

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX

Société autrichienne, 23 décembre 1879, suite de la Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, société française en liquidation.

Société ottomane, décembre 1909.

La Sublime-Porte et M. le baron de Hirsch
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 décembre 1887)

Il y a lieu de croire que les négociations entre son S. A. le Grand-Vizir et M. le baron de Hirsch au sujet des réclamations réciproques existant entre le gouvernement impérial et la Compagnie des chemins de fer orientaux aboutiront incessamment à une entente. Pour faciliter l'œuvre de l'examen de certains comptes, les deux parties sont tombées d'accord pour le confier à M. Forster, directeur général de la Banque impériale ottomane*, et à M. Bernard Tubini, administrateur délégué du Crédit général ottoman*, deux notabilités financières, qui ont eu déjà trois réunions. Il serait prématuré de parler des résultats de leurs études, résultat qui ne tardera pas cependant à être connu et unanimement approuvé.

1893 : création de la
[Compagnie des chemins de fer ottoman de Salonique à Monastir](#)

Banque ottomane
(*Le Journal des débats*, 1^{er} octobre 1893)

D'après la *Gazette de Francfort*, la Banque ottomane poursuivrait aussi des négociations pour la fusion des trois compagnies de chemins de fer, Salonique-Constantinople, Salonique-Monastir et les Chemins de fer orientaux. Le représentant de la Deutsche Bank ainsi que M. Moritz Baüer, directeur du Bankverein de Vienne, seraient attendus pour conférer ce sujet.

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

On a parlé d'un projet de fusion des trois compagnies de chemins de fer de la Turquie d'Europe, c'est-à-dire la Compagnie des chemins de fer orientaux, la Compagnie de Salonique-Monastir et la Compagnie Salonique-Constantinople. Bien qu'il n'y ait pas eu négociations formellement engagées, l'idée de la fusion des trois réseaux a été étudiée et il y a tout lieu de croire qu'elle serait bien accueillie à Constantinople.

TURQUIE
(*Le Journal des débats*, 9 avril 1895)

On nous écrit de Constantinople, sous la date du 4 avril :

.....
L'esprit d'entreprise auquel S. M. le Sultan a donné une initiative si considérable, et qui a tant contribué à la prospérité de l'empire, n'est pas près de se ralentir. En effet, le ministère de la guerre étudie en ce moment un double projet de chemin de fer ayant une grande importance au point de vue stratégique. Ce projet a été, sur l'ordre de la Sublime Porte, élaboré sur les soins de S. E. Haïri Bey, directeur général des chemins de fer au ministère des travaux publics, et de son adjoint Margossian effendi. Il s'agit de la construction de trois embranchements : le premier reliera le chemin de fer de Salonique-Constantinople à Gallipoli, sans traverser Dédéagatch ; les deux autres serviront à la jonction du chemin de fer Salonique-Monastir avec les chemins de fer orientaux et la ligne ferrée de Dédéagatch, sans passer par la ville de Salonique.

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

Elle s'est intéressée à la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux ; elle est intervenue, de plus, comme contractante dans la conclusion d'un emprunt de 40 millions de francs du gouvernement ottoman, avec la garantie spéciale de la redevance due à ce gouvernement par la compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux.

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

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

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

Quoiqu'en disent les libelles officieux, l'écart de capitalisation (de 0 3/4 à 1 %) est normal. Il n'y a pas à en tirer argument en faveur des lignes d'intérêt local, dont on a

doté la Turquie, qu'elles s'appellent Salonique-Constantinople, Salonique-Monastir ou Smyrne-Cassaba.

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

Le ministre des finances turc a donné l'ordre à la Banque ottomane de verser 100.000 livres turques à la Compagnie des chemins de fer orientaux. À ce propos, notre correspondant particulier nous fait connaître que le gouvernement turc doit, pour transports militaires, au Chemin de fer Jonction Salonique-Constantinople, 600.000 livres, aux Chemins de fer orientaux, 450.000, à ceux d'Anatolie, 660.000.

(*Le Temps*, 12 août 1903)

Les procédés employés par les insurgés sont ceux d'ailleurs que nous connaissons déjà, et la lettre aux Chemins de fer orientaux rappelle la méthode appliquée à Salonique contre la Banque ottomane et le vapeur français *Guadalquivir* : inquiéter l'Europe pour agir sur la Turquie.

En Macédoine
(*Le Journal des chemins de fer*, 5 septembre 1903)

La Compagnie des Wagons-Lits nous informe que « sur la demande expresse des Chemins de fer orientaux, les communications avec Constantinople sont rétablies tant par l'Orient-Express que par le train conventionnel ».

Compagnie d'exploitation des Chemins orientaux
Siège social : Vienne (Autriche), Wallnerstrasse, 2
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 952)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comte Oswald Thun-Salm, pdt
Ch. Schrader¹, Berlin, v.-pdt
Ch. Abegg-Arter², Zurich, adm.

¹ Ch. Schrader : président du Salonique-Monastir, vice-président des Chemins de fer d'Anatolie, administrateur du Chemin de fer de Bagdad.

² Ch. Abegg-Arter : vice-président de la Banque commerciale italienne et du Salonique-Monastir, administrateur du Chemin de fer de Bagdad.

Chev. Raphaël de Bauer³, adm.
 Eugène Gutmann⁴, Berlin, adm.
 J. Joly, Vienne, adm.
 Arthur Gwinner⁵, Berlin, adm.
 Alfred de Kaulla⁶, Stuttgart, adm.
 Otto de Kuhlmann⁷, Munich, adm.
 Ch. Morawitz⁸, Vienne, adm.
 Chev. Ad. de Schenk, adm.
 Ch. Stögermayer, adm.
 Bernh. Popper⁹, Vienne, adm.
 Jules Frey, adm.

Bilan : 31 déc. Ass. à Vienne ou à Paris, av. la fin oct. (ordinairement à Vienne, en mai ou juin). Coupons : 1^{er} juillet, Bq de Paris et des Pays-Bas [BPPB] ; Banque frse pour le commerce et l'industrie [BFCI].

Capital. — 20 millions de florins-or ou 50 millions de fr. en 100.000 act. de 200 florins ou 500 fr.

.....
1903. — Les recettes comprennent fr. 1.034.090,16 de transp. militaires, nécessités par l'insurrection de Macédoine.

1905. — La Cie réclame au gouvernement plusieurs millions pour travaux d'extensions ; non seulement le gouvernement ne nomme pas le surarbitre qui doit trancher le différend mais il essaye même de contester la base légale de l'obligation qui lui incombe. La Cie attend une assistance énergique de la diplomatie ; mais en attendant, la prudence commande de constituer de fortes réserves. D'autre part, le rapport constate la progression des bénéfices.

	Recettes gén.	Solde ex. ant.	Dépenses expl.	Part gouvern.	Frais, intérêts, amort.	Bén. et report
1894	11.690.256,40	244.217,05	6.432.519,71	1.895.674,50	1.599.446,93	2.006.832,31

³ Raphaël de Bauer : marié en 1867 à Alice, fille de Samuel Cahen dit Lambert, alors correspondant des Rothschild en Belgique. Anobli par le roi des Belges en 1884. Mêlé de près aux affaires coloniales congolaises. Directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas à Bruxelles (1883), administrateur de la Banque de Paris et des Pays-Bas (Paris) (1895-1916), de la Cie générale du gaz pour la France et l'étranger, de la Cie internationale d'Orient (charbonnage en Chine), de la Société d'étude des chemins de fer en Chine, de la Société générale des chemins de fer économiques (Bruxelles), des Tramways napolitains, de la Société générale de tramways électriques en Espagne, des Tramways de Turin, de la Banque nationale du Mexique, administrateur des Tramways à vapeur Milan-Bergame-Crémona, des Mines de cuivre de Camaquam (Brésil), des Mines du Luhan (Chine).

Président de la Banque belge de chemins de fer, de la Cie générale de chemins de fer et de tramways en Chine. Vice-président de la Banque d'outre-mer. Administrateur délégué du Gaz de St-Josse-ten-Noode. Commissaire aux comptes de la Cie asturienne des mines, des Tramways de Tientsin. Censeur de la Caisse d'annuités.

⁴ Eugen Gutmann : administrateur de la Banque belge des chemins de fer et de la Gelsenkirchen Bergw, commissaire aux comptes de la Laurahütte.

⁵ Arthur Gwinner : directeur de la Deutsche Bank, président des Chemins de fer d'Anatolie et du Chemin de fer de Bagdad, vice-président du Salonique-Monastir, administrateur de la Banque belge des chemins de fer.

⁶ Alfred von Kaulla : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie, du Salonique-Monastir et du Chemin de fer de Bagdad.

⁷ Otto von Kuhlmann : administrateur des Chemins de fer d'Anatolie, du Chemin de fer de Bagdad et du Salonique-Monastir.

⁸ Ch. Morawitz : administrateur de la Banque internationale de Bruxelles.

⁹ Bernhardt Popper : administrateur des Tramways de Budapest.

1895	11.929.862,20	118.701,55	6.196.926,70	1.895.255,97	1.711.570,02	2.244.811,06
1896	12.626.060,68	138.505,59	6.455.004,97	1.895.674,50	1.740.082,08	2.673.804,72
1897	13.384.389,60	147.039,76	6.395.156,65	1.895.674,50	2.397.034,68	2.843.563,53
1898	11.826.342,66	248.737,34	6.208.539,19	1.895.017,50	1.398.682,64	2.400.161,53
1899	10.526.564,73	143.427,00	5.584.289,68	1.895.674,50	1.322.610,36	1.791.344,91
1900	10.324.547,30	121.449,01	5.473.103,50	1.907.186,82	1.257.394,62	1.743.095,63
1901	11.547.183,18	82.013,30	6.287.425,72	1.924.181,20	1.260.764,00	2.160.194,94
1902	11.646.116,00	106.286,00	6.189.002,00	1.891.914,00	1.260.764,00	2.410.722,00
1903	13.394.032,30	295.500,65	6.465.487,53	1.895.674,50	1.456.257,60	3.872.113,32
1904	15.492.707,07	304.626,13	6.683.116,77	2.772.048,61	1.793.486,24	4.548.681,08

	Bénéf.	Réserve	Fonds réfect.	Tantièmes	Rés e xtraord.	Divid.	À nouveau
1900	—	—	—	—	—	—	82.013,30
1901	2.078.436,00	103.909,08	350.000	—	—	1.600.000	106.285,86
1902	2.304.436,00	115.222,00	350.000	50.000,00	—	1.600.000	295.500,65
1903	3.576.612,67	178.830,63	150.000	124.778,20	1.113.878,36	2.000.000	304.626,13
1914	4.244.054,95	212.202,75	400.000	163.185,22	1.400.000,00	2.000.000	373.293,11

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

.....

La Compagnie des chemins de fer orientaux ayant dépassé le montant des recettes de 10.333 fr. 33 par kilomètre, a versé à l'État, en plus du minimum de 1.500 fr. par kilomètre, une soultre importante, puisque sa redevance a passé de 1.896.000 fr. à un montant de 2.772.048 fr. 61, comme l'indique le dernier rapport de l'assemblée générale ordinaire du 27 juin 1905 de la Compagnie des chemins de fer orientaux.

.....

Banque impériale royale privilégiée des Pays-Autrichiens
Exercice 1906
(*Le Capitaliste*, 25 avril 1907)

L'an dernier, la Banque des Pays-Autrichiens a liquidé totalement sa participation dans les affaires syndicales suivantes :
Actions de la Société d'exploitation des chemins de fer orientaux.

Chemins orientaux
(*Le Capitaliste*, 7 novembre 1907)

M. Moret, ancien président du conseil des ministres d'Espagne, vient de quitter Paris, où il était venu pour entendre contradictoirement les fondés de pouvoir du gouvernement ottoman et de la Compagnie des chemins de fer orientaux, qui ont, comme on sait, un important procès au sujet de graves difficultés concernant l'exploitation des diverses lignes concédées ; le chiffre des dommages-intérêts que cette affaire met en jeu s'élève à une centaine de millions.

M. Moret a été désigné comme départiteur dans cette affaire par l'empereur d'Allemagne, à l'arbitrage de qui le gouvernement ottoman et la Compagnie avaient, d'un commun accord, soumis leur différend après plusieurs tentatives de conciliation restées sans résultat.

L'ancien président du conseil d'Espagne fera connaître ultérieurement sa sentence aux intéressés.

MARIAGE
M. von Adler
Jeannie Félixet
(*Le Figaro*, 15 novembre 1907)

On a célébré hier à midi, en l'église Saint-Louis d'Antin, le mariage de Mlle Jeannie Félixet, fille du chirurgien et de Mme Félixet née Clément-Laurier, avec M. von Adler, administrateur de la Compagnie d'exploitation des Chemins orientaux et de la Banque anglo-autrichienne. Les témoins du marié étaient : M. Jules Dietz et M. Arthur Spitzer, administrateur de la Société générale ; ceux de Mlle Félixet étaient le colonel de Ramel et M. Adolphe Brisson.

[N.B. : MM. d'Adler et Spitzer se retrouveront bientôt au conseil de la Banque de Salonique.]

(Le Capitaliste, 28 novembre 1907)

La sentance du surarbitre, M. Moret, touchant les questions contentieuses entre la Porte et la Compagnie, se prononce sur les points importants en faveur de cette dernière. Par contre, l'arbitre juge en faveur de la Porte dans les questions des droits de quai, d'une compensation pour les inondations survenues en 1902 dans le vilayet d'Andrinople et du paiement des droits de douane dans l'intérieur de la gare. La sentence a contenté les Chemins de fer d'Orient.

La complète exécution de la sentence se heurtera encore, croit-on, à des difficultés ; néanmoins, il est probable qu'un arrangement à l'amiable interviendra sous ce rapport entre la Porte et les Chemins de fer d'Orient.

Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux
(*Le Journal des chemins de fer*, 27 juin 1908)

Les actionnaires de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux, réunis le 23 juin en assemblée générale ordinaire, ont approuvé les comptes de l'exercice 1907 et fixé le dividende à 30 francs par action. Ce dividende sera mis en paiement à partir de demain.

Les événements de Turquie
(*Le Figaro*, 5 septembre 1908)

Francfort, .4 septembre.

On mande de Constantinople à la *Gazette de Francfort* :

La grève générale dans les ateliers du chemin de fer d'Orient est terminée.

Le bruit court que tous les ministres et les dignitaires arrêtés ont été remis en liberté.

22 SEPTEMBRE 1908 : MAINMISE BULGARE SUR 310 km DE LIGNES EN ROUMÉLIE

Les chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 5 octobre 1908)

RÉUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La *Correspondance politique* annonce que le conseil d'administration de la Société d'exploitation des chemins de fer orientaux se réunira le 6 courant à Vienne, à l'effet de préciser sa situation en face de l'occupation du chemin de fer de la Roumérie orientale par la Bulgarie, et à l'égard d'un achat éventuel de la ligne par le gouvernement bulgare. La Société exige cependant, avant d'aborder les pourparlers en vue de l'achat, la restitution des lignes en question : elle est d'avis qu'il est nécessaire de demander l'approbation de la Porte, et que la Bulgarie doit se mettre en rapports avec cette dernière à ce sujet.

Interview de M. de Schenk

Un collaborateur de la *Neue Freie Presse* a eu d'autre part, un entretien intéressant avec M. von Schenk, président de la Société des chemins de fer orientaux et du Wiener Bankverein M. von Schenk a dit entre autres :

« Le point de vue de la Société des Chemins de fer orientaux est très simple On nous a pris par la force ce qui nous appartenait et nous ne pouvons, comme dans le train ordinaire des choses, obtenir satisfaction. Les Bulgares, transportant la question sur le domaine de la haute politique, s'imaginent que leur acte ne sera pas jugé à la mesure courante. Les mesures prises par la Bulgarie sont en contradiction flagrante avec le traité de Berlin. Il serait fort naturel que les puissances signataires de ce traité intervinsent énergiquement auprès de la Bulgarie pour que le statu quo fût rétabli : la Bulgarie a fait main basse sur le chemin de fer contre toute justice, qu'elle le restitue aux ayants droit. Étant donné la situation difficile où se trouve la Turquie par suite de l'introduction du régime constitutionnel, les puissances devraient prêter secours à ce pays de toute façon et intervenir en faveur de la restitution du chemin de fer par la Bulgarie.

Notre société est une des rares sociétés qui font flotter sur le sol turc le pavillon autrichien. Une grande partie de nos actionnaires et de nos employés est de nationalité autrichienne. Nous avons observé que toutes les fois que notre diplomatie présenta une réclamation avec énergie, il y fut fait droit, en Bulgarie comme en Turquie. Nous ne voulons pas douter que les événements actuels auront la même issue.

La Bulgarie n'a d'ailleurs rien à attendre d'aucune puissance. Ni l'Allemagne, ni l'Angleterre, ni la France ne se trouvent, en cette affaire, de son côté. Nous sommes convaincus que le privilège dont nous ayons été dépouillés par la force nous sera sous peu restitué.

Même si la Turquie, pour des raisons qui nous échappent, agissait avec pusillanimité dans la revendication de ses droits comme propriétaire, notre société ne pourrait renoncer pour cela à la défense énergique de ses intérêts matériels. Elle ne cessera de répéter qu'elle a été victime d'un acte de violence. Il est impossible qu'on ne sente pas la nécessité de défendre les capitaux autrichiens engagés dans cette affaire.

Il est parfaitement inexact que la mainmise bulgare ait pour cause de prétendues défectuosités dans la façon dont nous exploitons notre chemin de fer. La Bulgarie serait hors d'état de préciser une plainte formelle, capable de justifier l'acte qu'elle vient de commettre. C'est uniquement la recherche d'un succès politique qui a inspiré au gouvernement bulgare actuel la mesure qui nous lèse si gravement dans nos droits les plus incontestables. »

L'attitude des puissances

Le chargé d'affaires de Turquie à Sofia a remis au gouvernement bulgare une note disant que, le chemin de fer d'Orient étant la propriété de la Turquie, on ne peut comprendre comment le gouvernement bulgare pourrait engager avec la Compagnie du chemin de fer des négociations en vue du rachat.

Le représentant à Sofia des Chemins de fer orientaux a déclaré au gouvernement bulgare que le conseil d'administration des Chemins de fer orientaux ne peut engager de pourparlers en vue du rachat avec le gouvernement bulgare, avant que ce dernier ait obtenu l'acquiescement de la Porte à ces négociations.

Le conseil des ministres a délibéré sur ces deux communications. D'après les journaux officieux, il a décidé de ne pas restituer le chemin de fer d'Orient et de ne pas négocier avec la Turquie.

La conception du gouvernement bulgare ne tend visiblement qu'à enlever à la Compagnie du chemin de fer le droit d'exploitation, en laissant à la Turquie le droit de propriété.

On mande à la *Post* que le prince Ferdinand a dû arriver hier soir à Sofia, et présidera aussitôt le conseil des ministres, qui s'occupera de la question des Chemins de fer orientaux.

L'officiouse *Suddeutsche Reichscorrespondenz* s'élève aujourd'hui encore très énergiquement contre l'action de la Bulgarie dans la question des Chemins de fer orientaux.

Voici *in extenso* la note que la *Suddeutsche Reichscorrespondenz* reçoit de Berlin :

L'attitude de la Bulgarie dans la question des Chemins de fer orientaux ne constitue pas seulement une violation du droit des gens, mais c'est aussi un coup porté contre l'œuvre de réforme du mouvement jeune turc, et, à ce titre, elle intéresse encore les puissances dans tous les entretiens diplomatiques qui ont eu lieu naguère encore entre les hommes d'État européens.

Il a été établi que l'accord existe parmi les puissances du concert européen en vue d'aider la Turquie dans sa transition vers un État constitutionnel par une politique de sympathie expectative. Tous les gouvernements des grandes puissances sont restés fidèles à cette amicale attitude initiale devant l'établissement du régime nouveau en Turquie et quelques-uns ont même dû renoncer, à cet effet, à des désirs particuliers poursuivis depuis longtemps.

Cette réserve et cette modération, observées par les puissances, leur confèrent le droit d'exiger de la Bulgarie qu'elle ne poursuive pas ses desseins sans égard pour les traités internationaux, pour les intérêts communs et le besoin de la paix de l'Europe, et particulièrement aux dépens d'une tranquille évolution en Turquie. Il pourrait être

dangereux, en effet, pour le mouvement jeune-turc, que l'empire ottoman dût, peu après la proclamation d'un nouveau régime de liberté, subir, dans ses droits de suzeraineté, une atteinte qu'on n'aurait pas osé naguère commettre à Sofia.

La Bulgarie ne se gêne pas : elle table sur les avantages du *beatus possidens* et sur les difficultés et les dangers qui pourraient provenir pour le jeune État national ottoman d'un appel aux armes juste au moment de son institution.

Mais la violation de droit n'est pas excusée parce qu'aucune sanction violente ne l'a immédiatement suivie ; elle paraîtrait seulement plus singulière si l'on pouvait répondre par oui à la question de savoir s'il est vrai que le souverain de Bulgarie a engagé sa foi de prince au sujet de la levée de la mainmise sur les chemins de fer.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 18 octobre 1908)

On demande de Sofia au *Times*, que les décisions du gouvernement bulgare concernant le chemin de fer oriental sont les suivantes :

La Bulgarie continuera à exploiter la ligne pour le compte de la Compagnie sans changer de tarifs et en remettant les recettes nettes à la Compagnie. Elle désire toutefois que les négociations pour l'achat de la ligne soient engagées et conclues avec la plus grande célérité.

Elle ne négociera pas avec la Turquie au sujet du chemin de fer ; mais, comme elle se propose de prendre à son compte toutes les charges de la Compagnie comme conséquence dû son acquisition, le droit de propriété de la Turquie sera pris en considération et recevra satisfaction après l'achat.

LES CHEMINS DE FER DE ROUMÉLIE ORIENTALE
(*Le Journal des débats*, 18 octobre 1908)

La Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux vient de protester comme suit contre l'acte de violence par lequel le gouvernement bulgare l'a dépossédée de ses lignes situées en Roumérie orientale :

Le 20 septembre 1908, à l'occasion d'une grève qui s'était produite l'avant-veille sur le réseau de la Compagnie des chemins de fer orientaux, le gouvernement de la Bulgarie a pris possession par la force des lignes suivantes, exploitées par cette Compagnie :

- a) Sarambey (Bellova)-frontière (Moustapha-Pacha) environ 204 kilomètres
- b) Tirnova-Semenli-Yamboli environ 106 kilomètres
- c) Nova-Zagora-Tchirpan environ 80 kilomètres.

Le lendemain, 21 septembre, la grève étant terminée à la suite d'une entente intervenue entre la Compagnie et son personnel, la Compagnie a pu reprendre le service sur toutes les autres lignes exploitées par elle. Mais le gouvernement de la Bulgarie, averti immédiatement par la Compagnie de la fin de la grève, a refusé néanmoins de lui restituer les trois lignes ci-dessus désignées, en a continué l'occupation, a mis la main sur leur matériel roulant et sur leurs approvisionnements, fait expulser par ses troupes et ses agents les employés de la Compagnie en leur interdisant de séjourner dans le voisinage de la voie, organisé d'une façon permanente l'exploitation par son propre personnel et déclaré formellement qu'il était déterminé à

ne pas se dessaisir du chemin de fer dont il s'était emparé. Il encaisse et s'approprie toutes les recettes du trafic, très importantes à ce moment de l'année. Toutes les protestations élevées par la Compagnie contre cette dépossession violente sont restées sans le moindre effet.

Ces agissements du gouvernement bulgare portent, ainsi que cela va être établi, une flagrante atteinte aux droits qui appartiennent à la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux.

I

La Compagnie exploitait les deux premières des trois lignes sus indiquées en vertu d'une convention d'exploitation qui a été conclue le 18 mai 1872 entre le gouvernement impérial ottoman et la Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, à laquelle la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux est régulièrement substituée. Cette convention doit rester en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1958.

Le droit du gouvernement impérial ottoman sur les lignes dont il s'agit n'a été modifié en aucune manière par le traité de Berlin qui a créé la province autonome de la Roumérie orientale. Bien au contraire, ce traité a déclaré d'une façon formelle dans son article 21 que « les droits et obligations de la Sublime Porte en ce qui concerne les chemins de fer dans la Roumérie orientale sont maintenus intégralement ».

Aussi, lorsqu'au cours de l'année 1885 le gouvernement de la Bulgarie a pris en main l'administration de la Roumérie orientale, cet événement n'a-t-il modifié en rien le régime des chemins de fer qui étaient situés dans la province et exploités par la Compagnie. Le gouvernement de la Bulgarie n'a élevé de contestations ni contre le droit de propriété du gouvernement ottoman, ni contre le droit d'exploitation de la Compagnie, ni contre la présence à Philippopolis d'un commissaire chargé par la Sublime Porte de surveiller, conformément aux règlements de 1872, l'exploitation de la Compagnie. Loin de là, à diverses époques, les ministres bulgares ont reconnu ces droits d'une manière expresse, et ce notamment dans les circonstances suivantes :

1° En 1894, le gouvernement de Sofia et la Compagnie ayant reconnu d'un commun accord qu'il serait préférable de faire commencer l'exploitation de cette dernière à la station de Sarambey au lieu de celle de Bellova, parce que la première de ces deux stations se prêtait mieux au rôle d'une gare d'échange, il a été conclu entre le gouvernement bulgare et la Compagnie, avec l'approbation du gouvernement ottoman, un contrat d'après laquelle le gouvernement bulgare se chargeait du service de l'exploitation sur les dix kilomètres compris entre Sarambey et Bellova à charge « de se conformer strictement aux dispositions contenues dans la convention du 18 mai 1872 et de ses annexes, conclues entre le gouvernement impérial ottoman et la Cie d'exploitation des chemins de fer orientaux ». Ce contrat était conclu à l'origine pour une durée de cinq années ; il a été depuis lors renouvelé jusqu'en 1924 par les accords de 1899 dont il sera parlé plus loin, avec faculté de dénonciation pour la Compagnie à toute époque après l'expiration de ce délai.

2° Le gouvernement bulgare a, vers l'année 1894, formé le projet de construire sur la rive gauche de la Maritsa une nouvelle ligne destinée à faire concurrence au chemin de fer exploité sur la rive droite par la Compagnie, et, sous la menace de cette concurrence, la Compagnie a dû se résoudre à entrer en négociations avec le gouvernement bulgare au sujet de la cession de son droit d'exploitation des lignes de Bellova Mustapha-Pacha et de Tirnova-Semenli à Yamboli, mais en ayant soin de réserver expressément l'assentiment du gouvernement ottoman, leur propriétaire. Il a été signé, en conséquence le 16/28 novembre 1898 entre le gouvernement bulgare et la Compagnie un contrat par lequel la Compagnie cédaient à ce gouvernement son droit d'exploitation sur les lignes dont il s'agit. Dans l'article 1^{er} de ce contrat, paragraphes 2 et 3, il était convenu ce qui suit :

« En vertu de la présente cession, le gouvernement princier se trouvera quant à l'exploitation des lignes précitées substitué entièrement et sous la seule exception mentionnée par l'article 2¹⁰ ci-après, aux droits et obligations de la Compagnie vis-à-vis du gouvernement impérial ottoman et deviendra par conséquent locataire direct du gouvernement impérial.

Les dits droits et obligations de la Compagnie, que le gouvernement princier déclare connaître et assumer dans leur totalité résultent notamment de la convention d'exploitation du 18 mai 1872, accompagnée du cahier des charges de l'exploitation avec annexes A, B, C, D, ainsi que de la convention additionnelle de 10/22 décembre 1885, étant indiqué que lesdites conventions expirent le 1^{er} janvier n. s. 1958 ainsi que cela résulte de la lettre du ministre impérial ottoman des travaux publics datée du 1^{er} / 13 mars 1894). »

3° La convention ainsi conclue a obtenu l'approbation de l'Assemblée nationale ainsi que la sanction exigée par la Constitution bulgare; mais elle n'a pas reçu l'assentiment du gouvernement impérial ottoman, assentiment auquel, comme on a dit ci-dessus, elle était subordonnée, et par conséquent elle n'a pas été appliquée. D'autre part, les établissements de crédit qui étaient alors en relations avec la Bulgarie ayant déclaré ne pas vouloir donner leur concours financier à l'exécution de travaux publics ruineux et inutiles, tels qu'un chemin de fer parallèle destiné uniquement à faire concurrence à une ligne de fer existant déjà à quelques kilomètres de distance, de nouvelles négociations se sont engagées sur une autre base. Elles ont abouti le 15/27 mars 1899 à la signature d'un autre contrat dont voici les principales dispositions :

La Compagnie conserve, comme par le passé, l'exploitation des lignes dont la cession avait été antérieurement projetée mais à titre de compensation pour l'abandon d'une partie du projet de voie parallèle qui avait été conçu par le gouvernement bulgare, la Compagnie lui accorde divers avantages consistant notamment dans de très sensibles réductions de tarifs désirées par lui.

L'article 13 du contrat, qui sert d'introduction aux dispositions concernant ces avantages, consacre une fois de plus la reconnaissance catégorique par le gouvernement bulgare de la validité des conventions existantes entre le gouvernement ottoman et la Compagnie. Cet article est rédigé dans les termes suivants :

« Tout en reconnaissant que la Compagnie est tenue d'exploiter ses lignes de Bellona à Moustapha-Pacha et de Tirnova-Semenli à Yamboli sur l'unique base de ses conventions avec le gouvernement impérial ottoman, notamment de la convention d'exploitation du 18 mai 1872, accompagnée du cahier des charges de l'exploitation avec annexes A, B, C, D, ainsi que de la convention additionnelle de 10/22 décembre 1885, le gouvernement princier a demandé et obtenu de la Compagnie les concessions spécifiées dans les articles ci-après.»

En même temps et par le même contrat, le gouvernement de Bulgarie a donné lui-même en location à la Compagnie, pour une durée de vingt-cinq ans, une ligne de chemin de fer qu'il avait construite. Cette ligne est celle dont il a été parlé ci-dessus sous la lettre c) qui va de Tchirpan à Nova-Zagora ; elle forme la seule partie exécutée de la ligne parallèle mentionnée plus haut. Par l'article 19 du contrat, l'exploitation de cette ligne a été soumise au contrôle d'un commissaire spécial, nommé par le gouvernement bulgare et chargé en même temps de veiller au maintien de l'ordre public sur les autres lignes exploitées par la Compagnie.

La convention dont les principaux points viennent d'être rappelés a été approuvée par la Sobranje et sanctionnée conformément à la Constitution bulgare elle est donc devenue absolument définitive et a été appliquée, sans la moindre difficulté, jusqu'au jour de la dépossession de la Compagnie.

¹⁰ Cet article concernait la garantie d'une recette minimum de 1.500 fr. par an et par kilomètre, recette affectée par le gouvernement ottoman au service d'un emprunt conclu par lui en 1894.

Comme on la voit par les faits ci-dessus énoncés, le gouvernement bulgare, en s'emparant de l'exploitation des lignes, a violé d'une part des contrats formels qui avaient été signés par la Sublime Porte et reconnus par lui à plusieurs reprises, d'autre part une convention qu'il avait lui-même conclue avec la Compagnie d'exploitation.

II

Aucune tentative n'a été faite, même après la prise de possession des lignes par le gouvernement bulgare, pour essayer de contester les droits absolument certains qui viennent d'être exposés. Mais on a invoqué, pour essayer de justifier l'acte de violence dirigé contre la Compagnie, certaines raisons de fait que, malgré leur défaut de toute valeur juridique, il n'est pas inutile de réfuter.

On a prétendu que la Compagnie avait donné elle-même son assentiment à l'occupation des lignes et à leur exploitation par le gouvernement bulgare. Cette allégation est absolument contraire à la vérité. Voici les faits.

Au cours de la grève du personnel qui a éclaté le 18 septembre, le gouvernement de la Bulgarie s'est préoccupé d'empêcher l'interruption du service de la poste entre les deux capitales du pays, Sofia et Philippopolis. Cette dernière ville se trouve sur le réseau de la Compagnie, à 50 kilomètres environ à l'est de Sarambey. Le gouvernement s'est adressé au représentant de la Compagnie à Sofia afin d'obtenir la faculté de faire circuler, pour le service postal, un wagon-moteur sur ces 50 kilomètres pendant la durée de la grève. Une convention a été conclue à ce sujet le 19 septembre ; cette convention porte également que, éventuellement, les chemins de fer de l'Etat bulgare pourraient mettre aussi en circulation des trains entre Bellova et Yamboli, mais « ceci pourtant seulement après entente préalable avec le représentant des Chemins de fer orientaux. ». Par conséquent, l'autorisation de la Compagnie n'était d'ores et déjà donnée que pour la circulation d'un wagon moteur sur 50 kilomètres, et seulement pour la durée de la grève. Quant à la mise en marche éventuelle de trains proprement dits, elle ne pouvait avoir lieu qu'en vertu d'une entente préalable, entente qui n'est jamais intervenue. Il ne s'agissait donc que d'un service tout spécial, à organiser sur une petite partie de ligne pour le transport de la poste, et cela seulement pendant l'interruption du trafic causée par la grève. En s'adressant à la Compagnie pour obtenir l'autorisation d'organiser ce service, le .gouvernement de la Bulgarie, loin d'acquérir un titre à la prise en possession de l'exploitation, ne faisait que reconnaître une fois de plus les droits de la Compagnie.

On a prétendu en second lieu que la grève qui s'est produite le 18 septembre avait été décidée et déterminée sur un mot d'ordre venu du dehors, que cette grève compromettait la sécurité nationale, qu'elle n'avait en réalité pas encore pris fin à l'heure actuelle parce qu'elle pourrait recommencer d'un moment à l'autre si l'arbitrage convenu entre la Compagnie et son personnel n'aboutissait pas. En réalité, et contrairement à cette assertion, les origines de la grève ne doivent pas être cherchées ailleurs que sur le territoire même qui est soumis à l'autorité du gouvernement bulgare. Elle a eu pour cause première l'agitation qui a été créée dans le personnel par un journal de Sofia qui est l'organe du Syndicat des employés des chemins de fer de l'Etat bulgare et qui n'a pas cessé depuis des mois de mener impunément contre la Compagnie une campagne d'injures et d'exciter ses agents à l'indiscipline. La violence de cette campagne s'est augmentée depuis que le Syndicat dont on vient de parler a provoqué la formation d'un syndicat spécial des employés de la Compagnie, syndicat qui a été fondé à Philippopolis et dont les statuts ont été approuvés sans difficulté par les autorités bulgares. C'est de là, et de là uniquement, qu'est partie la propagande qui a abouti à la grève du personnel de la Compagnie. Les organisateurs du mouvement sont, d'ailleurs, les premiers à constater le fait, ainsi que cela résulte d'une déclaration reproduite le 25 septembre par le journal bulgare *Kampana*, et d'après laquelle la grève récente aurait trouvé en Bulgarie même son origine et son dénouement. Cette grève

avait d'ailleurs été précédée l'année dernière par une grève générale du personnel des chemins de fer de l'État bulgare, grève qui a duré environ six semaines, tandis que celle du personnel de la Compagnie a pris fin au bout de trois jours. Cette dernière grève est bien effectivement terminée, puisque le personnel a repris le travail immédiatement partout ailleurs que sur la partie du réseau où le gouvernement bulgare l'en a empêchée. Il n'y a pas la moindre raison de supposer que l'arbitrage, convenu entre la Compagnie et son personnel n'aboutisse pas et, même si quelque retard était apporté par un cas de force majeure à la constitution de cet arbitrage, le personnel n'aurait aucun motif pour suspendre de nouveau le travail, puisqu'il a été entendu entre lui et la Compagnie que l'augmentation de salaires demandée par lui serait appliquée provisoirement, jusqu'au jour où l'arbitre aura statué.

Quant à l'assertion d'après laquelle la suspension de travail se serait terminée sur un mot d'ordre venu de Constantinople, on ne voit pas quelle conséquence pourrait en être tirée. La direction de la Compagnie ayant son siège à Constantinople, il est tout naturel que les pourparlers entre elle et les employés aient eu lieu dans cette ville et que la grève ait cessé sur la nouvelle de l'entente qui y a été conclue.

*
* * *

Il a été allégué que la compagnie, dans son exploitation, n'a tenu compte que de ses propres intérêts, qu'elle a négligé ceux de la population, qu'elle a laissé les lignes en mauvais état et insuffisamment pourvues de matériel roulant.

Il est superflu de faire remarquer que, alors même que ces griefs auraient quelque fondement, ils ne justifieraient certainement pas un acte de violence tel que celui de la prise de possession des chemins de fer, prise de possession qui n'a même pas été précédée de plaintes adressées par le gouvernement bulgare à la Compagnie exploitante. Si le gouvernement bulgare avait eu lieu de critiquer l'exploitation du chemin de fer, il aurait eu à sa disposition bien des moyens de faire valoir ses reproches. Non seulement il n'a pas usé de ces moyens, mais il a confié lui-même à la Compagnie, en 1899, l'exploitation d'une de ses propres lignes, et aucune difficulté sérieuse ne s'est jamais élevée entre lui et la Compagnie au sujet du service. Toutes les fois que le gouvernement bulgare lui a manifesté un désir, la Compagnie s'est empressée d'y déférer, dans la mesure du possible, par exemple lorsqu'elle a organisé récemment, pour donner satisfaction au gouvernement, un train journalier direct de Bellova à Yamboli, afin de faciliter la communication entre Sofia et Bourgas.

Cela dit, et si l'on considère en eux-mêmes les reproches aujourd'hui et si tardivement formulés pour essayer de justifier après coup la saisie des lignes, on constate qu'ils n'ont pas le moindre fondement. Quelques mots suffiront pour en démontrer l'inanité.

La Compagnie s'est constamment préoccupée d'entretenir ses lignes de manière à lui permettre de répondre aux besoins du trafic le plus actif ; elle a notamment dépensé des sommes très considérables pour le renforcement de la voie par la substitution de rails d'un fort calibre à ceux qui existaient antérieurement. Ce qui démontre le soin minutieux apporté par elle à assurer le bon entretien et la solidité des lignes, c'est l'extrême rareté des accidents, malgré une circulation qui est souvent fort active et le passage d'un matériel très pesant comme celui des wagons-lits et de locomotives du plus fort calibre.

Indépendamment des sacrifices que la Compagnie s'est imposés pour la voie elle-même, elle s'est appliquée sans cesse à développer les stations pour les mettre en harmonie avec l'essor constant du trafic. C'est ainsi que, tout récemment encore, il a été construit à Philippopolis une nouvelle gare qui n'a pas coûté moins de 400.000 fr. Quant à la quantité des wagons et des voitures, elle a presque toujours été largement

suffisante pour répondre aux besoins du trafic et si, dans certaines circonstances, un manque de wagons de marchandises a pu se produire à l'époque des grandes exportations, la cause n'en doit être cherchée que dans la conduite des agents des chemins de fer de l'État bulgare qui, au mépris des stipulations de la convention européenne concernant l'échange du matériel roulant et malgré des réclamations instantes et très vives, conservaient sur les lignes de l'État, pendant des semaines entières, le matériel de la Compagnie devenu disponible et refusaient de mettre à sa disposition des wagons bulgares pour les transports communs.

Quant au reproche d'imposer des tarifs trop élevés et d'empêcher ainsi tout progrès du commerce et de l'industrie locale, on peut se borner pour y répondre, à rappeler d'abord que, par le contrat du 15/27 mars 1899 dont il a été parlé plus haut, conclu entre le gouvernement bulgare et la Compagnie, le gouvernement a fixé lui-même, d'accord avec celle-ci, les bases de tarifs à établir sur les lignes dont il s'agit, et ne saurait par conséquent se plaindre de leur application. D'ailleurs, la Compagnie, sans y être légalement tenue, mais par égard pour les désirs du gouvernement, a modifié su un grand nombre de points, pour les rendre beaucoup plus favorables au public, les taxes résultant de ce contrat. En ce qui touche le grief tiré du présumé préjudice qui aurait été causé au pays par l'application des tarifs en vigueur, un simple fait montrera quelle en peut être la valeur. Indépendamment des transports de céréales qui, naturellement, subissent les variations des récoltes, le trains des marchandises sur les lignes qui viennent d'être saisies par le gouvernement bulgare s'est accru de 118 % et, par conséquent, il a plus que doublé, de l'année 1900 à 1907. Ce chiffre est assez éloquent pour se passer de commentaires.

Est-il permis de dire, comme on l'a fait, que la Compagnie, en établissant ses tarifs, s'est appliquée à détourner le trafic de la direction du port bulgare de Bourgas pour le diriger vers le port de Dédéagatch ? Ici encore, quelques données de statistique suffiront pour répondre. Voici les chiffres comparatifs des transports de céréales qui ont pris, soit la direction de Bourgas, soit la direction de Dédéagatch en provenance des stations des lignes que le gouvernement bulgare vient d'occuper (en tonnes) :

	Vers Dédéagatch	Vers Bourgas
1903	25.461	85.481
1904	35.915	136.169
1905	13.117	119.292
1908	13.215	78.834
1907	8.625	59.115
Totaux	98 333	478.892
Moyennes	19.667	93.778

La proportion est donc d'environ 83 % dans la direction de Bourgas et 17 % dans la direction de Dédéagatch.

Les céréales constituent, comme on sait, l'article d'exportation de beaucoup le plus important ; mais on arriverait à des chiffres à peu près pareils si l'on dressait une statistique analogue pour les autres transports. Il est inévitable qu'un certain nombre de marchandises exportées de la vallée de la Maritsa prennent plutôt la direction de Constantinople ou de Dédéagatch, que par exemple le bétail destiné à la consommation de la capitale de l'Empire ottoman soit expédié par la voie de terre au lieu d'être acheminé par Bourgas pour y être embarqué sur la mer Noire et pour être

déchargé à Constantinople. Mais, comme on vient de le voir, l'énorme majorité des marchandises provenant des lignes dont le gouvernement bulgare a pris possession passe par Bourgas, au grand détriment de la compagnie qui aurait un vif intérêt à leur voir prendre l'autre route. Chacun appréciera si, en présence de pareils résultats, le reproche adressé à la compagnie de favoriser indûment l'exportation par les ports autres que celui de Bourgas peut être pris au sérieux.

On a fait valoir que l'exploitation des lignes par une société étrangère était contraire aux intérêts généraux du pays et que, par suite, il était indispensable d'y mettre un terme. Mais il a été impossible de citer une seule circonstance où la Compagnie aurait compromis d'une manière quelconque la sécurité des régions desservies par les lignes dont le gouvernement bulgare s'est emparé. Il a, d'ailleurs, été établi plus haut que le droit d'exploitation de la Compagnie repose soit sur des traités dont le gouvernement bulgare a reconnu la validité à diverses reprises, soit sur un contrat qu'il a conclu lui-même avec la Compagnie pour lui affermer, malgré sa qualité de société étrangère, une de ses propres lignes. En agissant ainsi, le gouvernement bulgare n'a d'ailleurs rien fait qui fut anormal. Il serait très facile de citer de nombreux exemples de sociétés exploitant des chemins de fer sur un territoire qui n'était point le leur. Dans certains cas, le gouvernement du pays où il en était ainsi a racheté à l'amiable les concessions de ce genre. C'est ce que le gouvernement bulgare a fait lui-même lorsque, il y a vingt ans environ, il a négocié et traité à cet effet avec la Société anglaise du chemin de fer de Roustchouk à Varna. Mais aucun autre gouvernement n'a usé de violence pour se mettre en possession par la force d'une exploitation qui ne lui appartenait pas.

Enfin, on a tenté d'invoquer, pour justifier la prise de possession des lignes, le vœu qui en aurait été exprimé, dans des réunions publiques, par la population elle-même. La Compagnie peut se dispenser de rechercher jusqu'à quel point ces manifestations, réelles ou non, ont été spontanées, et quel était le nombre des personnes qui y ont pris part. Elle se contente de faire observer que, alors même qu'une partie des habitants du pays aurait exprimé le désir de voir les lignes, propriété d'autrui, saisies par le gouvernement, il aurait été du devoir de celui-ci de s'opposer à de pareilles démonstrations ou tout au moins de n'en pas tenir compte, et d'éclairer leurs auteurs sur la véritable situation légale qu'ils ignoraient, non pas d'en tirer prétexte pour fouler aux pieds des droits garantis par des conventions internationales et par des contrats revêtus de la signature du gouvernement bulgare lui-même ou formellement reconnus par lui. Il n'y aurait plus possibilité de relations économiques entre nations civilisées ou d'emploi des capitaux d'un pays à certaines entreprises d'utilité publique dans un autre si des raisons de ce genre pouvaient être mises en avant pour justifier la violation de traités régulièrement conclus.

La Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux ne peut donc que réitérer la protestation énergique qu'elle a élevée dès le premier moment, contre l'acte arbitraire qui a été commis contre elle, et qui lui porte le plus grave préjudice en la privant de la partie la plus productive de son réseau. Pour obtenir qu'il soit fait droit à cette protestation dans le plus bref délai, elle compte sur l'esprit de justice du gouvernement bulgare lui-même, sur l'intervention du gouvernement impérial ottoman tenu de garantir à son locataire la libre et paisible possession de la chose louée, sur la protection des puissances dont les nationaux ont engagé d'importants capitaux dans son entreprise et sur l'appui de l'opinion publique européenne tout entière, qui s'est déjà prononcée avec éclat et avec une bien rare unanimité contre la spoliation flagrante dont la Compagnie est victime.

Vienne, le 10 octobre 1908.

Les relations financières de la Turquie et de la Bulgarie
(*Le Journal des débats*, 21 octobre 1908)

Si des négociations s'engagent entre la Sublime-Porte et la Bulgarie, elles ... s'étendront aussi, selon toute probabilité, à la situation des chemins de fer qui appartiennent à la Turquie en Roumélie orientale. Ces lignes, d'une longueur de 310 kilomètres environ, étaient exploitées par la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux, et le gouvernement bulgare s'en est mis en possession il y a un mois. La Compagnie les exploitait, de même que le reste de son réseau aboutissant à Constantinople et à Salonique, en qualité de locataire du gouvernement ottoman. D'après les conventions qui régissent ce bail, la Compagnie prélève sur la recette brute une somme de 7.000 francs par kilomètre; elle partage le surplus avec le gouvernement turc, propriétaire, à raison de 55 pour cent pour elle et de 45 pour cent pour le gouvernement. Elle garantit en même temps au gouvernement que la part de recettes de celui-ci, sur l'ensemble du réseau exploité, sera de 1.500 francs au minimum par kilomètre, et le gouvernement a affecté ce minimum garanti à un emprunt fait par lui en France en 1894. Si la Bulgarie entend devenir maîtresse absolue des 310 kilomètres situés sur son territoire, elle devra donc, non seulement s'entendre avec la Compagnie d'exploitation pour la résiliation du contrat de location, mais aussi se mettre d'accord avec le gouvernement ottoman pour que celui-ci renonce à sa part de recettes et à son droit de propriété, et le gouvernement ottoman, à son tour, aura à tenir compte de l'affectation qu'il a consentie, sur sa part de recettes, aux porteurs de son emprunt de 1894.

LES NÉGOCIATIONS TURCO-BULGARES
(*Le Journal des débats*, 9 novembre 1908)

Hier, dans la soirée, une nouvelle réunion a eu lieu chez Kiamit Pacha des délégués bulgares et du représentant de la Compagnie du chemin de fer, qui a reçu une réponse de Vienne.

LES NÉGOCIATIONS TURCO-BULGARES
(*Le Journal des débats*, 16 novembre 1908)

On mande de Constantinople à l'Agence Havas que la Compagnie des chemins de fer orientaux maintient énergiquement sa demande d'indemnité pour le manque à gagner dont elle pâtirait pendant les quarante-cinq années de la fin de la concession. Ce point litigieux constitue le principal obstacle dans les négociations en vue d'une entente.

Au Sobranié [parlement bulgare]
(*Le Journal des débats*, 30 décembre 1908)

Le Sobranié a commencé la discussion du budget.

M. Salabaschef, ministre des finances, a exposé la situation budgétaire. La Dette flottante de la Bulgarie s'élève actuellement à 53 millions de francs et la dette publique à 500 millions.

Le gouvernement n'a nullement l'intention de contracter un emprunt extérieur avant le mois d'août 1909.

Pour le rachat des chemins de fer de la Roumérie orientale qui font partie du réseau des Chemins de fer orientaux, le gouvernement ne veut payer que la somme que ces lignes ont coûté à la société exploitante. La valeur du droit de propriété dont jouit la Turquie peut être évaluée à 12 millions environ et la valeur du droit d'exploitation de la société à 6 millions environ. Il y aurait donc à payer en tout 19 millions en chiffres ronds pour le rachat de ces lignes.

LA CRISE TURCO-BULGARE (*Le Journal des débats*, 1^{er} février 1909)

Les rapports entre Constantinople et Sofia sont redevenus aussi tendus qu'au lendemain de la proclamation de l'indépendance bulgare. Les dépêches de ces derniers jours étaient confuses, sinon contradictoires. L'optimisme de certaines allait jusqu'à faire prévoir un accord très prochain. Aujourd'hui, l'optimisme n'est plus permis. Il ne faut sans doute pas désespérer du règlement pacifique du conflit. Il ne faut pas non plus se dissimuler que les négociations seront très dures.

D'après les informations publiées ces jours-ci, on pouvait supposer que les cabinets de Constantinople et de Sofia n'étaient pas loin de s'entendre sur le montant de l'indemnité en échange de laquelle la Bulgarie obtiendrait la reconnaissance de son indépendance par la Turquie. On annonçait, en effet, que la Porte, après avoir baissé ses prétentions jusqu'à 145, puis à 120 millions, serait finalement disposée à se contenter de 100 millions. Comme la Bulgarie, au moment des pourparlers de M. Liaptchef à Constantinople à la fin de décembre, avait offert 82 millions et qu'il existait de sérieuses raisons de croire que ce n'était pas son dernier mot, l'entente paraissait assurée. Mais on ne voyait pas, on ne voulait pas voir ce qu'il y avait derrière ces chiffres. L'offre bulgare se décomposait ainsi : 36 à 40 millions pour la capitalisation du tribut rouméliote qui s'élevait à 2.459.000 fr. ; 42 à 46 millions pour le rachat des droits de propriété et d'exploitation des Chemins de fer orientaux. La demande turque de 145 millions s'appliquait également à ces trois objets. En la faisant descendre à 100 millions, Kiamil Pacha posait une alternative : ou bien il serait procédé à une rectification de frontière dans la région de Kirdjali (environ quarante-deux villages) et dans le territoire contigu de Bistéré, ou bien l'indemnité serait afférente exclusivement à la reconnaissance de l'indépendance et la Bulgarie aurait à racheter plus tard les droits relatifs aux chemins de fer roumeliotes. Dans le cas où cette dernière combinaison serait agréée, la Porte donnait à entendre qu'elle ne presserait pas, en ce qui la concernait, le gouvernement bulgare au sujet du règlement de l'indemnité supplémentaire à fixer pour la propriété des chemins de fer. Seulement, le cabinet de Sofia aurait eu à s'entendre directement avec la Société des chemins de fer orientaux pour la fixation et le paiement des dommages-intérêts afférents au droit d'exploitation.

La Note bulgare, que nous avons analysée hier, est une réponse à ces propositions, formulées officieusement ou officiellement. Elle rejette les deux termes de l'alternative. Le cabinet de Sofia déclare qu'il ne veut pas entrer en discussion sur la question de rectification de frontière et que son offre de 82 millions est globale, comprenant toutes indemnités à la Turquie et à la Société des chemins de fer orientaux.

Les puissances signataires du traité de Berlin sont unanimes à conseiller au cabinet ottoman de ne pas insister sur la question de frontière. Il est fort possible qu'une

rectification, n'impliquant pas forcément d'agrandissement pour l'une des parties, soit désirable dans l'intérêt des relations futures des deux pays, si la frontière est effectivement indécise sur quelques points. Toutefois, le moment est trop critique pour qu'on procède maintenant à une opération aussi délicate. Une discussion sur la possession d'un seul village pourrait mettre le feu aux poudres. La conclusion d'un accord risquerait d'être indéfiniment ajournée. Reste la question d'argent. Les grandes puissances semblent aussi toutes d'avis qu'une transaction s'impose. Elles diffèrent seulement d'opinion sur la manière d'intervenir. Comment ne pas froisser les intérêts très légitimes des Turcs et ne pas surexciter le chauvinisme bulgare ? Tout le monde insistera pour que le cabinet de Sofia se décide à pousser son offre jusqu'à 100 millions. Une charge supplémentaire de 18 millions n'alourdira pas sensiblement la dette bulgare. D'autre part, les États où doit être émis l'emprunt destiné à payer la Turquie tiendront certainement compte à l'emprunteur de sa concession, de sorte que, tout compte fait, l'annuité d'intérêts ne serait probablement pas beaucoup plus forte que pour 82 millions. De son côté, la Turquie donnerait une nouvelle preuve d'esprit de conciliation et de magnanimité en abaissant le montant de ses justes réclamations.

Quelques millions de plus ou de moins ne valent pas le risque d'une guerre au moment où toutes les énergies ottomanes doivent être consacrées à l'œuvre de la rénovation. Elle aussi, en se prêtant à une honorable transaction, pourrait recueillir, sur un autre terrain, des avantages financiers au moins équivalents à ce qu'elle abandonnerait. Plusieurs combinaisons sont à l'étude en ce moment. Les diplomates doivent ne pas perdre un instant pour les mettre sur pied, et user de toute leur force de persuasion pour faire accepter aux deux gouvernements en conflit la solution qui paraîtra la plus équitable.

L'accord turco-bulgare *(Le Journal des débats, 17 mars 1909)*

On mande de Constantinople à l'agence Havas que l'accord financier russo-turc assurant le règlement de la question bulgare est en principe un fait accompli. Rifaat-Pacha va quitter Saint Petersbourg, laissant un employé du ministère des finances pourachever le règlement de quelques points de détail qui restent encore à fixer. Il passera à Berlin et à Rome avant de rentrer à Constantinople.

D'après un communiqué officiel bulgare, les principales bases de l'entente seraient les suivantes :

- 1° La Turquie accepte 125 millions comme indemnité de la part de la Bulgarie.
 - 2° Sur cette somme sera prélevée avant tout l'indemnité à verser aux Chemins de fer orientaux pour le tronçon de la Roumérie orientale, sur les bases arrêtées entre M. Liaptchef et la Porte.
 - 3° La Russie annulera autant d'annuités de l'indemnité de guerre turque qu'il sera nécessaire pour que ces sommes capitalisées 5 % donnent un total de 125 millions.
-

LES NÉGOCIATIONS ORIENTALES *(Le Journal des débats, 21 mars 1909)*

L'imminence du danger a mis en branle toutes les chancelleries. Depuis quelques jours, il y a un enchevêtrement de négociations d'une extrême complication. En dehors du conflit austro-serbe proprement dit, les diplomates ont à s'occuper de la reconnaissance de l'accord austro-turc et du triple accord russo-turc, russo-bulgare et

turco-bulgare sur le règlement de l'indemnité réclamée par la Porte à la Bulgarie. En ce qui concerne cette dernière affaire, Rifaat Pacha a bien signé avec M. Isvolski, avant de quitter Pétersbourg, un projet de convention aux termes duquel le gouvernement russe assure à la Turquie le payement de 120 millions réalisables au moyen de la cession à un établissement financier — la Banque ottomane, paraît-il — d'environ quarante annuités de l'indemnité de guerre russe. Mais il reste à spécifier dans quelles conditions et jusqu'à concurrence de quelle somme cette avance de 120 millions sera remboursée au Trésor russe, et comment sera indemnisée la Société des Chemins de fer orientaux. Ce sont là des questions délicates dont la solution rencontrera certainement de grosses difficultés.

RECONNAISSANCE DE L'INDÉPENDANCE DE LA BULGARIE (*Le Journal des débats*, 28 avril 1909)

La Bulgarie vient de franchir la dernière étape qui la sépare de l'indépendance. Après la signature de l'accord turco-bulgare, les États de la Triple Alliance avaient cru devoir maintenir l'attitude d'expectative et de réserve qu'ils avaient adoptée depuis la proclamation de Tirnovo au mois d'octobre. Ils ne s'étaient pas associés ces jours derniers aux félicitations des autres puissances. Ça n'était pas qu'ils élevassent des objections contre l'indépendance elle-même, dès lors que l'ancien État suzerain l'avait lui-même reconnue. Mais l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne tenaient à régler auparavant leur différend particulier avec le cabinet de Sofia ; l'Italie suivait ses alliées. Aujourd'hui, les cabinets de Berlin, de Vienne et de Sofia sont tombés d'accord pour charger des arbitres de fixer les indemnités dues à la Société des chemins de fer orientaux pour la mainmise du gouvernement de Ferdinand 1^{er} sur ses lignes situées sur le territoire bulgare. On se souvient qu'aux termes de l'article 7 du protocole signé le 19 avril à Constantinople par MM. Liaptchef et Miltchef et Rifaat Pacha, « les dettes directes de la Bulgarie vis-à-vis de la Société des chemins de fer orientaux, y compris l'indemnité d'exploitation, à partir de l'occupation de la ligne jusqu'au règlement par la Sublime Porte de l'indemnité revenant à la Société », devaient être réglées directement entre le gouvernement bulgare et ladite Société.

C'est le montant de ces dettes que les arbitres seront appelés à fixer. De cette façon, la Société, qui est autrichienne, et les actionnaires dont un grand nombre sont des Allemands, sont assurés d'être désintéressés. Il n'existe donc plus de raison plausible pour la Triple Alliance de retarder la formalité de la reconnaissance. Cette formalité est accomplie maintenant. Les ministres d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie et d'Italie à Sofia y ont procédé hier; des télégrammes de félicitations et de remerciements ont été échangés entre les souverains.

LES CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*Le Journal des débats*, 27 juin 1909)

Sofia, le 25 juin. — Les négociations entre le gouvernement bulgare et le représentant des Chemins de fer orientaux ont abouti aujourd'hui à un accord définitif.

Le gouvernement bulgare paiera aux Chemins de fer orientaux 2.100.000 livres, comme compensation d'inventaire et des recettes d'exploitation ; il restituera tout le

matériel roulant ; en outre, les Chemins de fer orientaux recevront, du côté de la Porte, une compensation de 21.500.000 livres.

LES CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*Le Journal des débats*, 19 août 1909)

Les formalités pour la transformation de la Compagnie des chemins de fer orientaux en société ottomane sont poussées activement. Elles sont en voie d'aboutir. Ce sera donc la première Compagnie qui d'étrangère sera devenue ottomane.

Le *quitus* de la Compagnie des chemins de fer orientaux sur la part lui revenant des 42 millions que la Bulgarie doit payer pour les lignes de la Roumérie orientale, a été remis par M. Muller, le samedi 7 août, à la Sublime-Porte.

Comme on le sait, c'est le gouvernement ottoman qui reçoit cette contrepartie pour les lignes de la Roumérie orientale et qui aura à verser à la Compagnie la part lui revenant.

Un protocole turco-bulgare (*Le Journal des débats*, 17 novembre 1909)

Sofia, le 16 novembre. – Le gouvernement a déposé au Sobranié le protocole turco-bulgare, avec une annexe relative à l'organisation des communautés musulmanes et des biens vakoufs en Bulgarie et à la convention avec la Compagnie des chemins de fer orientaux. (Havas.)

DÉCEMBRE 1909 : TRANSFORMATION EN SOCIÉTÉ OTTOMANE

Chemins de fer orientaux (*Le Journal des finances*, 1^{er} janvier 1910)

Comme nous l'avons dit, les actionnaires, réunis en assemblée générale extraordinaire, ont approuvé l'arrangement intervenu entre la Société et l'État ottoman.

En vertu de cet arrangement; la Société renonce à ses droits d'exploitation et à ses prétentions aux diverses compensations établies sur des accords précédents. En échange, elle reçoit une indemnité de 21.500 000 fr. en or. et, en outre, de la partie des recettes brutes qui dépasse 10.333 fr. 33 par an et par kilomètre. 30 % (au lieu de 43 %) reviennent à l'État ottoman et 70 % (au lieu de 35 %) à la Société. La Société s'engage, aussi, moyennant reconnaissance de tous les droits que lui confèrent les contrats existants, à se transformer en Compagnie anonyme ottomane.

L'indemnité de 24.500.000 fr. devra être versée dans les deux mois qui suivront la mise à exécution de l'accord : la transformation en Compagnie ottomane devra s'effectuer dans les dix mois.

De la somme de 24.500.000 fr. représentant l'indemnité, il y a lieu de déduire 2.447.481 fr., montants des reliquats dus à l'État ottoman au 31 décembre 1908 ; les

19 022.318 fr. restant, plus un intérêt de 5 % à partir du 20 avril 1909, ont été mis à la disposition de la Société le 18 octobre dernier. Cette somme a été placée à intérêt.

Après fixation de l'entente avec l'État ottoman, la Société a pu conclure le 13/26 juin avec l'État bulgare un arrangement actuellement soumis à la Sobranié.

LE ROI DE SERBES À CONSTANTINOPLE
(*Le Journal des débats*, 5 avril 1910)

Le roi de Serbie, accompagne de MM. Pachitch et Milovanovitch et d'une suite nombreuse, est arrivé hier à Constantinople. Le ministre de Serbie à Constantinople, ainsi que M. Gross, directeur des Chemins de fer orientaux, et une garde d'honneur s'étaient rendus au devant du roi à la gare spéciale par laquelle il est arrivé. [...]

Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des finances*, 30 avril 1910)

La Compagnie a réalisé en 1909 un bénéfice d'exploitation de 4.767.573 fr., y compris le report antérieur de 1.201.411 fr. En 1908, le bénéfice avait été de 4.611.898 fr. Le conseil a décidé de proposer à l'assemblée du 12 mai prochain la répartition suivante : Réserve ordinaire. 178.306 fr. (contre 169.123 fr.) ; dividende de 6 1/2 % ou 32,50 par action (contre 5 %) ; 3.250.000 fr. (contre 2.500.000 fr.), et après attribution des tantièmes statutaires, 1.250.484 fr. seront reportés à nouveau.

Les 24 millions reçus à titre d'indemnité de la Turquie et de la Bulgarie seront employés de la façon suivante : le compte de concession sera amorti de 12 millions ou 30 % bien que les lignes de la Roumérie orientale qui ont été reprises ne représentent que 25 % du réseau total ; le fonds de renouvellement sera porté de 4.800.000 à 9 millions de francs, la réserve extraordinaire de 3 à 5 millions, et différents autres postes recevront 3.500.000 francs. Le doublement de la voie et la construction du tronçon Barbaeski-Kirk-Kilissé vont être entrepris incessamment.

Chemins de fer orientaux
(*Gil Blas*, 28 décembre 1910)

On lit dans la *Politische Correspondenz* :

Les recettes de la Société d'exploitation des Chemins de fer orientaux se sont élevées, du 1^{er} janvier au 9 décembre 1910, à 15.632.355 fr., contre 13.201.419 francs de l'année 1909 (ce qui constitue une augmentation de 2.430.419 francs).

Du 10 au 16 décembre (50^e semaine) 1910 : 274085 francs, contre 562.252 francs de l'année 1909. Dans le total de l'année 1910 : 15.906.441 francs, contre 13.463.971 francs de l'année 1909.

(*Gil Blas*, 5 mai 1911)

Chemins Orientaux. — L'assemblée générale des actionnaires de la Société d'exploitation des Chemins de fer orientaux aura lieu cette fois non plus à Vienne, mais à Constantinople, le 14 juin prochain

VALEURS TURQUES
Chemins de fer
(*Le Journal des finances*, 28 octobre 1911)

Les lignes de chemins de fer de l'Empire ottoman dont la construction et l'exploitation comportent un intérêt véritable pour le public souscripteur ont une étendue de 5.034 kilomètres qui se décomposent ainsi :

Groupe autrichien
Chemins de fer orientaux 1.264

VALEURS TURQUES
Chemins de fer
Compagnie des chemins de fer orientaux
(*Le Journal des finances*, 18 novembre 1911)

Cette société de nationalité autrichienne a été constituée le 23 décembre 1879, comme suite à la Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, société française en liquidation. Cette société a adopté la nationalité ottomane depuis le mois de décembre 1909.

Le capital est, depuis l'origine, de 20.000.000 de florins (50.000.000 de fr.) divisé en 100.000 actions de 200 florins (500 fr.) entièrement libérées. Ces titres sont inscrits à la cote officielle de Paris, au comptant et à terme, depuis le 20 juin 1894.

En vertu des conventions établies entre elle et le gouvernement ottoman en date du 18 mai 1872 et du 22 décembre 1885, la compagnie exploite un réseau de 954 km. 169 se décomposant ainsi :

Ligne de Constantinople à la frontière turco-bulgare : 506 km. 170 ;
Lignes de Salonique-Uskub-Mitrovitz : 362 km. 890 ;
Ligne d'Uskub à Zibeou : 85 km. 100.

Jusqu'au 22 septembre 1908, la société exploitait en outre 309 kilomètres de voies de la frontière turco-belge à Bellova et de Tirnova à Yamboli ; 80 kilomètres de Nova-Zagora à Tchirpau. L'État bulgare s'est emparé de force de ces lignes le 22 septembre 1908, et, pour indemniser la compagnie de cet accaparement, le gouvernement ottoman lui versa 21.500.000 francs en or ; de plus, le gouvernement bulgare s'est engagé à verser à la compagnie une indemnité de 21.978 francs pour divers matériaux, terrains, pertes de recettes, appointements du personnel et location du matériel roulant.

Le matériel roulant a été par suite restitué à la compagnie.

En vertu de la convention en date du 22 février 1886, la société a avancé au gouvernement ottoman une somme de 23 millions de francs remboursés au moyen de l'emprunt ottoman 4 % 1894. La société prélève sur les recettes brutes de l'exploitation une somme égale à 7.000 francs en moyenne par kilomètre.

L'excédent au-dessus de 10.333 francs par kilomètre est réparti à raison de 70 % à la société et 30 % au gouvernement ottoman. La société garantit la Turquie un revenu annuel de 1.500 fr. par kilomètre ; la redevance est due jusqu'au 1^{er} janvier 1958.

Voici le tableau des résultats de l'exploitation en ces dernières années :

	Recettes	Dépenses	Divid.
1901	11.547.183 18	6.287.425 72	16 00
1902	11.646.116	6.189.002	16 00
1903	13.394.03230	6.465.48753	20 00
1904	15.492.707 07	6.683.116 77	20 00
1905	15.257.748 05	6.963.22331	25 00
1906	15.565.885 07	7.183.043 57	30 00
1907	16.768.287 98	7.878.469 64	30 00
1908	15.994.261 12	7.290.656 60	25 00
1909	14.854.22022	7.015.876 63	32 50
1910	16.946.169 40	7.336.427 61	35 00

On peut constater ainsi que les dividendes ont progressé rapidement depuis 1903, sauf en 1905 où ils ont rétrogradé momentanément.

La situation de la Compagnie est prospère et est destinée à profiter avantageusement du développement économique de la Turquie par l'augmentation du trafic qui en résulte.

Le titre se traite en Bourse aux environs de 300 francs, capitalisé à 4 fr. 375 %, présentant un intérêt évident.

Annuaire Desfossés, 1912, p. 395-396 :

Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux

Conseil : A. de Schenk, O. Schrader, C. Abegg-Arter, R. de Bauer, B. Gutmann, A. Gwinner, A. de Kaulla, de Kuehlmann, Ch. Morawitz, Ch. Stogermayer, B. Popper, J. Frey, G. d'Adler, F. Liharzik, H. Marcus, Ch. Helfferich.

Chemins de fer orientaux (*La Correspondance d'Orient*, 15 juin 1912)

Le rapport de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux pour l'exercice 1911, indique les résultats que voici (en francs) :

	1910	1911
Recettes d'exploitation	16.754.006	17.003.042
Recettes diverses	192.163	181.420
	16.946.169	17.184.462
Dépenses d'exploitation	7.335.428	7.337.437

Dépenses extraordinaires	1.490.904	1.523.767
Frais généraux	722.183	483.398
Part de l'État	3.542.991	3.623.347
	13.091.506	12.967.949
Bénéfice d'exploitation	3.854.663	4.216.513
Intérêts	1.066.651	986.483
	4.921.314	5.202.996
Amortissement	308.989	321.350
	4.612.325	4.881.646
Solde reporté	1.250.484	1.314.023
Total	5.862.809	6.195.669

ainsi appliqué :

Réserve	230.616	91.703
Réserve pour travaux d'art	700.000	1.000.000
Dividende (7 %)	3.500.000	3.500.000
Tantièmes du conseil d'administration	118.171	128.994
Solde à reporter	1.314.023	1.474.970

La longueur du réseau exploité était, comme précédemment, de 954.170 mètres. Le rendement kilométrique s'est élevé à 17.820 fr., en augmentation de 261 francs. Le trafic s'est accru considérablement sur le réseau de Constantinople ; sur le réseau de Salonique, il a fléchi conjointement aux exportations serbes. Le coefficient d'exploitation est descendu, depuis deux ans, de 47,96 à 43,78, puis à 43,16 %. Pour renouvellement de la voie il a été dépensé 700.000 francs. Cette catégorie de travaux a coûté, jusqu'ici, 7 millions ; elle exigera encore 3 millions, à répartir sur une période de quatre ou cinq années.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 6.752.549, contre 6.481.375 (troupes non comprises). Les recettes pour cette partie du trafic ont été de 6.676.906 francs contre 6.304.598. Les transferts de marchandises ont atteint 656.209 tonnes contre 673.896 et ont produit 7.316.227 francs, contre 7.402.791,

Le rendement des transports de bagages a été de 162.089 francs contre 158.601 ; celui des transports de bétail, de 474.339 contre 572.839.

Dans le courant de l'exercice, un quatrième Orient Express hebdomadaire a été établi et un deuxième train quotidien direct entre Salonique et Sibestché.

Le matériel roulant se compose de 102 locomotives et de 2.484 voitures.

La ligne Uskub-Gostovar
(*La Correspondance d'Orient*, 15 juin 1912)

La Chambre ottomane vient d'autoriser le gouvernement à conclure avec la Compagnie des chemins de fer orientaux une convention pour la concession de la construction et l'exploitation d'une ligne partant d'Ustouto sur la ligne Salonique-Mitrovitza, et aboutissant à Goslovar, par Kalkandolen.

« Les Amis de Stamboul »
(*Le Journal des débats*, 18 juin 1912)

La Jeune Turquie n'est pas restée étrangère au mouvement qui, peu à peu, entraîne tous les peuples éclairés à honorer davantage les souvenirs de leur passé. Suivant l'exemple donné en beaucoup d'autres villes, une société s'est formée à Constantinople pour protéger et entretenir les monuments anciens.

.....
La fameuse maison, dite de Justinien, était menacée par la fameuse ligne des Chemins de fer orientaux ; l'intervention de la société a écarté le péril.
.....

Chemins de fer orientaux
[Radiation de la Bourse de Paris]
(*Le Journal des débats*, 4 juillet 1912)

La Chambre syndicale des agents de change a publié l'avis suivant :
« Suivant les prescriptions de M. le ministre des finances, les actions de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux cesseront d'être négociables à la Bourse à partir du 3 juillet. »

Les attentats
(*Le Journal des débats*, 8 août 1912)

Salonique, le 7 août. — Un nouvel attentat a été commis sur la ligne des chemins de fer orientaux, près de Kuprulu.

Trois bombes ont éclaté au moment du passage d'un train de marchandises. Cinq wagons ont été détruits ; plusieurs employés ont été blessés.

1912 (oct.) : DÉBUT DES GUERRES BALKANIQUES ÉCLATEMENT DU RÉSEAU OCCIDENTAL ENTRE LA SERBIE ET LA GRÈCE

(*Le Journal des débats*, 30 octobre 1912)

Constantinople, le 28 octobre. Les communications par chemin de fer entre Constantinople et Kirk-Kilissé, qui avaient été interrompues parce que le personnel du

chemin de fer s'était enfui pendant l'évacuation de la ville, sont reprises ce matin. La direction des Chemins de fer orientaux installera un nouveau personnel et chaque gare sera gardée par un détachement de troupes. Actuellement, la ligne est libre.

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

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

Le rachat des Chemins de fer orientaux par la Grèce
(*Le Journal des débats*, 4 janvier 1913)

Salonique, le 3 janvier. — On déclare, dans les milieux compétents, au sujet du rachat des Chemins de fer orientaux par l'État hellénique :

La politique des pays civilisés s'incline aujourd'hui vers le rachat progressif et méthodique des lignes de chemin de fer. Il est donc bien naturel que la politique du gouvernement hellénique poursuive un but identique en ce qui concerne les voies ferrées.

Mais il n'en résulte nullement que nous pensions au rachat forcé et immédiat. Ce rachat ne pourra être la conséquence que d'une étude approfondie et, naturellement, il ne pourra être effectué qu'avec le consentement de la Compagnie des chemins de fer orientaux elle-même et en combinaison avec la construction de nouveaux embranchements vers différents points de l'intérieur. Il n'y aura ainsi qu'une amélioration sans aucune révolution, ni dans l'administration, ni dans le personnel des Chemins de fer orientaux.

Nous viserons qu'au but final qui est la rédaction des tarifs.

À Londres
LA CONFÉRENCE DES AMBASSADEURS ET LA DETTE OTTOMANE
(*Le Journal des débats*, 7 février 1913)

L'agence Reuter a publié hier soir le communiqué suivant :

L'agence Reuter est informée qu'en raison des grands intérêts des puissances dans le règlement des questions économiques soulevées par la guerre des Balkans, les ambassadeurs se sont mis d'accord en principe sur une formule visant la prise en charge par les alliés d'une portion de la dette publique ottomane, et l'engagement de leur responsabilités à l'égard des Chemins de fer orientaux.

Une communication dans ce sens a, croit-on, été faite aux gouvernements alliés. Le règlement des détails de l'arrangement proposé sera laissé au soin d'une commission financière siégeant à Paris et composée de délégués des puissances intéressées.

L'agence Reuter apprend de source balkanique que les alliés ont été informés, il y a un jour ou deux, des vues générales des puissances à l'égard des questions ci-dessus. Ils ont été informés également que les ambassadeurs étaient d'avis que les décisions prises

devraient être insérées dans les conditions de paix et incorporées dans le traité éventuel de paix.

Mais on fait remarquer qu'aussi longtemps que les frontières territoriales de chacun des alliés n'auront pas été fixées; le chiffre de leur responsabilité à l'égard de la dette ottomane et des Chemins de fer orientaux ne pourra être déterminé d'une façon définitive. De plus, il est manifeste que jusqu'à ce que les frontières de l'Albanie soient fixées, on ne pourra qu'esquisser dans les grandes lignes le règlement définitif.

Les wagons serbes confisqués par la Turquie
(*Le Journal des débats*, 9 février 1913)

Belgrade, le 26 décembre. — Lorsque éclata, en octobre 1912, la première guerre balkanique, 237 wagons appartenant aux chemins de fer serbes avaient été saisis par les autorités ottomanes.

Tous ces wagons viennent d'être restitués à la Serbie par la Compagnie des chemins de fer orientaux à l'exception de ceux qui transportaient du matériel de guerre serbe et qui avaient été confisqués par la Turquie, et de douze autres qui avaient été détruits au cours de la guerre sur la ligne Kilkis-Drama.

CHEMINS DE FER
(*La Correspondance d'Orient*, 16 avril 1913)

Au sujet de la mainmise des Autrichiens sur les Chemins de fer orientaux, on dit que 51.000 actions ont été cédées au prix de 820 francs par action, les vendeurs se réservant un droit de participation aux bénéfices éventuellement réalisés par la cession de certaines parties du réseau. Les recettes continuent à être des 2/3 environ inférieures à celles des périodes correspondantes de 1912. La Serbie aurait déclaré ne vouloir reconnaître aucun changement de propriété de la Compagnie fait sans son assentiment.

La conférence de Paris
Comité des concessions et contrats
(*La Correspondance d'Orient*, 1^{er} juillet 1913)

Le rapporteur du comité des concessions, M. d'Adler, membre de la délégation austro-hongroise, est né à Constantinople en 1863 et a occupé dans cette ville les fonctions d'avocat du consulat d'Autriche-Hongrie et de conseil légiste des Chemins de fer orientaux. Ayant quitté le barreau pour les finances, il est actuellement administrateur de la Banque anglo-autrichienne ainsi que de nombreuses banques et sociétés qui exercent leur activité dans les pays balkaniques. Il est domicilié à Paris.

La destruction de Dédéagatch par les Bulgares
(*Le Temps*, 9 août 1913)

La légation de Grèce nous communique la dépêche suivante de Salonique :

Rentrée de sa tournée en Macédoine orientale et en Thrace, la commission parlementaire hellénique fait connaître ce qui suit quant aux atrocités commises par l'armée bulgare à Dédéagatch, Sari-Chaban, Porto-Lago, Gumultsina, Maronia, Makri et les villages environnants :

À Dédéagatch, les atrocités bulgares ont dépassé toute mesure.

.....
En abandonnant la ville, les Bulgares ont pillé toutes les maisons et cinquante magasins grecs. Ils ont incendié les dépôts de la Banque ottomane, de la Banque allemande d'Orient, des Chemins de fer orientaux et de la Banque de Salonique. Les dégâts dépassent un million de francs.
.....

À Belgrade
(*Le Temps*, 31 août 1913)

Belgrade, le 29 août. — M. Miller, directeur des Chemins de fer orientaux, est arrivé à Belgrade en vue de préparer, par des entretiens avec le gouvernement, les négociations relatives à la reprise de l'exploitation de la voie ferrée depuis l'ancienne frontière jusqu'à Guevgheli.

Marché financier
Revue de la semaine
Turquie
(*Le Journal des débats*, 8 septembre 1913)

D'après un journal économique de Vienne, la Compagnie des chemins orientaux exploite, à dater du 1^{er} novembre seulement, 50 km. (Constantinople Hadem-Koi), au lieu de 468 km. du réseau Est ; elle conserve les 60 km. (Salonique-Gumendjê) et la plus grande partie de la ligne Salonique-Monastir, sur le réseau Ouest, dont les Serbes avaient occupé le reste. Les Grecs ont laissé les employés de la compagnie exploiter les portions de territoire occupées. À la suite des événements de la seconde guerre, la compagnie a repris possession de 300 km. (Constantinople-Andrinople), de 46 km. (Babaeski-Kirk-Kilissé) et même Lullé-Bourgas à Dédéagatch. Le réseau total a une longueur de 1.118 km. ; la compagnie en a en main 735 à l'heure actuelle. Les Serbes occupent le territoire que traversent 390 km. de voies terrées.

La Banque des chemins brésiliens, de Zurich, a vendu à des financiers autrichiens 51.000 actions de la Compagnie des chemins orientaux ; elle a encaissé la plus grande partie de la somme due. Elle a placé le produit de la vente en 24 millions [d'obligations] 4 1/2 % des chemins d'Anatolie, 1^{re}, 2^e, 3^e série et en 9.850 actions de la Société du port d'Haïdar Pacha. L'activité de ce trust allemand est concentrée dorénavant dans des entreprises de transport en Turquie d'Asie. Le bénéfice net de 1912-1913 est, grâce à la vente de 51.000 actions, de 4.353.000 fr. au lieu de 1.864.000 fr.

CHEMINS DE FER
[Accord avec la Bulgarie]
(*Le Journal des débats*, 30 septembre 1913)

La Bulgarie est subrogée aux droits, charges et obligations du gouvernement impérial ottoman à l'égard de la Compagnie des chemins de fer orientaux pour la partie de la ligne à elle concédée et située sur les territoires cédés. Le gouvernement bulgare s'engage à rendre sans retard le matériel roulant et les autres objets appartenant à ladite Compagnie et saisis par lui.

L'ULTIMATUM AUTRICHIEN
(*Le Journal des débats*, 20 octobre 1913)

La menace autrichienne est devenue officielle. Les représentants de François-Joseph à Paris et à Londres, à Pétersbourg aussi probablement, ont informé hier les gouvernements près desquels ils sont accrédités des intentions du Ballplatz que nous avons exposées. Ils ne demandaient pas un avis, ils communiquaient une décision. Ils n'étaient point chargés de se concerter avec les gouvernements signataires des décisions prises à la Conférence de Londres ; ils venaient informer ceux-ci de la volonté du cabinet de Vienne, appuyé, paraît-il, par les cabinets de Rome et de Berlin. On ne peut pas se conduire avec plus de désinvolture. Le comte Berchtold entend-il signifier par là qu'il se sépare du « concert européen » si péniblement maintenu depuis un an sous les auspices de sir Edward Grey ? Entend-il se réservé une entière liberté d'action sans entente préalable avec les autres membres du concert ? Ou bien veut-il seulement remporter un de ces « succès diplomatiques » chers au Ballplatz qui ont conduit la monarchie austro-hongroise à l'état lamentable où elle se débat maintenant ? Exerce-t-il une pression en vue d'empêcher l'emprunt serbe sur le point d'être conclu, d'obtenir des conditions particulièrement favorables pour la Société, maintenant autrichienne, des chemins de fer orientaux, ou encore d'arracher des concessions économiques à la Serbie ?

Quel que soit le véritable motif de la démarche autrichienne, on ne peut qu'y voir un retour du cabinet de Vienne à ses vieilles prétentions de tutelle sur la Serbie.

.....

LA QUESTION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 29 octobre 1913)

La *Wiener Allgemeine Zeitung* dit que la Compagnie des chemins de fer orientaux va reprendre l'exploitation de ses lignes sur les territoires bulgares, grecs et serbes.

Il semble, ajoute la *Wiener Allgemeine Zeitung*, qu'on ait renoncé à rendre à la Compagnie la forme de Société autrichienne par actions qu'elle avait avant 1909 et elle continuera sans doute sous sa forme actuelle, c'est-à-dire comme Société ottomane par actions ayant son siège à Constantinople, son exploitation dans les quatre États balkaniques. Il ne saurait être formulé aucune objection de principe contre cette solution en se plaçant au point de vue de la législation de tous les États intéressés.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 30 octobre 1913)

Une dépêche Havas de Vienne déclare prématurée la nouvelle publiée par la *Wiener Allgemeine Zeitung* suivant laquelle la question des Chemins de fer orientaux serait à peu près résolue.

Les cercles politiques de Belgrade, ajoute la dépêche Havas, sont actuellement occupés à l'étude approfondie de la question, mais la solution qui sera trouvée est encore fort incertaine ; comme toutes les questions financières balkaniques, celle-ci sera soumise prochainement à la Conférence internationale qui se réunira de nouveau à Paris, selon de grandes probabilités, et seulement après la signature de la paix turco-grecque.

Il est fort peu probable cependant que le gouvernement serbe abandonne l'idée d'étatisation des chemins de fer défendue avec une grande énergie par M. Pachitch lors de son passage à Vienne. L'ultimatum austro-hongrois aura encore fortifié le cabinet de Belgrade dans sa résolution d'être le maître absolu des voies ferrées sur tout son territoire. On prévoit certes une discussion très âpre, d'autant plus que **les banques austro-hongroises, en possession actuellement de la majorité des actions, menacent de les coter à une telle hauteur que le rachat serait matériellement impossible.**

Dans les milieux balkaniques, toutefois, on se réfère aux précédents semblables, où le litige fut soumis à un arbitrage. La question, qui prend une importance européenne par la diversité des intérêts touchés par sa solution, sera donc discutée probablement par toutes les puissances quelque désir qu'on ait ici de limiter le débat à la Serbie et à l'Autriche-Hongrie.

La Serbie et la Turquie (*Le Journal des débats*, 14 novembre 1913)

Constantinople, le 12 novembre. — On croit savoir que le gouvernement serbe enverra ici des délégués pour entamer avec la Sublime-Porte des négociations au sujet de la conclusion de la paix. M. Ristitch serait nommé premier délégué pour ces négociations qui durerait peu, la Serbie étant décidée à se montrer aussi large que la Bulgarie sur la question des biens vakoufs. M. Voukotitch, directeur des Chemins de fer serbes, est déjà arrivé pour commencer les pourparlers avec les représentants des Chemins de fer orientaux.

.....

Les négociations turco-grecques

Constantinople, le 13 novembre. — Les instructions transmises hier soir aux délégués turcs à Athènes, proposent quelques modifications au texte du traité paraphé, notamment au sujet de l'indemnisation des administrateurs des dîmes et des biens vakoufs, de la reconnaissance du Comité « Union et Progrès » comme personne morale pour les immeubles qu'il possède à Salonique, de l'adjonction d'un article subrogeant la Grèce à la Turquie dans les engagements pris par cette dernière envers la Compagnie des chemins de fer orientaux.

M. Levidis a eu, hier à midi, une entrevue avec le grand vizir, auquel il a déclaré que la Grèce insiste pour que le texte du traité qui vient d'être paraphé soit signé.

L'accord serbo-turc (*Le Journal des débats*, 26 novembre 1913)

Le *Tanine* de Constantinople publie une note indiquant que les pourparlers de paix serbo-turcs sont officieusement terminés. Cependant, suivant des renseignements de source autorisée, reproduits par l'agence Havas, les pourparlers seraient moins avancés qu'on le dit, pour les raisons suivantes : la semaine dernière. il n'y a eu que deux réunions tenues entre Talaat Bey, ministre de l'intérieur, et Rechid Bey, délégués ottomans, et M. Pavlovitch, délégué serbe, et ces deux réunions ont été souvent interrompues par l'absence de Talaat Bey, obligé de se rendre soit auprès de l'ambassadeur d'Autriche-Hongrie, soit auprès du chargé d'affaires d'Italie, qui, tous deux, sont intervenus dans les pourparlers afin de faire introduire dans le traité une clause concernant la question de la délimitation des frontières de l'Albanie ainsi que celle de l'exploitation des Chemins de fer orientaux.

Sur la question de la délimitation de l'Albanie, l'entente, dit l'agence Havas, semble probable, mais sur celle de l'exploitation des Chemins de fer orientaux, les instructions données par le gouvernement serbe à son délégué sont considérées ici comme étant intransigeantes. Malgré tout, M. Pavlovitch est très optimiste sur l'issue favorable et dans un bref délai des négociations. Il a confié aux délégués ottomans la rédaction du projet de traité et il attend une réponse aujourd'hui.

LES AFFAIRES D'ORIENT
L'accord turco-serbe
(*Le Journal des débats*, 29 novembre 1913)

Selon des informations de source turque, les négociations du traité turco-serbe ont pris fin au cours d'une Conférence qui a eu lieu hier après-midi, entre le délégué de la Porte Rechid Beyet le délégué serbe, M. Pavlovitch. L'entente est complète sur tous les points. La question des Chemins de fer orientaux a été résolue selon la formule du traité turco-grec, en y stipulant que le gouvernement serbe prenait les droits, les charges et les obligations du gouvernement ottoman à l'égard des Chemins de fer orientaux dans les territoires cédés à la Serbie. Toutes les questions litigieuses relatives aux Chemins de fer orientaux seront déférées à la commission financière des affaires balkaniques siégeant à Paris.

Le texte du traité turco-serbe sera envoyé à Belgrade pour y recevoir l'approbation du gouvernement serbe. Il sera également soumis au conseil des ministres ottoman.

La Serbie et les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 1^{er} décembre 1913)

Belgrade, le 30 novembre. — La direction des chemins de fer orientaux vient de faire auprès du gouvernement serbe une nouvelle et très énergique démarche pour exiger qu'on lui fasse remise de l'exploitation de toutes les lignes de son réseau se trouvant sur les territoires serbes et que des dommages et intérêts lui soient versés, en réparation du préjudice subi par elle du fait que ses lignes ont été jusqu'à ce jour exploitées directement par l'État serbe.

Une démarche semblable a été faite simultanément auprès de la Porte par l'ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Constantinople, qui a exigé que le texte de l'article visant, dans le projet du traité de paix serbo-turque, le règlement de la situation des Chemins de fer orientaux, soit conforme à celui de la note remise par lui sur ce sujet au gouvernement turc.

Le traité de commerce austro-serbe
(*Le Journal des débats*, 11 décembre 1913)

La *Neue Freie Presse* de Vienne croit savoir que les négociations pour le traité de commerce austro-serbe ne commenceront pas avant le règlement de la question des chemins de fer orientaux. Étant donné l'importance politique accordée à cette dernière, le ministre de Serbie, M. Jovanovitch, aurait aussi reçu des instructions dans ce sens.

LES AFFAIRES D'ORIENT
Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 14 décembre 1913)

La *Neue Freie Presse* de Vienne apprend de Budapest qu'un conflit est à la veille d'éclater entre la Serbie, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne au sujet des Chemins de fer orientaux.

Jusque l'ouverture de la crise balkanique récente, dit la *Neue Freie Presse*, il existait depuis 1883 entre l'Autriche-Hongrie, la Serbie, la Bulgarie et la Turquie une convention à quatre, stipulant, entre autres articles, que le transport des marchandises de tous les États contractants devait se faire suivant un tarif uniforme, sans avantage quelconque pour aucun contractant.

La Serbie prétend aujourd'hui, que la convention à quatre n'est pas applicable aux territoires nouveaux qu'elle a acquis à la paix de Londres et de Bucarest.

Les chemins de fer de l'État austro-hongrois et la direction des chemins de fer royaux de Prusse à Brestlau ont protesté à Belgrade contre le fait que, suivant une ordonnance des chemins de fer d'État serbes, les marchandises envoyées vers Ristovo, Salonique et Uskub doivent être pourvues à Belgrade, à Pirot et à Kumendjé de nouvelles lettres de voiture empêchant l'emploi de tarifs directs.

La *Wiener Allgemeine Zeitung* observe à ce propos que le point de vue serbe est inadmissible puisque la Serbie, héritière de la Turquie, prend en charge tous les droits et les obligations de la Turquie. Le journal déclare que des pourparlers sont déjà engagés entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne sur l'attitude à prendre en face des dispositions de la Serbie ; cependant, une démarche n'a pas encore été faite aujourd'hui ; d'autre part, le gouvernement austro-hongrois a appuyé officiellement, à Belgrade, la démarche de l'administration des Chemins de fer orientaux demandant la restitution intégrale de ses lignes situées en Serbie.

LES CHEMINS ORIENTAUX
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 décembre 1913)

Au moment où la question de l'internationalisation des Chemins Orientaux semble en voie de réalisation, plusieurs journaux autrichiens reprennent leur campagne anti-serbe, replaçant le problème sur le terrain politique, d'où les projets de règlements tendaient à le faire sortir. On attend à Vienne, en effet, l'arrivée de M. Doumer et du comte Vitali, représentants du groupe international, qui reprendrait, avec un capital pour un tiers autrichien, un tiers serbe et un tiers français, les actions des Chemins de fer Orientaux.

Les organes viennois enjoignent à la Serbie d'exécuter les clauses de la convention à quatre, signée en 1883, entre la Turquie, l'Autriche, la Bulgarie et la Serbie. Ils préconisent au besoin des mesures coercitives, pour obliger la Serbie à établir les tarifs directs et à restituer les lignes qu'elle détient actuellement. Mais, tandis que certains organes cherchent à dessaisir ainsi la conférence internationale de Paris, le gouvernement austro hongrois aurait fait savoir au gouvernement français qu'il acceptait la combinaison proposée d'un groupement international. Il semble donc que la question ait fait un pas vers une solution. Ajoutons que les groupes italiens ont signé avec le gouvernement ottoman un contrat d'études, relatif à l'établissement d'une ligne de Mouradli, sur les Orientaux, vers Gallipoli, par Itodosto, d'accord avec l'état-major ottoman.

La question des Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 18 décembre 1913)

Le conseil des ministres de Serbie s'est occupé hier des bruits répandus dans la presse austro-hongroise et suivant lesquels le gouvernement serbe aurait violé la convention à quatre relative aux Chemins de fer orientaux. Le conseil des ministres a fixé les points suivants :

La circulation sur les voies ferrées a été interrompue en raison des événements de la guerre, et de l'invasion des Albanais en territoire serbe. Plus tard, quand on voulut régler la situation, des obstacles surgirent au sujet des communications directes avec Salonique, du fait que la Société des chemins de fer orientaux Goumendjé-Salonique avait demandé le transbordement des voyageurs et des marchandises à Goumendjé.

En raison de ce fait et étant donné que l'Autriche-Hongrie avait interrompu la circulation à la frontière serbo-hongroise, entre Semlin et Belgrade, à cause des mesures sanitaires que nécessitait l'épidémie de choléra en Serbie, mesures qui étaient encore en vigueur il y a une semaine, la direction des chemins de fer serbes se trouva dans l'obligation d'exiger de nouvelles lettres de voiture pour les marchandises prenant la direction de Salonique. En même temps, cette direction fit une démarche auprès de la Société des chemins de fer orientaux pour lui demander la suppression du transbordement. La direction des chemins de fer et le gouvernement royal firent également des démarches pour demander à l'Autriche-Hongrie de rapporter les mesures sanitaires établies à la frontière, puisque l'épidémie de choléra avait disparu.

Pendant ce laps de temps, la direction des chemins de fer serbes a prescrit comme mesure provisoire, sans changer le tarif de transit, un tarif local entre Ristovatz et Guevgueli pour les marchandises dont les lettres de voiture ont besoin d'être changées.

Un accord étant intervenu avec la Société des chemins de fer orientaux pour la communication directe avec Salonique par l'entremise de la Grèce, les mesures sanitaires elles-mêmes étant rapportées depuis une semaine et la communication avec Semlin étant rendue possible.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 18 décembre 1913)

Vienne, le 17 décembre. — Le *Fremdenblatt* annonce que le comte Berchtold a reçu hier l'ancien ministre des Finances, M. Caumer.

On suppose que l'internationalisation des chemins de fer orientaux a été l'un des objets de la conversation entre les deux hommes d'État.

LES CHEMINS ORIENTAUX

(La Cote de la Bourse et de la banque, 18 décembre 1913)

Les pourparlers se poursuivent à Vienne entre les représentants des groupes autrichiens et français, suivis avec la plus vive attention par les milieux politiques. En principe, la constitution de deux sociétés, l'une franco-austro-serbe, l'autre austro-franco-grecque, paraît ne pas soulever de difficultés. Mais M. Doumer, représentant du groupe français, rencontre des obstacles dans la question de l'attribution du capital des nouvelles sociétés. Alors qu'il propose le partage par tiers entre l'Autriche, la France et la Serbie ou la Grèce, l'Autriche revendique la moitié du capital dans chacune des sociétés. Aux termes de l'accord qui se prépare, l'industrie française et l'industrie austro-hongroise se partageraient les commandes du réseau, dans la proportion de 55 à 60 % pour la première et 40 à 45 % pour la seconde. Enregistrons le bruit d'après lequel M. Doumer serait chargé à Vienne, en outre de sa mission financière relativement aux Chemins orientaux, d'une importante mission politique.

La Serbie et les Chemins de fer orientaux

(Le Journal des débats, 19 décembre 1913)

Belgrade, le 17 décembre. — Le conseil des ministres, tenu hier soir sous la présidence du roi Pierre, a décidé le rachat des lignes de la Compagnie des chemins de fer orientaux desservant le territoire serbe. Étant donné que le changement de propriétaire n'affecte en rien la liberté du trafic international sur ses lignes, telle qu'elle était prévue par la Convention « à quatre » de 1883, le gouvernement serbe estime que les intérêts de l'Autriche-Hongrie ne peuvent être lésés en rien par ce rachat, d'autant plus que la Serbie est prête à accorder des garanties supplémentaires pour assurer la liberté de la circulation sur les lignes rachetées. Le gouvernement serbe est disposé à entrer en négociations immédiatement avec l'Autriche-Hongrie à ce sujet. Mais il désire conserver l'administration des lignes des Orientaux desservant son territoire pendant le cours de ces négociations, étant prêt à accorder à la Compagnie tous les dédommages équitables. Une note dans ce sens a été remise aujourd'hui au ministre d'Autriche-Hongrie à Belgrade. (Agence des Balkans).

Les Chemins de fer orientaux

(Le Journal des débats, 20 décembre 1913)

De Belgrade, on assure à l'agence Havas que le gouvernement serbe a décidé de repousser la demande présentée par la Compagnie de chemins de fer orientaux en vue d'obtenir la restitution intégrale des lignes établies sur les territoires annexés, par la Serbie.

Les Chemins de fer orientaux

(Le Journal des débats, 21 décembre 1913)

La Compagnie des chemins de fer orientaux et les délégués financiers ont terminé hier, à Vienne, leurs pourparlers, et un protocole contenant les bases des conventions qui seront établies ultérieurement a été paraphé hier soir. Le projet du comte Vitali a été accepté presque intégralement. Il prévoit la création des deux sociétés nationales d'exploitation et d'une société française chargée de fournir les capitaux nécessaires. On a réussi ainsi à trouver la formule, si difficile à établir, qui tient compte des prétentions légitimes de la monarchie austro-hongroise.

Dans quelques jours auront lieu des conférences au cours desquelles on examinera certaines questions avec le groupe germano-suisse. Le projet de convention qui aura été arrêté sera soumis ensuite aux gouvernements dont l'approbation est nécessaire pour la réalisation de l'ensemble de ce projet.

La question des chemins de fer orientaux
(*Le Temps*, 19 janvier 1914)

Notre correspondant de Vienne télégraphie :

La question des Chemins de fer orientaux est enfin à la veille d'entrer dans une nouvelle phase, dans la voie de la résolution. Les retards entraînés par les difficultés de la politique générale et aussi par les fêtes de Noël et du jour de l'an du nouveau et de l'ancien style, avaient, dans les milieux intéressés, provoqué quelques préoccupations au sujet de la destinée du projet transactionnel proposé par les capitalistes français. Je sais de source certaine que le gouvernement serbe, qui préférerait racheter purement et simplement le réseau, en présence de l'opposition de l'Autriche-Hongrie à ce plan, accueille avec satisfaction et grande sympathie l'intervention française. Il désire reprendre le plus tôt possible les négociations.

Le ministre de Serbie à Vienne, M. Jovanovitch, qui avait été chargé de les mener ici avec l'assistance d'un conseiller technique serbe est parti avant-hier à Belgrade pour prendre de nouvelles instructions de son gouvernement. Il sera de retour dans les tout premiers jours de la semaine prochaine. De son côté, un représentant du groupe français, M. Dutasta¹¹, est allé ces jours-ci à Belgrade conférer avec le président du conseil et le ministre des travaux publics. Ceux-ci lui ont précisé certaines conditions que le gouvernement serbe mettait à l'acceptation du projet français, notamment pour la question des tarifs. M. Dutasta est repassé hier à Vienne d'où il est ensuite reparti pour Paris.

Le bruit court dans certains milieux financiers viennois, que les banques allemandes veulent racheter une partie des actions qu'elles avaient cédées à l'Autriche-Hongrie l'année dernière. On dit même que la fameuse vente consentie il y a un an, n'aurait été que fictive, et que les banques allemandes seraient restées en possession des actions et d'une influence correspondante au sein de la compagnie. Le rachat, réel ou fictif comme la vente, si celle-ci existe, aurait pour but d'associer l'Allemagne à l'Autriche-Hongrie dans les revendications ultérieures. Ce serait une sorte de réplique à la participation russe inscrite au programme des négociateurs français.

Dans l'hypothèse la moins inquiétante, ce serait un moyen d'obtenir plus facilement la mainmise définitive des Allemands sur la partie orientale du réseau, celle du territoire demeuré turc. Mais c'est peut-être aussi un moyen de se mettre en travers du projet français concernant la partie occidentale. Ce projet repose en somme sur un partage d'influence au point de vue économique entre la France et l'Autriche-Hongrie dans la moitié occidentale des Balkans. L'Allemagne, qui y fait depuis de longues années, et

¹¹ Paul Dutasta (1873-1925) : diplomate reconvertis dans les affaires. Président du Salonique-Monastir au sortir de la Grande Guerre et d'Orosdi-Back en 1921. Voir encadré.

maintenant plus que jamais, une égale concurrence à l'une et à l'autre, veut peut-être se réserver divers avantages de ce côté, outre la part qu'on lui accorderait en Turquie. Ce ne serait rien de moins que dépouiller la France d'une part des profits légitimes qu'elle peut retirer de l'intervention médiatrice de ses financiers dans le conflit austro-serbe et des sympathies actives qu'elle a témoignées à la Serbie et à la Grèce pendant toute la crise.

Je crois d'ailleurs savoir que du côté français, on demeure optimiste, non sans reconnaître la gravité des difficultés qui restent à vaincre et on espère, les négociations une fois engagées, les mener assez rapidement pour arriver à la création des sociétés nationales d'exploitation avant la fin du premier semestre 1914.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 28 janvier 1914)

Suivant la *Wiener Allgemeine Zeitung*, la formule du comte Vitali, sortie des négociations préliminaires relatives aux Chemins de fer orientaux, et qui a été soumise aux gouvernements austro-hongrois et serbe, rencontre une grande opposition. On doute que les propositions formulées à Vienne soient acceptées.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 7 février 1914)

On mande de Vienne à l'agence Havas que, contrairement à la nouvelle répandue par quelques journaux viennois, les négociations officielles entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie, relatives aux Chemins de fer orientaux, ne sont pas encore commencées, et ne s'ouvriront probablement pas avant le retour de M. Pachitch à Belgrade. Le ministre de Serbie à Vienne, M. Jovanovitch, n'a encore eu que de simples échanges de vues avec des financiers viennois, et aucun changement important n'a pu se produire dans l'état de la question depuis les négociations de décembre à Vienne entre les délégués français et austro-hongrois.

Dans les milieux diplomatiques de Vienne, cependant, on admet qu'une certaine résistance est faite par l'Allemagne, qui s'opposerait à ce que la Deutsche Bank soit dépossédée d'actifs en faveur des capitalistes français.

La question des Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 10 février 1914)

On a publié ces jours derniers des informations inquiétantes sur la solution de la question des Chemins de fer orientaux. D'après ces renseignements, la combinaison adoptée en principe par les gouvernements austro-hongrois, serbe et grec, d'accord avec le gouvernement français, serait maintenant attaquée de divers côtés et risquerait d'échouer. En réalité, le danger n'est pas aussi grand qu'on le dit. Les principaux cabinets intéressés n'ont point modifié leur manière de voir et sont toujours disposés à conclure la convention internationale dont tous les articles importants sont déjà arrêtés. Malheureusement, comme trop souvent dans les affaires orientales, des influences d'autres États s'exercent en sens opposé.

Après de longs pourparlers, il avait été convenu ce qui suit entre la Compagnie des chemins de fer orientaux chargée, en vertu d'anciens contrats, de l'exploitation des anciennes lignes ottomanes sur les territoires annexés par la Serbie et la Grèce, et les cabinets de Belgrade et d'Athènes. Cette Compagnie, dont la majorité des actions se trouve actuellement entre les mains de capitalistes austro-hongrois, rétrocéderait son droit d'exploitation à la Serbie et à la Grèce moyennant une indemnité forfaitaire. Il serait ensuite constitué deux sociétés fermières nouvelles. L'une, serbe, serait chargée de l'exploitation de la partie de l'ancien réseau oriental située dans les territoires annexés par la Serbie ; son capital serait pour un tiers serbe, pour un tiers austro-hongrois, et pour l'autre français. L'autre société, grecque, exploiterait la partie de l'ancien réseau oriental située dans les régions annexées par la Grèce, ainsi que les lignes de Salonique-Monastir et de Jonction et le raccordement avec le réseau hellénique actuel, raccordement dont la construction vient d'être concédée ; son capital serait pour un tiers grec, pour un tiers austro-hongrois, et, pour le dernier tiers, français. De cette façon la Serbie et la Grèce devaient être garanties contre tout danger résultant de l'exploitation d'une compagnie étrangère soumise plus ou moins directement à l'influence d'un État supposé mal intentionné à leur égard. La présence en tiers de la France était de nature à rassurer les Serbes et les Grecs contre tout procédé arbitraire ou hostile. D'autre part, pour la même raison, l'Autriche-Hongrie serait prémunie contre l'application de mesures ou de tarifs propres à troubler son commerce dans les Balkans et avec les ports de la mer Égée.

Cette internationalisation des deux sociétés fermières de l'exploitation autrefois concédée parle gouvernement ottoman à la Compagnie des chemins de fer orientaux constituait une solution parfaitement équitable. Les intérêts généraux et privés étaient également sauvegardés: Quant aux capitaux nécessaires, ils devaient être fournis et administrés par une troisième société française, ayant son siège à Paris. Tout était ainsi prévu pour calmer toutes les susceptibilités et pour rétablir la marche normale des services de transports sur les réseaux de la partie occidentale des pays balkaniques. Mais cela ne faisait point l'affaire de tout le monde. Les banques allemandes, qui avaient vendu un fort paquet d'actions de la Société des chemins de fer orientaux aux banques austro-hongroises, au mois d'avril dernier, c'est-à-dire au moment où la Bulgarie était maîtresse de la plus grande partie du réseau concédé, voulaient néanmoins participer à la nouvelle combinaison. L'Italie enfin réclamait le même avantage, sans le moindre droit d'ailleurs. Or, la Serbie et la Grèce refusaient naturellement de réduire leur part, et, ni l'Autriche-Hongrie, ni la France ne consentaient à diminuer la leur.

La résistance des banques allemandes ne semble pas invincible. Mais l'Italie est plus tenace. Après de vains efforts à Paris et à Vienne pour obtenir une part, la diplomatie italienne s'est retournée vers Belgrade où son activité ne date pas d'hier.

Elle incite les Serbes à repousser la transaction proposée sous prétexte qu'elle ne leur donne pas une satisfaction suffisante. Elle les pousse à conserver, malgré tout, l'exploitation des lignes en question. Nous espérons que ces tentatives de brouiller les cartes resteront stériles. On peut se passer du consentement de l'Italie qui, sous aucun rapport, n'a qualité pour intervenir. Quant à la Serbie, elle comprendra que l'équité, d'accord avec son intérêt bien entendu, doit l'engager à s'en tenir à la combinaison établie de concert avec la France et la Russie. Plus tôt sera signée la convention, mieux cela vaudra pour la Serbie, pour la Grèce et pour la paix de l'Orient.

LA QUESTION DES CHEMINS ORIENTAUX
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 février 1914)

Parmi les nombreuses questions qu'a soulevées le démembrement de la Turquie d'Europe, celle des Chemins de fer orientaux apparaît, sinon comme l'une des plus compliquées, du moins comme l'une dont la prompte solution se heurte aux obstacles les plus sérieux. La possession de la ligne des Orientaux est d'un intérêt à la fois politique, commercial et stratégique, et elle met aux prises deux nations qui n'entretiennent pas précisément des relations d'aimable cordialité : L'Autriche et la Serbie. Ces deux pointilleux voisins ne sont d'ailleurs pas les seuls intéressés dans l'affaire. L'Allemagne, qui a possédé longtemps une part importante du capital des Orientaux et qui, en avril dernier, a cédé ses actions à des banques autrichiennes pour faciliter la politique de son alliée, entend conserver voix au chapitre, et la France, ayant proposé une formule d'arrangement, s'est heurtée immédiatement à son hostilité. L'Italie a renchéri, mais pour des causes différentes : jalouse de l'influence de l'Autriche-Hongrie dans les Balkans, elle prétend participer à l'affaire, pour cette raison que la ligne des Orientaux se raccordera un jour à des lignes aboutissant sur l'Adriatique. Voilà plus de raisons qu'il n'en faut pour donner de la tablature aux diplomates et aux financiers qui s'occupent de cet épineux problème.

Le réseau des Chemins de fer orientaux, construit il y a près de quarante-cinq ans pour le gouvernement turc, reliait les territoires de l'ancienne Serbie, d'une part à Salonique par Uskub, d'autre part à Constantinople par Sofia, Philippopoli et Andrinople. De ces deux grandes lignes partaient plusieurs embranchements : celui d'Uskub à Mitrovitzza, celui de Tchirpan à Bourgas, celui d'Andrinople à Dédéagatch. À la suite de la constitution de la Bulgarie en royaume indépendant, celle-ci racheta, moyennant une somme de 42 millions de francs, toutes les lignes situées sur son territoire, c'est-à-dire le tronçon de la ligne Serbie-Constantinople situé entre Tsaribrod et Mustapha-Pacha, et tout l'embranchement Tchirpan-Bourgas. A la suite de ces rachats, la Compagnie s'est trouvée ne plus exploiter que deux tronçons : celui de Serbie à Salonique, avec son embranchement Uskub-Mitrovitzza, et celui de Bulgarie à Constantinople, avec son embranchement Andrinople-Dédéagatch.

La Compagnie des Chemins de fer Orientaux, qui fut la première Société de Chemins de fer créée en Turquie, dut au rôle joué à son origine par le baron Hirsch d'être constituée sous la législation autrichienne. Elle avait été constituée en 1870 avec des capitaux en grande partie autrichiens et allemands et, en beaucoup moindre proportion, français. Mais en 1910, sur la demande du gouvernement de Constantinople, elle se transforma en Société Ottomane, de façon à identifier sa situation juridique avec celle des autres Compagnies de chemins de fer de l'Empire. Transformation de pure forme d'ailleurs, les Allemands et les Autrichiens conservant comme auparavant le contrôle de l'affaire. Ajoutons enfin que la Compagnie n'est pas propriétaire des lignes qu'elle était chargée d'exploiter : ces lignes étaient propriété du gouvernement turc, et la Compagnie n'en avait que la concession jusqu'en 1958.

Lorsqu'en 1912 éclata la guerre balkanique, la plus grande partie du réseau des Orientaux tomba au pouvoir des alliés, qui prirent aussitôt en mains son exploitation, malgré les protestations de la Compagnie. La Bulgarie, la Grèce et la Serbie ont d'ailleurs déclaré à plusieurs reprises qu'elles étaient prêtes à discuter la question d'une indemnité à la Compagnie pour cette privation de jouissance. Ce point sera vraisemblablement soumis à la Conférence internationale de Paris ou à un tribunal arbitral, et sera facilement réglé. Mais tout le conflit porte actuellement sur le régime dans lequel va se trouver le réseau à l'avenir.

À la suite des partages de territoires qui ont suivi la seconde guerre balkanique, la situation est celle-ci : La ligne de la vieille Serbie à Salonique est maintenant située tout entière en dehors du territoire turc : de Zibeftché, point de l'ancienne frontière serbe, à Cuevgueli, elle est serbe ; de Cuevgueli à Salonique, elle est grecque ; l'embranchement d'Uskub à Mitrovitzza est serbe. Quant à la ligne de Constantinople, elle se trouve

maintenant devenue bulgare entre Mustapha Pacha et Andrinople, le reste de la ligne, d'Andrinopie à Constantinople, demeurant turc.

On voit donc que la ligne de Constantinople n'a pas subi de modification essentielle : Comme avant la guerre, les trains qui se rendent d'Au triche à Constantinople traversent des territoires serbes, puis bulgares, puis turcs ; toute la différence est que le passage en territoire bulgare est un peu plus long, celui en terre turque un peu plus court qu'auparavant.

Il en va tout autrement de la ligne de Salonique. Sous l'ancien régime, le trajet Vienne-Salonique se faisait : jusqu'à la frontière serbe, sur les lignes austro hongroises; en territoire serbe, sur les lignes serbes ; en territoire ottoman, sur les lignes de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, contrôlée par l'Autriche. Celle-ci était donc maîtresse des deux extrémités de la ligne et elle avait imposé à la Serbie, en 1883, un accord réglant à son avantage toutes les difficultés de trafic et de transit. On sait que depuis des années l'objectif de l'Autriche dans les Balkans était de s'assurer la route de Salonique, en attendant qu'elle puisse en conquérir la propriété. Les guerres balkaniques ont bouleversé ce plan. La ligne des Orientaux ne traverse plus aujourd'hui les territoires de cet Etat amorphe qu'était l'empire ottoman, mais des territoires serbes et grecs, où les vainqueurs entendent recueillir tous les fruits de leurs victoires.

Aujourd'hui que l'extrémité sud de la ligne appartient à la Serbie et à la Grèce, celles-ci entendent reprendre leur liberté d'action. La Grèce a imposé un transbordement à Guergueli, la Serbie un autre à Belgrade, pour la plus grande incommodité du commerce autrichien. Ces querelles ne sont que les menus incidents du conflit dont nous parlions plus haut. La Serbie et la Grèce, devenues propriétaires delà ligne par droit de conquête, mais obligées de tenir compte des droits octroyés par la Turquie à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, veulent racheter les réseaux situés sur leurs territoires respectifs. L'Autriche-Hongrie entend, au contraire, que l'exploitation soit laissée aux Orientaux ; en tout cas, elle se refuse à négocier tant que la Serbie n'aura pas restitué le réseau à la Compagnie. Voilà les deux thèses eu présence.

Pour soutenir son point de vue, la Serbie fait valoir que l'Autriche n'a aucune raison de ce pas se contenter, pour la ligne complète jusqu'à Salonique, d'un régime dont elle s'accommodait fort bien pour le tronçon de l'enclave serbe ; elle affirme que l'exploitation des lignes serbes n'a jamais donné lieu à des réclamations de la part du gouvernement austro-hongrois, alors qu'au contraire elle-même a eu souvent à se plaindre des chemins de fer hongrois ; que l'exploitation sur son territoire d'un tronçon de chemin de fer par les Autrichiens serait pour le gouvernement de Vienne une occasion permanente de s'immiscer dans l'administration intérieure serbe ; qu'au surplus il r.c saurait être question de violation de droits, puisque la Serbie s'offre à verser à la Compagnie tous prix de rachat et indemnités qui seront jugés raisonnables. La Grèce appuie cette argumentation de toutes ses forces, car il s'agit pour elle, non pas tant de s'assurer l'exploitation du petit tronçon de Guevgueli à Salonique, que de sa voir si son réseau des chemins de fer de Thessalie pourra se relier directement avec les lignes de l'allié serbe ou en sera séparé par la ligne autrichienne.

Et c'est bien aussi ce point de vue politique et stratégique qui fait s'obstiner l'Autriche-Hongrie dans la thèse contraire. La possession de la ligne des Orientaux lui donne la possibilité, en cas de conflit, d'isoler la Serbie en l'encerclant et de couper ses communications avec la Grèce. Le fait que le Conseil d'administration de la Compagnie des Orientaux joue un rôle très effacé dans la discussion, et que c'est le Ballplatz qui mène les pourparlers, montre bien que le côté économique de la question n'occupe pas le premier plan.

Les deux points de vue sont radicalement opposés, et les tentatives faites pour les rapprocher n'ont pas encore donné de résultat. Un groupe de financiers français, comprenant entre autres MM. Vitali, Doumer et Bousquet, a proposé une formule

transactionnelle. Elle consisterait à constituer une ou deux nouvelles sociétés d'exploitation, dont les actions seraient partagées de façon à équilibrer les influences respectives des intéressés. Plusieurs combinaisons ont été envisagées : Dans l'une, on constituerait une société dont le capital serait partagé à raison de un tiers pour l'Autriche, un tiers pour la Serbie et un tiers pour la France et la Russie, ces deux nations devant, en somme, jouer le rôle d'arbitres dans la gestion de l'entreprise. Dans un second plan, on constitueraient deux Sociétés, l'une austro-franco-grecque, l'autre austro-franco-serbe, où les actions seraient également partagées par tiers (la France rétrocédant à la Russie une certaine fraction de sa part).

Cette tentative a tout d'abord été accueillie favorablement en Autriche et en Serbie. Puis des objections ont été formulées. Le groupe allemand qui, l'année dernière, a vendu ses actions au syndicat des banques autrichiennes, a fait des réserves ; l'Autriche a demandé à avoir une participation de moitié au lieu d'un tiers ; l'Italie, jalouse de son allié, a demandé à entrer dans la combinaison ; enfin un assez vif mouvement d'opposition s'est dessiné en Serbie même. On a pu croire, à un moment donné, que le projet allait être abandonné.

Les dernières nouvelles font cependant prévoir que la proposition française pourra servir de base à une transaction acceptable pour tous les intéressés. Les gouvernements de Vienne et de Belgrade n'ont pas voulu suivre les intransigeants qui se refusaient à tout compromis. L'Autriche se rend compte que ses anciennes visées sur Salonique n'ont plus aujourd'hui de chances d'être satisfaites. Tout ce qu'elle peut exiger, c'est que ses intérêts financiers et commerciaux ne soient pas lésés et qu'elle puisse utiliser sans difficultés la grande voie économique qui la relie à la mer Egée. Sur ces points, la Serbie est prête à lui donner satisfaction, si elle-même obtient des garanties excluant toute possibilité d'une main-mise de l'Autriche sur les voies ferrées de son territoire. Il y a donc place pour une transaction. Il faut espérer que la proposition de MM. Vitali, Doumer¹² et Bousquet fournira le moyen, tout en terminant un conflit irritant, de resserrer les liens qui unissent la France avec ses amis grecs et serbes.

L'Italie et les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 12 février 1914)

Dans les milieux italiens, on s'élève contre l'interprétation de certains journaux étrangers qui tendent à représenter l'Italie comme un facteur de dissension dans la question des Chemins de fer orientaux. Il est évident toutefois, dit-on, que si, comme on l'a laissé entendre, les intérêts allemands devaient être pris en considération pour le tronçon de voie ferrée qui va vers la mer Noire, les intérêts italiens ne sauraient manquer de l'être également pour le tronçon qui va vers la mer Égée.

La question des Chemins de fer orientaux
(*Le Temps*, 8 mars 1914)

Notre correspondant de Vienne nous écrit :

M. Dutasta, retournant de Belgrade à Paris, et de passage à Vienne, a bien voulu me préciser l'état actuel de la question des Orientaux. Je vous transmets cet exposé aussi fidèlement que possible.

¹² Paul Doumer (1857-1932) : homme politique, il fut notamment président du Crédit français (mai 1911-mai 1914). Voir encadré.

Une des principales difficultés auxquelles s'était heurté le projet transactionnel français était l'opposition des banques allemandes intéressées dans la Compagnie des Orientaux. Mais à la suite de longs pourparlers entre ces banques et les banques austro-hongroises, l'entente s'est faite il y a quinze jours de telle façon que les premières ne s'opposent plus à ce que les secondes concluent, avec le groupe franco-russe, l'accord négocié depuis quelques mois, et connu sous le nom de projet Vitali. Cet accord concerne exclusivement le réseau occidental ou serbo-grec. On a dit que le fait que le réseau oriental ou turc restait en dehors de la combinaison austro-franco-russe entraînerait des inconvénients pour l'exploitation du réseau occidental. En réalité, il ne semble pas qu'il puisse se produire de difficultés à ce point de vue, puisque la situation des Allemands dans la compagnie, limitée désormais au réseau oriental, n'est pas modifiée, et qu'ils conserveront dans le conseil les administrateurs qu'ils possèdent, mais que les Autrichiens gardent la direction et le contrôle de la compagnie. Comme ils sont les associés du groupe franco-russe, il est naturel de penser qu'ils ne chercheront pas à léser leurs propres intérêts.

L'Autriche et la Serbie
(*Le Journal des débats*, 18 mars 1914)

Belgrade, le 17 mars. — Les dispositions du gouvernement austro-hongrois à l'égard de la Serbie ne s'améliorent pas.

Il exerce actuellement une pression sur la Grèce pour empêcher d'aboutir les négociations gréco-serbes concernant le port de Salonique où la Serbie doit avoir, comme on sait, une situation privilégiée.

D'autre part, les prétentions autrichiennes à l'égard des Chemins de fer orientaux subsistent tout entières, comme l'ont montré les conférences qui ont eu lieu le 14 et le 16 au Ballplatz.

LES CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 12 avril 1914)

Un communiqué serbe annonce qu'en raison des difficultés soulevées par les exigences autrichiennes au cours des pourparlers concernant les Chemins de fer orientaux qui se poursuivent à Vienne, les délégués serbes sont revenus à Belgrade.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 9 mai 1914)

La *Neue Freie Presse* croit savoir que les négociations relatives aux Chemins de fer orientaux ont abouti à un échec du contre-projet serbe, opposé à la formule Vitali, jugé inacceptable par l'Autriche-Hongrie.

L'État serbe, dit la *Neue Freie Presse*, s'y réservait le contrôle et la fixation des tarifs des lignes qui devaient, en outre, être soumises complètement à la législation des chemins de fer serbes.

La cause de l'échec des négociations réside certainement dans la prétention de l'État serbe d'être le maître absolu des tarifs.

Il est impossible, toutefois, de prévoir l'attitude précise que prendra la monarchie dans les négociations futures.

Une forte tendance semble se faire jour en Autriche-Hongrie pour porter la question sur le terrain juridique et réclamer comme au premier jour la restitution pure et simple des lignes comme l'ont fait la Bulgarie et la Grèce après les hostilités. Le refus catégorique et répété, opposé à Belgrade à une pareille demande, fait craindre qu'un conflit ne s'élève a ce sujet entre Vienne et Belgrade.

De son côté, l'officieuse *Samouprava*, de Belgrade, dans un article de fond, écrit :

La Serbie ne renonce pas à la proposition française sur l'internationalisation, mais elle ne saurait accepter les propositions ultérieures austro-hongroises de nature à modifier essentiellement cette proposition,

Comme propriétaire de cette ligne, elle considère qu'il est de son droit de faire de nouvelles propositions à la Société qui, si elles sont acceptées, supprimerait tous les pourparlers internationaux ; si elles n'étaient pas acceptées, elles seraient portées devant la commission financière à Paris.

S'il n'y a pas unanimité pour la solution de cette question, la Serbie a le droit de porter la question de l'achat devant le tribunal de La Haye ou de construire une nouvelle voie ferrée et de laisser exploitation de l'ancienne voie à la Société aux mêmes conditions de location qu'elle avait avec la Turquie par contrat ; de ce loyer, elle pourrait former un capital pour créer une nouvelle voie par Solyne faisant, concurrence à l'ancienne voie, car on doit s'attendre d'ici à dix ans à doubler la ligne qui est la plus courte et la plus rapide de l'Europe à Salonique et en Asie et qui, passé ce délai, revient aux mains serbes.

Si l'Autriche-Hongrie n'avait pas fait de difficultés pour la solution de cette question, la Serbie aurait accepté d'assurer le transit des marchandises autrichiennes par le sandjak. vers Salonique, et par des raccords aux voies ferrées, par la Bosnie-Herzégovine, .vers un port de l'Adriatique.

L'Autriche et les Chemins de fer orientaux (*Le Journal des débats*, 13 mai 1914)

Le ministre d'Autriche à Belgrade a fait hier auprès du gouvernement serbe une démarche tendante à ce que la Serbie restitue à la Compagnie des chemins de fer orientaux les lignes lui appartenant établies sur le territoire serbe.

La question des Chemins de fer orientaux (*Le Journal des débats*, 1^{er} juin 1914)

Belgrade, le 31 mai. — Les négociations entre M. Muller, directeur de la Compagnie des chemins de fer orientaux, et le ministre des travaux publics, assisté du directeur des chemins de fer de l'État, relativement aux conditions de rachat par l'État serbe des lignes de la Compagnie actuellement administrées par la Serbie, se sont terminées hier soir par un accord *ad référendum* sur les divers points en litige.

Le conseil des ministres, convoqué spécialement à cet effet, a longuement examiné hier soir les différentes clauses de cet accord, que M. Muller a, de son côté, communiqué à la direction de la Compagnie à Vienne.

(Agence des Balkans).

Rachat par la Serbie des Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 5 juin 1914)

On mande de Belgrade au *Matin* que les pourparlers qui étaient engagés sur la question des Chemins de fer orientaux entre le directeur Muller et le délégué du gouvernement serbe ont enfin abouti. On s'est mis d'accord sur toutes les questions pendantes et le rachat par la Serbie est décidé. Le prix fixé est quarante millions.

Après de longues discussions, ajoute le correspondant du *Matin*, cette question si importante pour l'avenir économique de la Serbie est donc résolue dans l'intérêt du royaume et d'après les vues exposées dès le début par le gouvernement serbe.

LES FONDS SERBES ET LA QUESTION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des finances*, 13 juin 1914)

Une dépêche de Belgrade annonce la solution définitive de la question des Chemins de fer orientaux.

On sait quel était l'objet des négociations engagées à ce sujet depuis plusieurs mois entre l'Autriche et la Serbie. La conquête d'une grande partie de la Macédoine donne à la Serbie la propriété de la presque totalité de la ligne de Salonique. Elle désirait donc unifier son ancien réseau avec le nouveau, en rachetant à la Compagnie des chemins de fer orientaux le droit d'exploitation des lignes de Macédoine.

L'heureuse conclusion de ce rachat, qui semble maintenant officielle, est particulièrement importante pour son avenir économique ainsi que pour son indépendance politique, la Compagnie des chemins de fer orientaux, autrichienne d'origine, étant passée, au cours de la dernière guerre, sous le contrôle financier de l'Autriche. En outre, le port de Salonique avec lequel elle va se trouver reliée directement constituera pour elle un important débouché vers l'Orient, de nature à favoriser le développement de son commerce. Il est probable que ces nouvelles auraient déterminé une hausse des fonds serbes, si ce groupe n'était fâcheusement impressionné par la démission du cabinet Pachitch qui, dans des circonstances périlleuses, avait donné des marques indéniables d'habileté et de prudence et dont le départ doit être regretté par tous ceux dont les intérêts sont liés à l'avenir de la Serbie.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1914)

Une dépêche Havas annonce que les délégués autrichiens chargés des négociations relatives au rachat des Chemins de fer orientaux quitteront Belgrade ce matin, rappelés par leur gouvernement. Les pourparlers sont ajournés pour un temps indéterminé.

Les Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 21 juillet 1914)

Belgrade, le 20 juillet. — Hier a été signé le protocole entre le représentant des chemins de fer serbe et celui du gouvernement autrichien.

Le protocole met définitivement fin aux longues négociations concernant les Chemins de fer orientaux par une allocation indemnisant la compagnie pour les pertes subies du fait de la guerre. Le gouvernement serbe payera à la Compagnie 45 millions au lieu de 42. — S. S.

PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des finances*, 21 août 1915)

L'assemblée du 22 juin a approuvé les comptes de 1914 et fixé le dividende à 5 %, soit 110 piastres ; or, il avait été l'an dernier de 8 %.

En octobre 1915, la Grèce s'empara de la ligne allant de Salonique à la frontière yougoslave, près de Guevgueli (77 km.) et prit en mains l'exploitation du Salonique-Monastir. À la même époque, la Bulgarie prit possession de la ligne Dédéagatch-Andrinople-Slivengrade, point de jonction du réseau avec l'ancienne frontière bulgare. Il ne demeurait plus à la compagnie que la ligne de Constantinople à Koulelu-Bourgas, point où cette voie se relie à la ligne précédente, avec les embranchements d'Alpoullou et de Karagatch (327 km.). (*L'Information*, 4 juin 1931)

Prorogation du Parlement turc
(*La Correspondance d'Orient*, 25 mars 1917)

On annonce de Constantinople que le Parlement a été prorogé jusqu'au 31 mars, afin de permettre à la Chambre de discuter le budget.

La Chambre a adopté un projet de loi relatif au prêt de 240 millions de couronnes par un groupe bancaire austro-hongrois.

Parlant au sujet de l'accord financier conclu avec ce groupe bancaire austro-hongrois, le ministre des finances Djavid bey a déclaré que le contrat avait été conclu à la suite des négociations entamées il y a une année afin de . permettre de payer les achats faits en Autriche-Hongrie et l'amortissement de la dette de 40 millions de couronnes des Chemins de fer orientaux.

TRANSFERT DU BUREAU CENTRAL À PARIS

1919 (Janvier) :
exploitation prise en mains par les Alliés

Il ne demeurait plus à la compagnie que la ligne de Constantinople à Koulelu-Bourgas, point où cette voie se relie au Dédéagatch-Andrinople-Slivengrade, avec les

embranchements d'Alpoullou et de Karagatch (327 km.). En janvier 1919, les autorités militaires alliées mirent la main sur ce reste du réseau. (*L'Information*, 4 juin 1931)

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

Autres emprunts dans le service desquels n'intervient pas l'administration de la Dette

Emprunts	France	Angleterre	Allemagne
Chemins de fer orientaux	1.573.000	—	—

B. — Chemins de fer

Compagnies	France	Angleterre	Allemagne
Chemins de fer orientaux	—	—	25.300.000

10 septembre 1920 :
prise de contrôle par la BFCI¹³ et ses associés (Crédit mobilier français, Schneider, Société de construction des Batignolles),
exploitation restituée à la compagnie.

(Le *Journal des finances*, 30 avril 1920)

La Banque française [pour le commerce et l'industrie] se trouverait à la tête du consortium qui a repris les 51.000 actions des Chemins orientaux détenus jusqu'à présent par les banques autrichiennes.

¹³ Conseil d'administration de la BFCI à l'époque : René Boudon, président ; Donat Agache (Kuhlmann) ; Henri Bousquet (Banque Gunzbourg) ; Samuel Einhorn (administrateur du Chemin de fer Djibouti-Addis-Abeba et Ch de fer de l'Indochine et du Yunnan...) ; Alphonse Furst (Tabacs d'Orient, futur administrateur de la Banque franco-chinoise) ; Georges Grandjean (futur président du Crédit colonial) ; Baron Jacques de Gunzburg ; Jacques Kulp (BPPB) ; Maurice Lépine ; Jules Lorthiois (industriel à Roubaix, administrateur d'Optorg) ; Sébastien de Neufville (Papeterie de l'Indochine...) ; Léon Odier (Cie algérienne, Cie générale du Maroc...) ; Eugène Raval (BNC) ; Olivier Sainsère (BNC, administrateur du Crédit foncier de Syrie et de la Société d'études, de recherches et d'exploitation des pétroles en Algérie, etc.) ; Louis Vincent (ancien préfet, Société d'études du Nord, Papeteries de l'Indochine...)

En réalité, cette remise n'avait eu lieu que parce que le contrôle de la compagnie était passé entre les mains d'un groupe français à la tête duquel se trouvait la Banque française pour le commerce et l'industrie¹⁴.

Le caractère politique de cette prise de contrôle ressortit clairement des termes dans lesquels le conseil d'administration de cette banque la signala, dans son rapport à l'assemblée du 23 décembre 1920, et ainsi conçus :

« Nous avons pensé qu'il était de notre devoir de contribuer à affirmer et à développer à l'étranger la part qui revient légitimement à la France victorieuse, surtout dans les régions où nos intérêts ont toujours été prédominants et où la « nation française » a apporté de tout temps avec elle le progrès et la civilisation,

Nous sommes heureux d'avoir pu grouper autour de nous des intérêts industriels et financiers, qui sont parmi les premiers de notre place, pour reprendre l'entier contrôle de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux. Cette entreprise d'origine française était passée depuis longtemps entre les mains de ressortissants des puissances centrales. Nous nous réjouissons d'avoir fait rentrer sous l'influence de notre pays, un réseau dont les remaniements territoriaux, dus aux récentes guerres balkaniques, ont peut-être diminué la longueur kilométrique, mais n'ont pu affaiblir l'importance économique qui se trouve au contraire accrue par les derniers événements. N'oublions pas, en effet, que, même réduits à 500 kilomètres environ, les Chemins de fer orientaux constituent, en même temps que le seul accès sur Constantinople, le chaînon terminal sur la terre d'Europe de la longue voie terrée appelée à relier l'Occident aux Indes Orientales. »

AUTRICHE

CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*L'Information financière, économique et politique*, 22 mai 1920)

À la suite du passage de la majorité des actions aux mains de Français, le conseil d'administration vient de s'adjoindre, en qualité de membre du conseil, M. Paul Dutasta et six autres représentants du groupe français.

Le consulat général suisse à Constantinople (*Le Temps*, 20 janvier 1921)

On nous écrit de Constantinople:

La Suisse a manifesté à diverses reprises l'intention de créer ici, dès que les circonstances le permettront, un consulat général. Parmi les candidats à ce nouveau

¹⁴ Antérieurement à la guerre, le contrôle appartenait à la Banque des chemins de fer orientaux (de Zurich), contrôlée elle-même par la Deutsch-Bank. Au sein de son conseil d'administration figurait M. Alfred von Kaulla, administrateur de la Württembergische Vereinsbank (de Stuttgart), qui était à la même époque administrateur de la Banque française pour le commerce et l'industrie. En 1913, les 51.000 titres donnant le contrôle des Chemins de fer orientaux furent transférés à un syndicat de banques austro-hongroises comprenant l'Anglo-Œsterreichische Bank, le Wiener Bankverein, la Œsterreichische Kréditbank, la Pester Hungarrische Commerzial Bank, etc. Le groupe français qui en prit le contrôle en 1920 comprenait : la Banque française pour le commerce et l'industrie, le Crédit mobilier, Schneider et la Société de construction des Batignolles (Gouïn)

poste, dont les noms circulent avec le plus d'insistance, figurent deux germanophiles notoires, M. Bridais et M. Wiedmann.

Le premier, colonel de l'armée helvétique, occupait en 1914 les fonctions de directeur des Chemins de fer d'Anatolie*, et il a collaboré à la mobilisation de l'armée ottomane. Le second, qui doit quitter prochainement le poste de directeur des Chemins de fer orientaux, n'a jamais dissimulé ses sympathies pour l'Allemagne. Aussi se montre-t-on surpris dans les milieux alliés que le choix de la Suisse puisse se porter sur l'un ou l'autre de ces deux germanophiles.

DIPLOMATIE & FINANCES
par Victor MERIC.
(*L'Humanité*, 22 juillet 1921)

Prenons, M. Paul Dutasta, ambassadeur de France, l'ami de Clemenceau, l'homme convaincu de commerce avec l'ennemi, pendant la guerre :

Orosdi-Back (affaire liée au Creusot)[?] ; Banque de crédit hypothécaire et agricole de l'État de São-Paulo ; Crédit mobilier [français][ne l'est plus en 1921] ; Berna-Milk ; Chalets de Nécessité [Porcher] ; [Chemins de fer orientaux](#) ; Compagnie générale des graisses alimentaires ; [Cie générale des] Chemins de fer et tramways de Chine ; Mexico Tramways ; Tramways électriques de Boulogne-sur-Mer ; Banque commerciale du Maroc.

1922 : absorption de la BFCI par la BNC

1923 : RACHAT PAR LA YOUGOSLAVIE DES 371 KM EN TERRITOIRE SERBE

La conférence de Lausanne
LA SÉANCE DU COMITÉ POLITIQUE
(*Le Temps*, 9 mai 1923)

Par téléphone, de notre envoyé spécial :
Lausanne, 8 mai.

Les délégués se sont réunis ce matin en séance du comité politique, présidé par le général Pellé. Ils ont entendu un rapport spécial des experts chargés d'examiner les articles additionnels que la délégation turque propose d'ajouter à la convention sur les frontières de Thrace. De part et d'autre, des réserves ont encore été faites ; elles furent de nouveau renvoyées aux experts. Ces réserves, cependant, ne concernent plus que des points de détail, car sur les principes généraux, on espère s'être enfin mis d'accord.

Il s'agit en particulier du contrôle, par un commissaire désigné par le conseil de la Société des nations, du tronçon des Chemins de fer orientaux compris entre la frontière gréco-turque, près de Kuleli-Burgas, et la frontière bulgare et gréco-turque, près de Karagatch.

La délégation turque ayant exprimé l'avis que le commissaire contrôleur soit choisi par le conseil de la Société des nations. « parmi les ressortissants des puissances n'ayant pas participé à la guerre de 1914-1918 », la délégation française soulève une objection

et fait ressortir que, sur ce point précis, on pourrait s'en remettre au jugement du conseil.

Enfin, les dispositions de cet article additionnel prévoient que les gouvernements grec et turc auront la faculté de nommer chacun un représentant auprès du commissaire désigné par la Société des nations.

.....

Les intérêts privés en Turquie et la paix de Lausanne
par William OUALID,
professeur d'économie politique à la Faculté de droit de Strasbourg
(*L'Europe nouvelle*, 29 septembre 1923)

La Compagnie des chemins de fer orientaux obtient, outre le quintuplement des tarifs originairement fixés dans le cahier des charges et la révision périodique du coefficient d'augmentation, un règlement de comptes avec le gouvernement sur la base suivante. Dans les trois mois de la conclusion de l'accord, une commission mixte fixera les dettes et les créances respectives de la Compagnie et de l'État turc l'un sur l'autre. Les créances de l'État comprendront, entre autres, la valeur des marchandises prélevées dans les dépôts du gouvernement, par la Commission interalliée, ainsi que les moyens de locomotion remis par le gouvernement à la société. Quant aux créances de la société, elles comprennent les transports militaires demeurés impayés, ainsi que la part de l'État dans les réparations effectuées par la Compagnie.

.....

Grève sur les Chemins de fer orientaux.
(*Le Journal des débats*, 21 novembre 1923)

On télégraphie de Constantinople qu'une grève a éclaté sur la ligne Constantinople-Karagatch.

.....

La grève des Chemins de fer orientaux.
(*Le Journal des débats*, 22 novembre 1923)

La grève est complète sur les chemins de fer orientaux. L'Orient-Simplon-Express n'a pas pu passer et s'est arrêté à Andrinople. Des rencontres ont eu lieu entre les grévistes et la troupe. À Kouteh-Bourgas, les rails ont été enlevés. La direction des chemins de fer orientaux et les autorités locales s'efforcent d'arriver à une conciliation.

.....

Fin de la grève des chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 29 novembre 1923)

On télégraphie de Constantinople que la grève des Chemins de fer orientaux est terminée. Le service normal a été rétabli dans la matinée d'hier.

Qui êtes-vous ? 1924 :

MALZAC (Marcel), inspecteur des Finances ; directeur de la Compagnie des chemins de fer orientaux.

5, rue Perignon, T. : Ségur 33-59 ; bureaux : 1, rue des Mathurins, T. : Louvre 17-92 ; et le Bois Margot, Soissons-Etiolles (Seine-et-Oise).

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

Né le 3 septembre 1870, à Alais (Gard).

Marié à M^{le} Lucie Schulz.

Éduc. : Lycée d'Alais ; Lycée Henri IV ; ancien élève de l'École polytechnique.

Club : Cercle militaire.

Chemins de fer orientaux

(*Le Journal des finances*, 5 janvier 1924)

La Compagnie des chemins de fer orientaux réclamait au gouvernement yougoslave une indemnité pour la dépossession de ses lignes situées sur le territoire de cet État. Un accord vient d'intervenir.

Licenciements d'étrangers dans les chemins de fer

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

On télégraphie de Constantinople à l'agence Havas :

La direction de la Société d'exploitation des chemins de fer orientaux a reçu l'ordre de licencier, dès le 1^{er} mars, tout son personnel étranger qui comprend notamment quatorze Français. Un délai de dix jours a été obtenu.

La direction française et quelques chefs de service sont maintenus provisoirement.

La vente des actions des chemins de fer orientaux

(*Le Journal des débats*, 31 octobre 1924)

La Commission des réparations publie le communiqué suivant relatif à la vente d'actions de la Société des chemins de fer orientaux :

Le lundi 1^{er} décembre, à dix heures, du matin aura lieu, à l'hôtel Astoria, la mise aux enchères par la Commission des réparations de 18.477 actions de la Société des chemins de fer orientaux, d'une valeur nominale de 500 francs entièrement libérées. Ces titres ont été transférés par le gouvernement allemand, en exécution de l'article, 260 du traité de Versailles.

L'adjudication est réservée aux gouvernements alliés et à leurs ressortissants.

De plus amples détails pourront être obtenus, soit au service financier de la Commission des réparations, soit au siège des banques suivantes : Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB], Banque de l'Union parisienne, Banque des pays de l'Europe centrale [BPEC], Banque belge pour l'étranger, British overseas Bank, Banca commerciale italiana.

Le transfert à la C.D.R. des actions des Chemins de fer orientaux

(*Le Journal des débats*, 4 décembre 1924)

Il a été procédé le 1^{er} décembre, à 10 heures du matin, à la vente aux enchères en l'hôtel Astoria, à Paris, de 18.477 actions de 500 francs entièrement libérées de la Société des chemins de fer orientaux transférées à la Commission des réparations en exécution de l'article 260 du Traité de Versailles.

Ont seuls été admis à participer aux enchères les gouvernements alliés, le gouvernement des États-Unis d'Amérique et leur ressortissants.

Les enchères devaient être faites en dollars.

Le chiffre le plus élevé atteint pour les 18.477 actions, a été de \$ 19,50 par action ; les titres ont été provisoirement adjugés à l'auteur de cette enchère.

Conformément au règlement arrêté par la Commission des réparations, il sera procédé le 8 décembre à 10 heures en l'hôtel Astoria, à une seconde séance où des surenchères seront reçues.

On pourra participer à cette seconde séance sans avoir nécessairement assisté à la première, mais les surenchériseurs devront avoir été agréés, dans les conditions fixées pour la participation à la première séance.

La première surenchère ne pourra être inférieure à 5 % du chiffre le plus élevé offert au cours de la première séance ; les surenchères suivantes pourront être exprimées en dixièmes de dollars.

1925 : RACHAT PAR LA GRÈCE DE LA LIGNE SALONIQUE-FRONTIÈRE SERBE, ET DE 39.880 ACTIONS DU SALONIQUE-MONASTIR

(*Le Journal des débats*, 17 septembre 1925)

On mande d'Angora que Mouhtar bey, commissaire des Chemins de fer orientaux, représentera la Turquie à la conférence de La Haye du 20 octobre.

Chemins de fer orientaux
[Retour à la Bourse de Paris]
(*Le Journal des débats*, 19 août 1927)

On introduira aujourd'hui au Parquet, les actions de la Compagnie des chemins de fer orientaux qui étaient déjà cotées au Parquet avant guerre et qui se négociaient depuis quelque temps au marché hors cote.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX
SOCIETE ANONYME TURQUE
RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
à la
onzième assemblée générale ordinaire
du 31 mars 1927

sur l'exercice 1926

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
sur la situation de la Compagnie
pendant l'année 1926

(*L'Information financière, économique et financière*, 25 août 1927)

Messieurs,

Vous êtes réunis aujourd'hui en assemblée générale ordinaire en exécution de l'article 361 du nouveau Code de commerce. aux termes duquel cette assemblée doit se tenir dans les trois premiers mois de l'exercice.

Par suite de la brièveté du délai qui nous est ainsi imparié et de la complexité d'une exploitation de chemin de fer surtout lorsque, comme la nôtre, elle s'étend sur deux pays différents, les chiffres que nous vous présentons pourront donner lieu à certaines rectifications et modifications d'imputation dont il sera tenu compte dans les écritures de l'exercice en cours.

Sous réserve de ces modifications éventuelles, les comptes que nous vous présentons, sont établis, de même que pour l'année passée, sous la forme l'une situation d'ensemble. Comme nous vous l'avons exposé dans notre dernier rapport. cette présentation est la seule possible tant que ne seront pas intervenus avec les deux gouvernements concédants les accords définitifs relatifs aux nouvelles conditions d'exploitation de nos réseaux.

La recherche d'une entente a donné lieu au cours de l'exercice 1928 a des négociations très actives qui se poursuivent avec les deux gouvernements turc et grec sous la souveraineté desquels nous exploitons.

Si les modalités de nos relations avec les gouvernements souverains ne sont pas encore définitivement fixées, nous sommes, en ce qui concerne spécialement le réseau grec, tombés d'accord avec le gouvernement hellénique pour soumettre les points restant en litige à la décision de la commission arbitrale prévue par le traité de Lausanne. Cette commission dont les membres sont déjà désignés de part et d'autre, doit se réunir incessamment à Paris et le compromis d'arbitrage stipula que sa décision devra intervenir dans quatre ans à partir du jour de sa réunion.

Situation générale

L'année 1926 n'a apporté aucune modification dans la consistance du réseau exploité par notre Compagnie au 31 décembre 1925 en Turquie et en Grèce.

Comme l'année dernière, cette exploitation a compris l'ensemble de notre Réseau Est qui se compose, d'une part, du réseau principal d'une longueur de construction de 463 km. 73458 (lignes de Constantinople par Andrinople à la frontière bulgare, près de Svilengrade et d'Andrinople-Dédeagatch) et d'autre part, des lignes d'embranchements Alpoullou Babaeski à Kirklar-Ili [ou Kirklar-Eli](Kirkkilissé) d'une longueur de 45 km. 94520 et d'Odrin (karagatch) à Andrinople, d'une longueur de 3 km. 013.

Comme conséquence des modifications de souveraineté entraînées par le Traité de Lausanne, les lignes qui constituent notre réseau principal et qui, à l'origine, étaient entièrement en territoire turc, sont réparties comme suit :

En territoire turc, 288 km. 09860.

Et en territoire grec, 175 km. 63028.

Les embranchements d'Alpoullon-Kirkkilissé et Odrin-Andrinople se trouvent en territoire turc.

Cette situation nous a amenés à séparer d'une façon encore plus rigoureuse l'exploitation du réseau en territoire turc de celles des lignes en territoire grec.

Nous avons dû en conséquence créer à Alexandrone des services centraux alors qu'antérieurement ceux de Constantinople s'occupaient des affaires communes à

l'ensemble du réseau. Cette nouvelle organisation n'a pas été sans augmenter dans une certaine mesure, les frais de notre exploitation.

Recettes brutes d'exploitation

Les recettes brutes d'exploitation se sont élevées en 1926 aux taux suivants en francs français :

	Ligne en territoire turc	Ligne en territoire grec	Totaux
Trafic des voyageurs y compris les bagages et les chiens	18.298.103 51	3.400.600 12	21.707.802 63
Trafic des marchandises y compris les bestiaux	12.883.081 19	5.209.177 12	18.142.298 31
Loyers de magasins	451.079 57	—	454.070 37
Total	<u>31.635.354 27</u>	<u>8.688.786 24</u>	<u>40.301.140 51</u>

Ce total de recettes de 40.301.140 fr. 51 est supérieur de 11.090.008 fr. 52 au montant des mêmes recettes en 1925 qui s'élevaient à 20.201.01 fr. 59.

Sur les lignes en territoire turc, où la question des tarifs a fait, en 1923, l'objet d'un accord spécial avec le gouvernement, nous avons, avec l'agrément de ce dernier, porté de 5 à 6 le coefficient de majoration des tarifs. Cette majoration est entrée en vigueur à partir du 6 décembre 1926.

En ce qui concerne les transports effectués sur nos lignes en territoire grec, nous avons, comme nous y autorise notre cahier des charges, élevé le coefficient de majoration des tarifs de 11 à 12,5 sous réserve de quelques tarifs spéciaux pour lesquels nous avons jugé utile, dans l'intérêt du trafic, de maintenir le coefficient de majoration de 11.

Trafic

Les résultats du trafic pour l'année 1926 sont les suivants :

	Ligne en territoire		Totaux
	turc	grec	
Trains kilométriques	844.424	221.903	1.085.099
Essieux kilomét.	31.320.718	7.015.021	38.334.739
Voyageur kilomét.	71.981.100	9.583.707	81.564.816
Tonnes klomét	23.600.159	8.259.605	31.858.834
Nombre de voyageurs transportés	365.3919	194767	3.848.746
Tonnes de marchandises transportées	175.369	138.849	314.218

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation ordinaires ont été en 1926 de 33.206.558 fr. 24, soit une augmentation de 8.371.602 fr. 33 sur l'exercice 1925.

Nous avons été amenés, pour tenir compte de la cherté de la vie, à éléver les traitements du personnel, des services duquel nous n'avons d'ailleurs qu'à nous louer.

Les majorations de tarifs dont nous vous avons parlé plus haut ont permis de faire face au supplément de dépenses que cette mesure a entraîné.

Les dépenses extraordinaires ont été en 1926 de 2.586.876 fr. 53.

Conseil d'administration

Au cours de la période que concerne le présent rapport, nous avons appelé à la présidence de notre conseil M. René Boudon, vice-président, en remplacement de M. Paul Dutasta, et nommé M. Maurice Devies¹⁵, vice-président, en remplacement de M. René Boudon.

Nous vous rappelons que l'assemblée générale du 23 juillet 1926 a fixé la composition de votre conseil et a décidé que les pouvoirs de sept de ses membres désignés par le sort prendraient fin à la prochaine assemblée générale ordinaire, c'est-à-dire à l'assemblée général d'aujourd'hui.

Les noms des membres désignés par le sort sont :

MM. René Boudon, René Chasseriau¹⁶, Jacques de Lapisse, Charles Laroche, Sigismond de Thaly, Eugène de Turckheim, Charles P.C. Wiedemann.

Nous vous prions de pourvoir à leur remplacement et vous rappelons qu'ils sont tous rééligibles.

Commissaires-Contrôleurs

Avec la présente assemblée générale viennent à expiration les pouvoirs des commissaires-vérificateurs des comptes confiés à Djeydet bey, MM. Jacques Arnavon¹⁷ et Maurice de Limpérani, par l'assemblée générale ordinaire du 28 juillet 1926.

Il en est de même des pouvoirs conférés à titre de commissaires contrôleurs titulaire et suppléant à Djerdet bey et Tewfik bey par l'assemblée générale extraordinaire du 3 janvier 1927.

Vous aurez à designer les titulaires de ces fonctions respectives pour l'exercice 1927 et à fixer leur rémunération.

ACTIF AU 31 DECEMBRE 1926

.....

¹⁵ Maurice Devies (1872-1952) : vice-président de la Banque nationale de crédit, futur président du Crédit foncier colonial (1931). Voir encadré.

¹⁶ René Chasseriau (1876-1969) : inspecteur des finances, directeur de la Banque française pour le commerce et l'industrie (1913), puis de la Banque nationale de crédit (1922). Administrateur du Chemin de fer Salonique-Monastir. Officier de la Légion d'honneur.

¹⁷ Jacques Arnavon (Marseille, 1877-Paris, 1949) : fils d'Honoré Arnavon, fabricant de savons. Marié (1904-1930) à Valentine Fritsch-Estrangin, fille d'Émile Fritsch-Estrangin, fabricant d'huile à Marseille. Secrétaire d'ambassade, ministre plénipotentiaire, secrétaire général de l'Association France-Grande-Bretagne (avril 1929), qu'il reconstitue à la Libération. Spécialiste de Molière. Administrateur de la Compagnie générale des graisses alimentaires (1920), de la Société auxiliaire financière et industrielle (1921) — du groupe Loucheur, intéressée au *Petit Journal* —, des Docks et entrepôts de Marseille (1922) — dont son beau-père avait été vice-président —, de la Compagnie cotonnière des Nouvelles-Hébrides (1925), commissaire des comptes de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux (1926), administrateur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet), du Pekin Syndicate (ca 1930), membre de la commission de vérification des comptes du Canal de Suez (juin 1931), administrateur du Lloyd de France (Terrestre et Vie)(juillet 1931 et mai 1935), de la Caisse de retraites pour les pasteurs de l'Église réformée de France, de la Compagnie franco-hellénique des Chemins de fer...

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 8 décembre 1927)

Une source que le gouvernement yougoslave vient de faire à la Compagnie des chemins Orientaux un nouveau versement de 18 millions de francs français valoir sur les indemnités dues à la Compagnie.

BONS DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 16 février 1928)

Les journaux grecs annoncent que le gouvernement a envoyé des instructions au ministre de Grèce à Berne, afin de faire appel à la décision du tribunal de Zurich qui a ordonné la saisie, pour les porteurs de bons des Chemins de fer orientaux, de 2 millions de francs sur la tranche suisse du récent emprunt grec.

Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux
(*La Journée industrielle*, 8 juin 1928)

Le rapport du conseil, dont il a été donné lecture à la récente assemblée ordinaire, ne comporte qu'une situation d'ensemble du réseau en Turquie et en Grèce, lequel n'a subi aucune modification depuis le 31 décembre 126. MM. Louis AubaneL Charles Barrière, Henri Bousquet, Maurice Devies, Charles Rebuffel, Ernest Weyl ont été réélus administrateurs.

Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des finances*, 22 juin 1928)

Nous n'allons pas rappeler le passé de la Compagnie des chemins de fer orientaux. Seuls, les spécialistes de la question d'Orient, s'il en reste, pourraient y trouver quelque attrait ; encore devraient-ils sans doute, pour suivre certaines phases de son existence, faire appel à toute leur science historique et géographique. Rappelons simplement que la Compagnie, lors de sa fondation, en 1871, était française et que toutes ses lignes étaient en territoire turc. Elle devint en 1880 société autrichienne ; en 1910, elle se transforma en compagnie ottomane, conservant un bureau central à Vienne ; depuis la guerre, celui-ci a été transféré à Paris, où se réunit le conseil d'administration.

Le réseau de la Compagnie comprenait avant 1908, 1.263 kilomètres. Depuis, la Bulgarie s'est constituée en royaume, il y a eu la guerre balkanique, la guerre de 1914, la guerre gréco-turque, et des 1.263 kilomètres de voies ferrées, une partie est maintenant en territoire serbe, une autre en territoire grec, une autre en territoire bulgare, le reste en territoire turc. Des arrangements furent conclus entre la Compagnie et les divers pays ; les voici brièvement :

1° En 1923, le gouvernement yougoslave a racheté les 371 kilomètres de voies ferrées en territoire serbe, moyennant des paiements échelonnés en bons du Trésor, régulièrement acquittés.

2° En 1925 le gouvernement grec a racheté d'une part les droits de la Compagnie sur la ligne Salonique-frontière serbe, et d'autre part, fait l'acquisition de 39.880 actions Salonique-Monastir*, qu'elle détenait en portefeuille.

3° Un petit tronçon de 6 kilomètres resté en territoire bulgare a fait l'objet d'un rachat.

Il reste actuellement, à la Compagnie 236 kilomètres en territoire turc et 176 kilomètres en territoire grec (embranchement Svilengrade-Dédéagatch), en tout 512 kilomètres à voie normale et comprenant les lignes suivantes :

Constantinople-Andrinople-Svilengrade ; Kouleli-Bourgas-Dédéagatch ; Alpoullou-Kiekilissé ; Odrin-Andrinople.

Le réseau est assez maigre, comme on voit ; il a toutefois une importance capitale au point de vue du trafic international, possédant l'unique voie ferrée qui mette en relation Constantinople avec l'Occident, et par Constantinople, l'Europe avec l'Asie-Mineure ; la concession s'étend jusqu'en 1958.

Il est évidemment très difficile de prévoir ce que pourront être en temps normal les recettes et les bénéfices nets, car les tarifs et formules d'exploitation ne sont pas encore définitivement arrêtés. Les tarifs ont été augmentés en Turquie de 600 % par rapport à l'avant-guerre, et en Grèce de 1.250 %, mais, en raison de la dépréciation de la livre turque, et de la drachme, ils ne sont pas encore à leur niveau-or d'avant-guerre. En outre, reste à savoir si les indemnités reçues des gouvernements grec, serbe et bulgare, compensent le produit net que la Compagnie encaissait sur les tronçons rachetés.

Un accord est intervenu récemment avec le gouvernement turc, comportant le règlement des comptes du passé et relèvement de la redevance kilométrique de 7.000 francs or à 13.000 fr. or. Mais ces accords n'ont pas encore été ratifiés et pour qui connaît les méthodes dilatoires des Orientaux...

En 1912 et 1913, le capital avait été rémunéré à raison de 8 %, soit 40 francs pour chacune des 100.000 actions de 500 francs composant le capital social Depuis 1918, aucune répartition n'a été effectuée, mais les résultats permettraient en principe la répartition d'un dividende. L'excédent des recettes sur les dépenses, de 4.366.000 francs en 1925, est passé à 7.087.000 francs en 1926 ; cela suffirait à rémunérer le capital de 50 millions, d'autant plus qu'il n'existe pas de dette obligataire, que la Compagnie possède plus de 70 millions de disponibilités et un portefeuille porté au bilan pour 17 millions, mais d'une valeur réelle de 100 millions.

Toutefois le conseil, attend la ratification des nouveaux accords avec le gouvernement turc avant de faire preuve de libéralité envers les actionnaires. Ceux-ci attendront peut-être longtemps. À ce point de vue, le cours de 1.810 sur les actions paraît suffisant ; rappelons qu'en 1924, un paquet de 20.000 actions mis aux enchères en un bloc a été pris par une banque au prix moyen de 20 dollars américains, soit 500 francs.

Mais, d'autre part, il serait injuste de ne pas tenir compte du fait que la compagnie occupe une situation exceptionnelle, au point de vue du trafic international et au point de vue stratégique, et certains trouveront peut-être que la valeur boursière de 180 millions est négligeable en comparaison des avantages que serait susceptible de procurer le contrôle de la seule tête de ligne sur Constantinople. Ces actions jouissent d'un marché international étant cotées à Paris, Bruxelles, Zurich, Bâle, Genève, Vienne et Constantinople.

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie le 28 avril 1928.

Le conseil fait connaître, dans son rapport, que, pendant l'année 1927, d'importants progrès ont été accomplis dans le règlement des questions en suspens ; le 26 mai 1927, en effet, les représentants de la compagnie ont signé, avec ceux du gouvernement turc, un accord en vertu duquel les comptes restés en souffrance depuis le 1^{er} janvier 1912 ont été arrêtés et les formules qui régissent les rapports financiers de la société avec le gouvernement concédant modifiées pour tenir compte des nouvelles conditions économiques.

En ce qui concerne le réseau en territoire grec, la Commission d'experts prévue par le Traité de Lausanne a réglé définitivement la plupart des questions qui lui étaient soumises. Toutefois, certaines dispositions devant être examinées par un tiers arbitre, et, d'autre part, l'accord du 26 mai 1927 avec le gouvernement turc n'ayant pas encore été ratifié par la Grande Assemblée Nationale, il manque certains éléments indispensables à l'établissement du compte d'exploitation. C'est pourquoi le conseil doit se borner à présenter les comptes, comme l'année précédente, sous la forme d'une situation d'ensemble.

L'année 1927 n'a apporté aucune modification dans la consistance du réseau exploité par la compagnie en Turquie et en Grèce.

Les recettes brutes d'exploitation s'élèvent à Itq 2.472.024 pour les lignes en territoire turc et drachmes 25.108.665 pour les lignes en territoire grec, soit une augmentation respective de Itq 451.467 et drachmes 1.772.2921, due principalement à l'élévation des tarifs de base et, pour le réseau turc, à l'accroissement du trafic.

Par contre, les dépenses se sont également accrues de Itq 105.000 pour le réseau turc et drachmes 4.150.000 pour le réseau grec.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 396 :

Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux

Conseil : R. Boudon, M. Devies, L. Aubanel, C. Barrière, H. Bousquet, J.-C. Charpentier, R. Chasseriau, Ch. Fabri, J. de Gunzbourg, G. Kreyenbroeck, J. de Lapisse, D. de Kelety, Ch. Laroche, Moustapha Bey, F. Raux, Ch. Rebuffel, E. de Turckheim, Ch. P. Wiedmann, E. Weyl, Seiffeddin Bey.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*Le Journal des débats*, 9 avril 1929)

Les comptes de l'exercice 1928, qui seront soumis à l'assemblée convoquée pour le 29 avril, à Constantinople, ne font apparaître aucune modification sensible par rapport aux exercices précédents.

L'oligarchie financière et industrielle en France
(*Les Documents politiques*, avril 1929)

GUNZBURG, Baron Jacques de

Administrateur : Banque nationale de Crédit [BNC].

Associé et animateur de la Banque de Gunzburg et Cie,

Administrateur : Banque française pour le commerce et l'industrie [BFCI], Banque de l'Afrique du Sud, Banque franco-japonaise, Banque russo-asiatique, Banque française des pays d'Orient, Banque des pays de l'Europe centrale [BPEC], Crédit mobilier

français, Banque de crédit roumain, Banque de crédit de Prague, Compagnie générale de constructions navales, Société de constructions aéronautiques et navales Marcel Besson, [Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux](#), Automobiles Brasier, Autodrome, Compagnie française de radiophonie, Société commerciale, industrielle et financière pour la Russie, Société auxiliaire agricole, franco-néerlandaise de travaux publics, Mines d'or de l'Afrique du Sud, Société orientale de commerce Imporex, Sté frigorifique d'Extrême-Orient.

L'oligarchie financière et industrielle en France
(*Les Documents politiques*, juin 1929)

REBUFFEL, Charles
Censeur : Crédit national.

Administrateur : Société immobilière de Courcelles-Roule, Groupement pour la Reconstitution Immobilière dans les régions dévastées, Mines de fer de Héras-Santander (Espagne), Chantiers navals français, [Chemins de fer orientaux](#), Établissement maritime de Caronte, Ports Marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé, Société lyonnaise d'applications électriques, Chambre syndicale des forces hydrauliques, Société pour l'aménagement du Rhône de Venessiat au Sud de Lyon, Compagnie générale de travaux d'éclairage et de force [Anc. Éts Clémenton], Forces motrices de la Vis, Méridionale d'éclairage et de force, Avignonnaise d'électricité, Société de régularisation de la Durance, Union d'électricité, Énergie électrique du Sud-Ouest, Sud électrique, Compagnie d'électricité de Sofia et de Bulgarie, Énergie électrique du littoral méditerranéen, Énergie électrique du Maroc, Marocaine de Distribution d'Eau, de Gaz et d'électricité [SMD], Société française d'entreprises, Société générale d'entreprises au Maroc, Entreprises hydrauliques et travaux publics, *Grands Travaux de Marseille* [*GTM*], Grands Travaux d'Extrême-Orient [*GTEO* (Indochine)], Grands Travaux en béton armé [*GTBA* (Tricon)], Compagnie de constructions civiles et industrielles, Compagnie générale des colonies, Société marocaine d'exploitations agricoles, Compagnie générale des produits chimiques du Midi.

ACCORDS AVEC LA GRÈCE ET LA TURQUIE SUR LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Yougoslavie
La convention gréco-yougoslave
(*Le Journal des débats*, 4 juin 1929)

Le roi a signé la loi portant ratification de la convention conclue à Genève le 17 mars dernier entre la Grèce et la Yougoslavie relative au règlement des réclamations concernant le régime du trafic de la ligne Guevgueli-Salonique. Aux termes de l'accord intervenu, le gouvernement yougoslave abandonne à la Grèce les droits acquis sur la Compagnie des chemins de fer orientaux contre le versement d'une indemnité de 20 millions de francs.

Chemins de fer orientaux

(*Le Journal des finances*, 28 juin 1929)

Le réseau des Chemins de fer orientaux comprenait, en 1908, 1.263 kilomètres. Depuis la guerre balkanique, la Grande Guerre, la guerre gréco-turque ont amené une division des territoires, si bien que l'ancien domaine s'est trouvé réparti entre la Serbie, la Bulgarie, la Grèce et la Turquie. En 1923, le gouvernement yougoslave a racheté les 371 kilomètres de voies ferrées en territoire serbe, moyennant des paiements échelonnés et, du reste, acquittés régulièrement. En 1925, le gouvernement grec a racheté d'une part les droits de la Compagnie sur la ligne Salonique-frontière serbe, et d'autre part, fait l'acquisition de 39.880 actions Salonique-Monastir, qu'elle détenait en portefeuille.

Un petit tronçon de 6 kilomètres resté en territoire bulgare a fait l'objet d'un rachat.

Il reste actuellement à la compagnie 236 kilomètres en territoire turc et 176 kilomètres en territoire grec (embranchement Svilengrade-Dédéagatch), en tout 412 kilomètres à voie normale et comprenant les lignes Constantinople-Andrinople-Svilengrade ; Kouleli-Bourgas-Dédéagatch ; Alpoullou-Kirk-Kilissé-Odrin-Andrinople.

Le réseau est assez maigre, comme on voit : il a toutefois une importance capitale au point de vue du trafic international, possédant l'unique voie ferrée qui mette en relation Constantinople avec l'Occident, et par Constantinople, l'Europe avec l'Asie Mineure ; la concession s'étend jusqu'en 1958.

Le régime des Chemins de fer orientaux ayant été ainsi établi, la compagnie, qui s'est abstenu, depuis plusieurs années de répartir des dividendes afin de renforcer sa trésorerie, avait encore à régler des comptes arriérés avec les gouvernements grec et turc et à obtenir la révision de ses concessions sur une base adaptée au régime économique actuel. Après des négociations longues et assez difficiles, des accords ont été conclus avec le gouvernement grec, d'une part, le 19 avril, et le gouvernement turc d'autre part, le 2 juin.

D'après les informations officieuses qui en ont été données, les accords délimitent le réseau et fixent la valeur du portefeuille de la compagnie à 70 millions de francs français et celle de son encaisse à 109 millions de francs français ; elle est, d'autre part, propriétaire du matériel roulant, de l'outillage et des approvisionnements. D'autre part, la compagnie doit s'engager à construire pour le compte du gouvernement turc une nouvelle ligne reliant Constantinople et Andrinople et située entièrement en territoire turc, et dont elle aura l'exploitation ultérieure.

En ce qui concerne l'exploitation proprement dite, le gouvernement grec garantit un intérêt de 5 1/2 % or sur un capital de 4.850.000 francs-or ; l'excédent du produit net sera réparti à raison de 40 % à l'État turc et de 60 % à l'État grec. En ce qui concerne le réseau turc, le nouvel accord est uniquement basé sur le franc-or, alors qu'il était précédemment basé sur le franc français ; il assure un rendement de 6 % à un capital de 14 millions-or, qui s'améliorera avec le développement du trafic ; les comptes arriérés sont fixés à 6.500.000 francs-or, dont 2 millions ont déjà été payés, le solde devant être acquitté cette année. Par ailleurs, la Turquie paiera 257.152 francs-or par an pour la ligne Alpoullou-Kirk-Kilissé. On évalue à 1.363.902 francs-or, soit plus de 8.000.000 francs-papier par an le produit minimum net du réseau.

D'autre part, la valeur de l'actif net, d'après des calculs officieux, ressortirait à 45.670.000 francs-or, auxquels il faudrait ajouter la valeur capitalisée des 1.864.000 francs-or d'annuités pendant 28 ans, soit 18 millions de francs-or. Ainsi, l'ensemble du réseau qui, rappelons-le n'a pas émis d'obligations, vaudrait plus de 300 millions.

Il semble que maintenant que le statut de la compagnie est net, elle pourra, grâce à ses grosses ressources liquides, procéder à une répartition aux actionnaires.

Ces diverses considérations expliquent la reprise de l'action Chemins de fer orientaux à 1.740, en hausse de 200 francs environ depuis le début du mois; comme il existe

100.000 de ces titres, la capitalisation boursière ressort à 174 millions, ce qui n'est pas excessif.

1929 (juillet) : CRÉATION DE LA COMPAGNIE FRANCO-HELLÉNIQUE DES CHEMINS DE FER

LÉGION D'HONNEUR
Ministre des affaires étrangères
(*Le Journal des débats*, 5 août 1929)

Officier
Malzac, directeur de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*Le Journal des finances*, 27 décembre 1929)

L'assemblée tenue à Constantinople le 18 courant a approuvé la distribution aux actionnaires d'une somme de 8 millions de francs suisses, prélevée sur les indemnités reçues, par la compagnie des divers États. Cette répartition représente 400 francs par titre. Le président a laissé entrevoir des répartitions supplémentaires opérées par prélèvements sur les indemnités encore à payer, dont une part seulement sera employée en investissements. L'échange des actions Chemins de fer orientaux contre les actions Franco-Hellénique s'effectuera dans le délai prévu de deux ans, à raison de 5 actions Chemins de fer orientaux, contre une action Franco-Hellénique.

Ajoutons que les résultats obtenus par la compagnie permettent d'espérer la réouverture de l'ère des répartitions sur la base de 100 francs par action.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*Le Journal des débats*, 15 février 1930)

La distribution de 80 francs suisses par action à titre de prélèvement sur les indemnités reçues, votée par l'assemblée du 18 décembre dernier, sera mise en paiement le 20 février.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX (*Le Journal des débats*, 25 février 1930)

Le conseil proposera à l'assemblée du 29 mars un dividende l'exercice 1929. Rappelons qu'une répartition exceptionnelle de 80 francs suisses, soit 400 fr. français, à titre de prélèvement sur les indemnités reçues, a été mise en paiement le 20 courant.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(*Le Journal des débats*, 19 mars 1930)

Les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1929 font apparaître un bénéfice net de 1.677.347 livres turques. Le solde disponible s'établit à 1.567.347 livres turques après prélèvement d'un premier dividende statutaire de 5 %. Les tantièmes statutaires du conseil absorbant 156.734 livres turques, il reste un solde de 1.410.613 livres turques. Il sera versé sur ce dernier un dividende supplémentaire de 33 %, qui représente un décaissement de Itq. 746.000. Le solde de Itq. 670.000 sera alors reporté à nouveau. Le dividende proposé de la sorte à l'assemblée du 29 mars ressortira au total à 38,63 %, soit Itq. 8,50 ou 20 fr. suisses, dont la contre-valeur sera de 100 francs français.

APPRÉCIATIONS

Chemins de fer orientaux
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des TP*, 29 mars 1930)

Après un moment de vive effervescence, l'action des Chemins de fer orientaux est retombée dans le calme : elle est stabilisée actuellement aux environs de 1.230 fr.

La société exploite en Turquie, en Grèce et en Yougoslavie un ensemble de lignes de chemin de fer. À la suite des désordres balkaniques, nés des difficultés de la guerre, la société, depuis 1921, avait vécu sous un régime provisoire qui ne lui a pas permis de distribuer de dividende. Elle réclamait aux divers États successeurs de la Turquie des indemnités sur lesquelles elle vient, à la suite d'encaissements partiels, de distribuer 400 fr. par action. L'intérêt de l'action Chemins de fer orientaux n'en est pas diminué. En effet, la société a passé avec le gouvernement turc un accord qui lui garantit une indemnité forfaitaire 12.000 fr.-or par kilomètre et un profit minimum de 1.227.152 fr.-or. D'autre part, elle a vendu la ligne Monastir, Salonique à un syndicat yougo-slave pour un montant de 20 millions et elle a constitué une filiale, la Cie franco-hellénique des chemins de fer, pour l'exploitation du réseau de 175 km situé en Grèce.

Le bilan au 31 décembre 1929, qui vient d'être publié, se clôture par un bénéfice net de 1.600.000 livres turques ; il sera distribué un dividende de 20,6 par action soit 100 fr. net. Ce bilan n'est malheureusement pas comparable au bilan précédent qui est établi en francs, mais il fait ressortir une situation financière des plus fortes.

Par la seule qualité de son rendement élevé, l'action Chemins de fer orientaux serait digne de prendre place dans les portefeuilles, mais elle comporte d'autres attraits spéculatifs. Il est vraisemblable que la société distribuera à ses actionnaires, dans un délai assez rapproché, 20.000 actions de sa filiale Hellénique des Chemins de fer, soit une action Hellénique pour 5 actions Orientaux. D'autre part, la société a encore à encaisser des indemnités de la part des gouvernements serbe et turc. Il ne serait pas impossible que, dans un délai un peu plus éloigné mais encore assez proche, elle puisse envisager de nouvelles opérations favorables pour ses actionnaires.

Bien entendu il ne faut pas se dissimuler que la crise turque peut avoir une répercussion sur les bénéfices de la société, mais le dividende actuel de 20 fr. suisses apparaît comme largement garanti, puisque sa distribution n'a exigé que moins de la moitié des bénéfices nets. Même en lui impartissant une part de risques spéculatifs, l'action Chemins de fer orientaux semble pouvoir rentrer dans les portefeuilles les plus rigoureusement composés. Dernier cours 1.220 fr.

APPRÉCIATIONS

(Le Journal des chemins de fer, 15 mai 1930)

Nous attirons à nouveau l'attention sur les Chemins de fer orientaux qui s'échangent actuellement à 1.232 avec un coupon de 20 fr. suisses à détacher le 1^{er} juillet.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 405+406 :

Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux

Conseil : R. Boudon, M. Devies, L. Aubanel, C. Barbière, H. Bousquet, J.-C. Charpentier, R. Chasseriau, Ch. Fabri, J. de Gunzbourg, G. Kreyenbroeck, J. de Lapisse, D. de Kelety, Ch. Laroche, Moustapha Bey, F. Raux, Ch. Rebuffel, E. de Turckheim, Ch. P. Wiedmann, E. Weyl, Seiffeddin Bey.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(Le Journal des débats, 28 février 1931)

On annonce que le conseil proposera, pour l'exercice 1930, un dividende de 100 fr. par action, égal au précédent et dont la moitié représente un remboursement sur le capital. Par ailleurs, le conseil offrirait aux actionnaires les actions de la Compagnie franco-hellénique qui exploite la partie du réseau située en Grèce, actions détenues en portefeuille par les Chemins de fer orientaux.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(Le Journal des débats, 10 mars 1931)

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale convoquée pour le 30 mars courant à Constantinople, les répartitions suivantes :

1. Livres turques 4,10 ou francs suisses 10 (francs français 50), au choix du porteur, net de tout impôt, à titre de dividende pour l'exercice 1930.
2. Francs suisses 10 (francs français 50), également net de tout impôt, a titre d'amortissement du capital versé par les actionnaires.
3. En outre, la répartition de 20.000 (vingt mille) actions ordinaires de la Compagnie franco-hellénique des chemins de fer qui se trouvent dans le portefeuille de la Compagnie des chemins de fer orientaux, entre les actionnaires de cette même société, également à titre de remboursement partiel du capital, à raison d'une action Compagnie franco-hellénique des chemins de fer pour cinq actions de la Compagnie des chemins de fer orientaux.

Le coupon de 10 francs suisses net sera payable le 1^{er} mai 1931. Quant au remboursement des 10 francs suisses net à la répartition des 20.000 actions ordinaires, l'assemblée générale donnera pouvoir au conseil d'en fixer les dates et les modalités.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(Le Journal des débats, 2 avril 1931)

Il sera distribué aux actionnaires, le 1^{er} mai 1931, 20 francs suisses, savoir : 1° la somme de 10 francs suisses à titre de dividende de l'exercice 1930 ; 2° une somme égale de 10 fr. suisses représentant la part des annuités reçues au cours du même exercice des gouvernements à titre d'indemnités, annuités, dont le recouvrement se poursuit normalement.

L'assemblée générale a, en outre, décidé la répartition de une action de la Compagnie franco-hellénique de chemins de fer pour cinq actions des Orientaux. Ces actions n'étant, pour la plupart, négociables qu'à partir du mois de juillet prochain, la distribution des titres s'effectuera après cette date.

INTRODUCTIONS

Franco-Hellénique de Chemins de fer
(*Le Journal des débats*, 23 septembre 1931)

Introduction sur le marché des actions de la société et distribution de 20.000 d'entre elles aux actionnaires des Chemins de fer orientaux, à raison de une Franco-Hellénique pour cinq Chemins de fer orientaux.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(*Le Journal des débats*, 12 mars 1932)

Constituée en 1910 sous sa forme actuelle de société ottomane, cette société a subi de graves perturbations du fait des guerres balkaniques et de la conflagration mondiale.

En janvier 1919, l'exploitation avait été prise en main par les autorités militaires alliées, et, en vertu du traité de Lausanne, l'étendue du réseau dont la Cie conserve l'exploitation a été fixée à 512 km, dont 228 km en Turquie et le reste ne Grèce.

Pour l'exploitation de cette dernière partie, la Cie a constitué la Cie franco-hellénique de chemins de fer, au capital de 25 MF, dont elle a distribué gratuitement les titres à ses actionnaires.

En ce qui concerne le réseau que la Cie des Chemins de fer orientaux exploite en Turquie, on avait assuré qu'il serait cédé à une autre filiale, au capital de 25 MF suisses. Cette filiale a-t-elle été créée ? Quels ont été ses apports ? Quel a été son capital ?

Nous le saurons peut-être à l'assemblée du 31 mars prochain de la Cie des chemins de fer orientaux, à laquelle sera proposé un dividende net de 10 fr. suisses par action et un nouveau remboursement de capital à raison de 20 fr. suisses par act. contre 10 fr. suisses remboursés l'an dernier.

Malgré les aléas tenant aux régions dans lesquelles s'exerce l'activité de la société, son titre ne manque pas d'intérêt.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(*Le Journal des débats*, 1^{er} avril 1932)

L'assemblée ordinaire tenue le 29 mars a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1931; elle a voté un dividende égal au précédent de 10 francs suisses, payable à partir du 1^{er} mai, et un nouveau remboursement de capital de 20 francs

suisses par action contre 10 francs l'année dernière, dont le conseil fixera la date de paiement.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION .
DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX
Société anonyme turque
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 avril 1932)

La XVI^e assemblée générale ordinaire des actionnaires, tenue à Stamboul le 29 mars 1933, a fixé le dividende de l'exercice 1931 à livres turques 4,10 (quatre Itqs dix) ou francs suisses 16 (dix) par action.

Conformément à la décision de cette assemblée générale, le dividende sera payable, à partir du 1^{er} mai 1932. contre remise du coupon n° 49 des actions, en Turquie, par Itqs 4,10 ; en Suisse par francs suisses 10, et dans les autres pays par la contre-valeur de francs suisses 10, au cours du change du jour et du lieu de paiement.

En TURQUIE :

Au siège de la Compagnie, à Sirkedji (Stamboul) ;

EN FRANCE

À la Banque Nationale pour le Commerce et l'industrie, 16, boulevard des Italiens, Paris ; dans ses succursales et agences ;

Chez MM. Jacques Menasché et C^{ie} ¹⁸, 6, rue de La-Rochefoucauld, Paris.

EN AUTRICHE :

Au Wiener Bank-Verein, Vienne.

EN BELGIQUE :

À la Société Générale de Belgique, 3, rue Montagne-du-Parc, Bruxelles.

EN HOLLANDE :

Chez MM. Teixeira de Mattos, à Amsterdam ;

EN SUISSE :

À la Banque Commerciale de Bâle, à Bâle ;

Au Crédit Suisse, à Zurich.

Stamboul, le 26 avril 1932.

Le conseil d'administration
de la Compagnie d'exploitation
des Chemins de fer orientaux.

1932 : la BN^CI prend la suite de la BNC, en faillite.

¹⁸ Jacques Menasché et C^{ie} (1926-1933) : création d'un ancien haut fonctionnaire de l'Empire ottoman.

1932 : CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX

ENTRÉE EN LIQUIDATION DE LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX



Coll. Peter Seidel
SARK DEMIRYOLLARI

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
SOCIÉTÉ ANONYME TURQUE
SIÈGE SOCIAL: ISTANBUL

Les statuts de la Société ont été approuvés par le Conseil des Ministres dans sa séance du 31.1932 et sanctionnés par la Présidence de la République Turque.

Sa constitution a été homologuée par le premier Tribunal d'Istanbul en date du 7.IV.1932 sub n° 195 et enregistrée au Registre du Commerce sub n° 18378.

CAPITAL

8.000.000 LIVRES TURQUES
divisé en 100000 actions de 80 ltsques chacune

ACTION DE 80 LTQUES
AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Meclisi idare Reist
Le President du Conseil d'Administration
Meclisi Idareyi temsilen
Par délégation
du Conseil d'Administration.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 24 février 1933)

Il entrerait dans les intentions du conseil de proposer à l'assemblée convoquée pour le 27 mars la répartition d'un dividende de 10 francs suisses par action.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 425 :
Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux

Conseil : R. Boudon, pdt ; M. Devies, v.-pdt ; L. Aubanel, C. Barbière, H. Bousquet, J.-C. Charpentier, R. Chasseriau, Ch. Fabri, G. Kreyenbroeck, Ch. Laroche, Moustapha Bey, F. Raux, Ch. Rebuffel, E. de Turckheim, Ch. P. Wiedmann, E. Weyl, Seiffeddin Bey, Burhanettus bey, L. Von Neurath.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 26 février 1933)

La société, qui n'a plus d'exploitation propre, solde son exercice 1932 par un bénéfice de ltq 79.742. Compte tenu du report antérieur, le solde distribuable s'élève à ltq. 1.022.027.

La répartition sera limitée à un remboursement de capital de 10 francs suisses.
L'an dernier, il avait été réparti 10 francs suisses à titre de dividende et 20 francs suisses à titre de remboursement.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 29 mars 1933)

L'assemblée ordinaire du 27 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1932, dont le solde distribuable s'élève à 1.022.027 livres turques contre 1.529.942 livres turques pour l'exercice précédent.

Elle a décidé la répartition d'une somme de 10 francs suisses à titre de remboursement de capital. Il n'a pas été décidé de distribution supplémentaire à titre de dividende.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 4 avril 1934)

L'assemblé ordinaire a approuvé les comptes de 1933 et voté la répartition de 10 francs suisses par action à titre de remboursement de capital.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 13 juin 1934)

Dans notre *Information* du 29 avril, nous avions laissé prévoir que la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux (qui n'a plus d'exploitation propre à la suite de ses accords avec le gouvernement turc) se proposait de distribuer à ses actionnaires les actions de la Compagnie [turque] des chemins de fer orientaux détenues dans le portefeuille social. L'assemblée extraordinaire, tenue à Stamboul le 11 juin, a autorisé cette attribution, qui sera effectuée titre pour titre. Rappelons qu'il s'agit d'actions d'une valeur nominale de 80 livres turques, soit 960 francs français.

La Compagnie d'exploitation ne détiendra donc plus que les indemnités dues par les gouvernements bulgare (6 millions de francs en capital environ) et serbe (environ 30 millions).

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 14 novembre 1934)

Une assemblée extraordinaire est convoquée, à Stamboul, pour le 12 décembre, en vue de statuer sur la dissolution et la liquidation amiable de la société.

Après la distribution aux actionnaires, titre pour titre, des actions de la Compagnie exploitante, votée par l'assemblée du 11 juin (voir notre information du 13 juin), l'actif ne sera plus représenté, en dehors des disponibilités, que par les indemnités à recevoir des gouvernements bulgare et serbe, soit environ 36 millions.

L'on croit savoir, d'autre part, que le dividende de la Compagnie turque des Chemins de fer orientaux pourrait être de l'ordre de 20 à 30 francs par action. La distribution des titres de cette Compagnie aux actionnaires des Chemins de fer orientaux ne pourra s'effectuer qu'après approbation du ministère des finances ; cette approbation, déjà attendue pour le mois d'octobre dernier, serait prochaine.

Chemins de fer orientaux
(*Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*, janvier 1935)

La Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux procède depuis le 10 janvier, à la répartition gratuite à ses actionnaires de 100.000 actions de la Société turque des chemins de fer orientaux à raison d'une action de la Société turque pour une action de la Compagnie d'exploitation.

Les demandes sont reçues contre remise du coupon n° 53.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 24 mars 1935)

Les comptes de l'exercice 1934 se soldent par un bénéfice de 269.348 livres turques, au lieu de 252.683 livres en 1933. Le solde disponible ressort à 612.215 livres turques, au lieu de 397.501 livres. Le conseil proposera à l'assemblée du 17 mars de distribuer un dividende de 3 %.

Dissolution de la Sté d'études du chemin de fer transafricain
(*Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*, mai 1935)

L'assemblée s'est tenue dans les bureaux de la Société des Chemins de fer orientaux, 34, boulevard Haussmann, sous la présidence de M. René Boudon, président du conseil d'administration. [...]

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 10 juin 1935)

Constituée en 1910 sous forme de société ottomane, la Compagnie a subi de graves perturbations du fait des guerres balkaniques et de la conflagration mondiale.

Le traité de Lausanne avait fixé l'étendue du réseau dont elle conservait l'exploitation à 512 kilomètres, dont 337 en Turquie et le reste en Grèce.

Pour l'exploitation de cette dernière partie, il a été .constitue en 1931 une Compagnie franco-hellénique des chemins de fer dont les titres ont été distribués gratuitement aux actionnaires des Orientaux à raison de un pour cinq.

Quant au réseau turc, l'exploitation en a été confiée à la Compagnie turque des chemins de fer orientaux. L'approbation du ministre des finances d'Ankara venant d'être donnée, les actions de la Compagnie turque vont pouvoir être réparties .aux actionnaires des Orientaux. La répartition, gratuite, s'effectuera sur la base de une pour une.

Les actions de la Compagnie turque sont au nominal de 80 ltq., soit environ 960 fr. On envisage qu'elles pourront recevoir pour l'exercice 1934 un premier dividende de 25 à 30 francs. Toutefois, Il est à craindre que cette répartition ne puisse être encaissée en France, le gouvernement turc ayant interdit les transferts de dividendes à l'étranger.

La Compagnie des chemins de fer orientaux n'a donc plus d'exploitation propre. Elle borne son activité à la gestion d'un petit portefeuille et au recouvrement sur la Yougoslavie (30 millions de francs environ) et la Bulgarie (6 millions). Elle ne distribuera pas de dividende pour 1934, hormis un jeton de présence de un franc suisse alloué à toute action représentée à l'assemblée extraordinaire du 15 janvier qui votera la mise en liquidation de l'entreprise. La première répartition aura lieu en 1936 et paraît devoir être de l'ordre de 50 francs.

L'action Chemins de fer orientaux cote 334, cours qui comprend le droit à la répartition d'une action de la Compagnie turque. Il est malaisé de lui attribuer une valeur intrinsèque précise. Il semble toutefois que l'estimation boursière est modérée.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX (Société anonyme turque en liquidation)
(*Le Journal des débats*, 27 février 1936)

Le collège des liquidateurs a décidé, en vertu des pouvoirs à lui conférés par l'assemblée générale extraordinaire du 15 janvier 1935 des actionnaires de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux qui a prononcé la dissolution anticipée de la susdite société, la mise en paiement d'une première répartition de 14 fr. suisses par action.

Ladite répartition sera payable à partir du 2 avril 1936 contre remise du coupon numéro 54 des actions, en Suisse, par 14 fr. suisses, et, dans les autres pays, par la contre-valeur de 14 fr. suisses au cours du change du jour et du lieu de paiement. En Turquie, au siège de la Compagnie, à Sirkedji (Istambul) ; en France, à la Banque nationale pour le commerce et l'industrie [BNCI], 16, boulevard des Italiens, Paris, et dans ses succursales et agences en Autriche, à l'Œsterreichische Kreditanstalt Wiener Bankverein, Vienne ; en Belgique, à la Banque de la Société générale de Belgique, 3, avenue Montagne-du-Parc, Bruxelles ; en Hollande, chez MM. Teixeira de Mattos, à Amsterdam ; en Suisse, à la Banque commerciale de Bâle, à Bâle ; au Crédit suisse, à Zurich.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 1^{er} avril 1936)

Les comptes de l'exercice 1935 font ressortir livres turques 286.759 de recettes nettes auxquelles s'ajoutent le report de l'exercice 1934 soit livres turques 314.609. L'assemblée a voté un dividende de 3 % par action, égal au précédent.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 11 août 1936)

L'assemblée générale extraordinaire, qui s'est tenue le 6 août à Stamboul, a accepté finalement la proposition de rachat présentée par le ministère des travaux publics.

La Turquie devient ainsi, par ce rachat, propriétaire de tous les chemins de fer appartenant précédemment à des sociétés étrangères.

26 DÉCEMBRE 1936 :
LA TURQUIE RACHÈTE L'EXPLOITATION

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 29 décembre 1936)

Un accord a été conclu entre le gouvernement turc et la Compagnie des chemins de fer orientaux qui fixe à 6 millions de livres turques l'indemnité de rachat des lignes exploitées par cette compagnie.

La compagnie conserve, de plus, l'entièvre propriété de son portefeuille et de ses disponibilités.

Le paiement de l'indemnité se fera au moyen d'obligations d'État libellées en francs suisses, portant intérêt de 5 %, amortissables en vingt ans.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 448 :

Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux
Liquidateur : L. Aubanel, R. Chasserau, M. Devies, M. Malzac.
Commissaire contrôleur : Djevet ; suppl. : Tewfik.

Le rachat des chemins de fer orientaux
(*Le Journal des débats*, 13 février 1937)

À nos indications touchant l'accord du rachat par la Turquie des lignes exploitées par la Compagnie, nous pouvons ajouter qu'il prévoit que les 103.800 obligations de 200 fr. suisses, dénommées « obligations de la Dette turque 5 % 1937 », représentant le prix des biens, droits et intérêts transférés, seront remises à la société au plus tard le 1^{er} juillet 1937. Le conseil demandera à l'assemblée l'autorisation de procéder à la distribution de la presque totalité des obligations qui lui seront remises en paiement du rachat.

L'ÉCONOMIE DU PROCHE-ORIENT EN 1936

(Extrait du rapport de la Banque ottomane à l'assemblée générale ordinaire du 22 juin 1937)
(*La Correspondance d'Orient*, août 1937)

TURQUIE

À la fin de l'année, les Chemins de fer orientaux ont été rachetés et il vous intéressera de savoir que le gouvernement turc a exprimé le désir que la Banque ottomane soit trustee de l'emprunt 5 % 1937 émis à cette occasion, comme elle l'était déjà pour les obligations 7 1/2 % 1935 remises en paiement du chemin de fer Smyrne-Aïdin. Depuis ce rachat, l'État turc se trouve à la tête d'un réseau de 6.284 kilomètres, dont les recettes traduisent, par leur augmentation marquée, le développement de l'activité commerciale.

CHEMINS DE FER ORIENTAUX
(*Le Journal des débats*, 16 août 1937)

La première répartition liquidative consistant en une obligation de 200 francs suisses de la Rente turque 5 % 1937, par action Chemins de fer orientaux aura lieu au mois de juin 1938.

Cette répartition aura lieu, non pas par échangé de titres, mais contre remise d'un coupon. La convention de rachat intervenue avec le gouvernement turc ne vise, en effet, que le réseau proprement dit, l'actif liquide restant la propriété de la société.

COMPAGNIE D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX

(en liquidation)
(*Le Journal des débats*, 13 décembre 1937)

Les liquidateurs annoncent la mise en paiement d'une deuxième répartition de 12 francs suisses par action.

[Desfossés 1956/2261]

Cie d'exploitation des chemins de fer orientaux [Serbie, Grèce, Bulgarie, Turquie](en liquidation).
Radiation en 1955.
