

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DU CANAL MARITIME DE CORINTHE

Général Türr, président

LE GÉNÉRAL TÜRR
par Campagnan
(*Le Figaro*, 4 mai 1908)

Le général Türr vient de mourir à Budapest, âgé de quatre-vingt-trois ans. Avec lui disparaît une des physionomies les plus originales du siècle dernier. Né à Baja (Hongrie) en 1825, il était lieutenant au régiment de l'archiduc François-Charles stationné en Italie lorsque éclata le mouvement révolutionnaire de 1848 qui secoua toute l'Europe.

Türr abandonna le service de l'Autriche pour s'engager dans l'armée piémontaise et fut nommé colonel. Après la déroute de Novare, il alla avec sa légion hongroise combattre la Prusse dans le duché de Bade. Partout où il y avait des coups à donner ou à recevoir, partout où quelque insurrection éclatait en Italie ou en Allemagne contre l'édifice de traditions et de conquêtes péniblement imposé aux peuples en 1815, on voyait accourir Türr, toujours infatigable, jamais abattu par un insuccès, prêt à recommencer le lendemain ce qui avait échoué la veille.

Quand la tourmente de 1848-1849 fut un peu calmée, Türr vécut en Suisse et à Londres, réfugié, conspirant, frémissant, espérant des occasions nouvelles.

Pendant la guerre d'Orient, en 1854, il prit du service dans la légion anglo-turque et combattit à la Tchernaiä. La guerre finie, il s'enrôle pour ne point se laisser rouiller dans l'insurrection des Tcherkesses contre les Russes. Puis il vole auprès de Garibaldi pendant la guerre de l'indépendance italienne. Il est blessé à Brescia, en 1860, et débarque avec les Mille en Sicile. Général, il battit brillamment à plusieurs reprises l'armée napolitaine. Après l'annexion des Deux-Siciles, le roi Victor-Emmanuel confirma Türr dans le grade de général de division et le nomma en 1861 gouverneur de la province de Naples. La même année, le général Türr épousait M^{lle} Adeline Bonaparte-Wyse, sœur de M^{me} Rattazzi.

La période héroïque de la vie du général Türr était close ; mais la confiance que lui témoignait le roi Victor-Emmanuel, ses relations avec Napoléon III, Bismarck et tous les hommes d'État de l'Europe expliquèrent les nombreuses missions officielles ou secrètes dont il s'acquitta de 1864 à 1870. Il fut mêlé à quelques-unes des tentatives qui furent faites pour conclure une triple alliance entre la France, l'Italie et l'Autriche, triple alliance qui aurait donné à l'empereur François-Joseph la revanche souhaitée de 1866 et à nous la victoire contre la Prusse. On sait que cette alliance échoua devant le refus du gouvernement français d'abandonner Rome à l'Italie, alors que l'empereur François-Joseph y consentait.

La vie des camps et les coulisses diplomatiques n'avaient pas épuisé toute l'activité du général Türr. Il fut, avec son beau-frère Lucien Bonaparte-Wyse, le promoteur du canal de Panama. Il fut le concessionnaire du canal de Corinthe.

Car ce n'est pas seulement au figuré, par les combats ou les traités, qu'il voulait remanier la carte du monde,

On ne pouvait guère oublier le général Türr quand on l'avait rencontré une fois. Sa haute stature, sa forte moustache, ses gestes amples, sa voix sonore, ses yeux enflammés, tous ses traits extériorisaient une inépuisable et pittoresque vitalité. Il était génial et amusant, romantique et pratique, très Renaissance et très moderne. Un don Quichotte finissant entrepreneur de travaux publics, un redresseur de torts et de continents.

Société constituée en vue d'assurer l'entreprise générale

28 mai

(Archives commerciales de la France, 2 juin 1881)

Paris. — Formation de la Société anonyme dite ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS, rue de la Victoire, 43. — Durée : 10 ans.— Cap. : 1.000.000 fr. — Acte du 14 mai 1881.— *Journ. gén. d'annonces.*

S.A., par acte passé devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 20 février 1882.
Constitution définitive : 21 juin 1882.

COMMUNIQUÉ
SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DU
CANAL MARITIME DE CORINTHE
(*Gil Blas*, 4 mai 1882)

Tracé approuvé par le Congrès universel de Géographie
CONCESSION ACCORDÉE PAR S. M. LE ROI DE GRÈCE
Société anonyme au capital de 30.000.000 de fr.
divisé en 60.000 actions de 500 fr.
Statuts reçus par M^e Portefin, notaire à Paris

ÉMISSION
DE
60.000 actions de 600 francs

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION
CETTE SOUSCRIPTION EST FAITE AU PAIR

On verse 50 francs en souscrivant ;
et 75 francs à la répartition ;
Les 375 francs restants au fur et à mesure de l'avancement des travaux.
Bonification de 5 % d'intérêt pendant l'exécution des travaux
Les formalités pour l'admission à la cote officielle seront remplies aussitôt après la constitution de la société.

La souscription publique sera ouverte
en France et à l'étranger
LE MARDI 9 MAI 1882

À Paris, au COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS ;
À Lyon, Marseille, Nantes, Londres Genève, aux agences du Comptoir d'escompte de Paris et chez MM. L. Lullin et C^{ie} ;
En Grèce, en Italie, à Constantinople, Smyrne, Trieste, en Roumanie, à Odessa, à Barcelone, à Bruxelles

AUPRÈS DES CORRESPONDANTS DU COMPTOIR

On peut souscrire dès à présent par correspondance
RÉDUCTION PROPORTIONNELLE RÉSERVÉS

Le canal de Corinthe ne mesure que 6.342 mètres. Il offre une plus grande sécurité à la navigation et abrège de 342 kilomètres la route actuelle entre l'Adriatique et Le Pirée, Constantinople et la mer Noire ; de 178 kilomètres, la route entre Marseille, Gênes et le Pirée.

Un traité à forfait assure l'exécution du canal en quatre ans.

Des statuts, des notices et des prospectus sont tenus à la disposition du public à tous les guichets où la souscription est ouverte.

COULISSES DE LA FINANCE

par Don Caprice
CANAL DE CORINTHE
(*Gil Blas*, 7 mai 1882)

Le mardi 9 mai, le Comptoir d'escompte, ainsi que nous l'avons annoncé, ouvre ses guichets à la souscription publique, au pair, des 60.000 actions de 500 francs, qui doivent constituer le capital de la Société internationale du canal maritime de Corinthe.

Voici, sur cette importante entreprise, dont l'initiative a été prise par la France, quelques intéressants renseignements, au moyen desquels on pourra se rendre compte et de la valeur du placement que feront les capitalistes qui prendront un intérêt dans l'affaire, et des avantages qu'en retireront le commerce et l'industrie, par la suppression de la barrière naturelle qui entravait la navigation sur une grande partie de la Méditerranée.

En effet, le percement du canal aura pour effet de permettre aux navires des ports, de la Méditerranée et de la mer Adriatique à destination des ports de la mer Noire, de ne plus doubler le cap Matapan et de prendre une nouvelle route plus courte, plus sûre et plus économique.

Calculé sur un tarif moyen de 0,75 par tonne, le trafic de transit produira un bénéfice net annuel qui assure la rémunération du capital de la Société, sur le pied de 11 %. Ce calcul ne doit laisser place à aucun mécompte.

[Contrat avec la [Société des Ponts et travaux en fer](#)
et l'Association des constructeurs ¹]

En effet, l'isthme à percer n'a qu'une largeur de 6.342 mètres et il n'y aurait aucun aléa dans la dépense d'établissement, **la construction étant garantie par deux grandes sociétés françaises** pour un prix accepté par elles à forfait.

Les actionnaires de la Compagnie du canal de Corinthe n'ont donc pas à redouter une insuffisance de ressources à laquelle il faudrait parer au moyen d'une émission d'obligations, c'est-à-dire en aggravant les charges sociales et, par conséquent, en diminuant la part de profit réservée aux souscripteurs, du capital, etc.

*
* *

L'idée du percement de l'isthme de Corinthe, d'ailleurs, n'est pas nouvelle. Si la tentative faite il y a dix-huit cents ans, sous le règne de Néron, a été abandonnée par suite d'un calcul d'ingénieurs, basé sur la différence de niveau des deux mers à réunir, calcul faux, dont les éléments nous échappent, la question d'un canal maritime qui joindrait directement l'Adriatique au Pirée, n'a pas cessé d'être l'objet des plus sérieuses

¹ Parmi les représentants de l'une ou l'autre entreprise, citons Hippolyte Bobin (1839-1922), ingénieur E.C.P., secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho), qui a étudié et installé en qualité d'ingénieur en chef les travaux de percement (1882).

études, et le projet adopté par la Compagnie, qui est le même que celui de Néron, est aussi, à peu de chose près, le même que celui dont le Congrès universel de géographie a approuvé le tracé.

Du reste, la réalisation de ce projet ne rencontre aucune difficulté : on n'aura à lutter ni contre les sables mouvants du canal de Suez, ni contre les obstacles naturels, tels que l'endiguement d'un fleuve et la traversée d'une chaîne de montagnes, que l'on rencontre dans l'isthme de Panama.

*
* *

Ajoutons que M. Ferdinand de Lesseps, qui a depuis longtemps porté le plus grand intérêt au canal de Corinthe, et qui a aidé le général Türr, promoteur de cette entreprise, de ses lumières et de son expérience, patronne la société qui fait aujourd'hui appel au crédit, puisqu'il a accepté le titre de président honoraire du conseil d'administration.

Nul doute qu'une affaire qui se présente dans de pareilles conditions, ne soit assurée d'un plein succès, et que, dans un laps de temps qui ne saurait excéder la durée des travaux fixée par traités à quatre années, les actions du canal de Corinthe ne deviennent, toutes proportions gardées, des valeurs aussi profitables à leurs souscripteurs que les actions du canal de Suez.

Les représentants du Comptoir d'escompte sont si bien assurés de l'avenir réservé à l'entreprise qu'ils viennent, en personne, surveiller la marche de leur affaire, dans le temple de Plutus. Les rares parts de fondateur qu'on a pu se procurer, il y a quelques jours, sont déjà demandées à 3.400 fr., ce qui représente une hausse de plusieurs centaines de francs. La spéculation ne néglige aucune affaire devant donner de gros profits. C'est à cela qu'on doit, vraisemblablement, la bonne tenue des titres du Canal de Corinthe.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
CANAL DE CORINTHE
(*Le Temps*, 8 mai 1882)

L'emprunt italien n'a fait que rouvrir une série de nombreux appels de fonds, de la part de l'étranger, paraissent imminents. Tous auront-ils une utilité égale à celle de l'émission que va faire, le 9 de ce mois, le Comptoir d'escompte de Paris ? On voudrait pouvoir l'espérer. Il ne s'agit, d'ailleurs, que d'une somme relativement minime, trente millions, destinés à établir, à travers l'isthme de Corinthe, un canal maritime. La longueur de ce canal ne dépasse pas 6,342 mètres, tandis que celle du canal de Panama doit être de 73 kilomètres, et que celle du canal de Suez est de 161 kilomètres.

Aussi le travail total ne doit-il pas durer plus de quatre ans, ni coûter plus de 24.600.000 fr. suivant l'estimation de l'ingénieur en chef des travaux du canal de Suez, conseil technique du canal de Panama. La Société anonyme dont les actions vont être émises, et à la fondation de laquelle le Comptoir d'escompte apporte son concours, se crée au capital de 30 millions. Moyennant cette somme, grâce à un marché à forfait passé, dit le prospectus que nous avons sous les yeux, « avec deux importantes maisons françaises de travaux publics », on couvrira, non seulement les dépenses d'établissement, mais aussi tous les frais généraux ainsi que les intérêts à 5 % aux actions pendant la période de construction.

La concession du canal maritime de Corinthe a été accordée, par décret du 18 mai 1881, au général Türr, qui l'a apportée à la société en formation. Aux termes des

statuts, voici comment devront être répartis les bénéfices : « Les produits, déduction faite de toutes les charges, constituent les bénéfices nets ; sur ces bénéfices, il est prélevé, pour la formation d'un fonds de réserve destiné à faire face aux charges extraordinaires et imprévues de la société, une somme qui sera déterminée par l'assemblée générale et qui ne pourra être inférieure au vingtième des bénéfices pour la réserve légale.

Le surplus recevra l'application ci-après ; 80 % seront employés ainsi qu'il suit : il sera d'abord prélevé somme nécessaire pour servir un intérêt de 5 % au, capital social appelé et non amorti le solde, sauf déduction des ressources à employer pour l'amortissement des actions pendant la durée de la société, reviendra au conseil d'administration pour 7 %, et aux actionnaires pour 93 % à titre de dividende. Les 20 % restants appartiendront au fondateur. Les actions amorties deviendront actions de jouissance. »

Il est très difficile, on le comprend, d'évaluer quels pourront être les produits de la voie nouvelle. Même ouverte, elle prêterait à des calculs bien divers : ainsi, pendant ses cinq premières années, de 1870 à 1873, le canal de Suez n'a réalisé qu'une recette moyenne annuelle de 15 millions et demi environ, alors que, l'année dernière, sa recette a dépassé 51 millions. Dans une note qui nous est communiquée, nous voyons le tonnage probable du canal de Corinthe évalué, d'après le mouvement actuel de la navigation, à 5.897.000 tonnes, correspondant à une recette brute d'environ 4.675.000 fr. et à une recette nette de 4 millions en chiffres ronds, amortissement déduit.

Sur cette somme, il faudrait prélever, tout d'abord, 200.000 fr. pour la réserve. Puis sur les 3.800.000 francs restants, 20 % appartiendraient au fondateur, qui aurait droit, par suite, à 760.000 fr. Le solde, de 3.040.000 fr., devrait servir, en premier lieu, jusqu'à concurrence de 1.500.000 fr., à payer l'intérêt de 5 % aux actions. Enfin, le conseil d'administration prendrait 7 % de surplus, soit 107.800 francs, et les actionnaires auraient encore à se partager 1.432.200 fr., ce qui représenterait un dividende de 23 fr. 87 par action. Le revenu total des actions ressortirait donc à 48 fr. 87 bruts, et à 47 francs 40 cent. nets d'impôts, c'est-à-dire à 9,48 %.

La Banque ottomane* et la Banque de Roumanie* se sont unies au Comptoir d'escompte pour présenter cette entreprise au public.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
CANAL DE CORINTHE
(*Gil Blas*, 9 mai 1882)

Les actions du Comptoir d'escompte sont recherchées à 1.050 fr.

L'émission des 60.000 actions de la Société du canal de Corinthe est appelée à obtenir le plus grand succès.

Le nouveau canal occasionnera une révolution complète dans la navigation du Sud de l'Europe et entraînera une économie de temps, de charbon et de salaire qui, jointe à la diminution des primes d'assurances, compensera largement le péage minime fixé à 75 centimes par tonne.

Il est incontestable que le canal de Corinthe, tout en offrant une plus grande sécurité aux navires, abrégera leur parcours et augmentera le trafic des ports de la Méditerranée dans de notables proportions.

L'exécution du percement de l'isthme de Corinthe, dont la longueur n'est que de 6 1/3 kilomètres, ne rencontre aucune difficulté : on n'aura à lutter ni contre les sables mouvants de l'isthme de Suez, ni contre les obstacles naturels tels que l'endiguement d'un fleuve et la traversée d'une chaîne de montagnes qu'on rencontre à Panama.

Avec un transit de 6 millions de tonnes seulement, on pourrait espérer une répartition d'environ 11 % aux actionnaires.

Si l'on considère le cours actuel de 2.600 fr. des actions de Suez avec un dividende de 60 fr. environ, ne serait-on pas fondé à présumer que le rapport de la première année ne fût-il que de 5 %, les actions de l'isthme de Corinthe dépasseraient le pair et qu'elles atteindraient facilement les cours de 800 fr. avec un rendement de 7 % et de 1.500 fr. avec le rendement espéré de 11 % ?

COULISSES DE LA FINANCE

par Don Caprice
(*Gil Blas*, 24 juin 1882)

Deuxième assemblée générale constitutive tenue par les actionnaires du canal de Corinthe

Réunion peu mouvementée, mais intéressante par ses résolutions. Il est bien entendu que les actionnaires ont approuvé les conclusions du rapport de M. Gibert, commissaire nommé par la première assemblée constitutive.

L'assemblée a, de plus, nommé administrateurs MM. le général Türr ², [Paul] Teissonnière ³, [Rémy] Bernard ⁴, [Charles] Cousin [adm. du Panama], le commandant Ficquet, Peghoux ⁵, O. de Reinach, Renieri, Skousès et Karapanos.

MM. Schlœsing et Collin ont été élus commissaires pour le premier exercice social.

Toutes les formalités légales ayant été accomplies, la Société a été définitivement constituée.

Il résulte du rapport du commissaire de la Société du canal de Corinthe qu'outre une part de 20 % dans les bénéfices de la société, il est alloué immédiatement au concessionnaire, le général Türr, une somme de 1.500.000 francs destinée au remboursement des frais d'étude, de commissions, de publicité et. de participation au Comptoir d'escompte, qui a fait l'émission.

² Général Türr : administrateur du Canal de Panama (déc. 1880-déc. 1887)

³ Paul Teissonnière : marchand de vin en gros, membre du conseil général de la Seine et du conseil municipal de Paris, membre du jury de l'Exposition universelle de 1867, vice-président de la Chambre de commerce de Paris, administrateur du Comptoir d'escompte, de la Banque maritime (1881), régent de la Banque de France, administrateur du Canal de Corinthe (1882), des trois Urbaine (Accidents, Incendie, Vie), de la Caisse générale des assurances agricoles (« Caisse agricole »), du Crédit foncier colonial (1887). Le krach des cuivres entraîne son retrait des affaires, sinon de la Caisse agricole dont il préside la liquidation de 1889 à 1893. Toutefois, il conserve ses fonctions de secrétaire général de la Société des agriculteurs de France, dont il devient même vice-président en 1896, succédant au marquis de Vogüé. Un Teissonnière, tour à tour impérialiste, antisémite, républicain nationaliste, échoue vers cette époque à diverses élections à Paris. À sa mort à Capestang (Hérault), il est présenté comme le dernier des conseillers municipaux parisiens du Second Empire (*Le Journal des débats*, 3 novembre 1913).

⁴ Rémy Bernard (1832-1918) : directeur (1881), puis administrateur (1889) de la Banque maritime. Voir [encadré](#).

⁵ Adolphe Peghoux (1837-1899), auditeur, puis conseiller référendaire à la Cour des comptes, censeur de la Société financière de Paris (1876) et de la Société de dépôts et comptes courants (Donon)(1877), administrateur du Canal de Suez, commissaire aux comptes de la Compagnie parisienne de chauffage et d'éclairage par le gaz (1877), membre de la commission de vérification des comptes du P.-O. (1879), administrateur du Gaz de Gand (1880), du Panama, de la Nouvelle Union, liquidateur des assurances La République (1885), administrateur des Dépôts et comptes courants (1886), administrateur du [Domaine de l'Habra et de la Macta](#) (Algérie)(1887), membre du Comité consultatif des chemins de fer, vice-président de la Société de géographie commerciale de Paris, administrateur de la Confiance-Incendie (1890), des Explosifs et produits chimiques (Barbier)(1893)...., il surnage aux faillites du début des années 1890 et meurt à Golf-Juan.

Après l'assemblée, on s'est rendu en corps chez M. de Lesseps, qu'un de nos confrères qualifie d'illustre perceur d'isthmes, pour lui offrir la présidence d'honneur du canal de Corinthe.

M. de Lesseps a accepté cette offre et promis son concours aux travaux du conseil d'administration. C'est d'autant plus gracieux de la part du grand Français que ses précieux instants sont comptés. Suez, Panama et Corinthe, c'est plus qu'il n'en faut pour occuper les facultés de M. de Lesseps.

CANAL DE CORINTHE (*Le Journal des finances*, 24 juin 1882)

La deuxième assemblée générale constitutive du Canal de Corinthe a eu lieu le 21 courant. Ces formalités de constitution requises par la loi ont été exécutées de sorte que, dès à présent, les transactions officielles en actions et parts de fondateur de la Compagnie vont commencer.

La demande pour l'admission à la cote officielle des actions et parts a déjà été faite.

Si nous avons insisté tout particulièrement sur les parts de fondateur, c'est que, dans cette entreprise, elles ont été dotées d'une façon particulièrement favorable :

À Suez, les parts ont 10 %, à Panama, 15, à Corinthe, 20 % des bénéfices. Ces 20 % sont prélevés en même temps que le dividende des actionnaires, c'est-à-dire sans qu'il y ait droit de préférence pour l'intérêt de 5 % sur le capital versé. Si la part de fondateur a été dotée aussi favorablement, il faut observer aussi que les concessionnaires ont cédé, contrairement à ce qui se pratique partout ailleurs, gratuitement la concession, et que leur unique rémunération consiste en parts de fondateur. De cette façon, on les a liés à l'avenir de l'entreprise, ce qui est préférable à une rémunération fixe. Or, c'est précisément cette dotation si extraordinaire de la part de fondateur qui nous a engagé à y attirer l'attention du public ; car, en présence d'avantages aussi considérables, la part sera portée aisément à 10.000 francs. Aujourd'hui, on peut encore entrer dans l'affaire presque aux mêmes conditions que les fondateurs ; demain, ce sera probablement trop tard.

On a l'intention de la subdiviser en cinquièmes. Une part de fondateur, ainsi que nous l'avons déjà dit, est essentiellement une part de jouissance. Ainsi, par exemple, si à Suez on élargit le canal et on fait de grands travaux complémentaires, la dépense incombe exclusivement aux actionnaires, tandis que les parts, sans bourse délier, encaissent leur part des bénéfices considérablement augmentés par la dépense nouvelle. Voilà aussi là situation de la part de fondateur de Corinthe.

Cette entreprise n'est pas colossale comme celles de Suez et de Panama ; mais ses effets auront une importance proportionnellement encore plus grande ; c'est pour cela que nous considérons actions et parts de fondateur comme des futurs titres de Suez.

L'assemblée générale a nommé administrateurs :

MM.

Le général Türr, administrateur de Panama ;

Teissonnière, régent de la Banque de France et administrateur du Comptoir d'escompte ;

[Charles] Cousin, administrateur de Panama ;

Peghous, administrateur de Suez et de Panama ;

Le baron O. de Reinach ;

Le commandant Ficquet, capitaine de frégate en retraite ;

[Rémy] Bernard, directeur de la Banque maritime* ;

Réméré [Renieri ?], gouverneur de la Banque nationale de Grèce ;

Carapanos [Karapanos], député ;

Skousès, banquier à Athènes.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
(*Gil Blas*, 4 juillet 1882)

L'affaire du Canal de Corinthe, lancée et patronnée par le Comptoir d'escompte, placée sous la main et sous l'impulsion personnelle de M. de Lesseps, est une affaire qui mérite de fixer l'attention de tous ceux qui ont participé, pour peu ou beaucoup, aux affaires de Suez et de Panama.

Nous engageons nos lecteurs à étudier, à se renseigner, à se rendre compte, et s'ils partagent notre confiance en cette grande entreprise, dans les hommes qui la dirigent, dans les établissements qui ont engagé leur responsabilité dans son lancement — à profiter de ce que les prix des parts de fondateur et des actions sont encore, les uns aux environs, du pair, et les autres à des prix très modérés, pour y entrer franchement.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
(*Gil Blas*, 1^{er} août 1882)

La cote officielle vient d'être accordée aux actions et parts de Corinthe. Celles-ci se maintiennent fermes à 3.700 fr., malgré la défaillance du reste de la cote. Nous voyons se pratiquer des arbitrages de parts de Suez et de Panama contre des parts de Corinthe infiniment meilleur marché que celles-ci et destinées à une hausse prompte et considérable. En effet, ou bien les valeurs de Suez et Panama sont cotées trop cher ou les Corinthe trop bas. Sans parler de l'avantage qu'il y a pour le Corinthe de l'absence de toute difficulté internationale pour la navigation, il a vis-à-vis du Panama l'avantage d'être terminé déjà dans trois ans au lieu de huit, tandis que, comparativement au Suez, la part de Corinthe, capitalisée au même taux que celui-ci, devrait valoir proportionnellement 11.000 fr. au lieu de 3.700 fr. La marge est donc énorme. Quant au transit à prévoir, il suffit de rappeler qu'actuellement, 8 millions de tonnes passent par le canal de Suez, tandis que 12 millions de tonnes passent par le cap Matapan, dont le canal de Corinthe héritera de presque la totalité.

Si le capital de Corinthe est petit, c'est grâce à la facilité des travaux à exécuter et aux expériences qu'on a recueillies à Suez ; comme rapport et avenir, on peut le placer sur la même ligne que le canal de Suez.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
[Erreurs volontaires ou involontaires]
(*Gil Blas*, 15 août 1882)

Un journal a publié récemment un calcul sur la valeur des parts de fondateur de Panama et de Corinthe. Nous nous réservons d'examiner en son temps le compte de la part de Panama ; pour aujourd'hui, nous voulons redresser les erreurs volontaires ou involontaires dans le calcul de Corinthe. En voulant faire la comparaison avec les parts de fondateur de Suez et de Panama, il faut noter premièrement que dans ces deux entreprises, il est prélevé, avant tout, la somme nécessaire pour payer l'intérêt de 5 % aux actionnaires, ensuite seulement, c'est-à-dire du surplus les parts de fondateurs touchent, à Suez, 10 %, à Panama 15 %. À Corinthe, au contraire, il n'y a aucune

répartition préalable en faveur des actionnaires. Le produit net est simplement réparti dans la proportion de 80 % aux actionnaires et 20 % aux parts de fondateurs. On voit donc l'avantage énorme stipulé en faveur de Corinthe comparativement aux parts de Panama et Suez. Ceci établi, empressons-nous pourtant d'ajouter qu'il ne saurait être sérieusement question d'établir une proportion arithmétique entre la valeur des actions et des parts de fondateur d'aucune de ces trois entreprises.

En effet, il ne faut jamais oublier qu'une part de fondateur est essentiellement une part de jouissance ; car si, par exemple, le capital émis ne suffit pas pour mener à bonne fin l'entreprise ou s'il s'agit d'élargir le canal, ou de faire toute autre amélioration, les charges incomberont toujours exclusivement aux actionnaires, tandis que les parts de jouissance non seulement n'en seront aucunement grevées, mais elles toucheront à l'avenir un dividende plus élevé produit par la dépense nouvelle faite par le capital-actions. C'est pour ce motif que, pour établir la valeur d'une part de Corinthe, nous devons uniquement nous préoccuper du rendement probable de l'entreprise. Or, il est constaté par les tableaux statistiques que le cap Matapan est doublé actuellement par environ 12 millions de tonnes par an. Tous les navires sans exception qui doublent le cap Matapan, connu pour les grands dangers qu'il oppose à la navigation, ont intérêt à passer dorénavant par le canal de Corinthe, qui offre en même temps une sûreté presque absolue, une économie de temps très considérable (380 kilomètres) et partant une économie notable de dépense. Le péage, déjà convenu, avec les grandes sociétés de navigation, est fixé à 1 franc par tonne pour les provenances de l'Adriatique, et à 50 centimes pour les autres provenances.

Or, en calculant seulement sur 6 millions de tonnes au lieu de 12 millions, il en résultera un dividende de 210 francs pour chaque part de fondateur. Si on voulait comparer ce revenu avec celui de la part de fondateur de Suez, qui rapporte 25 francs et qui cote 1.100 francs, la part de Corinthe devrait valoir 10.000 francs.

Si toutefois on mettait en doute même le chiffre de 6 millions de tonnes, et qu'on réduisît les 210 francs de revenu à 150 francs seulement, la part de Corinthe vaudrait encore toujours plus de 6.600 francs.

Voilà le seul calcul sérieux qu'on puisse faire ; tout autre calcul est établi sur des hypothèses et sur des basés erronées.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1883, p. 613-616 :

Société internationale du Canal maritime de Corinthe

Conseil : général Türr, président ; Teissonnière vice-président ; Bernard, Cousin, Fiquet, A. Peghoux, baron O. de Reinach, Renieri, Carapanos, Skousès.

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE
DU
CANAL MARITIME DE CORINTHE
41, boulevard Haussmann, Paris
(*Le Temps*, 14 juin 1883)
(*Le Journal des débats*, 14 juin 1883)

L'assemblée générale annuelle de la Société internationale du Canal maritime de Corinthe s'est réunie, pour la première fois depuis sa fondation, le mardi 12 juin 1883.

M. le général Türr, président du conseil d'administration, a lu un long rapport sur la situation générale de la société.

Après avoir rappelé que, pour éviter tout aléa, la société a fait, pour le percement de l'isthme et la mise en exploitation du canal, un traité à forfait, moyennant la somme de

24.600.000 francs, avec la Société des « Ponts et travaux en fer (ancienne maison Joret et Cie) » et « l'Association des constructeurs », réunies en participation, le rapport contient un compte rendu exact et précis de l'organisation de l'entreprise et de l'état actuel des travaux, et il ajoute :

« Le matériel considérable rendu sur place et déjà en fonctionnement, et le matériel attendu, enfin l'expérience des premiers progrès réalisés, nous permettent d'établir comme suit nos prévisions de travaux ;

1° Les deux plaines s'étendant des deux côtés de la mer, jusqu'au grand massif, seront enlevées avec toute diligence à l'aide de la drague moyenne, des deux pompes Ball, des excavateurs et du chemin de fer [Decauville](#), déjà en fonctionnement.

On atteindra ainsi le grand massif dans le courant de l'année actuelle.

2° Simultanément, et sans perdre de temps, l'attaque de la calotte, des deux côtés à la fois, sera poursuivie vigoureusement.

En deux années, la calotte sera enlevée.

3° Au commencement de l'année prochaine, les grandes dragues de Lyon entreront en fonction et on pourra procéder alors, avec un avancement d'environ 12 à 13.000 m. cubes par jour, à l'enlèvement du grand massif.

Ce massif, formant une seule plate-forme de 47 mètres d'altitude, sera abattu jusqu'à profondeur de 8 mètres sous l'eau, à l'aide des perforatrices et des explosifs.

Les matériaux, ainsi dégagés et jetés dans le chenal, seront chargés dans des chalands, qui iront se vider bien loin des fonds navigables, dans les grands fonds de la mer.

Les déblaiements déjà exécutés, et les jetées, terrassements divers, ateliers, maisons et baraquements, jusqu'à présent construits, représentent une valeur totale de 1.500.000 francs.

Le matériel et les approvisionnements, rendus actuellement sur les chantiers, sont évalués également à 1.500.000 francs.

Enfin, le matériel en route, et celui en construction, livrable dans l'année, représentent une valeur de 1.400 000 francs.

Total des travaux, des constructions, du matériel et des approvisionnements : 4.400.000 francs. »

Et après un exposé rapide de la situation financière, le rapport conclut ainsi :

« Comme exemple de l'accroissement des travaux, nous vous signalerons que le nombre des journées d'ouvriers qui était, pour le mois de mars dernier, de 15.526, s'est élevé à 30.957 pour le mois d'avril.

Cette augmentation continuera à s'accroître de mois en mois, de telle sorte qu'au mois de septembre prochain, nous estimons qu'on arrivera à un avancement de 8.000 mètres cubes de déblais par jour, et au commencement de l'année 1884, lorsque les grandes dragues seront en activité, à un avancement de 12 à 14.000 mètres cubes par jour.

En résumé, messieurs, nous n'avons qu'à nous féliciter de l'avancement actuel des travaux, de l'achèvement de l'installation du personnel, des ouvriers et du matériel et de la situation générale de l'entreprise. Quant au trafic probable que nous avons à espérer, l'année qui vient de s'écouler a confirmé nos prévisions : la transformation de la marine à voile en marine à vapeur s'accroît de jour en jour, et le commerce maritime n'attend que la fin de nos travaux pour profiter de la nouvelle voie que vous lui ouvrez, et qui, tout en offrant aux navigateurs plus de sécurité, sera pour eux une économie considérable de temps et de dépenses ; et c'est alors, messieurs, que vos efforts seront largement récompensés.

Nous terminons en vous confirmant que vous pouvez compter sur le dévouement de votre conseil d'administration et de tout le personnel de la société pour mener à bonne fin, dans les conditions prévues, cette grande œuvre internationale. »

Il a été donné ensuite lecture du rapport des commissaires sur les comptes de l'exercice 1882.

Après quoi, l'assemblée a voté à l'unanimité les résolutions suivantes

1. Approbation du rapport du conseil d'administration.

II. Approbation des comptes de l'exercice 1882.

III. Réélection de MM. Schloësing et Collin, commissaires pour l'exercice 1883.

LA SEMAINE FINANCIÈRE

(*Gil Blas*, 19 juin 1883)

Les actions du Canal de Corinthe sont délaissées à 437,50. L'assemblée générale réunie le 12 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1882.

COULISSES DE LA FINANCE

par Don Caprice

(*Gil Blas*, 21 juin 1883)

Il paraît que les actionnaires du Canal de Corinthe s'étaient, plus que de raison, émus des bruits mis tout dernièrement en circulation relativement à un prochain appel de fonds sur leurs titres.

L'administration de la Compagnie a cru devoir calmer leurs inquiétudes : les administrateurs, en effet, font publier l'avis suivant :

« Sur le versement du quart qui a eu lieu lors de la souscription, il nous reste encore une somme disponible suffisante pour que nous n'ayons pas besoin d'appeler le second quart avant le mois d'octobre ou de novembre prochain. »

Les actionnaires peuvent donc se le tenir pour dit : ce n'est que dans ou quatre mois qu'ils seront contraints d'opérer un second versement de 125 francs sur leurs titres pour faire face aux besoins.

Qu'ils en reçoivent toutes mes félicitations, car, de même qu'on va leur demander 125 francs, on aurait pu tout aussi bien exiger d'eux 250 ou même 375 francs par titre. Il est vrai que c'est retarder pour mieux verser. Mais n'est-ce pas un sort commun à tous les actionnaires ?

Pour peu que cela continue, on mettra au concours la confection de la statue de M^{me} Hébé, dite la déesse du versement, qui devra orner tous les halls des grands établissements de crédit.

BANQUE D'ESCOMPTE DE PARIS [baron de Soubeyran]

SITUATION. — BILAN

(*Le Capitaliste*, 27 juin 1883)

[...] Il n'est pas possible de savoir comment se réaliserait le portefeuille-titres, chiffré à 61 millions, et qui, s'il faut en croire le rapport du conseil d'administration, contient, surtout, des valeurs étrangères. On y signale ... des actions de l'Isthme de Corinthe.

LA SEMAINE FINANCIÈRE

(*Gil Blas*, 20 novembre 1883)

On négocie au cours de 450 les actions du Canal de Corinthe, sur lesquelles le versement du deuxième quart va devenir exigible.

LE CANAL DE CORINTHE
(*L'Étandard*, 15 décembre 1883)

À son retour en France, M. le général Türr a fait, sur son inspection des travaux de percement de l'isthme de Corinthe, un rapport oral au conseil d'administration duquel nous extrayons les renseignements suivants :

En arrivant du Pirée par la mer, on est surpris de trouver à l'embouchure du canal sur le golfe d'Égine, une ville déjà construite sur les deux côtés du canal ; cette ville, appelée Isthmia, comprend près de 200 maisons d'habitation, logements d'ouvriers, magasins et ateliers, constructions diverses, couvrant plus de 49.000 mètres carrés ; cette ville, dont chaque maison est alimentée d'eau, suffit largement maintenant, avec les quelques habitations construites à l'embouchure du golfe de Corinthe, au logement des employés et ouvriers attachés à l'entreprise du percement de l'isthme de Corinthe, et qui s'élèvent actuellement à 1.200 environ, non compris femmes et enfants.

On achève la construction des hôpitaux et des bains, et on a commencé, au mois d'octobre, la charpente pour une remise à locomotives au chantier d'Isthmia.

L'état sanitaire continue à être excellent ; sur une population d'environ 1.500 habitants, y compris femmes et enfants, la moyenne des malades est très faible.

En résumé, la période d'installation est maintenant complètement terminée ; tout le matériel destiné aux travaux de percement de l'isthme est arrivé sur les chantiers, à l'exception seulement des 2 grandes dragues, de la force de 300 chevaux chacune, qui sont en voie de construction chez MM. Demange et Satre de Lyon ; la première de ces dragues doit être essayée incessamment sur la Saône à Lyon, et arrivera en Grèce vers la fin du mois de janvier 1884, et la seconde drague suivra, un mois après environ, en sorte que dans les premiers mois de l'année 1884, ces deux dragues seront mises en fonctionnement et on pourra procéder alors, avec un avancement d'environ 12.000 à 13.000 mètres cubes par jour, à l'enlèvement du grand massif, ainsi qu'il a été prévu dans le rapport du conseil d'administration lu aux actionnaires dans l'assemblée générale annuelle du 12 juin dernier.

En présence de l'arrivée prochaine de ces deux grandes dragues, l'entreprise générale s'occupe activement de l'étude du procédé d'abattage en grand qu'elle emploiera pour alimenter d'une manière continue ces deux dragues, et elle a envoyé en Grèce M. Bonnaud ⁶, administrateur de la Société « l'Association des constructeurs », pour prendre la direction générale des travaux sur place ; M. Bonnaud est arrivé le 20 octobre dernier, accompagné de M. Ferrière ⁷, ingénieur français, ancien élève de l'École polytechnique, qui doit le seconder dans cette mission.

⁶ Dominique Bonnaud (Avignon, 26 février 1847-Marseille, 9 novembre 1887) : fils d'Adrien Bonnaud et Marguerite Beziat. Marié à *Berthe* Céleste Rosalie Pellegrin, décédée à Marseille, le 4 sept. 1933. Dont Madeleine et Claire (décédée fin 1900). Ingénieur issu de la [Société des ponts et travaux en fer](#). Nécrologie sur *Le Sémaphore de Marseille*, 12 novembre 1887 :

⁷ Jean Pierre Ferrière (1852-1931) : on le retrouve en 1894 à la direction des Travaux publics tunisiens, puis ingénieur en chef du Sfax-Gafsa à la [Compagnie des phosphates](#).

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE
DU CANAL MARITIME DE CORINTHE
(*Annuaire Blengini*, 1884-1885,
Guide statistique, historique, diplomatique, industriel et commercial de la Grèce,
Turin, vol. 1, p. 287)

Président : M. le général E. Türr.
Administrateurs en Grèce : MM. Renieris, Carapanos, Skusés.
Ingénieur en chef et agent supérieur délégué : M. Bèla Gerster.
Secrétaire : M. E. Doery
Ingénieurs : MM. de Pulszky, R. Türr, I. Astoint, R. Mehn di Tanpte.

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 6 février 1885)

Les travaux du canal de Corinthe continuent, mais avec une sage lenteur. Sur 8 millions de mètres cubes à enlever, il y en a à peine 1.300.000 d'extraits et encore est-ce dans les parties basses et immergées, les plus faciles à aborder, et où le travail des dragues se fait le plus économiquement.

Mais, pour le reste, on espère que les excavateurs feront merveille et qu'on ne rencontrera pas de roches dures. La roche dure, vous ne l'ignorez pas, est aussi désagréable à rencontrer dans l'axe d'un canal, qu'un tigre au coin d'un bois.

C'est en vain qu'on lui lirait d'un bout à l'autre *Atala*, ou *Paul et Virginie*, on ne parviendrait nullement à l'attendrir. Il faut avoir recours à des arguments plus énergiques.

Ces roches dures, par contre, pourraient avoir une utilité : elles constitueraient d'excellentes assises pour les piles du pont tournant sur lequel le Chemin de fer Pirée-Athènes-Péloponèse franchira le canal.

À moins que ce canal ne soit passé à l'aide d'un tunnel !

En ce cas, il serait original de voir le tunnel établi d'abord et passant majestueusement sous un canal susceptible d'être éventuellement, plus tard, creusé dessus !

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 30 mars 1885)

Un actionnaire du Canal de Corinthe me demande pourquoi ses titres sont devenus invendables, même à 120 francs de perte.

En y réfléchissant un peu, mon correspondant aurait trouvé une réponse à sa question : Les titres genre Corinthe n'ont d'acheteurs que lorsque les gros intéressés éprouvent le besoin d'en vendre ; sinon, on se heurte constamment à des vendeurs et l'on ne rencontre, en fait de chalands, que ceux employés pour les travaux.

L'action Corinthe étant demeurée nominative, on comprend que le public ne se soucie guère d'endosser la responsabilité du versement de 250 francs restant à effectuer sur les actions.

En dehors de ces raisons, qui en valent d'autres, on pourrait trouver des arguments techniques dans le peu d'avancement des travaux. Ceux-ci devaient être terminés en

peu d'années. Il est probable que les calculs des ingénieurs se trouvent légèrement erronés. C'est la faute aux roches souterraines, qui sont trouvées d'une dureté inattendue. Les doléances des actionnaires n'ont pu les attendrir.

Mais rassurez-vous, bonnes gens, on en viendra à bout, et des roches en question et des 250 francs qu'on va sous peu vous réclamer.

ENTREPRISE GÉNÉRALE UNIQUE

3 avril

(*Archives commerciales de la France*, 5 avril 1885)

Paris. — Formation de la Société anonyme de TRAVAUX MARITIMES ET CONSTRUCTIONS, rue Taitbout, 80 ⁸. — Durée : 10 ans. — Cap. : 1.000.000 fr. — Acte du 24 mars 1885. — *Annonces parisiennes*.

CANAL MARITIME DE CORINTHE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 26 JUIN 1886 (*Le Gaulois*, 30 juin 1886)

Le 26 juin 1886, à 4 heures de l'après-midi, MM. les actionnaires de la Société internationale du Canal maritime de Corinthe se sont réunis en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. le général Türr.

M. Teissonnière, vice-président, a donné lecture du rapport du conseil d'administration. Les actionnaires, au moyen des profils des travaux au 15 juin, de la carte géologique et des photographies des différents chantiers qui ont été mis sous leurs yeux, ont pu se rendre compte que les travaux seront terminés à la fin de 1887.

Après lecture du rapport des commissaires, l'assemblée a approuvé, à l'unanimité, le rapport du conseil et les comptes de l'exercice 1885. Elle a réélu, à l'unanimité, commissaires pour l'exercice 1886, MM. Schlœsing et Colin, commissaires sortants.

Le rapport *in extenso* sera remis à toute personne qui en fera la demande au siège de la société, 41, boulevard Haussmann, Paris.

CANAL MARITIME DE CORINTHE (*Le Capitaliste*, 7 juillet 1886)

On se rappelle que, dans une assemblée, tenue le 27 janvier, on a décidé la mise au porteur des actions.

32.891 actions avaient été représentées lors de cette assemblée dont le but était tout spécial.

L'assemblée ordinaire annuelle a été tenue le 26 juin avec l'assistance de 24.208 actions Il s'agissait, cette fois, du compte rendu annuel, d'autant plus intéressant, surtout en ce qui concerne les travaux, qu'un nouveau programme avait été décidé, afin de conduire les extractions plus rapidement que par le passé et d'être ainsi prêt à ouvrir le canal à l'époque indiquée.

⁸ Le siège est celui de la Société des ponts et travaux en fer (Joret) : siège à Paris, ateliers à Montataire (Oise).

On n'a qu'à se féliciter de la nouvelle méthode mise en pratique.

En effet, les travaux avaient commencé le 15 juin 1882 ; on était alors en présence d'un cube total à extraire s'élevant à 7.800.000 mètres.

Trois ans après, en juin 1885, on avait extrait deux millions de mètres cubes.

En juin 1886, le cube total extrait s'élève à 3.600.000 mètres.

Il résulte de ces chiffres que, dans la dernière année de l'exercice seule, on a fait presque autant de travail que dans les trois années précédentes réunies ; ou, si l'on aime mieux, en prenant pour base le travail annuel moyen, on peut constater que les douze mois de 1885-86 représentent un travail égalant plus de deux fois la moyenne des autres années.

En mentionnant ces chiffres, le rapport ajoute qu'en tenant compte des importantes constructions accessoires qui sont ou terminées ou près de l'être, par exemple le grand pont métallique de 80 mètres d'ouverture jeté sur le canal et aussi les travaux concernant les avant-ports de Posidania et d'Isthmia, et enfin les bâtiments, ateliers et outillages, on peut considérer désormais l'œuvre du canal de Corinthe comme étant aux deux tiers achevée.

Au point de vue financier, le rapport résume comme suit la situation :

Les dépenses faites pour la construction du canal se sont élevées depuis la constitution de la société à 15.863.799 fr.

Sur cette somme, plus de six millions sont imputables à l'exercice 1885. Ces chiffres sont l'expression exacte de l'impulsion considérable donnée aux travaux.

L'assemblée a été unanime à approuver le rapport et les comptes et aucune objection n'a été formulée, bien que le président ait pressé les actionnaires de lui poser les questions qui leur paraîtraient nécessaires.

En présence de ce témoignage de confiance, mérite d'ailleurs, le président, M. le général Türr, a clôturé la séance par un exposé des différents tâtonnements inséparables des grandes entreprises du genre de celle de Corinthe et les améliorations que l'expérience avait suggérées.

Il a comparé le premier mode d'extraction par sondages, dragues et matériel naval à une indisposition qu'un médecin inattentif laisserait s'aggraver pour n'en découvrir la véritable cause qu'en faisant l'autopsie de son malade.

La surveillance de l'œuvre sociale ayant fait découvrir l'indisposition, le conseil n'a pas hésité ; il a changé du tout au tout le mode d'opérations, a modifié son outillage et a attaqué les travaux avec un matériel fixe et roulant, des locomotives, des wagons et des voies ferrées. Les bons résultats ne se sont pas fait attendre. et ces résultats ont été exprimés par le rapport dans le langage chiffré qui est sa spécialité.

Cette allocution a été très applaudie et il serait à désirer que toutes les assemblées d'actionnaires présentassent le même spectacle de bon accord et de confiance mutuelle.

GRÈCE

(*La Revue diplomatique*, 24 octobre 1886)

M. de Montholon, ministre de France à Athènes, a visité au commencement du mois les travaux du canal de Corinthe. M. de Montholon a été reçu à la gare de Calamaki par le général Türr, président de la société du percement de l'isthme de Corinthe, et par M. Bonnaud, administrateur délégué et directeur de l'entreprise. Après avoir déjeuné à la villa Türr, le comte de Montholon a visité les travaux. Il a parcouru, tant du côté du golfe de Corinthe que du côté du golfe salonique, le tiers du canal en bateau à vapeur et a constaté les progrès effectués sur les deux autres tiers à la vue de la profonde

tranchée qui a été pratiquée, et qui ne tardera sans doute pas à atteindre une cote peu éloignée du niveau des deux mers.

Les travaux de percement de l'isthme continuent de marcher avec activité. Le cube exécuté dans le mois d'août a dépassé 161.000 mètres sans qu'il y ait eu de dragages. Or, à pareille époque, l'année dernière, les dragages entraient pour 41.000 mètres dans une production inférieure à celle de cette année.

Le mois de septembre a été moins productif pour diverses causes, entre autres la diminution de durée des journées de travail, et notamment les suites du violent tremblement de terre du 27 août, qui a secoué dans toute son étendue l'ouest du Péloponèse, et qui s'est fait ressentir dans l'isthme. Des secousses de plus en plus affaiblies ont été ressenties jusqu'au 1^{er} septembre. Elles ont d'ailleurs peu d'effet sur les talus élevés du canal en construction. Toutefois on peut leur attribuer quelques légers éboulements. Ils ont eu lieu dans les parties de terrains désagrégés ou l'on avait déjà commencé des travaux modificatifs.

Le beau pont de fer, jeté sur le canal de Corinthe par la compagnie du percement de l'isthme, a été remis à une commission d'ingénieurs.

C'est une des plus belles œuvres d'art qui aient été faites en Grèce dans les temps modernes. La hauteur du pont, du niveau de la mer au tablier, sera, après l'ouverture du canal, de quatre-vingt-dix mètres environ.

Les travaux de raccordement du chemin de fer et de la route de Corinthe avec le pont métallique sont près d'être terminés.

On poursuit les travaux d'achèvement de la jetée d'Isthmia et de la jetée nord de Posidonia.

L'état sanitaire est boa malgré les grandes chaleurs.

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 15 mai 1887)

Un lecteur me demande à quelle époque il lui sera possible de traverser en *canottt* le canal de Corinthe.

Jusqu'ici, cette entreprise ne me fait pas l'effet de devoir ouvrir incessamment boutique.

Qu'il s'adresse à la Compagnie et lui pose ainsi la question :

— Quand ton canal sera-t-il *ouvert, Türr* ?

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DU CANAL MARITIME DE CORINTHE
(*Le Capitaliste*, 13 juillet 1887)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Société internationale du Canal maritime de Corinthe a eu lieu le 18 juin 1887.

Les comptes de l'exercice 1886 ont été approuvés.

M. Schloësing a été nommé administrateur en remplacement de M. le baron de Reinach, démissionnaire.

L'assemblée confirme, en tant que de besoin, l'autorisation donnée au conseil par les statuts de se procurer, par voie d'emprunt, la somme nécessaire à l'exécution des travaux supplémentaires.

Nécrologie
(*Le Sémaphore de Marseille*, 12 novembre 1887)

Avant-hier ont eu lieu dans notre ville les obsèques de M. D. Bonnaud, directeur des travaux du percement de l'isthme de Corinthe. Entré jeune dans la maison Joret, de Paris (Société de constructions en fer), M. Bonnaud, par ses qualités exceptionnelles, n'avait pas tardé à s'attirer la confiance de ses chefs. C'est ainsi que, quelques années plus tard, grâce à l'appui de M. Joret, il obtenait l'entreprise de chemin de fer en Algérie et dirigeait, à ce titre, la construction de la ligne de Sétif.

M. Bonnaud, qui s'était fait remarquer, en Algérie, par ses grandes qualités d'entrepreneur, quitta ensuite cette contrée pour aller prendre la direction des travaux du percement de l'isthme de Corinthe, où il organisa un chantier remarquable par ses installations industrielles.

M. Bonnaud, qui s'était allié à une famille marseillaise, était de passage dans notre ville, lorsque la mort est venue l'arracher à l'affection des siens. M. Dominique Bonnaud est décédé, jeune encore, à l'âge de 40 ans.

M. Marsaux ⁹, son ancien collègue dans la maison Joret, et ami, aujourd'hui administrateur des travaux maritimes du canal de Corinthe, venu tout exprès de Paris, pour représenter la Société à ses obsèques, a prononcé, au cimetière, quelques paroles qui ont vivement ému les personnes qui s'étaient fait un devoir d'assister à cette triste cérémonie.

⁹ Anatole Marsaux (1845-1906) : : ingénieur E.C.P., dirigeant de la Société des ponts et travaux en fer. Voir [encadré](#).

Nous sommes heureux de pouvoir les reproduire :

Messieurs,

Permettez-moi de ne pas laisser fermer cette tombe sans dire, au nom de tous ses collègues, un dernier adieu à celui qui fut pendant près de vingt ans notre collaborateur et notre ami.

Aux débuts de sa carrière, Dominique Bonnaud coopéra aux travaux exécutés en France par MM. H. Joret et C^{ie}. Peu de temps après la guerre franco-allemande, cette Société confia à Bonnaud le soin de la représenter à l'étranger et de diriger d'importants chantiers en Italie et en Roumanie.

Vint ensuite l'époque où l'Algérie allait être dotée d'un réseau de chemin de fer. Bonnaud prit une part active aux importants travaux de la ligne d'El Guerrah à Batna, dans la province de Constantine qu'il ne quitta que pour aller en Grèce se consacrer à l'œuvre du percement de l'isthme de Corinthe.

Depuis quatre ans, Bonnaud a organisé et dirigé ces remarquables chantiers qui ont fait, à juste titre, l'admiration de tous les visiteurs et des ingénieurs français et étrangers.

C'est là, notamment, dans les circonstances les plus délicates, au milieu d'une agglomération d'hommes de nationalités très diverses, que Bonnaud put mettre en lumière ses hautes capacités d'organisateur et d'administrateur.

Aussi, les gouvernements français et étrangers s'empressèrent-ils de rendre hommage au mérite de Bonnaud, en venant lui offrir les fonctions consulaires à Isthmia.

Une mort prématurée ne lui permet pas d'assister à l'achèvement de cette œuvre et de recevoir les distinctions qu'il a si honorablement méritées.

Aux éminentes qualités de l'esprit, Bonnaud joignait une rare délicatesse de cœur et une extrême modestie, qui lui ont concilié l'estime et l'affection de tous ceux qui l'ont connu. Tous, compatriotes ou étrangers, collègues ou subordonnés, tous ont aimé Bonnaud.

Puisse ce témoignage d'estime et d'affection générale être un adoucissement à la douleur de sa veuve et de sa famille, qui pleure en ce moment sur une tombe, alors qu'hier encore elle s'apprêtait à sourire à un berceau.

Dominique Bonnaud, une dernière fois, adieu.

Les travaux du canal de Corinthe (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 novembre 1887)

On lit dans le *Bulletin du canal de Corinthe* :

Les températures élevées et les sécheresses se sont prolongées jusqu'à la mi-octobre et ont causé quelque ralentissement dans l'exécution des travaux. Mais, depuis, l'abaissement de la température et la pluie ont sensiblement amélioré les conditions sanitaires. Le travail des chantiers s'en est immédiatement ressenti. L'entreprise a embauché des ouvriers pour activer la production.

Le cube moyen de déblais par journée de travail effectif a remonté au delà de 5.000 mètres.

Pendant le mois d'octobre, à partir du 4, où on a ressenti en Grèce une très forte secousse de tremblement de terre, il y a presque tous les jours de nouvelles secousses, mais beaucoup moins fortes.

Les talus du canal, malgré leur élévation et leur raideur, n'ont subi aucune altération.

Les travaux ont été visités par un grand nombre d'étrangers. Nous citerons les officiers de l'escadre italienne, le prince d'Orléans, MM. Brandt, ingénieur en chef et directeur du canal maritime de Saint-Pétersbourg ; M. Bahhmetieff, conseiller de la

légation russe à Athènes ; M. le baron Weishingoff, consul général russe à Janina ; MM. Charikoff, agent diplomatique russe à Boukara ; Louis de Chasseloup-Laubat, Georges Gillet, Pierre Lambert, Georges Lefèvre, ingénieurs civils (École centrale) ; M. Renard, ingénieur français en mission ; M. Dumas, ingénieur des ponts et chaussées.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1888, p. 641-645 :

Société internationale du canal maritime de Corinthe

Administrateurs : Ferdinand de Lesseps, pdt honneur ; général Türr, président ; Teissonnière, v.-pdt ; Bernard, Cousin, Ficquet, A. Peghoux, F. Schloesing, Renieri, Carapanos, Skousès.

LA SEMAINE FINANCIÈRE CANAL DE CORINTHE (*Gil Blas*, 6 mars 1888)

La société internationale du canal maritime de Corinthe met en souscription publique, le 8 mars prochain; 60.000 obligations 6 % de 500 francs, rapportant 30 francs par an, payables semestriellement les 1^{er} avril et 1^{er} octobre, remboursables à 500 fr. en 74 ans, par voie de tirages annuels, à partir du 1^{er} mars 1891.

Le produit de cette émission est destiné aux travaux d'achèvement du canal, et notamment à la construction d'un long mur de soutènement, nécessaire pour arrêter le glissement de bancs glaiseux, dont les premiers sondages n'avaient pas révélé l'existence.

Le prix d'émission est de 490 francs, payables 25 francs en souscrivant, 65 francs le 1^{er} avril 1888, à la répartition, 100 francs les 1^{er} octobre 1888, 1^{er} avril, 1^{er} octobre 1889 et 1^{er} avril 1890. Comme on déduit de ces 100 francs l'intérêt à 6 % des sommes versées, la somme réelle à verser est de 461 fr. 20. La libération anticipée est facultative, à l'époque de chaque versement.

Les formalités seront remplies pour l'admission à la cote officielle.

Dès avant le 8 mars, on peut souscrire par correspondance au Comptoir d'escompte de Paris et dans ses agences, à Lyon, Marseille, Nantes, Londres, Athènes, Bruxelles, Trieste et Bucharest.

COULISSES DE LA FINANCE par Don Caprice (*Gil Blas*, 1^{er} avril 1888)

Le Comptoir d'escompte débute à 1.040. Pourquoi une hausse de 25 sous ? Serait-ce parce que les ouvriers du canal de Corinthe se sont mis en grève et refusent d'étayer plus longtemps le mur de glaise qui s'écroule au fur et à mesure qu'on l'entaille ?

Pas de chance, le Comptoir, avec les affaires helléniques. Entendons-nous. Ce n'est pas le Comptoir qui n'a pas de chance, mais bien les capitalistes souscrivant aux émissions du Comptoir.

COMMUNIQUÉ CANAL MARITIME DE CORINTHE

Assemblée générale ordinaire du 27 juin 1888
(*Gil Blas*, 5 juillet 1888)

Le mercredi 27 juin 1888, à 4 heures de relevée, MM. les actionnaires de la Société du canal de Corinthe, réunis en assemblée générale ordinaire, ont approuvé à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° Approbation du rapport du conseil d'administration et des comptes de l'exercice 1887 tels qu'ils ont été présentés ;

2° Nomination de MM. E. Collin et Pieyre de Mandiargues, commissaires sortants, aux fonctions de commissaires pour l'examen des comptes de l'exercice 1888 ;

3° Nomination, comme administrateurs de la Société, des membres de l'ancien conseil, dont les pouvoirs expiraient cette année.

Le rapport du conseil a été entendu avec satisfaction par les actionnaires présents, qui sont partis pleinement édifiés sur la marche et l'avenir des travaux, et confiants dans leur prochain achèvement.

Le rapport *in extenso* sera adressé à toute personne qui en fera la demande au siège de la société, 41, boulevard Haussmann.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
CANAL DE CORINTHE
(*Gil Blas*, 28 août 1888)

Les travaux continuent à marcher activement et sans accident. Le cube exécuté dans les deux derniers mois a été de 334.000 mètres environ. Le temps a été presque constamment très beau, très sec et très chaud.

Le nombre des ouvriers employés par l'entreprise a été de 1.700 environ et la durée du travail journalier n'est pas moins de onze heures. Le nombre des journées de malades n'a pas atteint 1 % de celui des journées d'ouvriers.

Le cube moyen journalier des déblais atteint souvent 7.000 mètres. Tous les déblais de la grande tranchée proviennent de quatre chantiers principaux, dont deux sur chaque versant de l'isthme, l'un supérieur, établi en avant; l'autre inférieur, établi latéralement au premier et en arrière.

Les chantiers de chaque versant marchent l'un vers l'autre. Les chantiers supérieurs sont à peine en ce moment séparés de 200 mètres l'un de l'autre. Ils sont établis à une hauteur de 18 à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Les chantiers inférieurs sont établis à quatre mètres environ en moyenne au dessus du niveau de la mer. On espère que leur rapprochement va pouvoir s'effectuer bientôt plus rapidement et opérer ainsi vers le centre de la tranchée un approfondissement qui permettra de juger de la nature du terrain et de fixer l'inclinaison à donner au talus dans cette partie.

Canal de Corinthe.
(*Paris-Capital*, 20 février 1889)

Les bons représentatifs des coupons d'action non payés de la Compagnie du Canal de Corinthe ne peuvent pas être créés maintenant. Il serait inutile de faire tous les six mois des titres de 12,50 ne portant pas intérêt ; ces papiers n'auraient aucune valeur et la chambre syndicale n'en autoriserait pas la négociation.

La Compagnie doit attendre la reprise du paiement des intérêts, et alors elle donnera en échange des coupons arriérés dont la valeur nominale sera celle de tous les coupons non détachés depuis le 1^{er} janvier 1889.

Telle est la décision que la Compagnie vient de faire connaître à ses actionnaires, en réponse à la demande formulée à l'assemblée générale de décembre dernier.

Cette décision se satisfera sans doute pas complètement les actionnaires qui avaient accepté, d'ailleurs, sans de sérieuses protestations, la cessation du paiement des intérêts, mais, en fait, il n'y en avait pas d'autre possible.

On peut faire, sous ce rapport, ce qu'on a fait jadis pour le canal de Suez, mais trouver une autre formule était de toute impossibilité.

FAILLITE DU COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS (krach des cuivres) INTERRUPTION DES TRAVAUX

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Canal de Corinthe.

(*Paris-Capital*, 10 avril 1889)

Le conseil d'administration a adressé aux intéressés la communication suivante :

La situation du Canal de Corinthe est bien simple et bien nette, les travaux effectués représentent exactement les deux tiers des travaux à faire pour l'achèvement parfait du canal.

Les excavations représentent les trois quarts du travail complet.

La société a été autorisée à émettre 30 millions avec 60.000 obligations ; sur ces 60.000 obligations, 20.000 ont été prises fermes ou placées par un groupe financier ayant à sa tête le Comptoir d'escompte, et leur produit a soldé les travaux jusqu'à fin janvier.

Les 40.000 obligations restantes sont absolument libres et les avances du Comptoir d'escompte à la société s'élèvent actuellement à 1.600.000 francs ; cet établissement devait continuer les avances et se couvrir par des émissions successives des 40.000 obligations qui représentent toutes les ressources nécessaires à l'achèvement du canal.

La catastrophe du Comptoir d'escompte fait que la société devra chercher elle-même à réaliser le solde de ses obligations pour assurer l'achèvement des travaux du canal et le paiement des intérêts des obligations. Des négociations actives sont engagées sur ce point.

SEMAINE FINANCIÈRE

(*Le Temps*, 17 juin 1889)

Le Corinthe a baissé de 137 50 à 110. On a dit en Bourse que les entrepreneurs menaçaient de suspendre leurs travaux dans l'isthme. Renseignements pris, cette nouvelle paraît fondée. Depuis le 10 mars dernier, à la suite de la chute du Comptoir, les paiements aux entrepreneurs ont été suspendus par la compagnie, de sorte que celle-ci est débitrice à leur égard d'environ 800.000 fr. Bien que les travaux actuels soient réduits au seul entretien, les entrepreneurs ne paraissent pas vouloir les

continuer, à moins d'être mis en possession régulière du matériel de la compagnie. Celle-ci se refuse à engager cette portion de son actif, au détriment de ses obligataires, dont elle considère la créance aussi privilégiée que celle des entrepreneurs.

En ce qui concerne les négociations engagées par le général Türr avec les puissances méditerranéennes, en vue d'obtenir leur garantie pour aider au placement du solde des obligations de la compagnie, il faut se rappeler que le gouvernement hellène a chargé un ingénieur français, M. Quellénec ¹⁰, de lui présenter un rapport sur les conditions de temps et d'argent nécessaires pour arriver à l'achèvement du canal. Ce rapport devait être remis le 15 juin à M. Tricoupis, c'est-à-dire hier. On ne peut donc maintenant tarder d'être édifié d'une manière positive sur le sort de cette entreprise.

CANAL DE CORINTHE (*Le Journal des finances*, 20 juillet 1889)

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 16 juillet, sous la présidence du général Türr, président du conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents, MM. Morin et le général Sumpt. M. Peghous, administrateur, a donné lecture du rapport du conseil, faisant connaître la situation de la société. L'assemblée, satisfaite des explications qui lui ont été données, a voté, à l'unanimité, une motion proposée par un actionnaire, affirmant sa confiance dans l'achèvement du canal et dans le résultat des efforts du conseil pour sauvegarder les intérêts qui lui sont confiés.

Elle a approuvé le rapport et réélu MM. Émile Collin et Pieyre de Mandiargues, commissaires des comptes pour 1889.

Le *Levant Herald* dit que, d'après une estimation faite sur les lieux par M. Gottland ¹¹, ingénieur de la mission française à Athènes, l'achèvement des travaux de l'isthme de Corinthe exige une dépense de 15 millions. Le gouvernement aurait assuré au général Türr, avant le départ de celui-ci pour Paris, qu'il donnerait sa garantie si la Société du Canal se trouvait dans la nécessité de faire un emprunt.

Canal de Corinthe (*Paris-Capital*, 18 septembre 1889)

La *Revue d'Orient* se fait l'écho de renseignements concernant le remplacement de l'ancienne Société Vitali par une nouvelle société de construction.

La première resterait intéressée dans l'entreprise du canal de Corinthe pour autant que vaudront les travaux effectués par elle qui ne lui ont pas encore été soldés.

Canal de Corinthe. (*Paris-Capital*, 25 septembre 1889)

¹⁰ Édouard Quellennec (et non *Quellénec* ou *Kellenek*)(1856-1927) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de la mission française en Grèce chargée d'élaborer un programme de travaux publics(1884), ingénieur en chef du Canal de Suez (1894), administrateur de sociétés (notamment Ticapampa et la Société française des mines du Laurium avec Jules de Catelin). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

¹¹ Abel-Victor Gotteland (et non Gottland ou Gotland)(1851-1925) : X-Ponts. Chargé en 1894 du canal de Jonage, près Lyon.

Nous avons mentionné les bruits d'après lesquels le gouvernement grec aurait l'intention d'intervenir pour assurer l'achèvement du canal de Corinthe, en faisant l'avance nécessaire qui serait alors gagée sur les recettes du trafic avant toute autre affectation ; mais il est prématuré de parler d'un accord dans ce sens avant que d'autres combinaisons aient été définitivement abandonnées.

Quant au bruit d'une cession de terrains faite par la compagnie au gouvernement grec, il est absolument controuvé, la compagnie, renseignements pris, ne possédant pas de terrains.

Canal de Corinthe (*Paris-Capital*, 9 octobre 1889)

Le conseil d'administration de la Société internationale du canal maritime de Corinthe s'adresse aux obligataires pour les engager à venir en aide à leur propre entreprise en n'exigeant pas le paiement du coupon échu le 1^{er} octobre, coupon n° 3.

Les démarches tentées auprès des puissances intéressées afin d'obtenir d'elles une garantie d'intérêt pour les sommes nécessaires à l'achèvement du canal n'ont pas encore abouti. Mais, dit le *Bulletin* de la compagnie, « nous espérons que la solution ne tardera pas et qu'alors nos actionnaires et obligataires pourront être récompensés de leurs efforts. »

Comme le dit encore le *Bulletin*, qui aurait pu prévoir la chute du Comptoir d'escompte ?

Mais n'est-ce pas un vieil axiome de la sagesse populaire : il n'y a que l'in vraisemblable qui arrive ?

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 1^{er} janvier 1890)

Cette société n'ayant pu obtenir des diverses puissances méditerranéennes la garantie d'intérêt sollicitée, aurait, eu paraît-il, l'intention de se procurer, par une nouvelle émission d'obligations, les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux.

Mais, dans la situation sociale actuelle, cette idée n'a pu être longtemps prise en considération et l'on paraît maintenant s'occuper de constituer une société d'achèvement au capital de 20 millions.

Il semble que, pour procéder à cette constitution, il faudra d'abord mettre en liquidation l'ancienne société. Ce sont peut-être ces projets à l'étude qui ont motivé la hausse de ces jours-ci.

NAVIGATION MARITIME

PERCEMENT DE L'ISTHME DE CORINTHE (2) (*Annales industrielles*, 12 janvier 1890, p. 37)

TRAVAUX

La concession du canal de Corinthe avait été donnée à M. le général Türr, sur les avant-projets exécutés par M. Gerster, ingénieur hongrois.

Ces avant-projets, qui consistaient principalement dans le nivellement du relief de l'isthme de Corinthe, s'appuyaient tout spécialement sur les puits de sondages exécutés à l'époque de Néron, puits dont la conservation parfaite pouvait faire espérer qu'il serait possible de creuser la tranchée du canal avec un talus ayant un fruit de 1/10, en donnant au plafond du canal une largeur de 22 mètres.

Dans ces conditions, M. Gerster, estimait que la longueur du canal était de 6.342 mètres, et que le total des déblais n'atteindrait qu'environ 8.000.000 de mètres cubes.

La partie alluvionnaire devait être enlevée par des dragues, des pompes Bail et des excavateurs.

Le massif rocheux devait être désagrégé par les explosifs, à l'aide de mines percées mécaniquement, au moyen de perforatrices verticales.

La calotte supérieure de l'isthme devait être enlevée avec le secours de la dynamite par des excavateurs et des chemins de fer.

Dès 1882, l'entreprise dut, aux termes de son contrat, prévoir et commander tout le matériel et les engins mécaniques correspondant au programme du projet.

Des dragues ordinaires, des dragues pouvant correspondre à un débit de 5.000 mètres cubes par journée de dix heures, furent commandées, et dès les premiers jours, les petites dragues commencèrent à tracer les avant-ports et l'accès du canal.

Tandis que l'on faisait construire les grandes dragues, l'entreprise dut, tout d'abord, se préoccuper de l'installation des chantiers. Ce n'était pas la partie qui présentait le moins de difficultés ; l'isthme n'offrait aucune ressource, on devait prévoir l'agglomération de 1.000 à 2.300 ouvriers. Tout était à faire.

En peu de temps on vit s'élever sur les bords du futur canal, deux centres de population, on pourrait dire deux villes, Isthmia en face de Kalamaki, Posidonia en face de Corinthe.

Des baraquements pour les ouvriers, un vaste hôpital, l'organisation assurant l'alimentation de 2.300 ouvriers, un service médical, la voirie, l'éclairage, le service télégraphique, et enfin les bâtiments de la Société internationale et de l'entreprise, tout cet ensemble fut édifié sous la haute inspiration de M. le général Türr et sous la direction de M. Mauguin ¹², ingénieur.

Dans une entreprise aussi considérable que celle du percement de l'isthme de Corinthe, tout devait être prévu ; mais avant toutes choses, il fallait s'assurer de la possibilité de faire vivre la population ouvrière, qui devait être le bras de levier indispensable à l'exécution de cette œuvre. Il fallait prévoir l'hygiène pour tous, il fallait s'assurer de l'eau en quantité suffisante pour répondre aux nécessités du travail et aux besoins de la population ouvrière, problème qui a pu être résolu par l'aménagement rationnel de la belle source, dite Fontaine de Vénus, source située dans le voisinage du canal, près de la ville nouvelle d'Isthmia.

En même temps que l'entreprise créait les villes d'Isthmia et de Posidonia, les petites dragues travaillaient aux amorces du canal, les dragages s'effectuaient pour l'établissement des ports dans les deux golfes, et la construction des digues était poussée avec la plus grande activité.

Dès la fin de 1884, le cube des enrochements s'élevait, dans le golfe d'Athènes, à 19.000 mètres cubes ; dans le golfe de Corinthe, à 18.000 mètres cubes pour la jetée Nord, et à 28.000 mètres cubes pour la jetée Sud.

Les terrassements de la partie supérieure de l'isthme, appelée calotte, s'effectuèrent tout d'abord avec des porteurs Decauville, puis, sous l'inspiration de M. Mauguin, ingénieur, directeur des travaux, on appliqua la méthode, dite système anglais, pour effectuer les grands déblais, méthode qui a consisté à descendre des puits reliés à leur partie inférieure, par des galeries parallèles placées à 4 m. 50 de l'axe du canal, et par

¹² Pierre-Étienne Mauguin (1835-1894) : ingénieur E.C.P., dirigeant de la Société des ponts et travaux en fer. Voir [encadré](#).

lesquelles, au moyen de cheminées latérales, on chargeait des trains de wagons qui transportaient à la décharge les déblais de la calotte.

Vers la fin de 1883, l'entreprise ayant reconnu que la nature des terrains ne permettait pas l'emploi des systèmes d'abattage qui avaient été prévus pour l'enlèvement du massif rocheux, on projeta de faire ce travail avec de petites mines, de déblayer à la pioche et à la pelle, et de rejeter les déblais dans des couloirs métalliques de 0 m. 90 de largeur, posés sur une suite de gradins ayant trois mètres de base pour un mètre de hauteur.

Les matières extraites devaient être poussées au rabot et entraînées par un courant d'eau jusque devant la drague qui les chargerait dans des chalands pour être transportés à la mer.

Mais ce système ne fut pas mis en pratique, il comportait trop de main-d'œuvre, et ne pouvait répondre à un avancement rapide des travaux.

L'entreprise proposa alors d'exécuter les déblais du massif central, au moyen de wagons et de locomotives, en utilisant la méthode des puits, employée pour l'enlèvement de la calotte ; méthode qui avait donné de bons résultats.

À cette époque (septembre 1884), M. Dauzats, ingénieur civil, conseil technique de la Société, venait de mourir ; sur la proposition de M. le général Türr, le conseil d'administration s'attacha comme ingénieur-conseil, M. Bazaine, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui fut chargé d'aller examiner sur l'isthme, les propositions d'exécution faites par la Société d'entreprise.

M. l'ingénieur Bazaine, de retour à Paris, proposa de donner plus d'extension aux chantiers en appliquant sur une plus grande échelle la méthode des puits et l'enlèvement des déblais par wagons et locomotives. Cette opinion, formulée par l'éminent ingénieur, fut approuvée et sous sa direction technique, comme ingénieur en chef de la Compagnie, les travaux de terrassements prirent un essor nouveau.

Dès 1882-1883, M. Mauguin, ingénieur, directeur général de l'entreprise, s'était attaché comme ingénieur-administrateur à Paris, M. Marsaux ; et comme directeur des travaux sur l'isthme, M. Bonnaud.

Ce fut sous l'ensemble de cette direction générale que les premiers travaux furent exécutés. Ce fut avec le même concours de cette direction et de ces mêmes ingénieurs, qu'en 1884 [1885], la Société des Travaux maritimes et Constructions put reprendre l'entreprise et développer ses chantiers pour obtenir le maximum de rendement de son matériel.

Au mois de décembre 1884, l'entreprise avait créé des ateliers complets de réparations et mis en fonctionnement régulier un matériel dont voici le résumé :

Matériel naval :

- 2 petites dragues ;
- 2 dragues de 300 chevaux-vapeur ;
- 4 remorqueurs ;
- 48 chalands ;
- 1 ponton bigue de 30 tonnes ;
- 2 docks flottants.

Matériel roulant :

- 9 locomotives ;
- 400 grands wagons de terrassement ;
- 22 kilomètres de chemin de fer à voie large ;
- 10 kilomètres de chemin de fer Decauville.

Avec ce matériel, l'entreprise, à la fin de 1884, avait pu enlever 1.311.000 mètres cubes. À la fin de 1885, le cube enlevé s'élevait à 2.700.000 mètres cubes. À ce

moment, l'entreprise, d'accord avec la Compagnie, décida d'augmenter son matériel roulant.

Le nombre des locomotives de 25.000 kg à la voie de 1 m 50 est porté à 14.

Le nombre des wagons de terrassement de 3 mètres cubes de capacité est porté à 670.

La longueur totale des voies ferrées fut portée à 37.000 mètres.

Les divers chantiers comprenaient une population ouvrière d'environ 1.800 à 2.300 ouvriers grecs, italiens, monténégrins et arméniens, dont les aptitudes différentes avaient été étudiées avec soin et utilisées de manière à obtenir le maximum de rendement sous la direction de M. Bonnaud, administrateur-directeur local de l'entreprise.

Grâce à tous ces efforts combinés, les divers chantiers avancèrent rapidement. Le passage d'un chantier à l'autre, ou mieux l'approfondissement successif, se faisait à l'aide de puits partant du chantier à approfondir et venant aboutir, à des galeries qui étaient le prolongement du chantier inférieur.

Ces puits creusés à des distances variables de 25 à 40 mètres servaient à la descente des terres que l'on y précipitait depuis leur orifice incessamment élargi et successivement abaissé.

Chaque galerie, ou mieux chaque niveau, était muni de voies ferrées qui se prolongeaient hors de la tranchée, soit jusqu'à des vallons servant de décharge, soit, pour les chantiers inférieurs, jusqu'à des anses lointaines découpant le rivage et pouvant être comblées sans inconvénient (pl. 2 et fig. 2).

L'organisation des trains était faite de telle sorte que la locomotive qui ramenait chaque train vide, après l'avoir conduit à la décharge, s'arrêtait à l'entrée du chantier pour aller chercher dans ce dernier les wagons qui avaient été chargés pendant l'intervalle du voyage. Après avoir sorti de la galerie les wagons pleins, la machine refoulait le train vide, puis allait conduire à la décharge le train composé des wagons chargés.

La division sur chaque versant de l'isthme des chantiers de terrassements permettait aux trains de se mouvoir, d'aller et de sortir des chantiers et des décharges sans arrêts, sans encombre et sans perte de temps.

En avril 1887, les travaux comprenaient 5 chantiers étagés de chacun desquels pouvaient sortir par jour de 11 à 12 trains composés, suivant l'importance des chantiers, de 30 à 50 et même 60 wagons.

Pour bien saisir l'importance des terrassements que la Société d'entreprise a exécutés jusqu'au 1^{er} janvier 1888, il nous suffira de dresser le tableau statistique des déblais qui ont été successivement faits chaque année :

En 1882, on avait enlevé 188.000 mètres cubes

1883 — 289.000 —

1884 — 834.000 —

1885 — 1.389.000 —

1886 — 1.645.000 —

1887 — 1.802.000 —

Soit de 1882 à janvier 1888 6.147.000 mètres cubes

Ainsi, en janvier 1888, les nouvelles villes d'Isthmia et de Posidonia étaient créées.

Le matériel naval avait permis d'exécuter les dragages des avant-ports (fig. 2).

Les constructions des digues de défense des ports d'Isthmia et de Posidonia étaient achevées (fig. 4).

Garage d'Isthmia

Un pont métallique de 80 mètres d'ouverture était établi à une hauteur de 43 mètres au-dessus du niveau d'eau du canal, pont devant servir tout à la fois au passage du chemin de fer et de la route reliant le Pirée au Péloponèse (fig. 2 et 6).

Le matériel roulant et les ateliers de réparations avaient permis d'effectuer un cube de terrassements de 6.147.000 mètres cubes.

Le travail du percement de l'isthme de Corinthe était donc bien avancé puisqu'en 1882, on ne prévoyait pas que les cubes de déblais, y compris les imprévus, puissent s'élever à plus de 8.000.000 de mètres cubes. En cours de travaux, ayant reconnu la friabilité de certaines assises du groupe des conglomérats, le puissant massif des marnes bleues occupant la partie centrale du canal, l'entreprise, sous la direction de monsieur l'ingénieur en chef Bazaine, exécuta des travaux de sondage, qui joints aux reconnaissances faites par l'ouverture de la tranchée, permirent à M. Morin, ingénieur résident de la Compagnie, de dresser deux coupes géologiques. Sur ces coupes se trouve indiquée la nature exacte des couches traversées, et par la présence des fossiles qui sont particuliers à chacune d'elles, on put en déterminer la dénomination scientifique.

Ces nouvelles indications permirent à la Société internationale de conclure que si les terrains composant l'isthme de Corinthe n'apportaient aucun obstacle insurmontable aux travaux du percement, il n'en résultait pas moins la nécessité de prévoir l'augmentation des travaux de terrassement, et ceux que nécessiteraient le revêtement de la partie inférieure du canal, qui doit traverser le massif de marnes bleues et certaines couches de sables.

Monsieur l'ingénieur en chef Bazaine présenta alors au conseil d'administration de la Société internationale du canal maritime de Corinthe, un rapport, dans lequel il établissait qu'il serait indispensable d'exécuter des travaux complémentaires assez importants, et par conséquent, d'obtenir du gouvernement grec, une prorogation pour le délai d'exécution du percement de l'isthme, et, de l'assemblée des actionnaires, une augmentation du capital social.

À la suite de ce rapport, le conseil d'administration de la Compagnie décida qu'un examen sur place devait être fait, tant pour déterminer l'importance des travaux complémentaires, que pour constituer l'expertise qui, aux termes de l'article 3 de la loi de concession, pouvait reconnaître les obstacles naturels que la Société devait vaincre, et statuer, après examen, s'il y avait lieu d'accorder à la Société une prorogation pour le délai d'exécution des travaux qui devaient être terminés à la fin de l'année 1888.

La demande d'expertise ayant été favorablement accueillie par le gouvernement hellénique, cinq experts furent désignés ; deux de ces experts furent nommés par le gouvernement, deux autres par la Compagnie concessionnaire et le cinquième par le président de l'Aréopage. Les deux experts nommés par la Société en date du 1^{er} avril 1887 furent MM. Armand Saint-Yves, inspecteur honoraire des Ponts et Chaussées ; Edmond Fuchs, ingénieur en chef, professeur à l'École des Mines de Paris.

En dehors de la mission comme experts faisant partie de la commission, ces deux ingénieurs étaient chargés, par la Société, de vérifier sur place le programme tracé par monsieur l'ingénieur en chef Bazaine et de formuler leur opinion.

Après une reconnaissance faite sur les chantiers, la commission d'expertise déclara à l'unanimité que la Société internationale du canal maritime de Corinthe se trouvait bien dans le cas prévu à l'article 3 de la loi de concession, et proposa de proroger le délai d'exécution des travaux jusqu'au 31 décembre 1891, prorogation qui fut accordée par un décret royal du 26 avril 1887.

En ce qui touche au programme proposé par monsieur l'ingénieur en chef Bazaine, MM. Armand Saint-Yves et Edmond Fuchs, après avoir fait part au conseil que les travaux dirigés par la Société d'entreprise étaient dignes d'une admiration d'ailleurs motivée, conclurent : que le programme formulé par monsieur l'ingénieur en chef

Bazaine devait être suivi, sous réserve de porter de 10 à 12 millions les sommes nécessaires, pour les travaux complémentaires, non compris les frais d'achèvement des travaux prévus, les frais d'administration et le service des intérêts.

À la suite de ces conclusions, les actionnaires de la Société internationale du canal maritime de Corinthe, réunis en assemblée générale, décidèrent, avec beaucoup de raison, que le chiffre nécessaire pour répondre au programme des ingénieurs devait être porté à 15.000.000 de francs, ce qui, avec les autres dépenses, frais d'administration, service des intérêts jusqu'en 1892, motiva l'emprunt de 30.000.000 que la Société était autorisée à émettre.

Telle est, la première phase, des travaux d'entreprise du percement de l'isthme de Corinthe, phase correspondante aux exercices compris entre l'année 1882 et le 1^{er} janvier 1888.

FRÉDUREAU ¹³.

12 FÉVRIER 1890 : LIQUIDATION DE LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DU CANAL MARITIME DE CORINTHE

LE CANAL DE CORINTHE
Dissolution de la Société. — Nomination d'un liquidateur.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 février 1890)

Dans son audience d'hier, le tribunal civil de la Seine (1^{re} Chambre) présidé par M. Aubépin, a prononcé son jugement dans l'affaire du canal de Corinthe, dont nous avons rendu compte dans notre numéro du 8 février. Ce jugement est ainsi conçu :

« Le Tribunal,

Attendu que la Société internationale du canal maritime de Corinthe, ayant pour objet principal la mise en valeur d'une chose immobilière dans les conditions où l'État grec aurait pu l'exploiter lui-même s'il ne l'avait concédé à des tiers, est purement civile et que chacun des associés est autorisé à en demander la dissolution conformément à l'article 1871 du Code civil ;

Attendu qu'aux termes de l'article 50 des statuts sociaux dressés par acte devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 20 avril 1882, à défaut, par les administrateurs, de réunir l'assemblée générale (à l'effet de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la Société), comme dans le cas où cette assemblée n'aurait pu se constituer régulièrement, tout intéressé peut demander la dissolution de la société devant les tribunaux ;

¹³ Jean-Baptiste-Ferdinand Frédureau (Nantes, 1838-Paris IX^e, 17 septembre 1895) : marié au Palais (Morbihan), en 1868, avec Athalie Marie Hérouard. Quatre enfants, dont l'aîné, Ferdinand (1872-1949), deviendra président de la Société des ponts et travaux en fer. Ingénieur de l'École des mines de Paris (1859), associé de Frédureau et H. de Chavannes, cabinet d'affaires à Paris (dissolution en 1870), fondateur des *Annales industrielles* (1869), administrateur des Hauts fourneaux et laminiers d'Haumont (1878), liquidateur de la Société ardoisière de l'Ouest à Renazé (1885), administrateur de la Compagnie des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saigon)Mytho), liquidateur des deux entreprises de percement de l'isthme de Corinthe (1891)(ci-dessous).

Attendu que Brueyre ¹⁴, agissant tant en qualité d'actionnaire qu'en qualité d'obligataire de la société, demande au Tribunal de prononcer la dissolution et de nommer un liquidateur ;

Attendu que le conseil d'administration n'a pas usé de la faculté que lui confère l'article 50 sus-visé et qu'il déclare s'en rapporter à justice sur la demande de Brueyre ;

Attendu, d'autre part, qu'il est établi dès maintenant que la Société internationale du canal maritime de Corinthe a cessé de fonctionner régulièrement ; qu'elle a suspendu le service de ses titres et que les travaux du canal sont interrompus ;

Qu'il résulte des déclarations mêmes du conseil d'administration que la société est impuissante à se procurer les ressources nécessaires pour terminer l'œuvre entreprise par elle ;

Attendu qu'il y a lieu dès lors de prononcer la dissolution de la société et de pourvoir à sa liquidation ;

Qu'il y a lieu également d'ordonner l'exécution provisoire du présent jugement, nonobstant appel et sans caution, par application de l'article 135 du Code de procédure civile.

Par ces motifs,

Prononce la dissolution de la Société internationale du Canal maritime de Corinthe et ordonne qu'il sera procédé à sa liquidation ;

Nomme Philis liquidateur de ladite Société avec les pouvoirs les plus étendus, notamment pour céder ou apporter à toute société nouvelle tout ou partie de l'actif social, passer ou ratifier avec tous entrepreneurs tous accords ayant pour but, de continuer ou faire exécuter tous les travaux, résilier tous contrats ou accords, prendre tous arrangements, poursuivre tous redressements de comptes, faire tous règlements, aux effets ci-dessus constituer tous nantissements pour garantie d'emprunts, qu'il croirait devoir contracter ;

Autorise, dès maintenant, le liquidateur à se faire assister de tout conseil technique s'il y avait lieu, l'autorise également à solliciter par les voies de droit tous pouvoirs particuliers qui seraient nécessaires pour l'exécution de sa mission et s'il le juge utile, l'adjonction d'un ou de plusieurs liquidateurs ;

Ordonne l'exécution provisoire du présent jugement, nonobstant appel et sans caution ;

Condamne la société défenderesse aux dépens. »

La mise en liquidation de la Compagnie ne changera rien à la situation. C'était la seule solution possible et la seule solution entrevue.

La Compagnie eût vainement tenté de faire un nouvel appel au crédit pour réunir le capital d'achèvement. Elle était donc tenue de passer la main à une autre société.

Le liquidateur sera, dit-on, mis immédiatement en rapport avec un nouveau groupe de capitalistes qui se propose de constituer une société d'achèvement ; il apporterait à ce groupe la concession du canal et les travaux déjà exécutés moyennant l'abandon de 75 % des bénéfices nets éventuels, après la mise en exploitation.

Bien entendu, la nouvelle société ne compterait ses bénéfices nets qu'à partir d'une recette suffisante pour rétribuer son propre capital à un taux très rémunérateur.

Reste à savoir si le transfert de la concession et des travaux à une autre société nouvelle pourra s'opérer régulièrement. Le gouvernement hellénique pourrait soulever des objections, prononcer purement et simplement la déchéance et entrer sans bourse délier en possession des travaux déjà exécutés. Ce serait son droit strict : mais il est

¹⁴ Benjamin Auguste Ludovic (« Loys ») Brueyre (Paris, 10 novembre 1835-Paris VIII^e, 17 novembre 1908) : chef de division à l'administration générale de l'Assistance publique. Il intervient dans différentes affaires liées à la Société des ponts et travaux en fer : commissaire des comptes des Chemins de fer de l'Est-Algérien et des Chemins de fer du Sud de la France, administrateur des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho).

permis d'espérer qu'il n'en usera pas. La Compagnie dissoute a dû, d'ailleurs, s'enquérir de ses intentions à ce sujet, avant d'aller au-devant du jugement qui met fin à son existence.

Avant d'étudier à fond la combinaison projetée, il faudrait en connaître les dispositions générales. On ne précise encore rien. On dit qu'il s'agit, pour reprendre la concession, d'un groupe hellénique qui se trouverait renforcé de l'élément austro-français.

À quel capital la nouvelle société se constituera-t-elle ? À combien s'élèveront les prélèvements qu'elle stipulera en faveur de ses propres actionnaires avant tout partage ? Il faudrait être fixé sur ces points avant toute discussion. On a dit qu'une somme de 20 millions serait amplement suffisante pour terminer le travail.

Ce serait un chiffre relativement modeste ; mais il faut se défier des devis. On avait assuré, à l'origine, que le canal ne coûterait que 30 millions. Ce chiffre est depuis longtemps dépassé de beaucoup. Ce n'est peut-être pas encore avec 30 nouveaux millions qu'on atteindra le résultat final.

Au surplus, les produits éventuels du futur trafic n'ont jamais pu être évalués d'une façon bien rigoureuse. Le mouvement du transit, par le canal, sera nécessairement très faible, vu le peu d'importance de l'abréviation des distances pour les services maritimes internationaux. On s'est demandé, à plus d'une reprise, si le droit de transit de 5 fr. par tonne ne serait pas prohibitif et si le futur canal ne devrait pas se contenter d'une perception de 2 à 3 fr. pour attirer dans ses eaux un nombre suffisant de navires.

La nouvelle Compagnie sera donc elle-même exposée à ne retirer de ses capitaux qu'un faible produit et s'il doit rester quelque chose pour l'ancien capital, ce ne sera qu'un reliquat de trop faible importance pour couvrir entièrement les obligations anciennes. À plus forte raison doit-on supposer que tout espoir d'une rémunération, même lointaine, est désormais interdit aux actionnaires de la Compagnie dissoute.

LA SEMAINE FINANCIÈRE (*Gil Blas*, 11 mars 1890)

Le Corinthe cote 97,50 au comptant. Le contrat entre M. Philis, liquidateur judiciaire de la Société du canal de Corinthe, et M. Sochos, représentant du groupe grec qui doit constituer la société nouvelle, a été signé le 24 février à Paris.

LA SEMAINE FINANCIÈRE (*Gil Blas*, 22 avril 1890)

Le Corinthe ne cote toujours que 93,75. Il reste, dit-on, au liquidateur, pour pouvoir donner suite au projet de cession de l'actif du Canal de Corinthe à la société en formation, le soin de mener à bonne fin les négociations avec les entrepreneurs pour obtenir mainlevée de leur saisie.

CANAL DE CORINTHE (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 mai 1890)

Les nouvelles qui arrivent de Grèce au sujet de la Compagnie du Canal de Corinthe présentent l'achèvement des travaux comme désormais assuré. En effet, une

convention aurait été conclue, à cet effet, entre MM. Tricoupis et Dragoumis, au nom du gouvernement grec, et MM. Vlasto¹⁵, Albert Filis, banquiers, et Sochow, ingénieur, représentant un syndicat.

Le contrat donnerait aux concessionnaires le droit de terminer le canal dans le délai de trois ans à partir de la ratification de la convention par la Chambre, et de former une société grecque avec un capital d'au moins 5 millions de drachmes. M. Kellenek, l'ingénieur de la commission française, a réglé les détails de la convention. Mais l'ancienne Compagnie serait déclarée déchue de ses privilèges, et la nouvelle société ne s'engagerait pas, dit-on, à lui procurer une indemnité en rapport avec les dépenses qu'elle a faites.

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 22 mai 1890)

La constitution de la Société nouvelle d'achèvement du Canal de Corinthe est retardée par un incident de procédure, à Athènes, dans l'instance engagée entre la liquidation et un entrepreneur.

LA SEMAINE FINANCIÈRE (*Gil Blas*, 10 juin 1890)

Le Corinthe se tient à 90 fr. En vertu d'un jugement du 27 mai dernier, la livraison du matériel de construction du Canal de Corinthe a été, faite dimanche dernier au liquidateur, M. Philis, et rien ne s'oppose plus à la constitution de la nouvelle société.

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 11 juin 1890)

Une émission de titres dont le produit doit servir à l'achèvement du Canal de Corinthe est proche.

L'affaire est venue au monde sous les auspices du Comptoir national d'escompte et du Crédit mobilier, ayant pour trait d'union M. Vlasto, administrateur des deux sociétés.

SOCIÉTÉ HELLÉNIQUE DU CANAL MARITIME DE CORINTHE

LA SEMAINE FINANCIÈRE (*Gil Blas*, 17 juin 1890)

¹⁵ Antoine Vlasto : banquier à Paris, successivement à la Banque de Constantinople, au Crédit mobilier et au Comptoir national d'escompte de Paris. Administrateur de nombreuses sociétés dont les Mines de Seriphos. Voir [encadré](#).

Le Comptoir national d'escompte de Paris et d'autres établissements financiers parisiens vont mettre prochainement en souscription publique, en France, en Grèce et en Allemagne, des obligations 6 % de la Nouvelle Société internationale pour l'achèvement du canal de Corinthe.

LA SEMAINE FINANCIÈRE (*Gil Blas*, 19 juin 1890)

L'émission des obligations du Canal de Corinthe est, dit-on, fixée au 5 juillet prochain.

INFORMATIONS FINANCIÈRES (*Le Temps*, 24 juin 1890)

Voici quelques extraits de la lettre que le liquidateur judiciaire de la société internationale du Canal de Corinthe adresse aujourd'hui aux actionnaires, porteurs de parts de fondateur, et obligataires de ladite société

Après avoir résumé les termes du mandat dont il a été investi par le jugement du tribunal civil de la Seine en date du 12 février dernier et qui consistait à ne pas laisser périr l'œuvre commencée et à atténuer, dans la mesure du possible, les pertes subies par les premiers souscripteurs, M. A. Philis déclare qu'il est heureux de pouvoir annoncer aujourd'hui que ce double résultat est à la veille d'être atteint. « Grâce au concours d'un groupe financier puissant, et moyennant l'apport fait par moi des droits et privilèges de l'ancienne société en liquidation, une société nouvelle dite Société hellénique, est constituée pour l'achèvement du canal de Corinthe et son exploitation. Le capital de cette société est de 5 millions de francs, divisé en 10.000 actions de 500 francs entièrement versés.

L'entreprise des travaux, qui restent à effectuer pour ouvrir le canal à la navigation, a été donnée à forfait. Aux termes du contrat intervenu, les travaux devront être achevés dans un délai de deux ans et demi.

La Banque privilégiée d'Epiro-Thessalie, banque grecque de premier ordre, garantit la complète exécution des engagements pris par les entrepreneurs, et par l'effet de ces engagements le paiement des intérêts des obligations est assuré pendant toute la durée de la construction, quelle qu'elle puisse être.

Lorsque le canal sera livré à l'exploitation et après le service d'intérêts des obligations, dont le chiffre ne doit pas dépasser 1.400.000 francs, non compris l'amortissement, les nouvelles actions toucheront un dividende de 5 %.

Le surplus des bénéfices sera partagé de manière que, après que les actions auront reçu un intérêt de 5 %, les trois quarts de l'excédent feront retour à l'ancienne société. Cette part d'intérêt sera portée à 90 % lorsque les nouvelles actions auront touché 8 %.

Cet arrangement se traduit dans la pratique par les chiffres suivants : la rémunération des capitaux nouveaux qui assurent l'achèvement de votre œuvre absorbera environ 1.450.000 fr. pour le service des obligations, 250.000 fr. pour l'intérêt à 5 % des actions nouvelles ; total, 1.700.000 fr.

Lorsque le produit net du canal aura atteint 2.300.000 fr., la répartition donnera 1.450.000 fr. pour le service des obligations, 400.000 fr., soit 8 % sur les actions nouvelles, 450.000 fr. pour l'ancienne société. Total 2.300.000 fr.

Le surplus du produit net du canal vous appartient dans la proportion de neuf dixièmes, de sorte que lorsque ce produit aura atteint 2.800.000 fr., la répartition se fera comme suit : 1.450.000 fr. pour le service des obligations, 450.000 fr., soit 9 %, sur les actions nouvelles ; 900.000 fr. pour l'ancienne société. Total, 2.800.000 fr.

Ce dernier chiffre est encore au-dessous des résultats auxquels les statistiques de la navigation permettent d'évaluer les recettes probables du canal, sans même tenir compte du développement certain du trafic international par la nouvelle voie.

La capitalisation de votre part de 900.000 fr. dans ce produit, représenterait une somme qui, non seulement permettrait de régler intégralement les obligations et les dettes de l'ancienne société, mais qui fait prévoir dès à présent une valeur appréciable pour les anciennes actions.

J'ai stipulé en votre faveur un droit de préférence sur les obligations hypothécaires 6 % de la Société hellénique, qui vont être mises en souscription. J'ai également obtenu du groupe financier qui a constitué la Société hellénique, en souscrivant ferme son capital représenté par dix mille actions entièrement versées, qu'il réservât une certaine quantité de ces actions au pair, soit 500 francs l'une, à ceux des porteurs d'actions, de parts de fondateurs et d'obligations de l'ancienne société, qui désireraient s'intéresser à la société nouvelle.

Un rapport adressé à M. Tricoupis, président du conseil des ministres de Grèce, par M. Quellenec [Quellenec], ingénieur en chef de la mission française des travaux publics en Grèce, à la date du 3/15 juin 1889, atteste que, sur plus de dix millions de mètres cubes dont se compose le travail de creusement du canal, il ne reste maintenant qu'un peu plus de deux millions à extraire.

COULISSES DE LA FINANCE

par Don Caprice
(*Gil Blas*, 28 juin 1890)

On sait que la Société hellénique du canal de Corinthe a été fondée au capital de 5 millions de francs, entièrement versé et représenté par 10.000 actions de 500 fr. chacune. Sa constitution a été approuvée par décret royal en date du 30 mai/11 juin, qui prolonge le terme pour l'ouverture du canal jusqu'au 31 décembre 1894.

Elle a pour but d'achever les travaux que l'ancienne société a dû suspendre à la suite de la crise financière de 1889 et d'exploiter le canal pendant toute la durée de la concession (99 ans).

Par contrat en date du 24 février 1890 avec le liquidateur, elle est devenue propriétaire de tout l'actif de l'ancienne société, représenté par la concession, le matériel d'exploitation et les travaux exécutés à ce jour.

Les produits nets du Canal seront affectés par privilège au service des obligations actuellement émises, et ce, conformément aux termes et conditions de la première hypothèque qui leur a été conférée par la loi du 27 mars/8 avril 1890.

Le surplus devra être partagé de manière que, après que les actions auront reçu un intérêt de 5 %, les trois quarts de l'excédent feront retour à l'ancienne société. Cette part d'intérêt sera portée à 90 % lorsque les actions auront touché 8 %.

COMMUNIQUÉ FINANCIER SOCIÉTÉ HELLÉNIQUE DU CANAL DE CORINTHE

Capital versé : 5 millions.
(*Gil Blas*, 29 juin 1890)

Émission de 46.667 obligations 6 %
de première hypothèque
dont 34.400 oblig. seulement sont à souscrire
Rapportant 30 fr. d'intérêt annuel et remboursables à 500 francs.

Service des obligations assuré pendant 3 années par la Banque nationale de Grèce et
la Banque d'Epiro-Thessalie.

Construction à forfait et intérêts jusqu'à l'ouverture du canal garantis par la Banque
d'Epiro-Thessalie.

PRIX D'ÉMISSION: 470 FRANCS
Payable

50 fr. en souscrivant	50
120 à la répartition (du 15 au 25 juillet)	120
150 1 ^e 15 octobre 1890	150
150 le 15 janvier 1891 (sous deduct. du coupon échu à cette date)	135
470 Net à verser	455

Bonification de fr. 5, pour libération intégrale.
Cet oblig. constituant un placement hypothécaire de plus de 6 %.

Droit de préférence réservé aux porteurs d'actions, d'obligations et parts de
fondateurs de l'ancienne Compagnie en liquidation.

On souscrit le samedi 5 juillet
ET DÈS AUJOURD'HUI PAR CORRESPONDANCE
Au COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE, 14, r. Bergère et à
la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, 54, r. de Provence, et dans leurs agences.
Prospectus détaillé à la disposition des souscripteurs.

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 29 juin 1890)

Le succès du Corinthe est considéré comme certain, en présence de la reprise des
travaux de percement du canal.

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 2 juillet 1890)

La notice relative à l'émission des obligations du Canal de Corinthe contient une
lettre du liquidateur judiciaire adressée aux actionnaires, porteurs de parts de

fondateurs et obligataires de l'ancienne société ; voici la première partie de cette missive :

Paris, le 23 juin 1890.

Messieurs,

Lorsque, par jugement du tribunal civil de la Seine du 12 février dernier, la dissolution de la Société internationale du canal maritime de Corinthe a été prononcée et que j'en ai été nommé le liquidateur, mon mandat pouvait se résumer

ainsi : ne pas laisser périr l'œuvre du percement de l'isthme déjà aux trois quarts accomplie, et atténuer dans la mesure du possible, les pertes subies par les premiers souscripteurs.

Dans ce but, j'avais à rechercher et à obtenir d'abord les ressources suffisantes pour achever les travaux, ensuite la certitude absolue, indiscutable, que l'exécution du canal serait soustraite à tous les aléas, garantie contre tous les hasards.

Parmi des combinaisons financières multiples, je me suis arrêté à celle qui présentait la plus de solidité et de surface pour réaliser ces conditions, et je suis heureux de pouvoir vous annoncer aujourd'hui que le double résultat que je poursuivais est à la veille d'être atteint.

Grâce au concours d'un groupe financier puissant, et moyennant l'apport fait par moi des droits et privilèges de l'ancienne société en liquidation, une société nouvelle dite Société hellénique, est constituée pour l'achèvement du canal de Corinthe et son exploitation.

Le capital de cette société est de 5 millions de francs, divisé en 10.000 actions de 500 francs entièrement versées.

L'entreprise des travaux qui restent à effectuer pour ouvrir le Canal à la navigation a été donnée à forfait. Aux termes du contrat intervenu, les travaux devront être achevés dans un délai de deux ans et demi.

La Banque privilégiée d'Epiro-Thessalie, banque grecque de premier ordre, garantit la complète exécution des engagements pris par les entrepreneurs, et par l'effet de ces engagements le paiement des intérêts des obligations est assuré pendant toute la durée de la construction, quelle qu'elle puisse être.

Lorsque le canal sera livré à l'exploitation et après le service d'intérêts des obligations, dont le chiffre ne doit pas dépasser 1.400.000 francs, non compris l'amortissement, les nouvelles actions toucheront un dividende de 5 %.

Le surplus des bénéfices sera partagé de manière que, après que les actions auront reçu un intérêt de 5 %, les trois quarts de l'excédent feront retour à l'ancienne société. Cette part d'intérêt sera portée à 90 % lorsque les nouvelles actions auront touché 8 %.

Cet arrangement se traduit dans la pratique par les chiffres suivants :

La rémunération des capitaux nouveaux qui assurent l'achèvement de votre œuvre, absorbera environ (en fr.) :

1.450.000 pour le service des obligations,
250.000 pour l'intérêt à 5 % des actions nouvelles.
1.700.000

Lorsque le produit net du canal aura atteint 2.300.000 fr., la répartition donnera :

1.450.000 pour le service des obligations ;
400.000 soit 8 % sur les actions nouvelles.
450.000 pour l'ancienne société.
2.300.000

Le surplus du produit net du canal vous appartient dans la proportion de 9/10^e, de sorte que lorsque ce produit aura atteint 2.800.000 fr., la répartition se fera comme suit :

1.450.000 pour le service des obligations,
450.000, soit 9 % sur les actions nouvelles,
1.00.000 pour l'ancienne société.
2.800.000

Ce dernier chiffre est encore au-dessous des résultats auxquels les statistiques de la navigation permettent d'évaluer les recettes probables du canal, sans même tenir compte du développement certain du trafic international par la nouvelle voie.

La capitalisation de votre part de 900.000 fr. dans ce produit représenterait une somme qui, non seulement permettrait de régler intégralement les obligations et les dettes de l'ancienne société, mais qui fait prévoir dès à présent une valeur appréciable pour les anciennes actions.

Nous donnerons demain la fin de la lettre de M. Philis, liquidateur.

Suite et fin
(*Gil Blas*, 4 juillet 1890)

Dans sa lettre adressée à tous les intéressés de l'ancienne société, le liquidateur de la Société internationale du Canal maritime de Corinthe déclare qu'il a acquis la certitude absolue, indiscutable, que l'exécution du canal est dorénavant soustraite à tous les aléas, garantie contre tous les hasards. Il affirme que, par le fait des engagements contractés envers lui, le paiement des intérêts des obligations émises samedi prochain est assuré.

M. Philis ajoute que le surplus du produit sera partagé de manière que les trois quarts de l'excédent feront retour à l'ancienne société, aux actions et obligations de laquelle cet arrangement profitera dans la proportion de 450.000 francs dès que le canal produira 2 millions 300.000 francs de recettes, et 900.000 francs pour 2.800.000 francs de revenu. « Or, dit-il, ce dernier chiffre est encore au-dessous des résultats auxquels les statistiques de la navigation permettent d'évaluer les recettes du canal. Et le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises le 5 juillet n'exige que 1.446.000 francs ! La capitalisation des 900.000 francs attribués à l'ancienne société représente une somme qui permettra de régler intégralement les anciens titres. »

Une telle combinaison était trop avantageuse aux porteurs de titres anciens, pour que M. Philis n'ait pas stipulé en leur faveur un droit de préférence sur les obligations hypothécaires 6 % émises le 5 juillet, date à laquelle expire le privilège qui leur est consenti. L'ouverture du canal de Corinthe pourrait, dès aujourd'hui, être fixée, car le canal n'est plus à faire ; il est seulement à terminer, comme l'affirme hautement le liquidateur.

L'émission qui a lieu samedi prochain n'a pas d'autre objet. Cette émission s'annonce, du reste, comme un grand succès. Tous les anciens souscripteurs qui sont les créateurs de cette nouvelle route maritime y prennent part et les souscripteurs nouveaux recherchent un placement hypothécaire de plus de 6 %.

Cela se comprend, ils sont si rares les placements hypothécaires donnant plus de 6 % ! Le Comptoir d'escompte débute bien.

LA SEMAINE FINANCIÈRE
(*Gil Blas*, 12 août 1890)

On remarque des demandes assez suivies en obligations 6 % de la nouvelle Société du Canal de Corinthe.

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 27 octobre 1890)

La Chambre syndicale ouvre également les carnets des agents, aux actions et aux obligations du Canal de Corinthe.

Il paraît que, depuis quelque temps, les agents de change sont beaucoup moins farouches envers les sociétés diverses voulant obtenir les honneurs du cours authentique. Mais il ne saurait être vrai que des délégués officiels fassent la place et sollicitent les administrateurs des Compagnies donnant lieu à des transactions fréquentes, de renoncer au marché en banque et d'entrer au parquet.

Les agents ne veulent certainement pas exposer les intermédiaires des divers « Pieds Humides » à crever d'inanition.

En toutes matières, l'accaparement présente des inconvénients et des dangers. Les coulissiers finiraient par se rebiffer, et gare !!

LA SEMAINE FINANCIÈRE
(*Gil Blas*, 28 octobre 1890)

Le Corinthe est à 82,50. Samedi ont été admises à la cote officielle les actions et les obligations de la Société hellénique du canal de Corinthe, dont le service des titres et des coupons se fait au nouveau Comptoir d'escompte.

Compagnie du canal maritime de Corinthe
(*Paris-Capital*, 29 octobre 1890)

Le Comptoir national d'escompte a reçu de ses correspondants, sur les chantiers des travaux du canal de Corinthe, des rapports détaillés constatant d'une manière fort satisfaisante l'état d'avancement des travaux dans l'isthme, notamment pendant la seconde quinzaine d'août. Le nombre d'ouvriers occupés aux terrassements, dit l'ingénieur surveillant, a été en moyenne de 750 par jour et le cube extrait pendant cette période, de 31.500 mètres cubes, dont 27.000 du chantier d'Isthmia et 4.500 du chantier de Posidonia, où les travaux préparatoires seront bientôt terminés. Les deux mois qui viennent de s'écouler ont été, en grande partie, consacrés à la réception du matériel, à la consolidation des talus, à l'installation des services, à l'approvisionnement des chantiers, etc. Ces travaux préparatoires n'ont pas excédé le délai accordé à la Société d'entreprise du canal, puisque la reprise régulière des travaux avait été fixée au 23 septembre. Déjà, antérieurement à cette date, il a été effectué 81.857 mètres cubes de terrassements, dont 28.438 en juillet et 53.419 en août.

CAUSERIE SCIENTIFIQUE

par A. Vernier
(*Le Temps*, 6 janvier 1891)

Nous avons parlé autrefois des travaux de percement de l'isthme de Corinthe ; l'entreprise a été suspendue pendant quelques mois par suite de considérations financières, vers la fin de 1889, et cela au moment où les trois quarts des déblais étaient achevés. Dans une entreprise de cette nature, le grand problème à résoudre consiste à réduire au minimum le cube des déblais à enlever, tout en conservant un profil qui assure la stabilité absolue des parois. Pour bien résoudre ce problème, il importe de connaître très exactement la nature des couches qui doivent donner les déblais, car tout autres sont les pentes à adopter suivant la nature de ces couches.

L'isthme de Corinthe, au point de vue de la longueur, n'offrait que des difficultés qui semblaient très abordables entre le golfe de Corinthe à l'ouest et la baie d'Egine à l'est, on mesure seulement 6.300 mètres de longueur mais on atteint sur ce trajet des altitudes maximum de 80 mètres. Si l'on voulait avoir un canal à ciel ouvert, on calculait qu'il fallait, en dehors du dragage des avant-ports, extraire 9.500.000 mètres cubes, en admettant des talus inclinés au dixième.

Le programme des travaux, fait pour accomplir cette entreprise, n'a été suivi qu'en partie. On a établi beaucoup de petits chantiers, desservis avec des chemins de fer Decauville ; on s'est servi d'excavateurs, mais les pompes (du système Bell) ont dû être abandonnées parce que le jeu des soupapes était constamment gêné par des matériaux solides. Les mines verticales de 50 mètres de profondeur n'ont pas non plus donné de bons résultats pratiques. Le programme fut modifié ; on a développé autant que possible le matériel roulant et multiplié les chantiers.

À la fin de juillet 1889, on était arrivé à un cube de 8.200.000 mètres. Mais on découvrit alors que les premières prévisions avaient été beaucoup trop faibles. La mise à découvert des terrains fit voir qu'on ne pouvait se contenter de talus au dixième, dans un terrain très irrégulier et découpé par de nombreuses failles. M. Fuchs, si regretté dans le corps des mines, fit un rapport sur la géologie de l'isthme il y trouva des marnes, des tufs calcaires, des conglomérats. Il résulte d'une enquête faite en 1887 par M. Saint-Yves, inspecteur général des ponts et chaussées, et par M. Fuchs, qu'il y avait à faire un cube de terrassements supplémentaires d'environ deux millions de mètres et un cube de maçonnerie de 195.000 mètres provenant de la nécessité d'un mur de revêtement de 2 mètres sur 4.200 mètres de longueur du canal. L'entreprise reçut un rude coup de ces révélations, mais elle ne fut pas abandonnée, Les travaux continuèrent on fit un programme complet d'achèvement des travaux. Le talus de un dixième ne peut convenir que pour des roches extrêmement dures et il était assurément imprudent d'établir sur ce chiffre les éléments de la dépense probable. Dans des terrains ordinaires, surtout dans des terrains marneux, il faut des pentes beaucoup plus douces. Des éboulements considérables qui se produiraient forcément si les pentes n'étaient pas appropriées à la nature du terrain, compromettraient de la manière la plus fâcheuse l'existence même du canal.

Il est donc de toute nécessité de faire d'importants travaux complémentaires. La question a été étudiée par MM. Saint-Yves et Quellenec, et, plus récemment, par M. l'ingénieur J. Deutch, de Vienne ; M. Émile Pitch en présente toutes les faces dans un mémoire inséré dans le *Génie civil*. En définitive, il reste relativement peu de déblais à exécuter pour arriver au plafond du canal, le gros du travail étant représenté par les élargissements des talus. Le point important consiste à savoir si les revêtements proposés pour la défense des talus suffiront à assurer à la tranchée du canal la stabilité qui est nécessaire à une œuvre de cette nature. L'expérience le fera savoir ; il s'agit d'empêcher le contact de la marne avec l'eau qui la rongerait et qui, peu à peu, la ferait en quelque sorte couler et provoquerait ainsi l'éboulement des parties supérieures. Rien n'est plus difficile, tous les ingénieurs le savent, que de lutter contre les inconvénients

des terrains argileux. Il faut pourtant l'essayer, et il serait déplorable de voir abandonner une entreprise qui touche à sa fin et dont le succès définitif aurait d'immenses avantages pour la navigation et le commerce.

UN TRAVESTISSEMENT FINANCIER
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 février 1891)

[...] Le *Journal des débats* nous apprend la fondation nouvelle en ces termes :

« On annonce la fondation, par plusieurs établissements de crédit et quelques banquiers, d'une nouvelle société au capital de 5 millions de francs qui prend le nom de Compagnie générale industrielle.

C'est la suite d'une ancienne affaire, un omnium [la Compagnie générale des mines d'or] qui avait été créé surtout en vue d'acheter des titres de mines d'or. La déroute de ces valeurs s'étant produite avant le commencement des opérations, le capital de 12.500.000 fr. était resté intact. C'est pour reprendre quelques affaires à l'étude qui étaient en portefeuille, notamment une affaire de mines au Mexique, que la société a été reconstituée sous sa nouvelle forme. C'est M. Gay qui en est le président. »

[...] Nous relevons dans les statuts cette clause placée dans l'article 30 : « Le conseil d'administration cède et achète tous biens et droits mobiliers ou immobiliers. » On est tout naturellement amené à se demander si, en vertu de cette clause, la société n'aura pour but que d'acheter des valeurs mobilières et si M. de Soubeyran, par exemple, qui fait partie du conseil d'administration, pourra débarrasser la Banque d'Escompte de ses Cactus Mining Cy, de ses California land Cy, de ses actions Decauville et de la Compagnie Nationale des Chemins de fer à voie étroite, si MM. Berger et Vlasto débarrasseront le Comptoir national d'Escompte des obligations de la Société Hellénique du canal de Corinthe, tous titres que le marché se refuse à absorber. [...]

DISSOLUTION DES PREMIÈRES SOCIÉTÉS CHARGÉES
DE L'ENTREPRISE GÉNÉRALE

Société de Travaux maritimes et constructions
Dissolution

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 mars 1891)

Du procès-verbal de l'assemblée générale du cinq mars mil huit cent quatre-vingt-onze des actionnaires de la Société de Travaux maritimes et Constructions, société anonyme au capital de un million de francs, ayant son siège à Paris, rue Taitbout, 80.

Il appert :

Que ladite Société a été déclarée dissoute par anticipation, à partir du premier avril mil huit cent quatre-vingt onze ;

Que la liquidation en a été confiée à un conseil de liquidation, composé de :

M. Pierre-Étienne Mauguin, ingénieur-constructeur, demeurant à Paris, rue Taitbout, 80 ;

M. Anatole-Victor Marsaux, ingénieur-constructeur, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 152 ;

M. Ferdinand Frédureau, ingénieur des mines, demeurant à Paris, rue Lafayette, 18 ;

M. Narcisse-Fabien Tainin ¹⁶, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Rivoli, 123.
Et M. Henri Carpentier, ingénieur-constructeur, demeurant à Paris, rue des Marais,
46.

Société anonyme dite Association des constructeurs
Dissolution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 avril 1891)

Du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 7 mars 1891, des actionnaires de l'Association des Constructeurs, société anonyme au capital de un million de francs, ayant son siège social à Paris, 51, rue de la Chaussée-d'Antin, Il appert :

Que la dissolution de la société a été prononcée suivant les termes de l'article 3 des statuts pour le 14 mai 1891.

Et que la liquidation en a été confiée à un conseil de liquidation composé de :

MM. Louis Cribier, ingénieur, demeurant à Paris, rue Saint-Roch, 49 ;

Jean-Baptiste-Ferdinand Frédureau, ingénieur des mines, demeurant à Paris, rue Lafayette, 18 ;

Et Victor-Charles-Alexandre de Résie, propriétaire, demeurant à Paris, rue Vézelay, 11.

COULISSES DE LA FINANCE
par Don Caprice
(*Gil Blas*, 11 décembre 1891)

Aujourd'hui, il est rare qu'une affaire soit entièrement et définitivement abandonnée. On rencontre toujours un groupe ou un syndicat pour la reconstituer.

.....
Un financier hardi, intelligent, M. Vlasto [Vlasto], achève de percer le canal de Corinthe, que l'ancienne Compagnie était sur le point d'abandonner.

.....

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 1^{er} mars 1893)

Voilà une affaire qui, après avoir passé par des phases particulièrement laborieuses, est au point de devenir quelque chose.

On se rappelle dans quelles circonstances a été entrepris le canal de Corinthe. M. de Lesseps avait fait Suez, et venait à peine d'aborder Panama par les petits côtés. On lui offrait Corinthe, qu'on supposait ne devoir être qu'un intermède, une petite affaire entre deux grandes. M. F. de Lesseps, déjà attaché au Panama, refusa l'honneur pour son compte et pria qu'on le repassât au général Türr. Ce qui fut fait.

On constitua une première société qui promit beaucoup, mais qui ne put venir à bout de tenir ses promesses, du moins en ce qui concerne la construction du canal. Après avoir absorbé le capital, après avoir émis une seule et unique série d'obligations, la

¹⁶ Tainin : commissaire des comptes des Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault (groupe Joret).

société préféra abandonner la lâche, en présence de difficultés nouvelles qui venaient de surgir et qui, pour ne pas être insurmontables, n'en paraissaient pas moins fort sérieuses.

La société avait tout prévu, tout, sauf, s'il faut en juger par les déclarations du conseil d'administration d'alors, la nature exacte du terrain où elle avait commencé ses travaux. On croyait avoir à travailler une terre friable. On avait à combattre le roc. La Société des sciences de Vienne — quelque chose comme notre académie des sciences — qui passait cependant pour être le seul groupe scientifique européen possédant des données certaines sur la géologie de l'isthme, s'était trompée. Ses travaux péchaient par la base, ses conclusions étaient erronées. C'était à cette honorable compagnie que les fondateurs de la Société internationale du canal maritime de Corinthe s'étaient fiés. Ils avaient, d'après elle, mal échafaudé leurs calculs. Le principe était faux, et tout le reste à l'avenant.

Comment réparer l'erreur ? Il n'y avait plus moyen. Il ne fallait songer qu'à l'avouer. C'est ce qu'on fit. La science officielle autrichienne était décidément la cause de tout le mal.

On liquida. Et comme, malgré tout, l'affaire était assez avancée, on résolut de ne pas l'abandonner. C'est alors que la Grèce, qui était la plus intéressée à une œuvre à laquelle les Anciens avaient songé — absolument comme pour le Suez, — s'entremet pour aider à son achèvement. La Grèce jouissait encore d'un crédit qui, sans être de premier ordre, valait infiniment mieux que celui qu'on lui attribue aujourd'hui. La Banque nationale intervint pour garantir le paiement des coupons d'obligations pendant un certain nombre d'années. Car la Société qu'on venait de constituer était hellénique.

L'émission des obligations tout au moins fut tentée en France.

Si la Grèce intervenait, c'est qu'elle savait bien trouver en France une nouvelle couche de capitalistes prêts à s'intéresser à l'affaire. Elle en trouva.

On annonce aujourd'hui que dans deux mois, le canal sera terminé et ouvert à la navigation. On célébrera de grandes fêtes pour marquer l'événement. On y verra les représentants des puissances maritimes et, par surcroît, quelques têtes couronnées. C'est, en petit, l'inauguration du canal de Suez que l'on va rééditer.

L'ouverture du canal de Corinthe n'est donc plus discutable. Il n'y avait plus à en douter dès le jour où, par les bulletins décennaires de la compagnie, on put se rendre compte que la somme de l'effort à tenter devenait, du fur et à mesure de l'avancement des travaux, régulièrement inférieure, dans la même proportion, à celle qui avait été faite jusque-là.

Mais, ce qu'il sera intéressant de connaître, ce sera, le jour de l'inauguration, le coût réel des dépenses. La Compagnie s'est engagée, à partir de ce moment-là, à publier un bilan semestriel. Établira-t-elle ce premier bilan à moitié de l'année sociale, soit le 30 juin, ou six mois après l'inauguration du canal ?

Elle devrait même, à cet égard, devancer l'obligation imposée par les statuts et donner un état de situation, par exception, le jour même de l'inauguration.

Les créanciers sauraient ainsi, à temps voulu, ce qu'aura coûté le canal. Ils n'auraient plus qu'à attendre les recettes et s'ils s'en rapportent aux statistiques d'origine — puisées, nous l'espérons, à une source plus autorisée que la Société des sciences de Vienne — tabler sur les produits bruts ou nets de l'entreprise.

En ce moment, la Compagnie est, nous ne savons pour quelle cause, fort avare de renseignements. Ce n'est cependant pas quand on touche au but qu'il faut dissimuler quoi que ce soit.

par Don Caprice
(*Gil Blas*, 22 mai 1893)

Les obligations helléniques se mettent à baisser sur le bruit de la proclamation de la banqueroute. Un haussier bien avisé observe que nous ne sommes pas à la veille d'une échéance de coupons et que, conséquemment, les Grecs n'ont pas d'intérêt à précipiter les événements. Que d'ici aux échéances principales, on trouvera peut-être de l'argent. Enfin, que M. V'lasto [Vlasto] s'occupe de l'affaire.

Sur ce nom de V'lasto, on remonte. V'lasto n'a-t-il pas prêté 50.000 balles à un ministre ? N'a-t-il pas mené à bonne fin la construction du canal de Corinthe ?

Comment douter des capacités financières de V'lasto ? Je me le demande !

Là-dessus la Rente remonte à 97,35, l'Amortissable va à 97,40 et le 4 1/2 à 105,95.

Les fonds helléniques voient leurs cours s'améliorer légèrement. Le Macaroni, lui-même — quoique V'lasto ne s'en occupe guère et malgré la nouvelle de l'explosion d'une crise ministérielle —, le Macaroni remonte à 92,35.

COULISSES DE LA FINANCE

par Don Caprice
(*Gil Blas*, 26 juin 1893)

M. Vlasto — sans apostrophe — vient d'en faire une bien bonne.

Il avait annoncé l'inauguration du canal de Corinthe pour le mois de juin.

Mais ce damné canal nous joue le tour de ne pas vouloir se laisser inaugurer à la date fixée par M. Vlasto — sans apostrophe.

On ne sait pas au juste pour quels motifs l'isthme corinthien est rétif à l'inauguration. Les uns disent que des blocs énormes de roche dure ont glissé et interceptent le passage des eaux que Vlasto-Moïse croyait diriger d'un coup de baguette. Paaassez eaux ! ! ! une, deusse ?

Les autres prétendent que les ingénieurs ont mal calculé leur niveau : l'eau ne pourrait entrer ; le canal serait en pente.

C'est peut-être un simple calembour de mauvais goût. Mais il est certain que les administrateurs devront remplacer l'habit d'inauguration par une veste.

Si l'eau ne coule pas, les actionnaires et les obligataires sont coulés. Seuls, les banquiers doivent s'en fiche, car en proclamant avec aplomb que l'on inaugurerait en juin, ils ont pu procéder à l'écoulement de leur stock de titres.

Une idée : si l'eau s'obstine à ne pas vouloir entrer dans le canal, pourquoi M. Vlasto ne se procurerait-il, pour le remplir, une certaine quantité de pots-de-vin ?

COULISSES DE LA FINANCE

par Don Caprice
(*Gil Blas*, 20 juillet 1893)

Un homme bien embêté en ce moment, c'est l'illustre M. Vlasto.

On sait que ce financier a assumé la tâche de désensorceler le canal de Corinthe. imaginé ou, tout au moins, colporté, puis « placé » par le fameux général Türr.

Après avoir longtemps turbiné, ce général put mettre son canal en actions et nombre de capitalistes commirent la turpitude de souscrire. Depuis lors, on ne cessa de les turlupiner.

Je ne trouve pas ce que fit Türr beau, mais je soupçonne qu'il avait la *jettatura*, car jamais ses combinaisons n'aboutirent. Il est vrai que si Türr peut être soupçonné de *jettatura*, M. Vlasto est accusé d'avoir le mauvais œil. Depuis qu'il tient entre ses mains les destinées des actionnaires et des obligataires du Canal, cela va de mal en pis.

Lorsqu'on croit tout terminé, des bancs de roche surgissent : on les enlève.

Bon ! On va donc pouvoir inaugurer le canal !? La date de l'inauguration est fixée. Le roi de Grèce doit y assister, ainsi qu'une escadre anglaise. On profite de l'occasion pour publier une dépêche mettant le gouvernement français en quelque sorte en demeure d'envoyer des cuirassés pour donner plus d'éclat à cette inauguration.

Je ne dis pas que l'on comptait provoquer un petit mouvement de Bourse à la faveur de cette démonstration navale, mais il y a de si mauvaises langues !

Mais, après les roches, nouvel accroc.

Une dépêche d'Athènes annonce aux populations épatées que le canal a la gravelle ! Oui, la gravelle.

L'eau refusait d'entrer, puis elle se décide :

— *Vlà c't'eau*, crie-t-on sur les berges et dans les bureaux du Comptoir d'escompte.

La *Vlà c't'eau*, oui la voilà, mais charriant du sable ! D'abord rétention, puis gravelle.

L'inauguration est encore retardée.

Les actionnaires et obligataires du Corinthe jouent décidément de malheur.

Au commencement, c'était la maçonnerie qui s'écroulait, puis ce fut la caisse, ensuite la roche, enfin le sable !

Il va falloir changer le nom du canal de Corinthe et l'appeler le canal Pas-de-Veine !. N'est-ce pas Tuturr ?

Pauvre Epaminondas Vlastopapoulo, il l'a frit Türr !

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 26 juillet 1893)

Toujours le grain de sable qui vient se mettre en travers des meilleures combinaisons. Les grands hommes en meurent, et les petits canaux par actions en ont leur existence retardée ou enrayée.

On croyait le canal de Corinthe fini, archiachevé. Il n'y avait plus qu'à l'inaugurer en grande pompe et à laisser passer les paquebots, puisque l'eau l'avait enfin rempli. On avait pris date... pour la troisième ou quatrième fois.

Or, on ne sait même plus aujourd'hui à quel moment on pourra commencer l'exploitation, sur laquelle cinq groupes de porteurs de titres, tant de la Société internationale que de la Société hellénique, fondent, avec plus ou moins de raison, les plus solides espérances.

C'est qu'on s'est aperçu que si l'eau était entrée dans le canal, elle avait entraîné avec elle des sables en forte quantité, il va falloir draguer, et pendant combien de temps ?

Le canal de Suez, creusé cependant en plein désert, dans une mer de sable, n'avait pas joué à ses actionnaires ce désagréable tour. Les sables égyptiens avaient eu plus de retenue que les sables corinthiens.

Ce n'est pas la première surprise que le canal de Corinthe fait à ses administrateurs et actionnaires. On se rappelle qu'il fallut, en plein travail, modifier tout le matériel d'excavation parce que la Compagnie, sur les données soi-disant les plus exactes des savants les plus réputés, avait cru qu'elle n'aurait à extraire, sur tout le parcours, que des terres friables, alors que, bien au contraire, les roches dures étaient en plus grande quantité.

Depuis cette déception, qui pourrait, du reste, compter pour plusieurs, il ne s'en produit plus au cours des travaux. Les mètres cubes extraits se succédèrent en parfaite régularité jusqu'au dernier et l'eau était entrée... Il n'y avait plus qu'à passer. Mais la Compagnie n'en avait pas fini, le sable est venu tout mettre à mal.

Le canal n'était donc pas désengouffonné. Sous une forme ou sous une autre, roche dure ou sable fin, la malchance tient bon.

Ce qui laisse le champ libre à toutes les conjectures depuis que la nouvelle a été connue, c'est que la compagnie n'a pas dit quelle était l'étendue du mal, ni en combien de temps elle pourrait le réparer. Elle s'est contentée d'apprendre aux navigateurs qu'ils ne pourraient pas encore entrer dans le canal parce qu'il était ensablé.

Une communication un peu plus détaillée serait bien accueillie. Car, la Société hellénique a non seulement charge d'actionnaires et d'obligataires pour son compte, mais aussi pour compte de la Société internationale dont le produit des 60.000 actions et des 60.000 obligations n'avait suffi qu'à mener la besogne à moitié chemin.

Si le canal de Corinthe, tout en étant achevé, ne doit pas plus servir que s'il ne l'était pas, il faudrait le dire.

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 9 août 1893)

Les ingénieurs de la Compagnie du canal de Corinthe ont eu raison des ensablements qui s'étaient produits. Quelques jours de dragage ont suffi pour remettre le canal « à flot ».

Aussi l'inauguration officielle a-t-elle pu avoir lieu le 6 août. Les agences sont sobres de renseignements sur la cérémonie: On sait cependant que le roi des Hellènes était présent et qu'il a remercié les Français du concours pécuniaire qu'ils ont apporté à l'entreprise. C'est tout.

Il a raison, le roi, sans les Français il n'y aurait pas de canal de Corinthe. Le roi aurait pu ajouter qu'une partie du capital fourni par les Français (les premiers souscripteurs aux actions et obligations de la Société dite internationale) restera vraisemblablement un placement à fonds perdus.

Et maintenant, il n'y a plus qu'à attendre le passage des navires, à percevoir les droits prévus, à payer le coupon des obligations et, s'il se peut, le dividende des actions de la Société hellénique; enfin, au cas improbable où il resterait quelque chose, à ne pas oublier les obligataires, les actionnaires et les porteurs de parts de la Société internationale.

(*Gil Blas*, 13 août 1893)

Le discours que le roi de Grèce a prononcé à l'inauguration du canal de Corinthe, discours dans lequel le roi parle des relations de sympathie qui existent entre la France et la Grèce, a produit un excellent effet en Russie et surtout dans les sphères politiques.

CANAL DE CORINTHE
(*L'Économiste européen*, 13 août 1893)

L'inauguration du canal de Corinthe, qui avait été d'abord annoncée, il y a quelques temps, pour le mois de mai 1893, a enfin eu lieu le 7 août dernier. Dans un grand discours, le roi de Grèce a fait l'historique de l'entreprise conçue par le ministre Zaïmis et exécutée par le général Türr, et il a rappelé que cette œuvre est due entièrement aux capitaux français, dont le concours, a-t-il ajouté, « n'a jamais fait défaut aux grandes œuvres de la civilisation et du progrès ».

Disons-le de suite, cette attestation royale a produit grand effet, ici. Il est maintenant à souhaiter que l'œuvre entreprise et menée à bonne fin réponde aux espérances conçues. Toutefois, il faudra, et bien qu'une dépêche annonce que le canal sera livré à la navigation le 27 de ce mois, il faudra, disons-nous, attendre certainement plusieurs mois pour être à peu près fixé sur l'importance que pourra prendre, dans l'avenir, son trafic.

Comme nombre de grandes entreprises, celle du percement du canal de Corinthe, dont la longueur est de 6.290 mètres, a eu à lutter contre de sérieuses difficultés, heureusement surmontées, et que nous allons brièvement rappeler.

Fondée le 20 avril 1882, et définitivement constituée le 21 juin de la même année, la Société internationale du canal maritime de Corinthe avait pour objet la construction et l'exploitation pour 90 ans, à partir du 18 mai 1881, d'un canal de grande navigation à travers l'isthme de Corinthe, dont la concession avait été accordée au général Türr. À l'expiration des 99 ans, le canal devenait la propriété de l'État, moyennant le paiement, à la Compagnie, d'une somme de 5 millions de francs.

Le capital social avait été fixé à 30 millions de francs et divisé en 60.000 actions de 500 fr. émises au pair par le Comptoir d'escompte de Paris, le 9 mai 1882, et entièrement libérées à partir du 20 avril 1880. De plus, 4.000 parts de fondateurs, donnant droit à 20 % dans les bénéfices, avaient été données à M. le général Türr, concessionnaire.

Dès avant la constitution de la Société, les études définitives du tracé, les nivellements et une partie des forages étaient terminés ; les premiers travaux, même, avaient été commencés.

C'est à M. Mauguin, ingénieur, représentant l'Association des Constructeurs et la Société des Ponts et Travaux en fer, que l'entreprise de tous les travaux du canal fut, le 10 avril 1882, concédée moyennant un forfait de 24.000.000 fr. Ces travaux devaient être exécutés en quatre ans. Mais des difficultés d'exécution considérables surgirent en 1884. et une commission d'ingénieurs déclara, plus tard, que des travaux supplémentaires étaient nécessaires. L'estimation des travaux restant à effectuer au mois d'avril 1887 fut faite, et leur coût fut fixé entre 15 et 18 millions. Quelques mois après, le 24 décembre 1887, résiliant à l'amiable le contrat Mauguin, la Société concéda l'entreprise de ces travaux à la Société de Construction et d'Exploitation des Chemins de fer, en reprenant à l'ancienne entreprise son matériel et ses marchandises pour un montant de 2.979.661 fr.

Pour pouvoir mener à bonne fin le nouveau, programme, la Société Internationale, autorisée par l'assemblée générale du 18 juin 1887, offrit, en souscription publique, par l'intermédiaire du Comptoir d'escompte de Paris, 60.000 obligations 6 % de 500 fr. 21.400 obligations seulement lurent souscrites. Quant au soldé non placé, il servit à gager des avances consenties à la Société Internationale par le Comptoir d'escompte de Paris, et qui se montèrent, en mars 1889, à 1.593.668 fr.

Survint la catastrophe du Comptoir d'escompte. Les fonds manquèrent à la Société, le Comptoir d'escompte n'étant plus là pour consentir de nouvelles avances, et les travaux furent, conséquemment arrêtés, le 30 juillet 1889. Enfin, par jugement du Tribunal civil de la Seine du 12 février 1890, la dissolution de la Société Internationale fut prononcée et un liquidateur (M. Philis) fut nommé.

Comme l'a mentionné M. Philis dans une lettre adressée aux intéressés et qui porte la date du 28 juin 1890, le devoir du liquidateur était de ne pas laisser périr l'œuvre du

percement déjà aux trois quarts accomplie, et d'atténuer, dans la mesure du possible, les pertes subies par les premiers souscripteurs. Dans ce but, il avait à rechercher et à obtenir : d'abord les ressources suffisantes pour achever les travaux ; ensuite, la certitude absolue, indiscutable, que l'exécution du Canal serait soustraite à tous les aléas, garantie contre tous les hasards.

Grâce au concours d'un groupe financier puissant et, moyennant l'apport fait des droits et privilèges de l'ancienne société en liquidation, une société nouvelle, dite Société Hellénique fut constituée, au capital de 5 millions de francs divisé en 10.000 actions de 500 francs libérées, pour l'achèvement du canal et son exploitation. L'entreprise des travaux à exécuter dans un délai de deux ans et demi fut donnée à forfait, avec garantie de la Banque privilégiée d'Epiro-Thessalie pour les engagements des entrepreneurs. Entre-temps, et par la loi du 27 mars 1890, le Parlement grec autorisait le Gouvernement à reconnaître la cession de tous les droits et obligations de la Société Internationale mise en liquidation, à une Société anonyme hellénique, et prorogeait, pour un nouveau délai de trois ans, à partir du 31 décembre 1891, l'achèvement du Canal.

Au début de l'entreprise, les travaux à exécuter avaient été évalués à 10.038.405 mètres cubes environ de déblais ; mais à la fin de juillet 1889, au moment de la cessation des travaux par l'ancienne Société Internationale, et alors que 8.220.405 mètres cubes avaient déjà été extraits, les nouveaux plans dressés par M. Quellenec, ingénieur des Ponts et Chaussées, et chef de la Mission française des Travaux publics en Grèce, établirent que les premières prévisions avaient été trop faibles, et qu'il fallait ajouter, aux chiffres anciens, et en dehors de travaux de maçonnerie supplémentaires rendus nécessaires par la nature du terrain, 849.000 mètres cubes environ. Il restait donc à extraire, par la Société nouvelle, 3.207.000 mètres cubes environ, et à exécuter 150.000 mètres cubes de maçonnerie.

Par suite du droit qui lui avait été concédé par l'ancienne société, la Société Hellénique avait la faculté d'émettre, pour ses besoins, 46.667 obligations 6 % de 500 fr. De ces 46.667 obligations, 30.000 furent prises, au lieu d'argent, par l'entrepreneur de l'achèvement des travaux, et 10.000 par les fondateurs à la charge de déposer à la Société : 1° la somme nécessaire pour le service de 40.000 obligations pendant 3 ans, à dater de la formation de la Société ; 2° et une somme de 600.000 francs au début de l'exploitation comme fonds de roulement. Quant aux 6.667 obligations de surplus, elles furent laissées à la souche en réserve pour les besoins éventuels de la Société dans l'avenir. Ajoutons que des susdites 40.000 obligations, 34.400 ont été émises le 5 juillet 1890, au prix de 470 fr., par le Comptoir national d'escompte et la Société Générale.

En résumé, la construction du canal de Corinthe aura coûté, en chiffres ronds, 67 millions de francs, dont 42 millions fournis par l'ancienne Société internationale et 25 millions par la nouvelle Société hellénique.

Ceci dit, examinons les avantages que M. Philis, liquidateur judiciaire de l'Ancienne Société, a stipulés dans son acte de cession à la Société hellénique.

Lorsque le canal sera livré à l'exploitation, et après le service d'intérêt des obligations, service dont le chiffre ne doit pas dépasser 1.400.000 fr., non compris l'amortissement, les nouvelles actions toucheront un dividende de 5 %. Le surplus des bénéfices sera partagé de manière que, après l'intérêt de 5 % sur les actions, les 3/4 de l'excédent feront retour à l'ancienne société. Cette part d'intérêt sera portée à 90 %, lorsque les nouvelles actions auront touché 8 %.

La rémunération des capitaux nouveaux absorbera donc environ 1.700.000 fr., dont 1.450.000 fr. pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, et 250.000 fr. pour l'intérêt des actions nouvelles. Mais à combien peut-on évaluer le transit du canal ? Les uns avancent qu'il produira 1 million net, les autres, plus de 5 millions !

En ce qui regarde les relations maritimes avec l'Orient, le canal de Corinthe sera, certainement, utile au cabotage. Pour la grande navigation, il offre les avantages suivants : pour les navires en provenance ou à destination de l'Adriatique, il raccourcit la distance, de 185 milles (342 kilomètres), soit une abréviation de 20 heures environ ; pour ceux en provenance ou à destination de la Méditerranée, il fait gagner 95 milles (175 kilomètres), soit abréviation 10 heures environ. Quant au tarif, il a été fixé à 1 fr. par tonne et 1 fr. par passager, pour les provenances de l'Adriatique, et à 0 fr. 50 centimes par tonne et 1 fr. par passager pour les autres navires provenant du détroit de Messine ou de Gibraltar Or, reste à savoir ce que produira ce tarif. C'est le point d'interrogation, auquel personne encore ne peut répondre. On nous dit bien, en effet, qu'il entre à Marseille et sort de cette ville, ensemble 949.954 tonnes de provenance ou à destination de la mer Noire, de la Grèce, de la Turquie d'Europe et de Smyrne, que les autres ports de France peuvent fournir 100.000 tonnes ; qu'il y a à espérer des ports italiens (commerce avec le Levant) 1 709.278 tonnes ; des ports de Trieste, Fiume, Dalmatie, etc. (commerce avec la Turquie), 1.178.428 tonnes; que le mouvement maritime de la Grèce est de 8.127.439 tonnes, et qu'enfin les navires anglais, russes et des autres nations peuvent fournir 1.200.000 tonnes, soit un total de plus de 13 millions de tonnes. Mais tout ce mouvement passera-t-il par le canal ?

Et quels seront les frais généraux ? Les évaluations varient de 700.000 fr. à 1 million 1/2 de francs par an. Et le coût de l'entretien du canal ? On l'ignore. Il est donc de plus en plus difficile de se prononcer. Et étant donné ces incertitudes, nous croyons superflu d'établir, pour le moment, comme d'autres l'ont déjà fait, un *quantum* d'intérêts et de dividendes à répartir, dans l'avenir, aux obligations et aux actions de la nouvelle et de l'ancienne société. Laissons plutôt commencer le trafic, et regardons ce que feront les ports de la Méditerranée. En effet, si le canal de Corinthe est assuré du trafic de l'Adriatique, il n'en est pas de même de celui de Gênes, Marseille, etc. Les bateaux de ces ports trouveront-ils réellement une économie de 10 à 12 heures de trajets c'est-à-dire une compensation aux droits à acquitter au canal ? Tout est là ; et là repose tout l'avenir du canal. En attendant, ne nous laissons pas aller à des calculs fantaisistes qui ne peuvent que tromper la grande masse du public, soit dans un sens soit dans l'autre.

A. LECHENET.

LA SEMAINE FINANCIÈRE (*Gil Blas*, 15 août 1893)

Le canal de Corinthe a été inauguré solennellement, mais il n'est pas terminé.

Les navires n'y passent qu'officiellement ; pratiquement, cela leur serait impossible, car de nombreux dragages restent à exécuter, afin de donner au Canal la profondeur indispensable.

On compte en finir dans quelques semaines et ce ne sera vraiment pas trop tôt.

Les actions anciennes cotent 92 ; les obligations sont à 307,50.

Il est inutile de se livrer, dès maintenant, à des dissertations à perte de vue sur les résultats probables du trafic. Tout dépend du prix auquel sera fixée la taxe de navigation, dont l'importance décidera ou empêchera les compagnies de bateaux de se servir de la nouvelle voie.

PETITE REVUE FINANCIÈRE Canal de Corinthe

(*Le Journal des débats*, 17 décembre 1893, édition du matin, p. 3, col. 6 bas))

La Compagnie hellénique du canal de Corinthe continue à observer un silence absolu en ce qui concerne l'ouverture du canal et sa mise en exploitation. Cependant, il semblerait que c'est là un fait désormais accompli. En effet, divers journaux ont parlé d'un incident qui se serait produit au sujet du passage d'un navire de guerre italien venant de Tarente, port déclaré contaminé et pour les provenances duquel on eut dû exiger une quarantaine, ce qui n'a pas été fait. Cet incident témoignerait de l'ouverture de la navigabilité du canal, et cette attestation aurait été bien accueillie par les porteurs de titres.

La compagnie recule probablement devant la faiblesse des chiffres qu'elle aurait à publier actuellement, c'est un tort. Tout le monde se rend bien compte que le trafic au début ne peut être que très modeste, et les intéressés seraient bien aisés d'apprendre qu'il n'est pas du moins impossible.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1893, p. 1756-1759 :
Société internationale du canal maritime de Corinthe
Liquidateur. — M. Philis.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1893, p. 705-709 :
Société hellénique du canal maritime de Corinthe
Administrateurs : MM. A. Syngros, président ; A. Vlasto, vice-président ;
Antonopulos, Apostolides, Brueyre, Calligos, Ad. Peghous, Streit.

COULISSES DE LA FINANCE par Don Caprice (*Gil Blas*, 26 mai 1894)

Les comités ont quelquefois du bon ; il s'agit de ne pas en abuser. Voici que *l'Express-Finance* en constitue un afin de protester contre la suspension arbitraire des paiements de coupons du Canal de Corinthe et organiser la défense commune des intérêts des créanciers.

Nous souhaitons à notre excellent confrère de réussir ; mais cela nous paraît douteux. Trop grecque avec trop de Grecs, cette affaire.

SOCIÉTÉ HELLÉNIQUE DU CANAL DE CORINTHE (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} juin 1894)

L'assemblée générale des actionnaires de la Société hellénique du canal de Corinthe a eu lieu à Athènes le 24 courant et n'a été close que le 25. 2.500 actions seulement étaient représentées sur 10.000, soit un quart seulement du capital réparti entre 17 actionnaires.

L'assemblée a approuvé, dans la séance du 25, les comptes et le bilan présentés par le conseil d'administration. L'exercice dont il a été rendu compte ne comprenant qu'un mois et demi depuis l'exploitation du canal (du 9 novembre au 31 décembre), le conseil s'est appliqué à ne pas donner aux intéressés les explications que les premiers mois de l'exercice 1884 avaient rendues nécessaires : 1° sur le retard à utiliser le canal, des Compagnies de navigation internationale, autrichienne, italienne et même d'une

Compagnie de navigation grecque, la Panhellénique, connue de certains membres de la Société Hellénique elle-même ; 2° sur les intentions de la société relativement au prochain coupon, en présence de l'insuffisance actuelle des recettes.

Dans la séance du 25, l'assemblée a reçu communication d'une transaction intervenue entre la Société hellénique et l'entreprise pour le règlement de leurs comptes dans les dépenses du canal. Elle a dû ratifier, en outre, le remplacement, comme administrateur français, de M. Vlasto, démissionnaire, par M. Lenoir, ingénieur.

REVUE DE PRESSE (*Paris-Capital*, 4 juillet 1894)

Du *Journal des actionnaires* :

« Les ressources propres de la Société hellénique du canal de Corinthe sont insuffisantes pour assurer le paiement au 15 juillet du coupon de ses obligations. Elle est en conséquence obligée soit d'ajourner ce paiement, soit de contracter un emprunt pour l'effectuer.

Le Comptoir national d'escompte serait, dit-on, disposé à lui avancer les fonds nécessaires, mais les conditions qu'il pose à son concours paraissent trop dures à la société. »

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 11 juillet 1894)

Les recettes, d'après le dernier *Bulletin*, se sont améliorées, dans de si faibles proportions il est vrai par rapport aux nécessités de la compagnie, que cela ne peut avoir que bien peu d'influence sur les cours. Pour 75 navires transités du 26/7 au 14/16 juin dernier représentant ensemble 7.670 tonnes, la Compagnie a encaissé une somme de 13,015 dr. 60 ; ce qui porte les recettes totales à 52.348 dr. 20, ou 36.724 fr. déduction faite du change, pour près de six mois !

La société fait annoncer officiellement que le coupon du 15 juillet ne sera pas payé ; le conseil d'administration a l'intention de répartir à l'avenir aux obligataires les excédents de recettes quels qu'ils soient, c'est-à-dire qu'ils ne toucheront rien de longtemps.

En effet, avant de faire aux obligataires une répartition aussi minime que ce soit, il faudra d'abord songer aux dépenses, et la compagnie ne fait pas ses frais.

Un jour, peu éloigné, viendra peut-être où la compagnie devra avouer qu'elle ne peut même pas faire face à ses frais généraux. Et alors que devenir ? Les banquiers qui lui ont, cette fois, refusé l'avance du coupon, fermeront encore plus étroitement leurs guichets.

Ne faudra-t-il pas liquider ?

L'abstention des grandes compagnies de navigation, italiennes et autrichiennes, qui devaient utiliser le canal et qui s'obstinent à passer à côté, s'explique tout naturellement. Elles n'auront pas grand mal à réduire la compagnie par la famine. Elles n'ont qu'à la laisser se morfondre dans l'état de quarantaine où elles l'ont placée volontairement, en encaissant les maigres recettes du petit cabotage. Encore quelques mois de ce régime débilisant, de cette diète forcée, et ces docteurs Tant-Pis deviendront subitement les docteurs Tant-Mieux qui sauveront la situation.

La Compagnie sera trop heureuse de trouver ces sauveteurs tout préparés, pour la sortir d'un naufrage pitoyable. Qu'advient-il en ce cas pour les actionnaires de la

Société hellénique ? Ils ne toucheront rien. Pour les obligataires ? Ils ne toucheraient pas grand-chose.

Quant aux titres de l'ancienne Société (internationale), il est entendu que les trois espèces vaudront 0 !

Les deux sociétés n'ont été formées, en réalité, qu'avec le concours des capitaux français, et ce sont les Italiens et les Autrichiens réunis qui profiteront de l'affaire.

À moins que le jeu n'en vaille même pas la chandelle. Le Canal de Corinthe, abandonné, bouleversé peu à peu par les éléments, tomberait à la longue au rang des grandes entreprises disparues, des ruines dont la visite est recommandée aux touristes par les guides Joanne ou Bædeker. Les sables du canal de Corinthe ne le céderaient plus comme réputation aux brouillards de la Tamise et aux châteaux en Espagne, qui servent, comme on sait, à édifier ou à mettre à l'abri la fortune de tant de gens, simplement riches d'illusions ou de convoitises.

Le Corinthe est décidément un petit Panama, avec cette différence qu'il ne peut plus rien demander au public comme subsides, sous forme de parts, d'actions, et même d'obligations.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Porteurs d'obligations 6 % hypothécaires Hellénique du Canal de Corinthe
(*Le Temps*, 14 juillet 1894)

Une réunion de porteurs d'obligations, 6 % hypothécaires de la Société hellénique du canal de Corinthe s'est tenue hier à l'hôtel Continental pour prendre telle mesure que comporte la suspension de paiements décidée par la société.

La réunion a décidé la constitution d'un comité et nommé une commission composée de MM. H. Lartigue¹⁷, le commandant Chabord, J. Garié, Linol et Chaubin.

Société hellénique du canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 17 juillet 1894)

Le Corinthe est à 26.

Une réunion de porteurs d'obligations 6 % hypothécaires de cette Société hellénique s'est tenue vendredi, à l'hôtel Continental pour protester contre la suspension de paiements décidée par la société.

La réunion a décidé la constitution d'un comité et nommé une commission composée de MM. H. Lartigue, le commandant Chabord, J. Garié, Linol et Chaubin.

Ce comité a fixé son siège social, 3, rue Laffitte, où toutes les communications peuvent dès à présent lui être adressées.

¹⁷ Henry Lartigue (ca 1859-ca 1919). Ingénieur. Fils de l'ingénieur Charles Lartigue, inventeur du monorail. Père de Maurice et Jacques-Henry (le peintre et célèbre photographe). Défenseur des obligataires de la Cie franco-algérienne. Président du syndicat des obligataires de la Compagnie générale de traction, faillie en 1904, il est blessé de quatre balles de revolver en février 1914 par un déséquilibré touché par cette déconfiture. En outre, vice-président de la Société française de constructions mécaniques (Anciens Éts Cail), administrateur des Hauts Fourneaux et aciéries de Caen (Thyssen), de la Société minière franco-africaine (Pyrénées et Algérie), de la Société générale des mines d'Algérie-Tunisie (Omnium)(1905-1909), de la Cie générale des charbonnages à Bruxelles, des Charbonnages de Makeevka, des Usines mécaniques et dépôts pétrolifères G. Vlasstelitza...

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 26 septembre 1894)

La Société du canal de Corinthe vient de prendre une grande résolution. Dans l'espoir d'augmenter son trafic, elle a résolu de faire toutes sortes de concessions à la marine hellénique. Quelle singulière façon de placer ses espérances. La marine hellénique devant apporter un contingent sérieux de recettes au canal, c'est tout à fait invraisemblable !

Quoi qu'il en soit, la société a autorisé les bateaux grecs, depuis quelque temps, à payer en drachmes au lieu de les astreindre à se procurer de l'or, et elle a établi les cours du drachme suivant la proportion que voici :

Les bateaux de 400 t. et au-dessous payent 1 dr. 50 pour 1 fr. or ; les bateaux de 401 à 500 t. 1 dr. 30 pour 1 fr. or ; les bateaux de 501 t. et au-dessus, 1 dr. pour franc or.

Exemple : le tarif étant 0 fr. 40 par t., on énonçait jusqu'ici une recette de 100 francs pour un bateau de 250 t., tandis qu'en réalité, on percevait 1 dr. 50 pour 1 fr., ce qui, au change actuel de 1,72, ne représente en totalité que 88 fr. 24.

La société publie donc séparément ses recettes en drachmes et en or.

C'est quelque chose, sans doute, mais ce n'est pas plus qu'un système de comptabilité nouveau. Les recettes sont comptées de façon plus nette, elles n'en seront pas plus fournies pour cela.

Mais pourquoi la société ne les publie-t-elle pas d'une façon plus régulière, même avec le système actuel ?

On a remarqué, en effet, que, si la décade était bonne, on en connaissait presque immédiatement les résultats, tandis que, pour d'autres moins favorisées, on les attend trop longtemps.

On demande que la société soit d'humeur plus égale et que, bonnes, médiocres ou mauvaises, elle publie ses recettes sans un retard exagéré.

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 18 septembre 1895)

La Société hellénique du canal de Corinthe serait sur le point de suspendre l'inscription de ses actions et obligations à la cote officielle de ses agents de change (où elles font assez piètre figure), pour éviter d'acquitter les droits de timbre et autres impôts français dont cette inscription entraîne le paiement.

Elle n'est pas riche la pauvre compagnie ; elle n'a pas su convaincre les sociétés de navigation autrichiennes et italiennes de l'utilité de cette voie de navigation, à laquelle cependant Néron avait songé, d'après les prospectus d'émission de la Société internationale. Les recettes sont si maigres qu'elles couvrent à peine les dépenses d'exploitation et les frais généraux. La Compagnie doit renoncer à toute amélioration tant qu'elle n'aura, pour clientèle que le petit cabotage.

Il n'y a pas de petites économies, dit-on, et la suppression de l'inscription à la cote officielle des actions et obligations en serait une.

Pour être inscrits à la cote officielle, les titres d'une société étrangère doivent acquitter le droit fixe annuel de timbre de 0,30 par titre, l'impôt de 4 % sur le revenu et le droit de transmission de 0,20 par 100 fr. du cours moyen coté l'année qui précède celle où l'impôt est payé.

L'ensemble de ces droits et impôts a représenté, pour la Société hellénique du Canal de Corinthe, 45.000 en 1893 et 31.080 en 1894. La diminution d'une année à l'autre

s'explique par la réduction du montant de l'impôt de transmission, conséquence naturelle de l'abaissement des cours des actions et obligations.

En 1895, il y a, pour le même motif, une diminution, mais l'ensemble des droits à payer atteint encore 15.000 francs environ pour les sept premiers mois, et atteindra vraisemblablement 25.000 francs, si même cette somme n'est pas dépassée, pour le cas où rien ne serait modifié à l'état de choses actuel.

Or, la Compagnie ne veut pas attendre la fin de l'exercice pour réaliser l'économie à laquelle elle s'est décidée. Mais l'engagement de payer les droits du Trésor étant stipulé pour une période de trois ans et le dernier acte à cet égard datant de juillet 1893, les impôts doivent être acquittés jusqu'en juillet 1896. Ensuite, les impôts, selon l'administration, ne sont pas le prix de la cote officielle. On ne peut l'obtenir sans payer les impôts, mais dès que l'on a un établissement en France et des titres en circulation, les impôts sont dus.

Il s'ensuit que la Société hellénique du canal de Corinthe devra payer les droits non pas jusqu'en juillet 1896, mais tant que le petit cabotage lui prêtera vie. Cela lui paraîtra d'autant, plus dur que, d'ici là, sa clientèle n'aura sûrement pas augmenté et que ses recettes ne se seront pas améliorées.

Canal de Corinthe.
(*Paris-Capital*, 10 octobre 1894)

Jusqu'ici, les péages couvrent tout au plus les frais d'exploitation et, pour décider les navires grecs eux-mêmes à traverser le canal, il a fallu leur faire des concessions.

Ainsi, tandis que le change est à 1 fr. 72 environ, on le compte à 1 fr. 50 pour les bateaux de 400 tonneaux, à 1 fr. 30 pour les bateaux de 401 à 500 tonneaux et au pair de une drachme par franc pour les bateaux de 501 tonneaux et au-dessus.

La compagnie avait eu le tort de ne pas aviser de ces faits le comité de Paris qui publiait les recettes en francs croyant qu'elles étaient calculées au change réel, alors qu'il y avait lieu d'en retrancher la différence entre le change compté, selon le cas, à 1 fr. 50, 1 fr. 30 ou 1 fr. et le chiffre réel de 1 fr. 72 environ.

Cette erreur, nous l'avons dit, est réparée, mais les recettes n'en sont pas meilleures pour cela.

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 28 novembre 1894)

Je me charge de mes ennemis, mais qui donc me délivrera de mes amis ? a dit un homme célèbre.

Est-ce la Compagnie du canal de Corinthe qui fait dire que ses recettes vont augmenter, parce que les transports pour Madagascar suivront cette voie maritime ? Tant mieux pour elle ! Comme elle n'en est encore qu'aux espérances de recettes convenables, rien ne l'empêche de les pousser jusqu'à la dernière invraisemblance.

Le plus court chemin d'un point à un autre, ce n'est plus la ligne droite, ou, tout au moins, celle s'en rapprochant le plus, c'est la ligne la plus brisée possible.

La Compagnie, par elle-même ou par ses amis, oublie, ce nous semble, que le prix du passage, via Corinthe, des navires à destination de Madagascar n'a sûrement pas été prévu dans les 65 millions votés par la Chambre des députés.

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 12 décembre 1894)

La Société internationale du canal de Corinthe (première) a fini, par une sorte de liquidation amiable judiciaire, alors que, ne payant plus ses coupons, elle ne méritait que la faillite purement et simplement. C'est, d'ailleurs, une question qu'il eût bien fallu faire trancher tôt ou tard, dans l'intérêt des obligataires, contre les actionnaires et porteurs de parts, si la Société nouvelle (hellénique) eût été, non pas même au-dessus, mais seulement au niveau de ses affaires.

Or, la Société du canal de Corinthe, numéro deux, n'a jamais laissé la porte ouverte à de larges espérances, depuis que les eaux de la mer Ionienne et de la mer de l'Archipel sont mariées. Les recettes étaient minimales dès le premier jour, et depuis lors, de diminution en diminution, elles ne représentaient plus, à la dernière décennie, qu'une somme insignifiante, malgré la colonne de drachmes et celle de francs (127 fr.). Aujourd'hui, il n'est même plus question de recettes, car le canal vient de fermer, pour cause de réparations. On fait relâche parce qu'il y a des éboulements, que le canal s'ensable, et que les bateaux ne pouvaient plus passer, même avec un remorqueur par devant et un remorqueur par derrière — comme le conseillait l'ingénieur envoyé sur place par le Bureau Veritas et qui ne paraît pas être revenu très enthousiasmé de son voyage d'enquête.

Combien de temps dureront les travaux ?

La Compagnie ne donne aucun renseignement, selon son habitude dans les cas embarrassants. En tout cas, il est permis de supposer que cette suspension du trafic durera un certain temps. Rien ne dit que les travaux de réfection achevés, les compagnies de navigation sortiront de leur boudoir et se persuaderont d'emblée que le canal de Corinthe est décidément utilisable. La question ne se pose-t-elle pas ?

Voilà déjà un an que les obligations du Canal de Corinthe ne touchent pas de revenu. Les porteurs sont donc préparés en quelque sorte à la faillite définitive. Puisqu'ils l'attendent, qu'elle arrive un peu plus tôt, un peu plus tard, où serait le mal en définitive ? Au moins, vaille que vaille, la situation serait nette.

Le canal ensablé, le canal fermé pour cause de décès, la solution se poserait d'elle-même sans équivoque. Mais en cas de liquidation ou de faillite, ne faudrait-il pas partager l'actif entre les ayants droit ? Où serait l'actif, le canal de Corinthe n'étant plus une œuvre d'utilité publique, et n'ayant jamais été une œuvre d'art, même décoratif.

Ce serait, en tout cas, une ruine de plus à cataloguer parmi tant d'autres, dans un pays où elles ne manquent pas. Si une telle solution devait intervenir, au moins elle mettrait au même niveau égalitaire tous les porteurs de titres de la première comme de la seconde société : l'égalité devant le néant.

Canal de Corinthe
(*Paris-Capital*, 29 mai 1895)

On confirme le passage récent du steamer *Trieste*, de la Compagnie du Lloyd autrichien, ayant à son bord un membre de la famille impériale d'Autriche.

On en conclut que cette compagnie, satisfaite de son essai, va continuer. L'obligation hellénique vaut 180 fr., l'action 103 fr.

Canal de Corinthe.

(*Paris-Capital*, 2 octobre 1895)

Les valeurs de Corinthe restent dans les bas cours à 48 fr. l'action ancienne. 125 fr. la part de fondateur et 68 fr. l'action de la Société hellénique.

Plusieurs petites compagnies de navigation paraîtraient disposées, assure-t-on, à adopter l'itinéraire du canal, à condition que la société leur consente des réductions sur ses tarifs. D'autre part, on prête au conseil d'administration l'intention de suspendre, au moins momentanément, l'inscription des actions et obligations à la cote officielle, afin d'exonérer la société des droits de timbre et autres impôts français dont cette inscription entraîne le paiement.

Canal de Corinthe
(*Paris-Capital*, 6 novembre 1895)

Les divers titres de cette entreprise ne retrouvent aucune faveur. Au sujet des parts de fondateurs, la cour de cassation vient d'admettre, dans le sens de la négative, le pourvoi formé par la société contre un jugement rendu au profit de l'Enregistrement et qui avait décidé que les parts de fondateur qui ne donnent qu'un droit éventuel à une portion des bénéfices doivent être considérées comme de véritables actions et assujetties à la taxe annuelle d'abonnement sur le timbre imposé par l'article 14 de la loi du 5 juin 1850.

Canal de Corinthe.
(*Paris-Capital*, 27 novembre 1895)

Les valeurs Corinthe sont toujours faibles, les recettes ne se relèvent pas, elles se sont élevées, pour la dernière décade, à 6.173 drachmes et 137 fr.

Canal de Corinthe.
(*Paris-Capital*, 15 janvier 1896)

Les valeurs Corinthe sont mieux. Les recettes sont meilleures, c'est vrai ; mais cette amélioration ne justifie pas une reprise aussi étendue sur l'action, qui ne recevra aucune répartition avant bien des années, si elle en reçoit jamais.

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 17 mars 1897)

Il ressort de la situation de la Société hellénique du canal de Corinthe au 31 décembre 1896, qui vient d'être publiée, que les recettes se sont élevées en 1896 à 306.958 75

contre 284.545 fr. 14 en 1895, et les dépenses d'exploitation, d'administration et impôts en France à 256.499.07

Soit un excédent des recettes 50.459 07

En outre, la vente de matériel usé a produit 8.850 82

Produit de l'exercice 59.310 50
Le compte de profits et pertes qui, au 31 décembre 1895, était débiteur (y compris les coupons échus des obligations) de 2.383.015 32
a été chargé de l'annuité de l'emprunt, soit 1.400.010 00
 3.723.025 32
D'autre part, le produit de l'exercice vient en diminution, soit 59.310 50
Ce qui fixe à 3.723.714 82
le solde des profits et pertes.
À raison de 59.310 fr. 50 de bénéfices nets par an, combien faudrait-il d'années à la compagnie pour équilibrer ses comptes ?
Il vaut mieux poser la question d'avenir comme ceci : étant donné que le capital-actions est de 5 millions et le capital-obligations de 23.333.500 fr., combien faudra-t-il de temps à la compagnie pour que son compte débiteur de profits et pertes atteigne l'ensemble des ressources qui lui ont été fournies à l'origine ?
C'est entendu : à raison de 1.400.010 francs, moins 59.310,50 ou 1.340.000 francs de pertes annuelles en chiffres ronds, la Société hellénique du canal de Corinthe mettrait vingt et un ans pour atteindre ce résultat fatal.
À ce moment-là, après avoir absorbé toutes les sommes qu'actionnaires et obligataires auront mises à sa disposition, que pourra-t-elle faire ?

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 22 septembre 1897)

Les recolles totales de la Société du canal de Corinthe pendant le premier semestre de l'exercice en cours s'élèvent à 143.509 drachmes, dont 118.955 proviennent des droits de passage.

Les dépenses totales se chiffrent par 126,335 drachmes, dont 111,558 représentent les frais d'exploitation et 14,777 drachmes les frais d'administration.

Il ressort de ces chiffres que l'exploitation du canal continue à donner un déficit, puisqu'elle ne permet pas de rémunérer le capital employé. Des vapeurs des compagnies étrangères de navigation, seuls, dit-on, ceux de la ligne levantine allemande se servent du canal de Corinthe, tandis que le Lloyd autrichien et les compagnies françaises et anglaises préfèrent encore la ligne contournant le cap Matapan.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1898, p. 792-795 :
Société hellénique du canal maritime de Corinthe
Administrateurs : MM. A. Syngros, président hon. ; Antonopulos, vice-président ; Calligos, Ad. Peghous, Streit, J. A. Valaoritis, A. Sinopouios, J. Kyriamdes..

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 13 juillet 1898)

On vient de publier le rapport du conseil d'administration de la Compagnie du canal de Corinthe pour l'exercice 1897.

Il constate l'influence fâcheuse que les troubles par lesquels le pays a passé ont eu sur le trafic du canal.

En effet, tandis que le nombre des navires qui ont transité pendant l'année 1896 a été de 2.514, jaugeant 368.484 tonnes (net) et les recettes de 239.231 drachmes 45 et 24.802 fr. 99 or, en l'année 1897 le nombre des navires n'a été que de 2.404 jaugeant 329.063 tonnes (net) et les recettes de 233.911 dr. 95 et 21.338 fr. 30, soit une diminution en 1897 de 110 navires jaugeant 39.420 tonnes et de 5.319 dr. 90 et 3.344 fr. 69; Cette diminution est exclusivement due aux circonstances exceptionnelles, ainsi qu'il est démontré par la comparaison du mouvement du premier semestre de l'année 1897 pendant lequel la nation était en guerre avec le mouvement du second semestre pendant lequel la paix était à peu près rétablie. Le premier semestre de l'année 1897, comparé au semestre correspondant de l'année précédente, présente une diminution de 187 navires jaugeant 45.135 tonnes et de 16.587 dr. 55 et 5.220 fr. 44. Par contre, le second semestre de l'année 1897, comparé au semestre correspondant de l'année précédente, non seulement ne présente aucune diminution, mais il accuse, au contraire, une augmentation sensible, puisque 77 navires jaugeant 5.714 tonnes ont transité en plus et que les recettes ont été supérieures de 11.267 drachmes 65 et 1.875 fr. 75. Cette amélioration s'est maintenue jusqu'à présent.

CANAL DE CORINTHE (*Paris-Capital*, 13 septembre 1899)

Le rapport sur l'exercice 1898 contient des renseignements assez intéressants sur l'état du canal et sur les difficultés opposées par les grandes compagnies de navigation qui ne veulent pas utiliser cette voie.

Le conseil d'administration, dit le rapport, a fait de nouveaux efforts pour obtenir le passage des bateaux à vapeur de grandes compagnies, surtout celles du Lloyd autrichien et de la Société générale de navigation italienne. Celle-ci a été même jusqu'à envoyer son inspecteur général pour étudier la navigabilité du canal. Malheureusement, ces démarches n'ont eu aucun résultat favorable, ces Compagnies ayant refusé de se servir du canal sous le prétexte que l'avant-port de Posidonia n'est pas assez large pour permettre à leurs bateaux à vapeur de s'y arrêter et de faire les manœuvres nécessaires pour entrer aisément dans le canal.

L'augmentation du mouvement dans le canal n'est pas malheureusement telle qu'elle puisse faire espérer une amélioration sensible de l'état financier de la société. Pour que la Société puisse se relever de l'état dans lequel elle se trouve aujourd'hui, il serait nécessaire de procéder à l'exécution de travaux importants. Tels sont, l'agrandissement de l'avant-port, la construction d'un garage à Posidonia, afin que les bateaux à vapeur de grand tonnage puissent s'y réfugier en temps de tempête en attendant le moment propice pour transiter ; la modification des jetées de Posidonia et d'Isthmia et l'achat de remorqueurs forts et spéciaux. La dépense pour ces travaux a été estimée à dr. 500.000 environ. En outre, il serait nécessaire de dépenser une somme de dr. 200.000 environ pour des travaux nécessaires à la sécurité et au bon fonctionnement du canal. Ces travaux sont l'achèvement de la reprise du talus au point km 3.400, la réparation, de la drague, le remplacement des chaudières du remorqueur « Général Türr », etc.

L'exécution de ces travaux ferait disparaître, croît-on, toute hésitation de la part des grandes compagnies et rendra le Canal sûr et navigable pour les navires de grand tonnage, qui hésitent aujourd'hui à s'en servir.

Le conseil d'administration, se rendant compte de la grande importance que l'exécution de ces travaux aurait pour l'avenir du canal, cherche à trouver une combinaison qui lui permettra de se procurer les sommes nécessaires à cela. Si ces

efforts aboutissent à un résultat favorable, le conseil soumettra ses résolutions à l'approbation des actionnaires.

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1903, p. 817-821 :
Société hellénique du canal maritime de Corinthe
Administrateurs : MM. Streit, président ; Antonopulos, vice-président ; Calligos, J. Valaoritis, A. Sinopoulos, J. Kriandes.
Commissaires des comptes : MM. Anagnostopoulos, Contsaletis.

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 16 septembre 1903)

Il résulte des explications données à l'assemblée des actionnaires de cette Compagnie que l'augmentation du mouvement dans le canal a continué pendant l'année écoulée.

En effet, tandis qu'en 1901 le nombre des navires qui avaient transité s'était élevé à 2.969, d'un tonnage net de 406.535 tonnes, ayant payé 245.212,55 drachmes et 35.509 fr. or, pendant l'année 1902, le nombre des navires qui ont transité s'est élevé à 3.035, d'un tonnage net de 422.223 tonnes ayant payé 285.092,75 drachmes et 38.841 fr. or. J

Il y a donc une augmentation de 46 navires et 15 milles 688 tonnes, et dans les recettes de 39.880 drachmes et 3.781 fr. 85 or.

Sur les 1.380 bateaux à vapeur qui ont transité pendant l'année écoulée, 21 jaugeaient plus de 1.000 tonnes et 90 jaugeaient de 600 à 1.000 tonnes.

Le nombre des navires de nationalité étrangère qui ont transité s'est élevé à 268, jaugeant 52.679 tonnes, ayant payé 24.423,40 drachmes et 2.220 fr. 75 contre 253 navires en 1901 jaugeant 51.928 tonnes ayant payé 22.586.60 drachmes et 2.477 fr. 70.

Les recettes se sont élevées en 1902 à 367.312,86 drachmes.

Dans les diverses recettes sont comprises 14.160 drachmes provenant des loyers de la drague et des chalands pendant l'année 1902. Sur cette somme, 1.531,84 drachmes ont été dépensées pour payer la moitié des frais d'assurance et de remorquage à Tinos qui était à la charge de la société.

Les frais d'administration se sont élevés pendant l'année 1902 à 26.602,18 drachmes contre 27.267,93. drachmes en 1901, soit une différence en moins de 665,75 drachmes.

Les frais d'exploitation se sont élevés pendant l'année 1902 à 281.529,37 drachmes. En 1901, ils s'étaient élevés à 236.433,10 drachmes ; il y a donc une augmentation de 45.096,27 drachmes.

Cette augmentation est due à la cause suivante : La chaudière du remorqueur le *Général-Türr*, construite en 1883, à force d'avoir servi pendant de longues années, a été mise hors d'usage. Le conseil d'administration s'est trouvé, par conséquent, dans la nécessité de pourvoir à son remplacement.

CANAL DE CORINTHE
(*Paris-Capital*, 21 septembre 1904)

Les résultats de l'exploitation du Canal de Corinthe pendant l'exercice 1903 ont été plus satisfaisants que ceux de l'exercice précédent, sans toutefois pouvoir permettre à la société la reprise de son service financier.

Le nombre des navires ayant transité par le canal a été de 3.130 en 1903, d'un tonnage net de 423.064 tonneaux, contre 3.035 en 1902 jugeant 422.223 tonneaux. Les droits de transit perçus se sont élevés à 263.105 dr. et 38.212 fr. or. contre 265.993 dr. et 38.838 fr. or en 1902. Malgré donc l'augmentation du nombre des navires et de leur tonnage, les recettes ont diminué de 21.028 dr. et de 624 fr. or, par suite d'un moins grand nombre de bateaux à vapeur grecs avant transité.

Les recettes totales se sont élevées à 337.039 dr., les frais d'exploitation à 236.706 drachmes et les dépenses d'administration à 26.730 dr. Les frais d'exploitation accusent une diminution de 41.824 dr. sur 1902. Les impôts et taxes, en France ont été de 3.328 fr. ou 5.402 dr., contre 3.473 fr. ou 5.703 dr. en 1902.

Société hellénique du Canal de Corinthe
(*Le Capitaliste* et *Gil Blas*, 22 février 1906)

L'obligation de la Société hellénique du Canal de Corinthe passe de 51 à 56, 55 et 51,25.

Une assemblée générale des obligataires de la Société s'est tenue, mardi 20 février, salle des Agriculteurs de France, sous la présidence de M. Machart ¹⁸, président de l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères.

Près de 350 obligataires, porteurs d'environ 20.000 obligations, étaient présents ou représentés.

M. Tony Chauvin, directeur de l'Association nationale, a donné lecture d'un rapport exposant sommairement la situation de l'affaire. Après un échange d'observations, les résolutions suivantes ont été mises aux voix et adoptées à l'unanimité :

Première résolution. — Les obligataires de la Société hellénique du Canal de Corinthe, réunis en assemblée générale le 20 février 1907, par les soins de l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères, constituent un comité de défense, composé de MM. Léon Arnaud, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite ; Garbe, ancien président de la Compagnie des avocats agréés au tribunal de commerce de Paris, membre du conseil général de l'Association nationale ; Charles Bouchy, Alfred Boudier, Jules Gautier, Édouard Payen ¹⁹, Siegfried Propper ²⁰, obligataires ; Alphonse Mellet, docteur en droit.

Le comité aura la faculté de s'adjoindre les concours qu'il jugera nécessaires.

¹⁸ Alphonse Machart (Amiens, 1838-Paris, 1927) : fils d'un inspecteur général des ponts et chaussées. Polytechnicien, inspecteur général des finances. Père de Michel Machart, administrateur délégué de la Société du Louvre, administrateur de la Cie africaine d'armement, etc. Lui-même oncle de Charles Roger-Machart, inspecteur des finances, préfet des Deux-Sèvres (1941-1943), administrateur du Crédit foncier égyptien et de la Société d'investissements immobiliers, censeur du Crédit foncier de France.

¹⁹ Édouard Payen (1869-1960) : secrétaire général de l'*Économiste français*, rédacteur au *Journal des débats*, à la *Quinzaine coloniale*... Maire de Montrieux-en-Sologne (1909-1945) à la suite de son père, élu en 1870. Député du Loir-et-Cher (1920-1924).

²⁰ Siegfried Propper (1847-1936) : né en Bohême, arrivé en France dans son enfance et possédant la nationalité française. Neveu d'Édouard Kohn, de la banque Kohn-Reinach et Cie, il devient fondé de pouvoir de cette maison et épouse en 1877 une fille du grand éditeur Calmann Lévy. Après le scandale de Panama, la maison Kohn-Reinach se saborde. Mais quelques jours avant, le 22 décembre 1890, Siegfried Propper crée son propre établissement, soutenu par le baron Jacques de Reinach, puis par sa veuve, et par son beau-père fortuné.

Spécialement versé dans les affaires de gaz, il fut en particulier président de la [Compagnie du gaz et régie co-intéressée des eaux de Tunis](#).

Deuxième résolution. — Le comité aura pour mission de procéder à l'étude de la situation, d'examiner les diverses solutions qui lui paraîtraient de nature à sauvegarder dans la plus large mesure les intérêts des obligataires et de les soumettre aux intéressés dans une prochaine réunion.

On nous communique le bulletin du trafic suivant :

Décade	Nombre de navires	Tonnage	Recettes en dr.	Recettes en fr. or
Du 26 au 4 fév. 1906	85	13.082	8.615	849
Du 5 au 14 fév. 1905	79	11.862	7.496	828

Canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 6 juin 1906)

Le bénéfice net de l'exercice écoulé s'est élevé à 70.000 drachmes, contre 100.082 drachmes pour l'exercice précédent.

Le service des obligations en souffrance depuis 1894 nécessitant une somme de 1.400.000 francs, il en résulte que le solde débiteur du compte de profits et pertes atteignait, au 31 décembre dernier, le chiffre de 15 862 968 drachmes, contre 14.512.026 drachmes au 31 décembre 1904.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 10 octobre 1906)

On mande de Patras que le Canal de Corinthe est mis aux enchères publiques, avec toutes ses dépendances, ses remorqueurs, ses bureaux et autres propriétés. Les enchères publiques auront lieu le 14 novembre prochain (v.s), en l'étude du notaire Tchiracopoulos à la requête de la Banque d'Empédoclis et en vertu d'une saisie-arrêt, pour le remboursement d'une somme d'un million de francs. La banque saisissante a déjà offert 140.000 drachmes.

La saisie est opérée, parce que ceux qui dirigent les affaires du canal réalisent, par an, des recettes s'élevant à 300.000 drachmes, mais ils disposent de toute cette somme aux frais de service, aux frais de bureau et en gardent une partie par devers eux, ne donnant absolument rien aux actionnaires. C'est pour cette raison que les actionnaires français, craignant de subir des pertes, ont vendu leurs actions, et c'est donc pour parer à ce risque que le susdit établissement a opéré la saisie. On ignore quel résultat prendra cette affaire.

« Gil Blas » en Grèce
La Question du canal de Corinthe
par Delta
(*Gil Blas*, 12 novembre 1906)

Athènes, le 9 novembre 1906.

Le *Petit Bleu* a publié dernièrement un entrefilet qui a causé ici quelque émotion. Ce journal a annoncé en effet que, le 14 de ce mois, le canal de Corinthe serait mis aux enchères, sur demande de la Banque Empédoclès, à la suite d'une saisie, pour le remboursement d'une somme d'un million de francs. Il ajoute que cette saisie a été ordonnée sur l'initiative des actionnaires, la plupart français, parce que les administrateurs du canal, tout en réalisant une recette de 300.000 drachmes, refusent toute distribution de dividende aux actionnaires.

MM. Empédoclès, propriétaires de la maison de banque de ce nom, chez lesquels je me suis présenté ce matin, ont opposé un démenti très net à cette nouvelle, ajoutant qu'ils ne sont en rien mêlés dans une affaire de ce genre.

Je me suis rendu alors au siège de la Société du Canal de Corinthe à Athènes. Là, on m'a donné les explications suivantes :

« Il est vrai que le canal réalise 300.000 drachmes de recettes, mais il faut en défalquer 250.000 de dépenses. Il reste donc un bénéfice brut de 50.000 drachmes. À qui faut-il distribuer cela ? Aux actionnaires ? Aux obligataires ? Ces derniers sont intéressés pour 23 millions dans la société et ils ont à recevoir 17 millions de coupons échus. Il ne s'agit aucunement de saisie. En réalité, on cherche à liquider l'ancienne société pour en former une nouvelle et les obligataires de l'ancienne seraient convertis en actionnaires de la nouvelle, de façon à ce que le dividende puisse être également réparti entre tous les actionnaires alors à la fin de l'année. Quelques banques, tant étrangères que locales, s'occupent de faire aboutir ce projet. Des renseignements très précis ont été publiés à ce sujet par la *Revue économique et financière* paraissant à Paris, dans son numéro du 13 octobre dernier. »

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 29 novembre 1906)
(*Le Capitaliste*, 29 novembre 1906)

Une assemblée générale des obligataires de la Société hellénique du canal de Corinthe, convoquée par les soins de l'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères, s'est tenue, le mardi, 27 courant, à l'Hôtel Continental, sous la présidence de M. Garbe, président du comité de défense des obligataires.

Plus de cinq cents obligataires, porteurs d'environ 23.000 titres, étaient présents ou représentés.

Lecture est donnée du rapport du comité de défense.

Le président annonce que le comité a reçu hier notification de l'acceptation par le groupe financier de la combinaison projetée. Après une assez longue discussion, au cours de laquelle divers obligataires ont demandé des éclaircissements sur les conditions dans lesquelles se fera la constitution de la nouvelle société, les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

1° Les obligataires de la Société hellénique du canal de Corinthe, réunis en assemblée générale le 27 novembre 1906, approuvent le rapport présenté par leur comité et la combinaison projetée avec le groupe financier qui s'est constitué pour le rachat du canal et la création d'une nouvelle société d'exploitation.

2° Ils chargent le comité de prendre toutes les mesures en son pouvoir, pour provoquer et recueillir le plus grand nombre d'adhésions possibles à la dite combinaison.

Canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 20 décembre 1906)

L'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères vient d'être informée que la vente du Canal de Corinthe a été remise à trois mois sur la demande du gouvernement hellénique et qu'une loi spéciale a été votée pour régler les formalités de transfert du canal.

Dès que l'Association aura reçu les renseignements complémentaires qu'elle a demandés à ce sujet, le comité de défense des obligataires adressera une circulaire à ses adhérents.

(*Le Capitaliste*, 24 janvier 1907)

L'obligation de la Société hellénique du Canal de Corinthe s'affermirait à 49 et 48,50. Voici la circulaire à laquelle nous avons fait allusion et qui vient d'être adressée aux intéressés par le comité de défense des obligataires :

Dans son rapport à l'assemblée générale des obligataires du 27 novembre 1906, le comité vous avait avisé que la vente du canal de Corinthe devait avoir lieu le 16 décembre suivant. Mais le gouvernement hellénique, ayant fait voter le 13 décembre 1895 une loi réglant les formalités de transfert du canal, a demandé au groupe financier de remettre la vente du canal à trois mois.

En présence de cette loi, dont les dispositions lui ont semblé favorables aux obligataires, le groupe financier a cru devoir accepter cette remise.

Cette loi présente, en effet, ce double avantage d'abréger le délai dans lequel la propriété irrévocable du canal sera acquise à la future société et de simplifier les formalités de transfert et la procédure de liquidation.

D'autre part, cette prorogation permettra aux porteurs retardataires d'adhérer, jusqu'au 1^{er} mars 1907, à la combinaison adoptée par l'assemblée générale des obligataires du 27 novembre dernier, en profitant de la bonification accordée par le groupe financier. Ces nouvelles adhésions devront être adressées au comité de défense, 5, rue Gaillon, où des formules sont tenues à la disposition des porteurs.

Quant aux obligataires qui ont déjà envoyé leur adhésion, leur engagement sera maintenu, sauf avis contraire de leur part.

Le comité adressera, en temps opportun, à tous les adhérents, les indications et formules nécessaires pour opérer le dépôt de leurs titres, qui devra être effectué dans les caisses du Comptoir national d'escompte de Paris, avant le 1^{er} mars 1907.

Veuillez agréer, M., l'expression de nos sentiments distingués.

LE COMITÉ.

INFORMATIONS GÉNÉRALES
Canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 10 février 1907)

L'action contre la Société hellénique du canal de Corinthe, dit la *Gazette de Cologne*, est reprise, et la nouvelle date du 4-17 mars a été fixée pour la mise aux enchères du canal et de tout ce qui s'y rattache. La vente a lieu à la requête de la Banque d'Orient, à Athènes, pour le montant de 10 obligations de la société, d'une valeur nominale de 5.000 francs, et les intérêts restés en souffrance depuis janvier 1894. La mise à prix est de 400.000 drachmes. L'acquéreur devra — c'est un point sur lequel les conditions de

la vente insistent spécialement — se conformer aux prescriptions de la nouvelle loi sur le canal.

Il devra donc payer tout de suite au comptant le prix d'adjudication ou établir que le montant en est déposé à la Banque nationale de Grèce ou à une caisse publique et ensuite, dans un délai d'un an, à compter de l'adjudication, transférer les droits qu'elle lui donne, à une nouvelle société grecque par actions ayant son siège à Athènes.

On sait que, pour la constitution de cette société, il existe un syndicat de banques, qui agit de concert avec la majorité des anciens obligataires.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Le Canal de Corinthe
(*Gil Blas*, 24 mars 1907)

Un télégramme annonce que dans l'enchère du canal de Corinthe, c'est la Banque nationale de Grèce qui s'est rendue adjudicataire pour la somme de 430.000 drachmes. Le transfert aura lieu prochainement.

(*Le Capitaliste*, 28 mars 1907)

L'obligation de la Société hellénique du Canal de Corinthe se tient à 36 et 35. L'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères vient d'être informée que le canal de Corinthe a été adjugé, le 17 mars dernier, pour la somme de 400.000 fr., au groupe financier qui s'est constitué pour le rachat du canal d'accord avec le comité de défense.

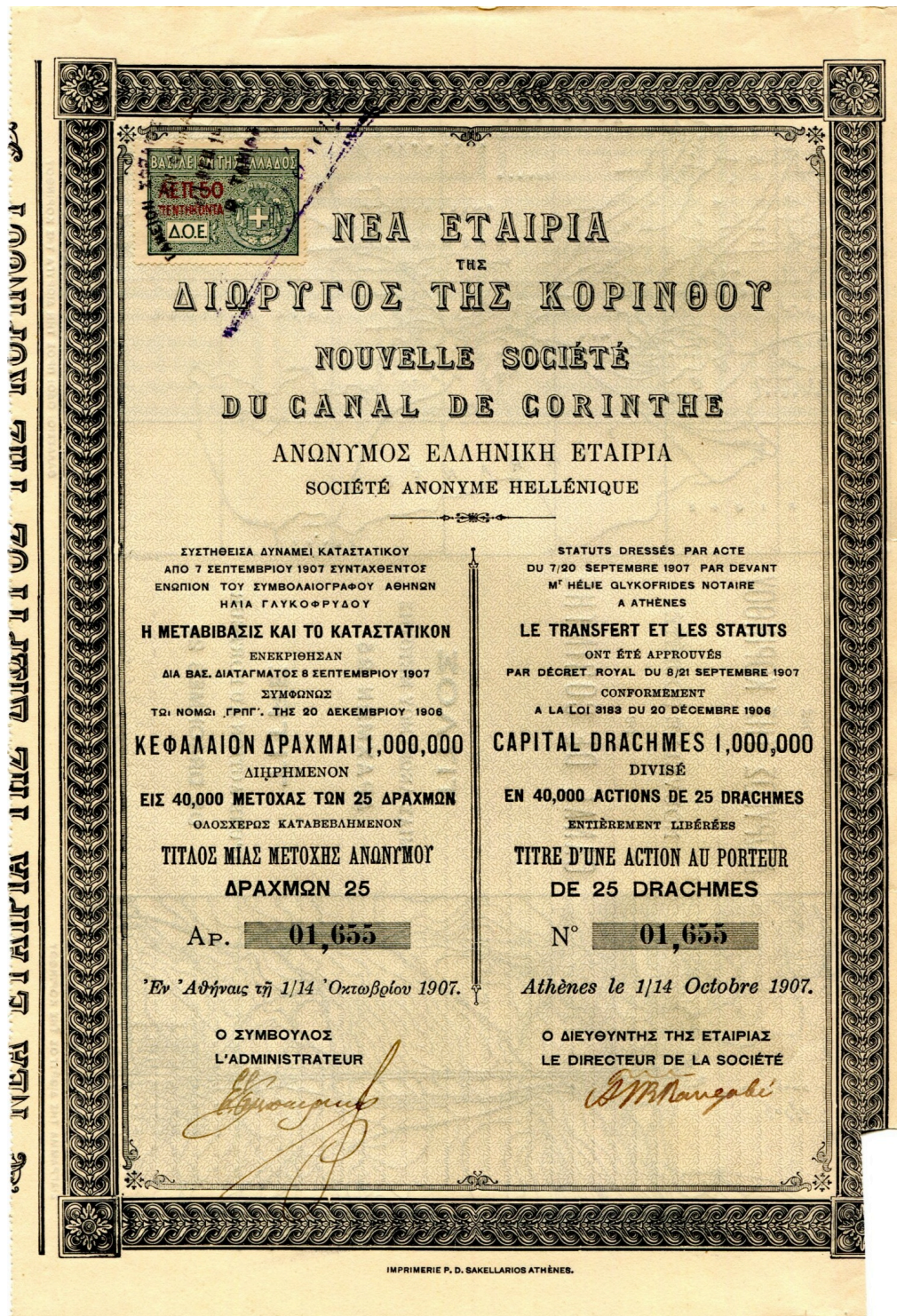
La combinaison adoptée par l'assemblée générale des obligataires du 27 novembre 1906 va donc être mise à exécution et; une nouvelle société pour l'exploitation du canal va être prochainement constituée.

Les porteurs adhérents à cette combinaison, qui ont déposé leurs titres dans les caisses du Comptoir national d'escompte avant le 6 mars, recevront des actions au pair de ladite société, à concurrence des sommes à leur revenir dans la répartition du prix d'adjudication et de l'actif de la Société hellénique, ainsi que de celle représentant la bonification consentie par le groupe financier.

En ce qui concerne les obligataires qui n'ont pas effectué ce dépôt, ils seront encore admis à procéder à l'échange de leurs obligations contre des actions de la nouvelle société, mais ils ne profiteront pas de la bonification susvisée. Pour exercer ce droit, ils devront déposer leurs titres, dans un délai qui sera ultérieurement indiqué, aux caisses du Comptoir national d'escompte, et adresser, en outre, leur adhésion au comité de défense, 6, rue Gaillon, Paris.

Quant aux obligataires qui préféreront toucher en espèces leur quote-part de l'actif de la liquidation, un avis leur fera savoir les formalités qu'ils auront à remplir pour la production de leurs titres et l'encaissement des sommes à leur revenir.

1907 (SEPTEMBRE) :
NOUVELLE SOCIÉTÉ DU CANAL DE CORINTHE



NOUVELLE SOCIÉTÉ DU CANAL DE CORINTHE
(SOCIÉTÉ ANONYME HELLÉNIQUE)

Statuts déposés par acte du 7/20 septembre 1907 par devant M^e Hélie Olykofrides,
notaire à Athènes

Le transfert et les statuts ont été approuvés par décret royal du 8/12 septembre 1907
conformément à la loi du 20 décembre 1906.

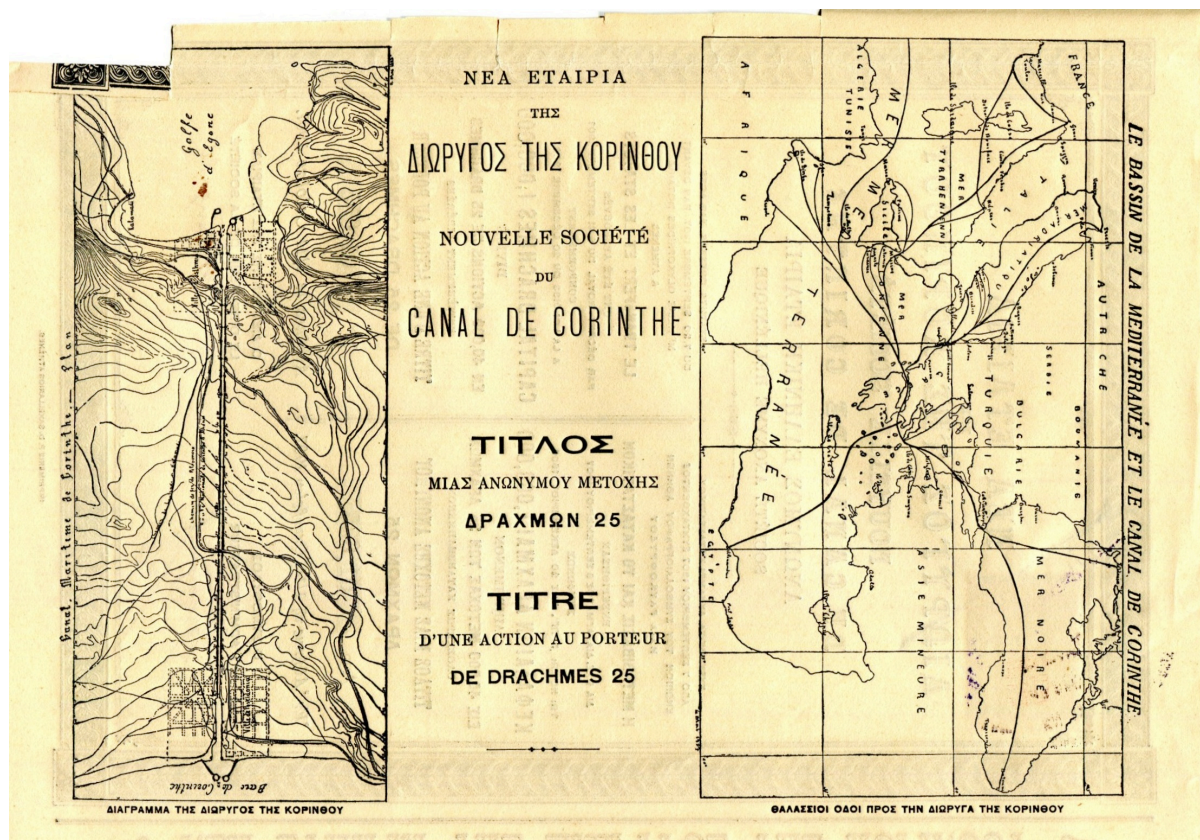
CAPITAL DRACHMES 1.000.000

divisé en 40.000 actions de 25 drachmes
entièrement libérées

TITRE D'UNE ACTION AU PORTEUR
DE 25 DRACHMES

Athènes, le 1/14 octobre 1907

Le directeur de la société : ?



Service du timbre
(*Gil Blas*, 7 juillet 1908)

La Société hellénique du canal de Corinthe, ayant son siège à Athènes, sera, à partir du 5 juillet 1908, désabonnée au timbre pour :

1° 10.000 actions, numéros 1 à 10.000, d'une valeur nominale de 500 francs.

2° Et 46.667 obligations 6 %, numéros 1 à 46.667 d'une valeur nominale de 500 francs. (*Journal officiel* du 4 juillet 1908).

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE
(*Le Capitaliste*, 6 août 1908)

L'établissement est intervenu, pour sauvegarder les intérêts des obligataires français, dans le rachat du canal de Corinthe.

Comité de défense des obligataires de la Société hellénique du canal de Corinthe
(*Le Capitaliste*, 10 septembre 1908)

Le Comité de défense des obligataires de la Société hellénique du canal de Corinthe vient de publier la circulaire suivante :

1^{er} septembre 1908.

À la suite de l'adjudication du canal de Corinthe au profit du groupe financier qui s'était constitué pour le rachat du canal sur les bases convenues avec le comité de défense, il a été procédé, d'une part, à la constitution de la nouvelle société, conformément aux bases approuvées par l'assemblée générale des obligataires du 27 novembre 1906; d'autre part, à la liquidation de la Société hellénique.

Nouvelle Société. — Cette société, dont la raison sociale est « Nouvelle Société du Canal de Corinthe », a été constituée par un acte public en date du 7 septembre 1907, et ses statuts ont été approuvés par un décret royal du 8 septembre suivant.

Ainsi qu'il a été dit dans la circulaire du 6 juin 1907, elle a été constituée au capital de 1 million de drachmes, divisé en 40.000 actions de 25 drachmes.

Son conseil d'administration comprend aujourd'hui : MM. Valaoritis, président ; Matsas, vice-président ; Étienne Streit, Jean Eutaxias, E. Anghelopoulos, Epaminondas Embiricos.

Conformément à l'article 3 des statuts, un comité consultatif a été constitué à Paris, lequel est composé de MM. Bory d'Arnex ²¹, Lenoir et Piaud.

La première assemblée générale des actionnaires doit être convoquée, aux termes de l'article 35 des statuts, dans le courant du premier semestre de l'année 1909.

Depuis le 1^{er} décembre 1907, la nouvelle société a pris l'exploitation du canal. L'ancienne société, conformément aux dispositions de la loi du 30 mai 1906 relative à la vente et au transfert du canal, avait continué l'exploitation du canal du jour de l'adjudication jusqu'au 1^{er} décembre 1907 et a remis à la nouvelle société les produits de son exploitation transitoire.

Liquidation de l'ancienne Société hellénique. — La liquidation de l'actif de l'ancienne société a dû se faire suivant les formes judiciaires, par suite de l'impossibilité de tenir une assemblée générale d'actionnaires réunissant le quorum imposé par la loi pour la nomination de liquidateurs amiables. Ce mode de procéder a exigé d'assez longs délais et c'est seulement le 19 décembre 1897 que le tribunal de première instance d'Athènes a nommé trois liquidateurs judiciaires.

Au lendemain de la vente du canal, l'actif de la Société hellénique comprenait : 1° le montant de l'adjudication qui, frais déduits, s'élevait à 427.936 dr. 39 ; 2° les fonds disponibles qui s'élevaient à 455.982 dr. 25 ; 3° le solde de l'actif à réaliser.

Le montant de l'adjudication a fait l'objet d'une première répartition, à raison de 9 dr. 17 pour chaque obligation. D'autre part, suivant délibération de l'assemblée générale des actionnaires du 14/27 août 1907, il a été réparti sur les fonds disponibles une somme de 443.336 dr. 80, soit 9 dr. 50 par obligation.

²¹ Bory d'Arnex (Arthur) : administrateur de la Cie française des métaux, des Chemins de fer de Porto-Rico, du Grand Hôtel, de la Cie industrielle de traction, de la Compagnie générale pour l'industrie en France et à l'étranger, du Crédit foncier argentin...

Restait à répartir le solde des fonds disponibles ainsi que l'actif à réaliser. L'actif à réaliser, qui comportait un certain nombre de créances litigieuses, a été évalué par les liquidateurs, y compris le solde des fonds disponibles, à 34.506 dr., permettant la répartition de 0 dr. 75 par obligation. Ce solde n'étant pas dès maintenant réalisable, afin de clore immédiatement la liquidation, les liquidateurs ont proposé de céder le solde à la nouvelle société, laquelle, pressentie, consentait à cette cession et acceptait de faire elle-même la dernière répartition de 0 dr. 75 aux obligataires. Les comptes des liquidateurs ont été approuvés et la cession de l'actif à la nouvelle société a été autorisée par une assemblée générale des actionnaires du 12 juin 1908.

La somme totale à revenir actuellement à chaque obligation est donc de 9 dr. 50 + 9 dr. 17 + 0 dr. 75, soit au total 19 d. 42. En plus, les obligataires qui ont déposé leurs obligations au Comptoir d'escompte en vue de l'échange avant le 6 mars 1907 ont droit à une bonification de 0 dr. 80.

Les obligataires qui n'ont pas adhéré à la combinaison du 27 novembre 1905, pour toucher les sommes leur revenant, devront produire leurs titres dans un délai de trente ans. Passé ce délai, conformément aux dispositions de la loi du 13 décembre 1906, leurs droits seront prescrits et le solde non distribué sera alors réparti entre les obligataires qui auront produit dans le délai imparti par la loi.

Échange des obligations de l'ancienne société contre des actions de la nouvelle société. — Ainsi qu'il a été dit dans la circulaire du 6 juin 1907, les porteurs adhérents à la combinaison, qui ont effectué dans les délais prescrits le dépôt de leurs titres aux caisses du Comptoir national d'escompte de Paris, recevront des actions au pair de la nouvelle société, à concurrence de la somme à leur revenir (soit 19 dr. 42 par obligation).

Pour les porteurs qui ont déposé leurs titres avant le 6 mars 1907, il sera tenu compte, dans le calcul des actions à leur remettre, de la bonification de 0 dr. 80 par obligation. La somme totale revenant à ces porteurs est donc de 20 dr. 22.

L'échange se fait aux caisses du Comptoir national d'escompte de Paris, depuis le 7 septembre courant, sur présentation du récépissé remis aux porteurs lors du dépôt de leurs obligations.

Tout porteur d'une obligation aura droit à une action, sauf à verser en espèces la différence entre la somme représentant l'obligation dans la liquidation de la société et le montant de l'action, qui est de 25 dr.

Quant aux porteurs de plusieurs obligations, ils recevront autant d'actions que la somme à leur revenir comprendra de fois 25 drachmes. S'il reste un appoint, ils pourront recevoir cet appoint en espèces, ou bien une action, à la condition de parfaire en espèces la différence entre le montant de cet appoint et le prix d'une action.

Païement en espèces aux porteurs qui n'ont pas adhéré à la combinaison du 27 novembre 1906. — Les obligataires non adhérents, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas déposé leurs titres en vue de l'échange, n'auront qu'à remettre leurs titres au Comptoir national d'escompte de Paris, qui se chargera de toutes les formalités nécessaires pour la production de leur créance et de l'encaissement des répartitions, s'élevant au total à 19 dr. 42 par obligation.

Les porteurs non adhérents, qui ont déjà touché le montant des deux premières répartitions, devront se présenter aux caisses du Comptoir national pour encaisser le solde de 0 fr. 75 qui leur revient par obligation.

Les sommes à recevoir ou à verser par les obligataires adhérents pour le règlement des rompus, ainsi que les sommes à recevoir par les obligataires non adhérents, seront calculées en francs au change du jour à Paris.

Le Comptoir national d'escompte, en même temps qu'il donnera aux obligataires adhérents des actions au pair de la nouvelle société et qu'il paiera en espèces les obligataires non adhérents, remettra aux uns et aux autres leurs obligations estampillées

de l'ancienne société, pour leur permettre de faire valoir, au bout de trente ans, leur droit au partage de l'actif non réparti aux porteurs qui n'auront pas produit leurs titres dans ledit délai.

La nouvelle société est abonnée au timbre pour ses actions circulant en France et supportera les frais de l'abonnement.

L'admission des actions à la cote des banquiers en valeurs au comptant sera demandée très prochainement par la société.

Le comité de défense a terminé sa mission. Pour tous les renseignements concernant la nouvelle société, les obligataires, devenus actionnaires par suite de l'échange, devront s'adresser au comité consultatif de la société, constitué à Paris et dont le siège est boulevard Haussmann, 52.

Pour le comité :

Le président, H. GARBE.

(Le Capitaliste, 23 juin 1910)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Nouvelle Société du Canal de Corinthe a eu lieu le 8 courant à Athènes ; elle a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1909 ainsi que la proposition du conseil de répartir un dividende de 3 fr. par action de 25 drachmes.

Ce dividende sera mis en paiement, sans aucune retenue d'impôts, au Comptoir national d'escompte de Paris et dans ses agences, à partir du 23 juin courant, contre remise du coupon n° 2.

(Le Capitaliste, 13 juillet 1911)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Nouvelle Société du canal de Corinthe a eu lieu le 22 juin dernier à Athènes ; elle a approuvé les comptes de l'exercice 1910 et fixé le dividende à 3 fr. par action de 25 drachmes.

Société du canal de Corinthe
(Gil Blas, 8 août 1911)

La Société nouvelle du Canal de Corinthe vient de commencer les travaux relatifs à l'élargissement du canal, de manière à le rendre praticable aux plus gros navires. Les frais présumés pour l'accomplissement de ces travaux sont de 800.000 drachmes.

Fermeture du canal de Corinthe
(Gil Blas, 13 octobre 1911)

On télégraphie d'Athènes au *Lokal Anzeiger* que la Société du canal de Corinthe, d'accord avec le gouvernement turc, a résolu de fermer ce canal aux navires des deux belligérants, pendant toute la durée de la guerre.

Annuaire Desfossés, 1912, p. 483 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : MM. J. Valaoritis, Z. Matsas, J. Eutaxias, F. Serpieri, D. Maximos, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, Ep. Empiricos.

(*Le Capitaliste*, 27 juin 1912)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Nouvelle Société du Canal de Corinthe a eu lieu le 21 courant à Athènes ; elle a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1911, ainsi que la proposition du conseil de répartir un dividende de 3 fr. par action de 25 dr.

Ce dividende sera mis en paiement, sans aucune retenue d'impôts, au Comptoir national d'escompte de Paris et dans ses agences, à partir du 6 juillet prochain, contre remise du coupon n° 4.

S.N. Canal de Corinthe
(*Annuaire des valeurs inscrites à la cote du Syndicat des banquiers en valeurs au comptant près la Bourse de Paris*, 1913, 878-879)

J. Valaoritis, pdt ; J. Eutaxias, v.-pdt ; El. Angelopoulos, Dem. Maximos, Ep. Empiricos, Fer. Serpieri, Al. Vlangalis, A. C. Matsas.

(*Le Capitaliste*, 10 juillet 1913)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Nouvelle Société du Canal de Corinthe a eu lieu le 4 juillet courant, à Athènes ; elle a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1912, ainsi que la proposition du conseil de répartir un dividende de 3 fr. par action de 25 dr.

Ce dividende sera mis en paiement, sans aucune retenue d'impôts, au Comptoir national d'escompte de Paris et dans ses agences, à partir du 19 juillet courant, contre remise du coupon n° 5.

(*Le Capitaliste*, 25 décembre 1913)

La Nouvelle Société du Canal de Corinthe nous communique le bulletin du trafic suivant :

1913	Nb de navires	Tonnes	Recettes brutes
Du 1er/14 au 15/21 novembre	157	32.549	23.943

N. B. — Pour déterminer approximativement les recettes nettes, on peut — en se basant sur les résultats des années antérieures — estimer provisoirement à 15 % environ la défalcation à appliquer aux recettes brutes de quinzaine sus-indiquées. ?

L'assemblée générale extraordinaire de cette société, tenue le 5 décembre, a autorisé le conseil d'administration à porter le capital de 1 million à 1.750.000 drachmes par la création de 30.000 actions nouvelles de 25 dr. La majeure partie de ces actions sera réservée aux actionnaires actuels, vraisemblablement dans la proportion de 1 action nouvelle pour 2 anciennes et leur seront offertes à un prix voisin de 60 dr.

Cette opération, qui ne sera, dit-on, réalisée que dans quelques mois, fournira à l'entreprise les fonds qui lui sont nécessaires pour apporter de nouvelles améliorations au canal.

Annuaire Desfossés, 1914, p. 527 :

Nouvelle Société du canal de Corinthe

Conseil d'administration : MM. J. Valaoritis, A. Matsas, J. Eutaxias, F. Serpieri, D. Maximos, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, Ep. Empiricos.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 21 août 1915)

L'assemblée générale du 26 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1914, ainsi que la répartition de 2 fr. 50 par action de 25 dr.

Ce dividende est payable depuis le 10 août, contre remise du coupon n° 7.

Annuaire Desfossés, 1917, p. 469 :

Nouvelle Société du canal de Corinthe

Conseil d'administration : MM. J. Eutaxias, A. Matsas, J. Eutaxias, F. Serpieri, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, Ep. Empiricos, A.C. Contostaulos.

Annuaire Desfossés, 1920, p. 485 :

Nouvelle Société du canal de Corinthe

Conseil d'administration : F. Serpieri, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, Ep. Empiricos, T. Carathéodory, S. Agapitos, S. Papafrangos, D. Maccas.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 29 avril 1921)

L'action du Canal de Corinthe est complètement inerte ; l'assemblée du 23 courant devait fixer le dividende à 3 dr. 50 par action contre 3 dr. précédemment ; après déduction de 484.009 drachmes de réserves contre 133.912 dr. en 1919, le bénéfice net de 1920 s'élève à 150.156 dr. contre 158.220 dr. précédemment.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des finances*, 12 mai 1922)

La commission de l'exportation des capitaux a définitivement refusé d'autoriser l'émission en France des 15.000 actions nouvelles que se propose de créer la Société.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des finances*, 19 mai 1922)

Le ministère des Finances de France a refusé d'autoriser l'émission en France des actions nouvelles. Les actionnaires français pourront exercer en Grèce, leur droit de souscription irréductible, à condition que leurs souscriptions soient transmises à Athènes par une banque française autorisée à cet effet. Ajoutons que la société a réalisé en 1921 un bénéfice net de 116.586 drachmes contre 150.156 dr. en 1920. Le dividende sera de 3 dr, par action contre 3 dr. 50 précédemment.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des finances*, 27 mai 1922)

Grâce a une forte réduction de dotation de prévoyance, l'exercice 1921 accuse un bénéfice net de 116.586 dr. d'ailleurs inférieur à celui de 1920 qui avait été de 150.156 dr. Dividende, 3 dr. contre 3 dr. 50.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 27 juillet 1922)

Les recettes se sont élevées en 1922 à 3.279.089 drachmes, en augmentation de 1.867.979 dr., et les dépenses à 2.391.784 dr., supérieures de 1.395.726 dr. à celles de 1921. Les bénéfices sont ainsi ressortis, y compris le report antérieur, de 21.524 dr. à 908.829 dr. Le dividende a été porté de 3 à 6 dr. Une somme de 435.435 dr. a été portée aux amortissements et provisions.

Annuaire Desfossés, 1923, p. 531 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : F. Serpieri, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, C. Skoumpourdis, T. Carathéodory, S. Agapitos, S. Papafrangos, D. Maccas.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 1^{er} février 1924)

Suivant un message d'Athènes, le gouvernement a décidé d'accorder à la Compagnie nouvelle du Canal de Corinthe, un emprunt de 12 millions de drachmes remboursables en soixante années, afin d'élargir le canal. Les travaux devront être terminés dans un délai maximum de trois mois *[sic]*.

Annuaire Desfossés, 1925, p. 581 :

Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : F. Serpieri, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, C. Skoumpourdis, T. Carathéodory, S. Agapitos, S. Papafrangos, D. Maccas, P. Cambanis.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 11 juin 1926)

Le Canal de Corinthe, affaire sans envergure, a vu ses titres bénéficier pendant ces derniers temps de demandes assez suivies et l'action s'est enlevée à 528, cours unique mardi. Mercredi on retombe à 470. Les recettes des quatre premiers mois de l'année s'inscrivent en nouvelle plus-value, mais elles s'expriment en drachmes.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 23 juillet 1926)

L'action du Canal de Corinthe atteint 471. Le dividende est fixé à 6 dr. 25 net pour 1925, alors qu'aucune répartition n'avait été faite pour 1924. Les bénéfices se sont élevés à 689.956 drachmes contre 225.217 drachmes.

Annuaire Desfossés, 1927, p. 1321 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : F. Serpieri, E. Angelopoulos, A. Vlangalis, C. Skoumpourdis, T. Carathéodory, S. Agapitos, S. Papafrangos, P. Cambanis, P. Condoyannis.

Canal de Corinthe
(*Le Journal des finances*, 1^{er} juillet 1927)

L'action du Canal de Corinthe se consolide à 375.
Les recettes et les produits divers ont atteint en 1926 le chiffre de 11.642.117 drachmes, contre 4.976.322 drachmes en 1925. Cette augmentation provient de la réouverture du canal aux navires de gros tonnage. Avec les intérêts et le report antérieur, on obtient un produit brut total de 11.718.325 drachmes, dont il y a lieu de déduire 7.447.991 drachmes de frais généraux et 2.200.758 drachmes d'amortissements et de provisions. Le bénéfice à répartir, après retenue de 202.330 drachmes en faveur de la réserve légale, est de 1 million 813.230 drachmes, contre 657.295 drachmes précédemment ; ainsi qu'il a été annoncé, le dividende a été porté de 6 dr. 25 à 15 drachmes par action.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des débats*, 15 janvier 1928)

Transit de décembre : 605 navires jaugeant 239.848 tonnes contre 702 navires jaugeant 234.756 tonnes en novembre.

Le total des recettes brutes de l'année 1927 est de 11.152.901 drachmes contre 12.275.139 drachmes en 1926 et 5.008.038 drachmes en 1925.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des débats*, 18 août 1928)

Les recettes brutes des sept premiers mois de 1928 ont atteint 7.583.491 drachmes, contre 6.438.957 drachmes, pour la période correspondante de 1927, et 11.152.501 drachmes pour l'exercice 1927 tout entier.

De ces recettes brutes, il y a lieu de déduire 15 % au moins pour règlement d'escomptes à intervenir en fin d'année.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 1423 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : A. Vlangalis, E. Angelopoulos, C. Skoumpourdis, T. Carathéodory, S. Agapitos, S. Papafrangos, P. Cambanis, P. Condoyannis.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 1472-1473 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : A. Vlangalis, E. Angelopoulos, C. Skoumpourdis, T. Carathéodory, S. Agapitos, S. Papafrangos, P. Cambanis, P. Condoyannis, Paraskevopoulos, Serpieri.

Le carnet du capitaliste
(*Le Journal des finances*, 2 janvier 1931)

Résumé des principales notices parues au « Bulletin des annonces légales obligatoires » du 29 décembre 1930 :

NOUVELLE SOCIÉTÉ ANONYME DU CANAL DE CORINTHE. — Introduction en Bourse des 15 000 actions n° 55.001 à 70.000.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des débats*, 8 mars 1931)

Maintien du divid. à 12 fr. par act.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 530 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : A. Vlangalis, E. Angelopoulos, C. Scoumbourdis [Skoumpourdis], S. Agapitos, S. Papafrangos, P. Condoyannis, Paraskevopoulos, Serpieri, Giannacopoulos.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des débats*, 10 mars 1932)

Les produits bruts de l'exercice au 31 décembre font apparaître 13.525.662 drachmes contre 14 millions 604.407 pour l'exercice précédent. Le bénéfice distribuable étant de même ordre que celui de l'an dernier, le dividende sera maintenu à 13 drachmes.

Le canal de Corinthe bouché par un éboulement
(*Le Journal des débats*, 31 décembre 1932)

Athènes, le 30 décembre. — À la suite d'un éboulement, le canal de Corinthe est fermé à la navigation.

NOUVELLE SOCIÉTÉ DU CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des débats*, 20 mars 1934)

L'exercice 1933 se solde par un bénéfice net de 1.831.765 drachmes égal à celui de l'exercice précédent. Un dividende net à l'assemblée du 19 mars.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 544 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : A. Vlangalis, pdt ; S. Agapitos, v.-pdt ; Al. Gounaris ; P. Condoyannis, An. Corijis, A. Paraskevopoulos, J. Serpieri, S. Yannacopoulos.
Commissaires des comptes : B. Léonardos ; N. Lempessis.

CANAL DE CORINTHE
(*Le Journal des débats*, 30 juin 1937)

Les comptes de 1936 accusent un bénéfice brut de 21 millions 925.642 dr. Déduction faite des différentes charges, dotations, provisions et amortissements le solde disponible s'établit à 1 million 236.016 dr. Le dividende sera de 12 dr. net par action.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 617 :
Nouvelle Société du canal de Corinthe
Conseil d'administration : A. Vlangalis, pdt ; S. Agapitos, v.-pdt ; Al. Gounaris ; P. Condoyannis, An. Corijis, A. Paraskevopoulos, J. Serpieri, S. Yannacopoulos.
Commissaires des comptes : B. Léonardos ; N. Lempessis.

Les hostilités se poursuivent
Communiqué italien
(*Le Journal des débats*, 31 octobre 1940)

À l'aube de la journée d'hier, nos troupes se trouvant en Albanie ont passé la frontière grecque et ont pénétré en plusieurs endroits un territoire ennemi ; l'avance se poursuit.

Notre aviation, malgré les conditions atmosphériques contraires, a bombardé à plusieurs reprises les objectifs militaires qui lui avaient été assignés, atteignant les bases et les quais de la gare de chemin de fer du port de Patras et provoquant des incendies. Elle a [bombardé également des installations situées le long du canal de Corinthe](#), la base navale de Preveza et les installations de l'aéroport de Tatoï, près d'Athènes.

La guerre italo-grecque
Le mauvais temps gêne les opérations
(*Le Journal des débats*, 1^{er} novembre 1940)

La *Tribuna* publie les détails suivants sur l'action de l'aviation italienne contre des bases de la flotte et de l'aviation grecques :

.....
Les aménagements portuaires et les entrepôts sur le canal de Corinthe ainsi que des voies ferrées ont été bombardés efficacement. De grands incendies ont été observés. Il semble que les réserves d'essence aient pris feu.
.....

RAIDS SUR LA GRÈCE, LA SICILE ET L'ABYSSINIE
(*Le Journal des débats*, 30 avril 1941)

On a précisé que les parachutistes allemands avaient fait prisonniers par surprise 900 soldats britanniques lors de l'occupation de la ville de Corinthe.

RAIDS SUR LA GRÈCE, LA SICILE ET L'ABYSSINIE
(*Le Journal des débats*, 17 août 1941)

Le Caire, 15 août. — Communiqué du commandement de la R.A.F. :
Grèce. — Dans la nuit du 8 au 9 août, des formations de bombardiers de la R.A.F. ont effectué de violentes attaques contre le canal de Corinthe, afin d'en empêcher l'utilisation par les navires ennemis. Les photographies prises à cette occasion montrent que des éboulements considérables ont été provoqués sur les rives par les bombes. Le passage des navires ennemis sera interrompu pendant assez longtemps.
Nos appareils ont également lancé un certain nombre de bombes sur l'aérodrome d'Heraklion, en Crète.

Communiqué du haut commandement de la R.A.F.
(*Le Journal des débats*, 12 septembre 1941)

Des bombardiers lourds de la R.A.F. ont bombardé dans la nuit du 8 au 9 septembre le canal de Corinthe. Plusieurs coups directs ont été observés sur les deux rives et on estime que de très importants dégâts ont été causés.

Au cours de la même nuit, l'aérodrome d'Heraklion a été attaqué.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 676 :

Nouvelle Société du canal de Corinthe

Conseil d'administration : A. Vlangalis, pdt ; S. Agapitos, v.-pdt ; Al. Chryssanthis, El. Gounaris ; Catsaros, Mansolas, P. Condoyannis, An. Corijis, A. Paraskevopoulos, J. Serpieri, S. Yannacopoulos.

Commissaires des comptes : B. Léonardos ; N. Lempessis.

Annuaire Desfossés, 1953, p. 500 :

Nouvelle Société du canal de Corinthe

Conseil d'administration : A. Vlangalis, pdt ; Hondros, v.-pdt ; El. Gounaris, Catsaros, Mansolas, Zoumboulidis, J. Serpieri, S. Yannacopoulos.

Commissaires des comptes : MM. B. Léonardos, N. Lempessis.

[Desfossés 1956]

2261. Canal de Corinthe. Ni act. ni oblig. cotées. Pas de rend.
