement syrien, a été ratifié le 13 novembre par la Chambre syrienne. Le montant du rachat s'élève à 6.287.000 livres syriennes, dont 3 millions pour le droit de concession et les installations, et 3.287.000 livres pour les approvisionnements et le matériel roulant.

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Dividendes et tantièmes
1945	5.745	3.333
1946	3.144	—
1947	440	—
1948	1.096	—
1949	261	—
1950	478	—
1951	- 688	—
1952	486	—
1953	609	—
1954	70	—



CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 février 1956)

Le Conseil des ministres libanais a approuvé le principe du rachat de la concession des Chemins de fer D.-H.-P. et la remise en service de la ligne Beyrouth-Zahrani pour le transport des carburants par chemin de fer.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 août 1956)

Le gouvernement libanais aurait demandé communication du texte intégral de la convention signée entre la compagnie et le gouvernement syrien, couvrant le rachat par ce dernier du tronçon du chemin de fer situé sur son territoire.

De plus, le gouvernement libanais a demandé à la compagnie de lui faire part le plus tôt possible d'une première estimation des conditions, dans lesquelles la société serait prête à céder ses droits et avoirs au gouvernement libanais, et ce, sur la base de la convention signée avec le gouvernement syrien.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 novembre 1956)

À l'assemblée ordinaire du 5 décembre, le conseil proposera pour l'exercice, 1955, la distribution d'un bonus.

L'exercice a été caractérisé essentiellement par le rachat du tronçon syrien du chemin de fer. À la suite de ce rachat, on prévoyait qu'une distribution aux actionnaires pourrait être effectuée avant la fin de l'année.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 1<sup>er</sup> mars 1957)

Le gouvernement libanais a décidé le rachat du tronçon libanais de la Société du Chemin de fer de Damas-Hamas et Prolongements.

Les milieux libanais officiels déclarent que les mêmes principes concernant l'accord intervenu avec le gouvernement de Damas couvrant le rachat du tronçon syrien, seraient pris pour base dans les négociations futures entre le gouvernement libanais et les représentants de ladite société.

---

BOURSE  
AU COMPTANT  
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 mars 1957)

Le gouvernement libanais vient de conclure un accord de principe avec la COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DAMAS-HAMAH (14.750, dernier cours), sur les modalités et conditions de cession de matériel et, en principe, sur le prix qui sera payé

par le Liban pour ce matériel. Une nouvelle conférence a lieu aujourd'hui entre les deux parties.

---

BOURSE  
AU COMPTANT

*(L'Information financière, économique et politique, 17 avril 1957)*

DAMAS-HAMAH et PROLONGEMENTS s'établit à 16 300 contre 16.020.

À la dernière entrevue des dirigeants de la compagnie avec le ministre libanais des Travaux publics, l'écart entre les positions respectives s'est réduit. On sait qu'à la dernière rencontre (du 5 avril), les premiers demandaient LL 8 millions alors que le second n'offrait que LL 5 millions. Le Conseil des ministres doit se prononcer incessamment sur d'ultimes propositions.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS

*(L'Information financière, économique et politique, 21 mai 1957)*

Un accord vient d'être signé entre les ministres libanais des finances et des Travaux Publics, et la Compagnie du CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH, prévoyant le rachat de celle-ci, de son matériel et de la concession, pour la somme de six millions de livres libanaises, prévus pour faciliter la transition régime actuel au régime d'État.

Le titre, coté ex-coupon, est très cherché.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS

*(L'Information financière, économique et politique, 8 juin 1957)*

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société du Chemin de Fer de Damas-Hamah et Prolongements, réunie le 7 juin 1957, a approuvé la convention signée avec le gouvernement libanais le 18 mai 1957 pour le rachat du réseau dont cette société est concessionnaire au Liban.

---

CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS

*(L'Information financière, économique et politique, 5 décembre 1957)*

La ratification de la « Convention de rachat du D.H.P. » par la Chambre libanaise n'est pas encore intervenue alors que, d'après l'article 15 du projet de convention, « la promulgation de la loi de ratification devra avoir lieu au plus tard le 30 novembre 1957, faute de quoi la partie intéressée pourra considérer la présente convention et sa lettre-annexe comme malles et non avenues ».

C'est donc là une faculté laissée aux deux partis en cause ; l'échéance du 30 novembre n'est pas une date fatidique.

Actuellement, le projet de convention est toujours sous étude auprès de la commission parlementaire des Finances, qui vient de recevoir les réponses aux questions posées au gouvernement. Le projet sera donc soulevé très prochainement auprès de la Chambre et pourrait subir quelques modifications.

Rappelons qu'en principe, selon l'article 2 de l'accord, la remise au gouvernement libanais des voies ferrées et des biens mobiliers et immobiliers prévus par la Convention doit avoir lieu au plus tard le 31 décembre 1957.

---

CH. DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 décembre 1957)

Les recettes d'exploitation, pour l'exercice 1956, ressortent à 342.088.923 francs contre 776.489.546 francs (les produits sont décomptés au cours de la livre libanaise, soit 112 francs c. 110 francs).

Rappelons que l'exploitation n'a intéressé, en 1956, que les lignes du Liban ; la liquidation des comptes consécutive au rachat du réseau syrien s'est poursuivie au cours de cette année.

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 décembre 1957)

L'assemblée ordinaire, réunie le 20 décembre 1957, a approuvé les comptes de l'exercice 1956 dont les résultats ne font apparaître ni bénéfice, ni perte.

Il a été indiqué à l'assemblée que le gouvernement libanais a déposé un projet de loi pour la ratification de la convention approuvée par l'assemblée générale extraordinaire du 7 juin dernier. Ce projet est actuellement à l'examen des Commissions parlementaires.

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 31 décembre 1957)

D'après le correspondant de l'Agefi, Beyrouth, le parlement syrien vient de ratifier l'ouverture d'un crédit de 1.500.000 livres syriennes en couverture du solde restant à payer au D. H P. au titre du rachat par l'État syrien du tronçon situé sur son territoire.

Au Liban, la sous-commission chargée d'étudier le projet de convention signé avec l'État libanais vient de soumettre son rapport à la commission. Le président de la sous-commission favorable au projet s'est heurté aux deux autres membres de la sous-commission, d'un avis contraire. La question devra encore être soumise aux commissions des Finances et des Travaux publics avant de passer devant la Chambre.

---

CH. DE FER DAMAS-HAMAH  
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 janvier 1958)

Les milieux compétents prévoient l'adoption prochaine par la Chambre de l'accord portant sur le rachat du chemin de fer Damas-Hamah et prolongements pour 6 millions de livres (rachat approuvé par la commission des Finances), en dépit de certaines



divergences, telle la motion même de la commission demandant que les sommes devant revenir aux actionnaires libanais ne soient pas transférées en France.

---

CH. DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 février 1958)

À l'assemblée du 21 février, le conseil proposera la répartition d'un bonus. Cette convocation fait suite à la promulgation, à Damas, de la loi portant ratification de l'ouverture d'un crédit en paiement du solde revenant au D.H.P., au titre du rachat par l'État syrien du tronçon situé sur son territoire.

Rappelons qu'on prévoyait, à Damas, qu'un bonus d'une vingtaine de livres syriennes pourrait être réparti.

---

CH. DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 février 1958)

La commission parlementaire Travaux publics a commencé l'examen de la convention de rachat du D.H.P.

Après en avoir délibéré, la commission a décidé d'ajourner l'examen de cette question, afin de prendre connaissance du rapport établi, à ce sujet, par la commission parlementaire des Finances.

---

CH. DE FER DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 février 1958)

L'assemblée générale des actionnaires, tenue le 21 février 1958, a été informée que le gouvernement syrien disposait des crédits nécessaires au versement des dernières sommes dues par l'État syrien en vertu de la Convention de rachat du 19 juillet 1955.

L'assemblée générale a décidé la répartition d'un bonus de 3.000 francs qui sera mis en paiement lorsque les sommes en question auront été reçues et transférées. Tout pouvoir a été donné au conseil à cet effet.

---

Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements

---

Une pétition des actionnaires  
(*L'Information financière, économique et politique*, 6 septembre 1958)

Selon le correspondant de l'Agence économique et financière à Beyrouth, le conseil des ministres libanais a approuvé un projet de loi prévoyant l'ouverture d'un crédit de 1.700.000 livres libanaises destiné à couvrir en partie le déficit enregistré par la Compagnie des Chemins de fer du D.H.P. Le projet de loi a été ensuite déposé sur le bureau de la Chambre qui devra donner son approbation pour le rendre exécutoire.

D'autre part, les actionnaires de cette société ont adressé une pétition au président et aux membres du conseil d'administration protestant contre l'accord conclu avec le

gouvernement libanais, en date du 30 novembre 1957 et prévoyant le retrait de la concession accordée à la Société et la cession de toutes ses installations en territoire libanais contre paiement d'une indemnité de 6 millions de livres.

La valeur de ces installations, y compris celle des terrains, est estimée par les actionnaires libanais à 55 millions de livres. Étant donné que ces actionnaires détiennent 90 % des actions de la Société et que le conseil d'administration a conclu l'accord de gré à gré avec le gouvernement libanais, « négligeant leurs intérêts », les actionnaires demandent dans leur pétition l'annulation de l'accord qui a été conclu le 18 mai 1957 et qui est devenu non venu le 30 novembre 1957, n'ayant pas été ratifié à cette date, comme convenu.

On signale, à ce sujet, que des rumeurs ont circulé selon lesquelles le gouvernement voudrait liquider les affaires en suspend ayant trait aux redevances pétrolières et au rachat de la concession du chemin de fer D.H.P., avant le 23 septembre 1958.

Pour ce qui est de l'élément principal du litige, c'est-à-dire le désistement de toutes les installations du D.H.P. contre paiement d'une indemnité de 6 millions de livres lib. (quand ces installations sont estimées à 55 millions de livres), le D.H.P. a dû tenir compte, dans ses conclusions, des mêmes bases qui ont abouti à l'accord conclu avec le gouvernement syrien.

Interrogée au sujet de la pétition des actionnaires dont il est question ci-dessus, la direction de la Société à Paris indique que cette pétition ne lui est pas parvenue et qu'elle en ignore l'existence.

---

#### Chemin de fer de Damas-Hamah et prolongements

---

##### Une pétition des actionnaires

*(L'Information financière, économique et politique, 19 septembre 1958)*

Selon le correspondant de l'Agefi à Beyrouth, l'un des directeurs du D.H.P. vient de se rendre à deux reprises à Damas en vue de mener avec les autorités syriennes des pourparlers sur le règlement des indemnités dues à la Compagnie qui s'élèvent à 1.600.000 livres syr., dont 1.400.000 de montant initial et le solde d'intérêts de retard.

Au cours de son séjour à Damas, le représentant de la compagnie a pris contact avec le ministère des Finances qui étudie actuellement le dossier du D.H.P.

Cette mission vient renforcer une pétition adressée par les actionnaires du D.H.P. aux autorités syriennes, demandant, ainsi que nous l'avons dit, un règlement rapide de la question ; de plus, lors des pourparlers franco-syriens relatifs à l'achat par la France de 15.000 tonnes de coton syrien, la question de l'indemnisation des actionnaires du D.H.P. aurait été également abordée.

---

#### CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH

*(L'Information financière, économique et politique, 28 novembre 1958)*

Les négociations qui se déroulent à Damas entre les représentants du D. H.P. et les autorités de la province nord de la R.A.U. ont abouti au paiement à la Compagnie d'une somme de 950.000 L.S., au titre du solde à régler à la suite du rachat des lignes syriennes.

Le D.H. P. a déjà reçu le mandat de 950.000 L.S. sur la Banque Centrale de Syrie.

Près de 350.000 L.S., qui constituent le reliquat final, doivent être réglées incessamment.

Le directeur général du D.H.P., M. Eleftriadès, s'est rendu à Damas en vue de liquider la question.

L'encaissement de ces montants doit donner lieu prochainement au paiement d'un bonus de liquidation dans le cadre de la résolution de l'assemblée du 21 février 1958, prévoyant une nouvelle répartition de 3000 fr. f. par action.

---

#### CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH

*(L'Information financière, économique et politique, 10 décembre 1958)*

Les recettes de l'exploitation pour l'exercice 1957 ressortent à 573.165.333 fr. contre 342.088.923 fr. pour l'exercice 1956 (les produits sont décomptés au cours de la livre libanaise, soit 140 fr. contre 112 francs).

Les dépenses d'exploitation ont absorbé 1.113.613.851 fr. contre 793.761.178 fr. et les frais généraux 16.634.999 fr. contre 16.425.393 fr. Après amortissements l'exercice 1957 se solde comme l'an dernier sans bénéfice ni perte.

---

#### CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH

*(L'Information financière, économique et politique, 16 décembre 1958)*

Les comptes de l'exercice 1957, qui seront présentés à l'assemblée générale ordinaire de la Société du Chemin de fer Damas-Hamah et Prolongements, le 23 décembre 1958, ne font apparaître ni bénéfice ni perte.

À la suite des paiements récemment effectués par l'État syrien en vertu de la convention de rachat du 19 juillet 1955, le conseil, usant des pouvoirs donnés par l'assemblée générale ordinaire du 21 février 1958, a décidé la mise en paiement, à titre d'acompte, d'un bonus de 2.000 fr. à dater du 23 décembre 1958, à Paris à la Banque Ottomane, 7, rue Meyerbeer; à Beyrouth à la Banque de Syrie et du Liban.

Il est rappelé aux porteurs d'actions non slipées que ce bonus est exempt de tout impôt, soit au titre de la taxe proportionnelle, soit au titre de la surtaxe progressive.

---

#### CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH

*(L'Information financière, économique et politique, 23 janvier 1959)*

En vue d'aplanir les objections soulevées par la Chambre des députés, qui réclame une révision de l'accord initial de rachat des lignes libanaises, jugé comme favorable à la Société, le gouvernement a fait appel à un expert belge en chemin de fer, qui est attendu dans les prochains jours à Beyrouth. M. Chader, député, ancien ministre des Finances, a exprimé l'opinion qu'après dépôt du rapport de l'expert, le gouvernement et la Chambre adopteront le projet actuel tel qu'il est.

---

#### CHEMIN DE FER DAMAS-HAMAH

*(L'Information financière, économique et politique, 30 janvier 1959)*

Dans une note adressée au président et aux membres du conseil d'administration de la compagnie, les actionnaires libanais font état des lenteurs apportées à l'approbation par la Chambre de l'accord de rachat intervenu entre la compagnie et le gouvernement.

Les actionnaires demandent au conseil de rejeter les termes du projet d'accord actuel et d'appliquer Intégralement la lettre de la concession en cas de rachat. En outre, ils engagent le conseil à diviser les terrains appartenant à la société en terrains concessionnels et ceux qui ne le sont pas, afin de procéder à la vente de ces derniers et à la distribution des produits de la vente.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 août 1959)

La loi ratifiant la convention entre le gouvernement libanais et la Société du Chemin de fer Damas-Hameh et prolongements a été publiée dans le « Journal officiel » libanais.

Cette loi (couvrant la convention du 18 mai et ratifiée par la Chambre des Députés le 9 juillet 1959) porte rachat de la concession.

D'après les termes de la convention, les montants dus par le gouvernement libanais à la société seront payés en deux tranches :

a) une première somme de 3 millions de livres libanaises dans les dix jours qui suivront la publication de la loi ratifiant la convention ;

b) le solde, soit 3 millions de livres dans les dix jours qui suivront la publication du budget de 1960.

---

BEYROUTH  
CH. DE FER DE DAMAS-HAMAH  
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 août 1959)

La loi portant rachat de la concession de la Société du Chemin de fer Damas-Hamah et Prolongements est entrée en vigueur à partir du 13 août 1959.

La Société convoquerait au début septembre une assemblée générale à Paris afin de décider du montant de première répartition à effectuer aux actionnaires. Le nombre de titres D.H.P. en circulation s'élève à 60.000.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 septembre 1959)

Il sera proposé à l'assemblée ordinaire du 21 novembre de distribuer un bonus de 16.000 francs par action.

Cette répartition sera effectuée par prélèvement sur les valeurs d'actif réalisées à la suite des rachats des réseaux syriens et libanais, déjà encaissés ou à encaisser de l'État syrien et de l'État libanais, à imputer sur les comptes de liquidation d'actif des tronçons syrien et libanais et, pour le surplus, sur la réserve spéciale de réévaluation.

Le paiement sera effectué aux dates qui seront fixées par le conseil, compte tenu et au fur et à mesure des encaissements attendus de l'État libanais.

---

BEYROUTH  
CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 novembre 1959)

Un projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés, portant ouverture d'un crédit de 1.200.000 livres, qui servira à couvrir le déficit du D.H.P. pour la période restante de l'année en cours. Cette somme s'ajoute aux trois millions de livres déjà payés à cette compagnie.

---

CHEMIN DE FER DE DAMAS-HAMAH ET PROLONGEMENTS  
(*L'Information financière, économique et politique*, 31 décembre 1959)

L'assemblée ordinaire du 29 décembre a approuvé les comptes de l'exercice 1958 qui se soldent sans bénéfice ni perte.

Le montant de 16.000 fr. que le conseil d'administration a été autorisé par l'assemblée ordinaire du 21 septembre 1959, à distribuer par prélèvement sur les valeurs d'actif réalisées à la suite des rachats des réseaux syrien et libanais, et compte tenu des encaissements attendus des États syrien et libanais, est porté à 20.500 fr.

Il est rappelé que sur ce montant, il a déjà été distribué, le 30 septembre 1959, une somme de 7.500 francs.

---

BIEDERMANN André de [x x0]. Président de société. Né à Paris, le 14.8.1894. F. : d'Albert, ing., et de Charlotte de Bischitz. M. : le 31.10.1944, à Paris, avec Marguerite Melikoff. Ét. : Lycée Condorcet, Éc. polytechn. Gr. univ. : bach, ing. E.P. Carr. : à la Régie gén. de chemins de fer et travaux publics\*, actuel v.-prés., prés. chemin de fer de Damas Hamah et prolongements\*, prés. Soc. foncière du Liban. Décor. : off. O. nat. Légion d'hon., cr. Guerre G.M. 1. et nombr. O. étr. Membre escholiers. Récr. : bronzes antiques. A. priv. : 19, Villa Dupont 75 Paris ; prof. : 52, rue de la Bienfaisance, 75 Paris, France.

---