

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE

1870 : fondation par la Banque impériale ottomane et sa filiale la Société générale de l'Empire ottoman.

Objet : l'établissement et l'exploitation de chemins de fer à chevaux ainsi que d'un service d'omnibus.

Durée : 40 ans.

Un des directeurs de la Banque impériale ottomane préside le conseil d'administration, où siègent quelques banquiers parisiens et locaux : A. de Camondo, Christaki Zagrophos, Georges Zarifi.

En 1881, le capital libéré est de 4,5 millions de F. (dont 2,7 pour les capitaux français), auxquels il faut ajouter un emprunt de 2 millions. Trois lignes fonctionnent alors et deux sont en construction. Les résultats financiers sont assez médiocres.

Source : Jacques Thobie, *Le Capital français et étranger dans l'empire ottoman jusqu'à la Grande Guerre*.

Turquie
Nomination de deux mustéchars
(*Le Journal des débats*, 5 février 1877)

.....
Wassa Effendi, le second des nouveaux mustéchars, possède ... les qualités qui viennent du cœur : c'est une nature foncièrement honnête, généreuse, chevaleresque. Albanais catholique, Wassa Effendi a fait ses études en Italie il y a acquis une vaste instruction et la connaissance de plusieurs langues; il parle très correctement le turc, mais il est versé surtout dans la littérature et la poésie italiennes. Poète lui-même, il a composé en italien deux volumes de vers faciles et élégants. Après avoir rempli un certain nombre d'emplois importants, et en particulier, comme nous l'avons déjà dit, celui de mouavin en Syrie, il est resté très longtemps en disponibilité. [Sa situation de fortune, dont la médiocrité était une preuve de la probité avec laquelle il avait rempli les missions qui lui avaient été confiées, le contraignit à accepter la direction de la Société des tramways de Constantinople.](#) Plus tard, lors de l'insurrection des provinces, la Porte eut recours à ses services, et ils lui furent d'autant plus utiles que Wassa Effendi exerce une très grande et très heureuse influence sur ses compatriotes.

.....

(*Le Journal des débats*, 9 décembre 1877)

On mande de Constantinople :

« Le gouvernement, ayant un besoin urgent de chevaux pour l'artillerie, a réquisitionné les chevaux des tramways de Constantinople... »

Tramways de Constantinople
(*Le Journal des chemins de fer*, 6 juillet 1889, p. 452)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée générale, sous la présidence de M. R. Edwards, de la Banque impériale ottomane.

Les recettes brutes des lignes réunies ont produit, pour l'exercice 1888, la somme de 58.077 liv. t., 23, résultat à peu près égal à celui du précédent exercice. La moyenne générale des voyageurs transportés sur ces lignes atteint le chiffre de six millions, soit cinq cent mille voyageurs par mois. Le rapport fait observer que la ligne Galata-Chichli n'a pas encore atteint tout le développement qu'il est permis d'espérer pour l'époque rapprochée où les faubourgs de Constantinople seront terminés comme constructions et comme viabilité.

Après déduction des frais généraux d'entretien et d'instruction, de l'annulation de 633 titres et des amortissements, l'exercice présente, en bénéfice net, un excédent de près de dix mille livres turques ou 230.000 francs.

L'assemblée a voté l'approbation des comptes et le paiement pour l'exercice écoulé d'un coupon de 26 piastres or, ou 5 fr. 5 par action ; le solde des bénéfices a été laissé à la disposition du conseil avec autorisation de pratiquer, à l'aide de ce solde, l'amortissement des actions par voie de tirage au sort.

MM. D. Paspalli et J. Anastassiadis ont été réélus administrateurs, et MM. Heinemann et Charles la Fontaine nommés censeurs. La nomination de M. Alexandre Rolli comme administrateur en remplacement de M. Salomon Fernandez, démissionnaire, a été ratifiée.

Tramways de Constantinople
(*Paris-Capital*, 1^{er} juin 1892)

L'assemblée générale des actionnaires de cette société a eu lieu à Constantinople le 20 avril. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1891 et voté les répartitions suivantes :

Le compte profits et pertes accuse un bénéfice net de P. 1.203.815,33 ; le paiement du coupon d'intérêt statutaire de 25 piastres par action, et les autres paiements statutaires, comportent une somme de P. 97.389,46, laissant un solde disponible de P. 421.080,87, équivalant à 4.210 liv. st.

Sur cette somme, 3.965 liv. t. seront affectées au remboursement de 793 actions, et le restant, 245 liv. t., sera reporté à nouveau.

Tramways de Constantinople
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 6 mai 1894)

Les recettes brutes de l'exercice 1893 se montent à 6.080.922 p. contre 6.472.588 p. en 1892 ; le bénéfice net est de 937.897 p. contre 1.064.786 p. l'année précédente.

Il est affecté aux amortissements une somme de 188.642 p., tandis que 705.625 p. sont attribuées aux actionnaires.

Société des Tramways de Constantinople
(*Paris-Capital*, 16 janvier 1895)

À l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société des tramways de Constantinople, tenue le 31 décembre, pour délibérer au sujet de la proposition de réduire à 4 % l'intérêt des obligations de la société qui portent maintenant un intérêt de 5 %, cette proposition a été volée à l'unanimité. La réduction sera opérée à dater du 1^{er} février prochain, et ces obligations seront remboursées au pair, avec intérêts courus à 5 % du 1^{er} décembre 1894 au 31 janvier 1895 à tous les obligataires qui à ladite date n'auraient pas présenté leurs titres pour y faire mentionner la réduction à 4 % taux de l'intérêt.

1898 : PASSAGE SOUS CONTRÔLE ALLEMAND

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mars 1900)

Constantinople, 25 mars. — À l'assemblée générale des actionnaires tenue sous la présidence de M. Rambert, il a été déclaré que les recettes en 1899 ont été de 10 % supérieures à celles de 1898. Le conseil d'administration a déclaré la distribution d'un dividende de 5 %.

ÉLECTRIFICATION

Cie belge des chemins de fer réunis (Empain)
Siège social : Bruxelles, 33, r. du Congrès
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 161-162)

Portefeuille
Actions
Tramways

Constantinople, cap. et jouissance.

Participation fortement augmentée en 1910, selon Marie-Thérèse Bitsch, *La Belgique entre la France et l'Allemagne : 1905-1914*, Publications de la Sorbonne, janv. 1994, p. 206.

Tramways de Constantinople
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
3^e édition, Constantinople, 1906, pp. 194-197)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. C. Weise, président;
S. E. O. Hamdy Bey, vice-président ;
MM. S. Doctor ;
G. Chassiotis ;
A. Huber ;
C. Jenke.
Directeur de l'exploitation : M. C. Perdicaris.

Turquie
(*Gil Blas*, 14 avril 1907)

Constantinople, 13 avril. — La Société des Tramways de Constantinople négocie avec la Deutsche Bank et avec la Commerz et Disconto de Hambourg pour un prêt de 800.000 marks au taux de 6 %. Les pourparlers entre la Porte et la Banque ottomane pour une avance de 2 millions de livres turques garantie par la redevance annuelle de la société

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 novembre 1907)

Le gouvernement ottoman a été saisi d'une demande de concession d'une ligne de tramways à vapeur dans la capitale en dehors des quartiers compris dans la concession de la Société de tramways.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 novembre 1908)

Berlin, 20 novembre. — (De notre correspondant particulier.) — La Société Continentale pour les Entreprises électriques à Nuremberg fait savoir qu'une partie seulement des actions nouvelles des Tramways de Constantinople passe aux mains de Français de même qu'une partie seulement des fournitures éventuelles pour l'électrification des tramways serait confiée à l'industrie française. La majorité des titres reste entre les mains de la Société Continentale.

Le développement des entreprises électriques en Orient
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 mars 1909)

Berlin, 30 mars. (De notre correspondant particulier). — Un groupe financier franco-allemand vient de se former qui aura pour but le développement des entreprises électriques en Orient ; des financiers suisses et belges en feront partie.

Dans le groupe allemand figure la Société Continentale pour entreprises électriques de Nuremberg qui contrôlait déjà autrefois la Société des Tramways de Constantinople. En outre, des sociétés de Berlin et d'autres maisons en rapport avec le groupe Siemens-Schuckert ainsi que la Banque pour entreprises électriques [Elektrobank] de Zurich qui appartient au groupe de la Société générale d'électricité [AEG].

Le groupe français se compose de la Société Générale, de la Banque de Paris, de la Banque Ottomane, de la maison A. Spitzer de Paris, et de la maison Allard, de Bruxelles.

[Projet de [consortium international](#) à Zurich]
(*Le Capitaliste*, 1^{er} avril 1909)

.....
Le nouveau groupe se propose de constituer à Zurich, sous la direction du Schweizerische Kreditanstalt, un trust auquel il ferait apport des actions Tramways de Constantinople acquises par lui et dont la plus grande partie appartenait à la Kontinentale Gesellschaft, de concert avec la Kommerz und Discontobank et la Banque Warburg et C^o, de Hamburg.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 octobre 1909)

Berlin, 7 octobre. — (De notre correspondant particulier). — Le conseil d'administration des Tramways de Constantinople, société se trouvant sous le contrôle allemand, a exigé la démission immédiate du directeur général, M. Perdikaris [Perdicaris]. Les motifs de cette décision ne sont pas encore connus.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 mars 1910)

Francfort, 11 mars. — (De notre correspondant particulier.) — On écrit de Constantinople à la *Gazette de Francfort* qu'à la suite des grands frais de la Compagnie des Tramways de Constantinople pour l'entretien des chaussées, le dividende de l'exercice écoulé serait de 1 1/2 à 2 % au maximum contre 5 % précédemment. Le cours des actions, qui l'an dernier, variait entre 7 et 8 livres, avait baissé ensuite jusqu'à 6 livres ; mais, depuis la mi-janvier, il s'est vivement relevé jusqu'à 10 liv. 1/2. La raison de cette hausse, peu explicable à première vue, serait qu'un groupe belge, auparavant déjà intéressé à cette affaire, a ramassé de ces actions dans le but d'obtenir la majorité à la prochaine assemblée générale qui se réunit le 22 de ce mois. Mais, d'après notre confrère, il est peu probable que les Allemands se laissent enlever la majorité dont ils ont disposé jusqu'à présent. La lutte entamée par les Belges aurait pour but final l'électrification du réseau des tramways.

Turquie
(*Le Journal des débats*, 5 juin 1910)

Le ministère des travaux publics ouvre un concours portant sur la concession d'un nouveau réseau de tramways urbains et suburbains, mus par l'électricité, dans Constantinople et sa banlieue.

Ce réseau comprendra les lignes ci-après qui devront être tracées en tenant compte des droits réservés à la Société des tramways de Constantinople :

1° Une ligne de Chichli à Kilios sur la mer Noire, passant sur les crêtes à proximité des échelles de la côte d'Europe du Bosphore jusqu'à Buyukdéré, et traversant ensuite la forêt de Belgrade ;

2° Une ligne de Scutari à Kadikeuy et à Moda ;

3° Une ligne de Scutari à Alemdagh ;

4° Une ligne facultative de Yédikoulé à Chichli par Eycub et les Eaux-douces d'Europe ;

5° Une ligne facultative de Scutari à Belcos et à la montagne du Géant ;

6° Toutes les autres lignes facultatives qui seraient proposées par les concurrents et que le gouvernement déciderait de comprendre dans la concession.

Un délai de six mois est accordé aux soumissionnaires pour déposer leurs projets. Ils pourront offrir au gouvernement et au public des avantages en sus de ceux prévus au cahier des charges. Ils pourront également demander les modifications nécessaires pour faire cadrer le dit cahier des charges avec l'ensemble de leurs propositions. La plus grande latitude est laissée à ce sujet aux concurrents.

Le concours portera à la fois sur la capacité technique et financière des demandeurs, et sur les mérites de leurs propositions aux points de vue technique, économique et esthétique. C'est ainsi qu'il sera tenu compte du tracé des avenues sur lesquelles devront être établis les tramways suburbains, de la largeur de ces voies et des dispositions projetées en vue de leur embellissement (plantations, ronds-points, etc.).

Des primes jusqu'à concurrence de mille livres turques pourront être décernées par la commission d'adjudication aux projets les meilleurs après celui de l'adjudicataire.

S'il existe des terrains sans maître en bordure des voies suivies par les tramways, ils seront remis au concessionnaire sur une profondeur de cent mètres de chaque côte, sous réserve que les parcelles ainsi remises serviront à construire des villas avec jardins.

Les concurrents pourront, en outre, s'assurer la possibilité d'acquérir éventuellement les terrains particuliers en bordure des avenues projetées.

Le règlement du concours, la convention et le cahier des charges de la concession sont en vente à la caisse du ministère tous les jours, le vendredi excepté, au prix de dix piastres.

Le règlement technique, relatif à l'emploi de l'énergie électrique, est également vendu au prix de dix piastres.

L'ETRANGER
LETTRE DE TURQUIE
DJAVID BEY ET L'EMPRUNT TURC
(*Gil Blas*, 1^{er} octobre 1910)

Constantinople, le 26 septembre 1910.

.....
On se prépare à faire beaucoup de choses en Turquie, et les groupes entreprenants pourront s'assurer d'ici à quelques années des affaires d'avenir. Il y a tout à créer en Turquie ; on a déjà même fait quelque chose. La Société des Tramways de Constantinople a obtenu de transformer ses lignes en lignes électriques et la concession des autres lignes à créer. Une usine d'énergie électrique va être construite à Chichli, faubourg de Constantinople. Cette société appartient actuellement, pour la plus grande partie des titres, à la Deutsche Bank.

La concession de l'éclairage de la ville à l'électricité n'est pas encore donnée ; mais, d'après mes renseignements, elle ira à un consortium formé par trois groupes concurrents, dont un français, qui ont préféré s'unir pour avoir tous une part de succès.

Je ne signale ces deux faits que pour montrer que, malgré la lenteur proverbiale de l'Orient, on aboutit petit à petit à des réalités.

.....

L'Union ottomane
(*La Correspondance d'Orient*, 15 décembre 1910)

.....

L'Union ottomane, dès sa constitution, a pris un intérêt dans les Tramways de Constantinople, société dans laquelle elle exerce une influence prépondérante par l'acquisition d'un gros paquet d'actions, soit 17.180 actions de capital, libérées de 7 Ltq 1/2 et lui revenant environ au prix de 9,85 Ltq et 7.018 actions de jouissance lui revenant à 3,35 Ltq environ.

De plus, la Société des Tramways manquant de disponibilités pour construire les lignes nouvelles qui lui étaient concédées et entreprendre la réfection des lignes anciennes, l'Union ottomane lui a consenti un crédit en compte courant. Au mois de mai 1910, ce crédit atteignait environ 2 millions de francs. La Société des Tramways ayant décidé de faire un appel de 7 Ltq 1/2 par action et un premier versement de 2 Ltq 1/2 ayant été effectué le 14 mai 1910, une partie des sommes ainsi recueillies servit à rembourser la moitié environ des avances consenties par l'Union ottomane.

Au 30 juin 1910 ces avances s'élevaient à 1.085.000 francs.

.....

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 décembre 1910)
(*Gil Blas*, 28 décembre 1910)

Un *iradé* impérial vient de sanctionner la signature de la convention passée entre la Compagnie des Tramways de Constantinople et une entreprise allemande pour l'électrification des lignes de la compagnie.

.....

Tramways de Constantinople
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 228-233)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

C. Weise, pdt ;
S. Doctor
Emm. Salem
C. Jenke
Dir. de l'exploitation : M. W. Schreiber.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juillet 1911)
(*Gil Blas*, 9 août 1911 : en bref)

D'après la « Neue Zürcher Zeitung », la Société des Tramways de Constantinople a été sérieusement atteinte par le terrible incendie qui vient de dévaster Stamboul. Les dégâts causés par le feu sont toutefois en grande partie couverts par des assurances. Mais l'interruption du service lui cause des dommages irréparables.

NOUVELLES FINANCIÈRES

Société financière de transports
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 août 1911)

Bruxelles, 17 août. — Nous avons annoncé dernièrement que cette Société négociait la reprise des Tramways de Constantinople.

Nous apprenons aujourd'hui que l'Union Ottomane, société turque dans laquelle s'étaient intéressés plusieurs établissements financiers d'Allemagne, de France et de Belgique, vient de recevoir une offre d'achat de son portefeuille comprenant 17.180 actions de capital et 7.080 actions de jouissance des Tramways de Constantinople, porté au bilan pour 4.390.000 francs. À la suite de cette offre, l'Union Ottomane se mettrait en liquidation, d'autant plus qu'elle n'a pas exécuté les projets qui avaient servi de base à sa constitution.

Cette offre d'achat, dit la *Gazette de Francfort*, provient d'un établissement financier belge, ayant il est vrai, des rapports étroits avec la Deutsche Bank. Cet établissement se propose, à la suite de cette opération, de créer une nouvelle société. Le prix d'achat serait payé partie en espèces et partie en actions de la nouvelle société. Comme nous l'apprenons, le prix d'achat permettrait le remboursement des actions de l'Union Ottomane avec une légère prime.

Cette liquidation, dit la *Gazette de Francfort*, prouve que tous les espoirs que l'on avait émis au sujet de la participation des capitaux allemands dans les affaires relatives au développement économique de la Turquie ne se réalisent pas.

D'après nos renseignements personnels, nous sommes en mesure de confirmer cette information de la *Gazette de Francfort* en tous points. La reprise des Tramways de Constantinople par la Financière de Transports peut être considérée comme définitivement faite. La constitution de la nouvelle société se fera sous peu. (*Courrier de la Bourse.*)

Union Ottomane, Société pour entreprises électriques en Orient, à Zurich
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 août 1911)

Le conseil d'administration vient d'arrêter les chiffres des comptes à soumettre aux actionnaires le 23 septembre prochain. Les bénéfices sont de 90.246 fr., dont 5 %, soit 4.512 francs, seraient affectés à la réserve et 85.734 francs reportés à nouveau.

À l'issue de l'assemblée ordinaire, une assemblée extraordinaire sera appelée à se prononcer sur une proposition d'achat du portefeuille de la Société, qui se compose exclusivement de titres des Tramways de Constantinople. Si les offres faites à cet égard étaient acceptées par les actionnaires, la société serait mise en liquidation.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 août 1911)

Nous lisons dans le *Moniteur des intérêts matériels* :

« L'opération d'amalgamation qui est sur le point d'être définitivement conclue, porte sur :

1° L'affaire des Tramways de Constantinople, dont le contrôle était assuré à la Deutsche Bank par l'Union ottomane de Zurich, qui va entrer en liquidation ;

2° L'électrification de ces tramways et quelques prolongements de lignes ;

3° Le funiculaire (*vulgo* « la Ficelle »), dont le contrôle était à la Dresdner Bank ;

4° Les concessions du gaz de Stamboul et de l'électricité de Constantinople, octroyées à un groupe belgo-hongrois dont font partie la maison Ganz, de Pest, la Banque générale de Crédit hongrois, la Banque de Bruxelles, etc., une convention de fourniture de courant, étant passée pour l'alimentation des tramways ;

5° Éventuellement, la concession d'un métropolitain dont la Deutsche Bank poursuit l'octroi, et peut-être encore d'autres entreprises.

L'amalgamation se ferait au fur et à mesure sur des bases financières dès aujourd'hui prévues et une société belge serait créée en temps voulu au capital-actions de 45 millions de francs et au capital-obligations de 45 millions, si le programme se déroule comme prévu. Dans l'intervalle, les affaires ainsi trustées seront gérées pour compte du Syndicat par un concité directeur siégeant à Bruxelles, la Société financière de Transports et la Banque de Bruxelles concentrant les opérations au point de vue respectivement technique et financier.

Le Syndicat qui prend à sa charge cette vaste opération est composé par parts à peu près égales, d'éléments français, allemands et belges.

Consortium de Constantinople
(*Le Capitaliste*, 28 septembre 1911)

C'est au commencement d'octobre que doit avoir lieu l'assemblée constitutive du Consortium de Constantinople [...]

.....
Pour le moment, la première base est constituée par 18 millions de francs d'obligations 4 1/2 % des Tramways de Constantinople et de la Société du Tunnel de Galata-Péra, dont le produit sera consacré à l'achèvement et à l'électrification de ces lignes.

La Société des Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 avril 1912)

Cette Société vient de distribuer un dividende de 30 piastres or par action, ce qui fait environ 3 % pour la valeur nominale des actions, et 1 1/2 % environ, pour leur valeur en Bourse. À ce taux d'intérêt, la hausse actuelle des actions n'est guère justifiée.

Le pont d'Emin-Eunu
(*La Correspondance d'Orient*, 15 mai 1912)

On va procéder à Constantinople aux travaux de l'installation des sections restantes du nouveau pont, du côté d'Emin-Eunu. La préfecture de la ville a autorisé la société des tramways à faire la jonction de sa ligne de Karakeuy avec celle d'Emin-Eunu par le pont ; seulement la ligne ne pourra commencer à fonctionner qu'après que l'expropriation nécessaire des immeubles, de la place de Karakeuy aura été terminée et la rue élargie. [La société des tramways a demandé la concession du prolongement de sa ligne d'Ortakeuy à Bébek. La société s'engage, dans le cas où sa demande sera agréée, à terminer les travaux de cette ligne pour le 10 juillet, fête nationale.](#)

Le nouveau pont se composant de quatre sections, on a terminé l'installation de la première du côté de Galata qui a trois pontons d'une longueur de 150 mètres. Les trottoirs du nouveau pont sont en asphalte et le tablier est pavé. Comme on le sait, les ponts de Constantinople ont été récemment cédés par le ministère de la Marine à la préfecture de ville. Un conflit s'est élevé à ce propos entre la société du Chirket qui se déclare lésée et la préfecture.

Compagnie française pour l'exploitation
DES
PROCÉDÉS THOMSON-HOUSTON
Assemblée générale ordinaire du 23 mai 1912
(*Le Capitaliste*, 6 juin 1912)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
aux Tramways de Constantinople, trois sous-stations

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 31 août 1912)

Berlin, 30 août. — La Société des Tramways de Constantinople, contrôlée par la nouvelle Union Ottomane, est occupée en ce moment à l'électrification de ses lignes et demandera prochainement la libération complète de ses actions.

Pour le reste de ses besoins d'argent, la Société omettra des obligations.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 octobre 1912)

Berlin, 30 septembre. — (De notre correspondant particulier.) — On mande de Constantinople que la Société des Tramways de Constantinople, dont la majeure partie des actions est directement ou indirectement en possession de la Deutsche Bank, vient de tenir une assemblée générale extraordinaire. Celle-ci a ratifié le traité passé avec le gouvernement ottoman et la préfecture de la capitale au sujet de la construction et de l'exploitation de 21 kilomètres de lignes électriques. Elle a approuvé l'appel nouveau de 4 livres turques 1/2 sur les actions qui seront ainsi libérées de 17 liv. tq.

Elle a, enfin, approuvé la proposition relative à l'émission d'obligations jusqu'à concurrence du capital-actions versé pour l'exécution du traité sus-indiqué, ainsi que pour compléter l'électrification des anciennes lignes de la Société.

Tramways de Constantinople
(*L'Information financière, économique et politique*, 4 novembre 1912)

Berlin, 13 novembre. — Par suite de la réquisition de chevaux pour les troupes, la Société des Tramways de Constantinople, qui appartient au grand consortium de Constantinople, a réduit son exploitation après le 6 octobre et l'a suspendue complètement depuis le 25.

Les Tramways de Constantinople
(*La Correspondance d'Orient*, 16 avril 1913, p. 369)

Au 31 décembre 1911, la Société des Tramways de Constantinople disposait de 1.008 chevaux ; en 1912, il en a acheté 174, soit au total 1.182 moins les chevaux morts ou réformés, soit 919 chevaux.

Il en a été réquisitionné 805. Il en reste donc 114 qui forment l'effectif servant au transport des matériaux pour les travaux de construction.

Les constructions nouvelles ont porté, en dehors des travaux de voirie pour l'ancien réseau, sur l'installation des rails et le pavage cubique de deux lignes concédées par la dernière convention, celle de Harbié-Matchka et Baghtché-Kapou-Sirkédji. En outre, les deux lignes des deux côtés de la Corne d'Or ont été reliées par le nouveau pont.

Au 31 décembre 1912, la longueur du réseau était de 27,48 kilom. de lignes et de 48,13 de voies contre 24,70 kilom. de lignes et 43,67 kilom. de voies à fin 1911.

La ligne aérienne est achevée sur le tronçon Ortakeuy-Karakeuy et une usine provisoire, construite à Cabatache, est prête à fournir le courant nécessaire au réseau.

Les recettes nettes d'exploitation se sont élevées à ltq 6.982 en 1912, contre ltq 16.532 en 1911, soit une diminution de ltq 9.550.

Tramways et Électricité, Bruxelles ¹
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 avril 1913)

.....
La société est actuellement intéressée dans les affaires suivantes : Tramways de Beyrouth, Consortium des Tramways de Constantinople, Compagnie Générale de Transports et d'Electricité à Smyrne, Tramways Toscans, Tramways de Barcelone, Ligure Toscana d'Electricité, Compagnie Internationale Auxiliaire de Chemins de fer Tramways de Bangkok.

La Société des chemins de fer métropolitain de Constantinople

¹ Reconstitution, en 1912, à l'initiative d'Alfred Bouvier, du Trust franco-belge de Tramways et d'électricité, fondé en 1892 par Ennemond Faye, promoteur, entre autres, des Tramways électriques d'Oran.

(L'Information financière, économique et politique, 23 avril 1913)

Voici la composition du premier conseil d'administration :

.....
M. Raymond Fris, administrateur délégué de la Société des Tramways de Constantinople, Constantinople.

THOMSON-HOUSTON
(Le Capitaliste, 2 octobre 1913)

En ce qui concerne les installations d'usines centrales et de sous-stations, la Compagnie a exécuté des travaux pour ...les Tramways de Constantinople

COMPAGNIE BELGE DES CHEMINS DE FER RÉUNIS
[Groupe Empain]
(L'Information financière, économique et politique, 9 octobre 1913)

.....
Les Tramways de Constantinople se sont vivement ressentis des événements politiques et les recettes de l'exercice 1912 ont accusé une diminution sensible sur celles de 1911 ; malgré tout l'exercice s'est soldé avec un bénéfice de 95.000 fr. ; le réseau, actuellement à traction animale, est en cours d'électrification.

NOUVELLES FINANCIÈRES DE CONSTANTINOPLE
(L'Information financière, économique et politique, 3 décembre 1913)

Constantinople, ce 28 novembre

Les Tramways de Constantinople

Un des faits très curieux à la Bourse de Galata est la hausse phénoménale des titres des Tramways de Constantinople (actions et jouissance). Ces titres ont haussé respectivement de près de 200 francs, dans l'espace de quinze jours. On n'a pas idée d'un pareil mouvement à notre Bourse de Constantinople. Il a été motivé par les premiers tramways à traction électrique qui ont commencé à circuler en ville. Il faut dire que Constantinople est immense, et que la Société détient une concession-monopole pour toute la ville. On escompte de ce fait des recettes très grandes pour la Société, d'autant plus que les tarifs ont été fixés à des prix très élevés. C'est la Deutsche Bank qui détient la plupart des titres de cette Société qui constitue l'une des meilleures affaires de Constantinople. La Deutsche Bank avait acheté, il y a quelques années, un gros paquet de titres que possédait un groupe belge.

NOUVELLES FINANCIÈRES DE CONSTANTINOPLE
(L'Information financière, économique et politique, 4 février 1914)

Constantinople, ce 29 janvier

Les Tramways de Constantinople

Les actions de la Société des Tramways le Constantinople ont enregistré depuis quelque temps une hausse considérable : à la suite de l'inauguration de la traction électrique sur une partie du réseau, la spéculation s'empara en effet du titre et opéra avec d'autant plus de succès que ces titres étaient rares, le « Consortium de Constantinople », véritable trust des entreprises d'électricité de la capitale, s'étant assuré la possession de la majorité des actions de la Société en vue d'en avoir le contrôle et se désintéressant du mouvement des cours à la Bourse de Constantinople. Cependant de divers côtés on dénonçait la hausse enregistrée comme exagérée, en insistant sur les charges très lourdes qui pèsent sur l'entreprise et sur la nécessité où se trouvait la Société de se procurer des ressources très importantes en vue de faire face aux dépenses exigées par l'électrification.

On annonce précisément que la Société vient de demander au gouvernement de procéder à l'augmentation de son capital par la création d'actions et d'obligations nouvelles jusqu'à concurrence de 1.500.000 liv. tq. dont moitié en actions et moitié en obligations.

Le capital de la Société ne comprend aujourd'hui que 35.531 actions originaires de 17 liv. tq. : soit 604.027 liv. tq. et 14.469 actions de jouissance.

Elle avait émis autrefois des obligations, mais celles-ci ont été intégralement remboursées.

D'après une décision d'une assemblée générale extraordinaire tenue en septembre 1912, le conseil d'administration est déjà autorisé à émettre des obligations jusqu'à concurrence du montant du capital-actions effectivement versé.

COMPAGNIE BELGE DES CHEMINS DE FER RÉUNIS SOCIÉTÉ ANONYME

Assemblée ordinaire du 22 avril 1914

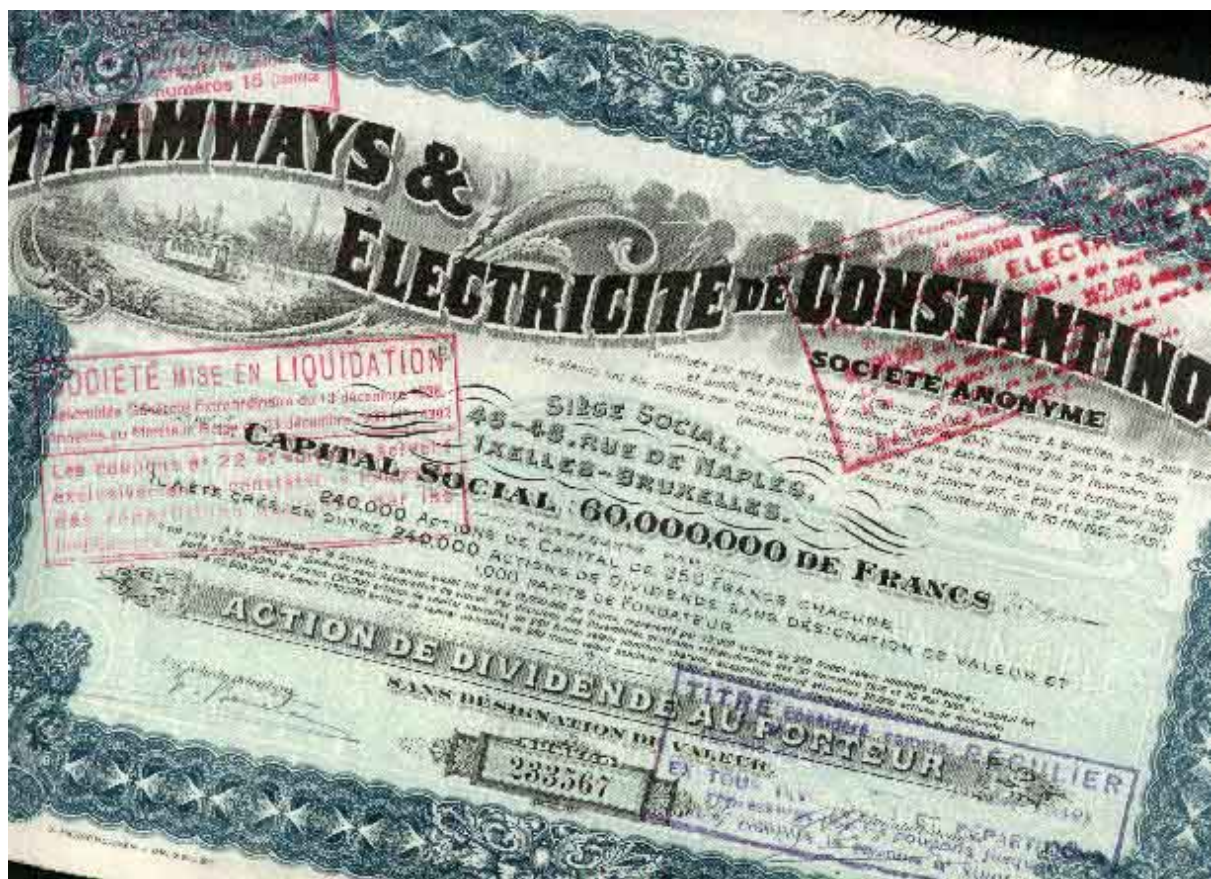
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 avril 1914)

.....
Tramways de Constantinople. — Nous vous avons signalé dans notre rapport de l'an dernier que la société avait été forcée d'arrêter totalement l'exploitation le 25 octobre 1912, à la suite de réquisitions des chevaux de la société pour l'armée ; les événements dont la Turquie a été le théâtre, n'ont pas permis à la société de s'occuper efficacement de renouveler sa cavalerie : le service à traction chevaline n'a donc pas été repris et la société s'est appliquée à activer, autant que les circonstances le permettaient, les travaux de transformation du réseau pour l'application de l'électricité à la traction. À cette fin, elle a installé une usine électrique provisoire en attendant que la Société Ottomane d'Electricité, qui doit fournir le courant aux tramways, ait achevé sa centrale de Silighdar.

La société a ouvert à l'exploitation sa première ligne électrique, celle le Tunnel-Chichli, le 16 août 1913, puis successivement diverses autres sections.

Les recettes d'exploitation se sont élevées, du 16 août à fin décembre, à 23.253 liv. tq. 72.

1914 : TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE CONSTANTINOPLE



Tramways et électricité de Constantinople
(*Le Temps*, 2 juillet 1914)

On annonce la constitution à Bruxelles, au capital de 18 millions de francs, en actions de 250 francs, des « Tramways et électricité de Constantinople ». Parmi les souscripteurs figurent notamment la Banque de Paris, la Société générale et le Comptoir d'escompte. l'Union parisienne, la Thomson-Houston, la maison Thalmann et la Banque ottomane.

Tramways et électricité de Constantinople
[Société centrale pour l'industrie électrique](#)
(*Le Temps*, 5 juillet 1914)

On nous prie d'annoncer comme suite à notre information relative à la constitution des Tramways et électricité de Constantinople que la Société centrale pour l'industrie électrique est un des principaux intéressés dans la fondation de la société nouvelle.

LETTRE DE BELGIQUE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 juillet 1914)

.....
Nous voyons journellement traités les Réunis, Économiques, Railways et Électricité, Financière de transports [Sofina], etc. C'est même en progrès que nous retrouvons ces dernières à 1.215 et 1.155 fr. respectivement, contre 1.207 50 et 1.120 fr. Cette Société vient de couronner l'œuvre de concentration des services publics de transport et d'éclairage qu'avec l'appui d'un consortium international de banques elle avait mise sur pied à Constantinople. Mardi, a été constituée la Société des Tramways et Électricité de Constantinople, au capital de 18 millions de francs, capital souscrit par un groupe de banques belges, françaises, allemandes, autrichiennes et suisses et par la grande majorité de nos trusts de tramways et d'électricité.

RÉPARTITION DU CAPITAL

Groupe français : 35 %

Société centrale pour l'industrie électrique 25,7, Thomson-Houston 5,7, Banque de Paris et des Pays-Bas (BPPB) 11,4, Comptoir national d'escompte de Paris 11,4, Société générale 11,4, Banque impériale ottomane 8,6, Banque de Salonique 7,2, Banque de l'union parisienne 5,7, Thalmann et Cie 5,7, BFCI 4,3, Arthur Spitzer 2,9. Total : 100 % dont banque 68,6, industrie : 31,4.

Groupe allemand : 32,22 %

Elektrische Licht und Kraftanlagen A.G. 25,86, Gesfürel 6,9, Deutsche Bank 8,62, Deutsche orientbank 8,62, Dresdner Bank 8,62, National Bank für Deutschland 8,62, A. Schaaffhausen'scher Bankverein 8,32, Direktion der Disconto Gesellschaft 6,90, Warburg 4,31, Wiener Bankverein 3,45 Bayerische Handelsbank 1,72, Commerz und Disconto Bank 1,72, Mitteldeutsche Kreditbank 1,72 Lazard Speyer-Ellissen 1,72, Jacob S.-H. Stern 1,72, Bethmann frères 0,87. Total : 100 % dont banque 67,24, industrie : 32,76.

Groupe belge : 24,55 %

Sofina 35,80, Banque de Bruxelles 11,37, Josse Allard 10,79, Cassel et Cie 10,22, Banque internationale de Bruxelles 6,12, Banque d'Outre-Mer 4,54, Banque liégeoise 2,84, Sté entreprise générale de travaux 2,27, Sté générale de chemins de fer secondaires 3,41, Sté générale des chemins de fer économiques 6,82, Sté générale belge d'entreprises électriques (SGBEE) 6,82. Total : 100 % dont banque 44,88, industrie : 19,32, mixte 35,80.

Groupe suisse : 8,23 %

Source : Jacques Thobie, *Le Capital français et étranger dans l'empire ottoman jusqu'à la Grande Guerre*.

L'industrie de guerre allemande à Constantinople
(*Le Temps*, 15 juillet 1915)

(De notre correspondant particulier)
Dedeagatch, 13 juillet.

Suivant des informations d'une source digne de foi, les Allemands ont établi à Constantinople diverses fabriques de guerre parmi lesquelles notamment :

1° Une usine pour la construction et les réparations d'aéroplanes, établie dans le vaste local de la douane de Galata, sur les quais de Constantinople.

Plusieurs aéroplanes allemands seraient arrivés dernièrement d'Allemagne par la voie de l'air;

2° Un bassin de radoub dans la baie de Stenia, sur la côte européenne du Bosphore, pour monter les sous-marins qui sont expédiés de l'Allemagne en morceaux par voie de Bulgarie. Jusqu'à présent, on n'a pas vu plus de trois sous-marins à la fois naviguant à la surface dans le Bosphore ; on en déduit qu'il n'y en a pas actuellement davantage, les Allemands ayant tout intérêt à en faire la parade pour monter le moral de la population turque qui a été très affecté depuis les exploits des sous-marins alliés devant Constantinople ;

3° Une fabrique d'obus et de cartouches installée à Chichli, [dans l'ancien emplacement de la gare des tramways de Constantinople](#). Cette fabrique jouerait un rôle tout à fait secondaire dans la fourniture des munitions nécessaires à l'armée turque. La grosse quantité de munitions arrive toujours par divers moyens détournés par voie de Roumanie et de Bulgarie.

A part quelques ingénieurs turcs admis sur la prière d'Enver pacha pour s'initier au travail, le personnel de ces installations est exclusivement allemand.

1916 : absorption de la Société d'électricité de Constantinople et de la Société du gaz [du quartier] de Stamboul.

Tramways et électricité de Constantinople (*Revue de Turquie : Questions économiques (Lausanne)*, octobre 1917)

Cette société, dans laquelle sont intéressés des capitaux allemands ainsi que des banques franco-belges, vient de publier son premier rapport pour les deux exercices annuels qui ont pris fin le 30 juin 1916, soit pour les années 1914-1916. On sait que cette société avait été créée, peu avant la guerre, par la Société financière de transports et d'entreprises industrielles, à l'effet d'acquérir les entreprises du Consortium, comprenant les Tramways de Constantinople, le Métropolitain de Galata-Péra, les Usines à gaz et d'électricité, ainsi que les concessions dites « Métropolitains » de Constantinople et environs.

Le rapport de la Société des Tramways et Electricité annonce qu'après prélèvement de 5 % des bénéfices pour la réserve légale, il sera réparti un dividende de 4 1/2 %, soit 11 fr. 25 sur les 72 000 actions de capital, de chacune 250 fr. Les parts de dividende, en nombre égal, et les mille parts de fondateurs (ces dernières étant la propriété de la Société financière précitée) ne reçoivent rien. L'assemblée générale a renouvelé le conseil d'administration en exercice et nommé en remplacement du Dr Helfferich, M. A. Blinzig, de la Deutsche Bank.

Le capital de la société a été augmenté cette année, en février, de 18 à 27 millions de francs, les nouvelles actions ayant été souscrites par la Société financière de transports et d'entreprises industrielles. Le rapport pour l'exercice 1916-1917 doit paraître incessamment et sa publication sera suivie de l'assemblée générale des actionnaires.

Le rapport au 30 juin 1916 mentionne que la Société des Tramways et électricité de Constantinople possède la majeure partie des actions de la Société des Tramways de Constantinople. Cette dernière, malgré le manque de personnel et la difficulté de se

procurer du matériel roulant, a cependant obtenu des résultats excellents. Ses recettes pour l'exercice 1915-1916 ont été en augmentation de 27 % sur celles de l'année précédente. Partout où il a été possible de le faire, les lignes de cette compagnie ont été électrifiées. Un dividende de 5 % a été réparti sur les actions pour l'année 1915.

Quant à l'extension du réseau, selon les concessions en vigueur, ces travaux devront être ajournés à une époque plus favorable.

Le Consortium de Constantinople comprend encore d'autres entreprises, dont le rapport précité nous donne des nouvelles intéressantes. La Société anonyme ottomane du Chemin de fer Métropolitain de Constantinople entre Galata et Péra (Société du tunnel) a dû réduire son dividende à 8 % en 1915, contre 15 % en 1914, par suite d'une diminution de 24% dans les recettes. Cette situation provient du fait que l'exploitation de la société a été forcément restreinte par l'arrêt des travaux d'électrification et d'extension.

La Société Ottomane des Chemins de fer Métropolitains de Constantinople et sa banlieue, qui a reçu du Gouvernement une concession pour un réseau souterrain de 7 kilomètres a été obligée de remettre le commencement des travaux à des temps meilleurs. Son capital est de 35 millions de francs, divisé en 70.000 actions de 500 francs libérées de 10 %.

La Société anonyme ottomane d'électricité a fait d'excellentes affaires. La puissance moyenne d'exploitation a été de 9.127 kilowatts en 1915, contre 6.300 en 1914 ; le total des livraisons a atteint 10 millions de kilowatts en chiffres ronds, contre 5,8 millions en 1914 (douze mois 1915 contre dix mois 1914). Le nombre des contrats a été augmenté de 1.966 à 4.343 ; la longueur des conduites atteignait 264 kilomètres à la fin de 1915.

La Société Ottomane pour l'éclairage de la ville de Constantinople (Gaz de Stamboul) n'est entrée dans le consortium de la Société financière qu'en juillet 1916.

Enfin le rapport précité mentionne que l'exécution des travaux en vue entraînera une dépense totale de 150 millions, si le programme élaboré il y a quatre ans est maintenu, mais il est déjà prévu que le capital de la Société des tramways et électricité de Constantinople sera porté avant peu à 49 millions de francs, afin que l'entreprise dispose des ressources nécessaires pour la mise en train des travaux de développement dès que les conditions économiques le permettront.

TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE CONSTANTINOPLE

(L'Information financière, économique et politique, 15 décembre 1919)

Extrait du rapport du conseil d'administration

à l'assemblée générale ordinaire du jeudi 27 novembre 1919.

Nous vous donnons ensuite quelques renseignements sur les entreprises dans lesquelles nous sommes intéressés : l'année 1918 s'est terminée pour elles dans des conditions particulièrement difficiles. La situation économique à Constantinople était arrivée à un point critique : elle s'est momentanément aggravée encore lors de l'occupation de la ville par les Alliés en raison des changements importants qui en résultèrent dans tous les domaines : nos entreprises en ont subi le contre-coup ; par suite de la pénurie du combustible et du manque de matériel, les tramways et le funiculaire ont même dû interrompre leurs services pendant un certain temps.

Cette situation n'a été heureusement que temporaire ; d'autre part, grâce à l'influence des missions alliées, nos sociétés ont obtenu des autorités ottomanes la permission d'augmenter sérieusement les tarifs et peuvent ainsi exploiter actuellement dans des conditions beaucoup meilleures.

Les résultats réalisés depuis l'application de ces mesures, nous donnent toute raison de croire qu'après avoir traversé sans graves dommages ces années difficiles, nos entreprises de Constantinople pourront, enfin, produire le rendement rémunérateur que nous en avons toujours attendu avec confiance.

Société anonyme des Tramways de Constantinople. — Par ordre du ministère des travaux publics, le service des tramways a été arrêté le 11 décembre 1918, en raison de l'extrême pénurie du combustible. la Société d'Electricité devait, en effet, restreindre sa production à la quantité d'énergie nécessaire à l'éclairage et à quelques industries d'utilité publique.

Les frais d'exploitation étaient d'ailleurs tellement élevés, notamment en raison du cours de l'énergie et des augmentations de salaires accordées au personnel, que la société exploitait à perte depuis le début de l'année 1918.

Durant l'exercice 1918, tenant donc compte de la cessation du service à partir du 11 décembre, les tramways de Constantinople ont réalisé une recette de 332.484 Ltq, transporté 38.962.029 voyageurs et parcouru 5 millions 202.669 voiture-kilomètres.

Les chiffres correspondants pour l'exercice 1917 complet sont : 342.117 Ltq., 41.826.870 voyageurs et 5.814.763 voiture-kilomètres.

L'exploitation fut reprise dès les premiers jours de mars 1919 sur deux lignes principales et, ensuite, successivement sur toutes les autres, de sorte qu'au 14 juin 1919, le service était normal sur tout le réseau, sauf sur la ligne Yedi-Coulé.

Lors de la reprise du trafic et grâce à l'intervention de la commission interalliée, les tarifs de seconde classe ont été quadruplés et le prix des billets de première classe porté au double de celui des billets de seconde classe, mais, d'autre part, de nouvelles et importantes améliorations ont été consenties aux ouvriers et employés.

Les recettes réalisées depuis la reprise du service, en mars dernier, se sont élevées, jusqu'au 20 octobre 1919, à 866.760 Ltq. ; la recette journalière moyenne, depuis l'exploitation complète du réseau, en juin, atteint 4.380 Ltq.

Disons, à titre de comparaison, que la recette journalière moyenne n'était, en 1918, que 950 Ltq.

L'exercice 1918 a laissé une perte de 202.166 Ltq. 32.

Les résultats d'exploitation depuis la reprise du service sont satisfaisants; étant donné l'interruption du trafic durant les premiers mois de l'exercice en cours, celui-ci se terminera néanmoins encore en perte.

Société anonyme Ottomane du Chemin de fer métropolitain de Constantinople entre Galata et Péra. — Les événements militaires ont empêché l'arrivée à Constantinople des câbles de rechange commandés, et le matériel en service ne présentant plus de garantie suffisante de sécurité, le funiculaire a dû être arrêté vers la mi-novembre 1918.

Malgré cette interruption, les recettes de l'exercice 1918 ont atteint 99.939 Ltq., alors qu'elles n'étaient en 1917 que de 54.073 Ltq.

L'augmentation est donc de 45.866 Ltq. ou 85 %.

Nous rappelons que, depuis le 1^{er} janvier 1918, la société avait été autorisée à majorer ses tarifs, afin de faire face aux charges croissantes qui grèvent son exploitation.

Le funiculaire a transporté, en 1918, 18 millions 836.899 voyageurs, soit 2.441.612 de plus qu'en 1917, année durant les premiers mois de laquelle le service avait dû être réduit. Ce fut seulement à la fin de mai 1919 que la société reçut une nouvelle paire de câbles: le service fut repris le 5 juin.

La société a distribué, pour l'exercice 1918, un dividende de 15 %.

Société anonyme Ottomane des Chemins de fer métropolitains de Constantinople et sa banlieue. — L'exécution du Métropolitain projeté n'a reçu aucune suite durant l'exercice écoulé, et devra vraisemblablement être différée encore un certain temps.

Société anonyme Ottomane d'Electricité. — Les recettes de cette entreprise se sont élevées en 1918 à Ltq. 447.555

Elles étaient, en 1917, de 323.758

L'augmentation est donc de 224.797 ou 100 %.

Les frais d'exploitation ont continué à hausser notablement : il a été dépensé, en combustible, en 1918, 447.272 livres turques, ce qui représente une augmentation de 178 % sur les frais correspondants en 1917, et cependant, la production en kWh n'a augmenté que de 31 %.

La dépense par kWh produit a atteint, pour le combustible seul, 1 piast. 39, alors qu'elle n'était, l'année précédente, que de 0 p. 75.

Les autres frais de production par kWh produit ont à peu près doublé.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que l'exercice 1918 (septième exercice social) ait laissé une perte d'exploitation de 176.703 livres turques. En y ajoutant la dotation de 30.000 livres turques au fonds de renouvellement, le solde débiteur du compte intérêts, la dotation au fonds d'amortissement et la perte de l'exercice précédent, 44.521 ltq. 44, le bilan clôturé le 31 décembre 1918 présente une perte totale de 285.714 ltg. 69.

BILAN AU 30 JUIN 1919 (fr.)

ACTIF	
Immeubles	730.824 55
Portefeuille	30.310.386 08
Emprunt Interprovincial 5 %	2.500.000 00
Entreprise du Gaz de Stamboul	4.952.133 27
Service financier	24.259.308 53
Débiteurs divers	2.662.661 87
Compte d'ordre	
Cautionnements et titres en dépôt	26.498.168 70
	<u>91.914.168 70</u>
PASSIF	
Capital	27.000.000 00
Réserve légale	85.328 40
Avances	25.078.730 00
Créditeurs divers	13.248.107 05
Compte d'ordre	
Cautionnements et titres en dépôt	26.498.858 00
Profits et pertes	
Solde	3.145 25
	<u>91.914.168 70</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DOIT	
Frais généraux	123.485 48
Solde	3.145 25
	<u>126.630 13</u>
AVOIR	
Solde de l'exercice précédent	1.653 16
Revenus au portefeuille, intérêts, commissions et divers	124.977 97
	<u>126.630 13</u>

TURQUIE
TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE CONSTANTINOPLE
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 novembre 1920)

Bruxelles, 11 novembre. Le bénéfice de 1919-20 s'élève à 28.397 fr. 85 contre 3.145 fr. 25 pour 1918-19. Le portefeuille est estimé à 30.790.636 francs contre 30.310.386 francs pour 1918-19. Il ne sera pas distribué de dividende. Dernière répartition : 11 fr. 25 pour 1915-16, à l'action de capital seule. Le portefeuille comprend des actions Tramways de Constantinople, Société du Tunnel, Société Ottomane d'Electricité, notamment.

TURQUIE
TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ DE CONSTANTINOPLE
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 novembre 1920)

L'assemblée des actionnaires a, nous l'avons signalé, approuvé les comptes de l'exercice 1919-1920. Le bénéfice de l'exercice s'est élevé à 25.252 fr. 60 ; ajouté au solde favorable antérieur, le bénéfice net est de 28.397 fr. 85, qui est reporté à nouveau. Le portefeuille de la Société est estimé à 30 millions 786.636 fr. 08, et se compose notamment d'actions des sociétés « Tramways de Constantinople », « Chemins de fer métropolitain de Constantinople entre Galata et Péra », « Ottomane d'Électricité », « Gaz de Stamboul » et « Métropolitain de Constantinople et de sa banlieue ». Les revenus du portefeuille, intérêts et divers se sont élevés à 200.486 fr. 75. La Société possède aussi pour 2.500.000 francs d'Emprunt Interprovincial 5 %.

Le rapport du conseil donne quelques renseignements sur la situation des entreprises exploitantes dans lesquelles la Société est intéressée.

Tramways de Constantinople : Le service, arrêté en décembre 1918, fut repris graduellement à partir du 5 mars 1919, et ne redevint normal qu'en juin 1919. Les tarifs ont été fortement augmentés dès la reprise du service. À partir du 24 mai 1920, les prix ont été à nouveau relevés de 25 % et atteignirent le quintuple de ceux d'avant la guerre. Ces mesures étaient indispensables vis-à-vis de l'augmentation croissante des frais, et spécialement des importantes améliorations de salaires accordées aux ouvriers et employés. La Société a reçu une partie du matériel roulant commandé en Europe, et de nombreuses voitures sont en construction ou ont été récupérées. L'exercice 1919 a laissé un bénéfice d'exploitation qui a permis de régler les intérêts débiteurs, de couvrir

les pertes sur différence de change et de porter 25.000 Ltq à une réserve pour perte de change. Le bilan au 31 décembre 1919 se solde donc par la même perte que celle figurant au 31 décembre 1918, soit 202.166. 22 Ltq.

Métropolitain de Constantinople-Galata-Péra : Le funiculaire a été remis en service au début de juin 1919. Les tarifs furent augmentés de 25 % en mai 1920, afin de permettre à la Société de faire face aux charges de plus en plus élevées et notamment aux augmentations des salaires. Un dividende de 10 % a été distribué pour l'exercice 1919, qui ne comprend que sept mois d'exploitation.

Métropolitain de Constantinople et sa banlieue : Aucune suite n'a été donnée au métropolitain projeté, et les délais fixés par les pouvoirs publics pour les formalités préliminaires à la réalisation du travail ont été prorogés.

SOCIÉTÉ CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE (*La Journée industrielle*, 8 mars 1921)

.....
Les diverses entreprises de la Société belge Tramways et électricité de Constantinople ont obtenu, en 1920, de nouveaux relèvements de tarifs. Dans l'ensemble, la situation de ces entreprises est favorable.

TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE (*L'Information financière, économique et politique*, 20 novembre 1921)

Bruxelles. — Comme nous l'avons dit, le bénéfice de 1920-1921 est de 1.895.954 fr. 76. Il sera réparti 7 fr 50 de dividende. Le rapport expose que le rétablissement d'une situation normale à Constantinople ne s'est pas encore produit : de plus, outre la répercussion des événements en Anatolie, les résultats ont été influencés par les difficultés qui surgissent constamment entre les Sociétés et le personnel. Le rapport donne des renseignements sur l'activité des Sociétés exploitantes : Tramways de Constantinople, Métropolitain Constantinople-Galata ; Banlieue de Constantinople : Ottomane d'Electricité et Gaz de Stamboul. Les bénéfices d'exploitation de ces sociétés ont été portés à un compte de « réserve pour perte sur change », à cause de la dépréciation de la monnaie turque.

SOCIÉTÉ CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 mars 1922)

.....
Les Tramways et électricité de Constantinople ont consolidé par une augmentation de capital l'avance de près de 27 millions reçue de ses actionnaires avant et pendant la guerre ; le dividende de 1920-1921 a été fixé à 3 % et on prévoit une rémunération plus élevée pour les exercices suivants.

Les Tramways de Constantinople ont repris leur service normal ; le nombre des voyageurs est en progression et les recettes sont en augmentation de 75 % ; le bénéfice net de Ltq. 135.616 57 a été porté à une provision pour pertes éventuelles.

La crise économique a provoqué une diminution des affaires de la Société ottomane d'électricité, dont les bénéfices nets, ressortant seulement à 6.602 Ltq., ont été portés à la réserve pour perte de change.

La Société des Téléphones de Constantinople continue d'une façon satisfaisante le développement de ses installations.

COMPTES RENDUS DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES D'ACTIONNAIRES
SOCIÉTÉ CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juillet 1923)

.....
Malgré les fâcheuses répercussions des guerres ininterrompues, dont la Turquie est le théâtre depuis 1913, la situation de la Société des tramways et électricité de Constantinople s'est, dans l'ensemble, sensiblement améliorée et a permis, pour l'exercice 1921-22, la situation aux actions de capital d'un dividende de 4 1/2 % au lieu de 3 %.

En échange de l'abandon de son indemnité de guerre, la Société des Téléphones de Constantinople a obtenu de l'administration ottomane des modifications avantageuses de son cahier des charges et une prolongation de la durée de sa concession. Le développement de la société se poursuit normalement.

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)

À la date du 4 juillet dernier, le bureau de la presse turque signalait comme signés [les accords] concernant les ... Tramways de Constantinople

SOCIÉTÉ CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE
(*La Journée industrielle*, 3 mars 1925)

.....
La société a augmenté, dans des conditions avantageuses, ses participations dans la Société Tramways et électricité de Constantinople...

Société financière de transports et d'entreprises industrielles
(*La Journée industrielle*, 2 mai 1925)

.....
Passant à la situation des Tramways et électricité de Constantinople, le rapport signale que les premiers mois de l'exercice 1925 montrent une progression dans les recettes et dans le nombre de voyageurs transportés.

EN BELGIQUE
Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1925)

Bruxelles, 27 novembre. — Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1924-25, se soldant comme nous l'avons déjà annoncé, par un bénéfice net de 10.564.014 fr., contre 8.463.402 francs l'an dernier. Le dividende a été fixé net à 24 fr. pour l'action de capital, 13 fr. 36 pour l'action de dividende et 35 fr. 18 pour le dixième de part de fondateur.

MM. Tibor de Scitowsky, Giros, Baetens. Despret ont été réélus en qualité d'administrateurs, et M. Charles de la Hoya a été appelé à cette fonction.

Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1925)

Le rapport présenté à l'assemblée ordinaire de cette société, qui s'est tenue à Bruxelles, le 26 novembre, sous la présidence de M. Maurice Despret, et dont nous avons donné un compte rendu succinct dans un précédent numéro, donne les indications suivantes sur l'activité de l'entreprise :

La société a la satisfaction d'observer, à Constantinople, une certaine tendance à l'amélioration, caractérisée d'ailleurs par un déplacement de l'activité qui se porte de plus en plus vers Stamboul aux dépens de Péra et de Galata. La Société Turque des Tramways de Constantinople a distribué, pour l'exercice 1924, un dividende de 8 %. contre 6 % en 1923. L'exercice en cours se présente dans des conditions encore en progrès.

En ce qui concerne la Société anonyme turque d'électricité, les recettes des neuf premiers mois de 1925 s'élèvent à 1.989.974 livres turques, supérieures de 235.915 à celles de la période correspondante de 1924. La production de la centrale, du 1^{er} janvier au 30 septembre 1925, a été de 32.543.160 kW., contre 28.182.456 kW. durant les trois premiers trimestres de l'année antérieure. En juin 1925, les faubourgs de San Stefano et de Sar Yar (Haut Bosphore) ont été reliés au réseau de la Société turque d'électricité ; toute la zone de la concession se trouve ainsi raccordée. La Société turque d'électricité a signé avec la Société de Gaz de Kadikeuy un contrat de fourniture de courant sur la rive asiatique du Bosphore. L'exercice, clôturé le 31 décembre 1924, a laissé un bénéfice d'exploitation de 850.967,24 livres turques, permettant de répartir un dividende de 50 fr. français par titre aux 100.000 actions constituant le capital augmenté de la société.

CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mars 1926)

.....
La situation générale des entreprises turques contrôlées par la Société Tramways et Electricité de Constantinople s'est sensiblement améliorée au cours de l'exercice 1924-25. Malgré les difficultés résultant pour leur exploitation des changements apportés dans leur personnel et de l'inexpérience des nouveaux agents, la Société anonyme turque des Tramways de Constantinople et la Société anonyme turque d'Electricité ont donné des résultats sensiblement meilleurs et augmenté leur

dividendes. Par contre, la Société anonyme turque du Chemin de fer Métropolitain de Constantinople entre Galata et Péra a continué à souffrir du départ de Constantinople d'une partie de sa clientèle et du déplacement vers Stamboul de l'activité commerciale.

L'ensemble de ces résultats a permis à la Société Tramways et Electricité de Constantinople de distribuer un dividende brut de 25 francs belges par action de capital de 250 fr. et de 13 fr. 75 par action de dividende, contre 21 fr. 25 et 10 fr. en 1924.

Société financière de transports et d'entreprises industrielles
(*La Journée industrielle*, 29 avril 1926)

.....
En ce qui concerne la Compagnie des tramways et électricité de Constantinople, les premiers mois de 1926 indiquent une nouvelle et sensible progression dans l'activité du trafic. Les tramways ont décidé de commander 30 voitures de remorque qui seront livrées en 1926. Étant donné la marche actuelle des diverses entreprises, une augmentation des dividendes peut être espérée pour l'exercice en cours.

COMPAGNIE BELGE DES CHEMINS DE FER RÉUNIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 mai 1926)

.....
Tramways et électricité de Constantinople. — Certains symptômes d'amélioration se manifestent à Constantinople et les entreprises dépendant du trust belge ont ressenti l'influence favorable de la situation générale. Les résultats d'exploitation des Tramways de Constantinople se sont également améliorés et cette société a pu distribuer, pour l'exercice 1924, un dividende de 8 % au lieu de 6 % en 1923. Les autres entreprises entrant dans l'activité des Tramways et électricité de Constantinople ont également clôturé l'exercice par des résultats plus favorables que ceux de l'année précédente.

EN BELGIQUE
Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 25 novembre 1926)

L'assemblée ordinaire se tiendra le 25 novembre. Le compte de profits et pertes, arrêté au 30 juin 1926, présente un solde disponible de 13.374.876 fr. Il sera proposé un dividende net de 28 fr. par action de capital, 17 fr. 62 par action de dividende ; 47 fr. par dixième de part de fondateur.

Le rapport qui sera présenté aux actionnaires souligne l'amélioration de la situation économique en Turquie. À Constantinople, en particulier, l'exode des populations a pris complètement fin : le mouvement du port a dépassé de 2 millions de tonnes le total de 1924. La préfecture a donné aux affaires municipales une vive impulsion ; de nouvelles voies ont été percées ; des constructions importantes, installations frigorifiques, halles, etc. sont réalisées ou projetées. Les entreprises dans lesquelles la société est intéressée à Constantinople ont ressenti l'effet favorable de cette amélioration de la situation.

L'amélioration du trafic de la Société des Tramways de Constantinople s'est maintenue durant toute l'année. Les recettes sont en augmentation de 4,8 % et le nombre des voyageurs transportés de plus de 3 %. Les recettes des neuf premiers mois

de l'année en cours ont atteint 1.935.762 livres turques, en augmentation de 137.823 ou 7,7 % sur celles de la période correspondante de l'année antérieure.

La société va commencer l'exécution du programme de réfection et d'amélioration des voies et pavages établi antérieurement ; le matériel nécessaire est déjà en partie commandé. Les 30 nouvelles voitures de remorque, commencées en 1925, ont été mises en service ; en outre, commande a été passée de 20 nouvelles voitures motrices et de 4 autobus.

En ce qui concerne l'activité de la Société anonyme turque d'électricité, le rapport précise que l'exercice 1925 a donné un bénéfice d'exploitation de 964.760 livres turques, contre 850.967 en 1924. La société a réparti un dividende de 12 %, soit 60 francs français par titre.

Par convention, en date du 31 janvier 1926, la société a été autorisée à modifier la formule servant à l'établissement des tarifs, en y introduisant comme coefficient de base le cours du franc suisse au lieu de celui du franc français. La Société anonyme turque d'électricité a mis récemment en service un nouveau groupe turbo-alternateur de 17.500 kW, la puissance de la centrale de Silighdar étant ainsi portée à 45.500 kW. Les recettes des neuf premiers mois de l'exercice en cours atteignent 2.361.368 livres turques, supérieures de 371.394 livres turques à celles de la période correspondante de 1925.

EN BELGIQUE

Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 14 novembre 1926)

Bruxelles, 26 novembre. — Réunis hier en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Despret, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1925-26 et voté la répartition de dividendes tels que nous les avons publiés dans notre numéro du 26 novembre.

L'assemblée a renouvelé le mandat d'administrateur de MM. Grombé, Gauchat et Klein et ratifié la nomination, comme tel, de M. A. Goffin. Enfin, l'assemblée a appelé aux fonctions d'administrateurs MM. Louis Loucheur, Albert Mahieu et Fernand Hautain.

SOCIÉTÉ CENTRALE POUR L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE (*Cote de la Bourse et de la banque*, 11 août 1927)

.....
En ce qui concerne la Société Tramways et électricité de Constantinople, une nouvelle amélioration sensible de la situation doit être signalée. Le dividende a été porté pour l'action de capital de 25 à 30 fr. belges, et pour l'action de dividende de 13 75 à 18 75 francs belges. À la fin de 1926, les Tramways de Constantinople et la Société turque d'électricité, filiale de la société, ont conclu avec le gouvernement turc des accords intéressants qui mettent favorablement au point toutes les questions restées en suspens depuis la guerre. Le capital de ces deux sociétés sera désormais exprimé en francs suisses.

EN BELGIQUE

Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 9 septembre 1927)

Bruxelles, 7 septembre. — Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 24 novembre prochain la répartition des dividendes bruts suivants : 40 fr. aux actions de capital, 28 fr. 75 aux actions de dividende et 76 fr. aux dixièmes de part de fondateur, contre, respectivement, 30 fr., 18 fr. 75 et 50 fr. brut l'an dernier.

TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE
(*Le Journal des débats*, 9 novembre 1927)

On annonce qu'à la prochaine assemblée il serait proposé d'échanger quatre actions anciennes contre cinq nouvelles, plus une soulte de 10 francs suisses. La valeur nominale des nouvelles actions serait de 250 fr. suisses au lieu de 315 fr. suisses, valeur nominale des anciennes.

Société financière de transports et d'entreprises industrielles (Sofina)
(*La Journée industrielle*, 29 avril 1928)

.....
M. Weyl, administrateur délégué des Tramways et électricité de Constantinople et de la Société générale d'entreprises, à Paris, a été appelé aux fonctions d'administrateur.

EN BELGIQUE
Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 6 mai 1928)

COMPAGNIE BELGE DES CHEMINS DE FER RÉUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 juin 1928)

.....
La situation économique de la Turquie ayant été satisfaisante, l'exploitation, en 1927, des Tramways et Electricité de Constantinople a été favorable.

EN BELGIQUE
Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 25 novembre 1928)

Bruxelles, 28 novembre. — L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1927-28. Rappelons que le bénéfice disponible s'est élevé à 21.797.919 fr. Les dividendes nets suivants ont été votés : 42 fr. 30 aux actions de capital, 31 fr. 73 aux actions de dividende et 86 fr. 40 aux dixièmes de parts de

fondateur. MM. J. Allard, L. Leblanc, L. Loucheur et E. Weyl, administrateurs sortants, ont été réélus et M. P. Graux a été appelé à cette fonction.

EN BELGIQUE
Tramways et électricité de Constantinople
(*La Journée industrielle*, 27 novembre 1928)

Bruxelles, 25 novembre. — L'assemblée ordinaire, qui s'est tenue le 22 novembre, au siège social, à Bruxelles, a approuvé à unanimité les comptes sociaux de l'exercice écoulé que nous avons analysés dans notre numéro du 10 novembre. Elle a appelé aux fonctions d'administrateur M. Pierrevaux *[sic]*.

Le rapport présenté aux actionnaires mentionne que les entreprises dans lesquelles la société est intéressée ont poursuivi leur marche normale et les résultats obtenus peuvent être considérés comme satisfaisants. Un développement plus marqué ne peut être attendu avant que les conditions économiques et la situation commerciale ne se soient notablement modifiées. Le nombre de voyageurs transportés en 1927 par la Société des Tramways de Constantinople est inférieur de 1,3 % au nombre de 1926 ; les recettes, par contre, sont en augmentation de 9 %. Cette société a distribué pour l'exercice 1927 un dividende de 11 francs suisses par action de capital, soit environ 3,5 %. Les neuf premiers mois de l'année 1928 ont donné une recette de 3.281.242 livres turques, en augmentation de 140.680 livres turques ou 6,5 % sur celle des neuf premiers mois de l'année 1927.

Grâce au produit de la location de son immeuble de Péra, la Société anonyme turque du chemin de fer métropolitain de Constantinople, entre Galata et Péra, a clôturé l'exercice 1927 en bénéfice et distribué un dividende de 12 %, égal à celui de l'exercice antérieur.

La Société anonyme turque d'électricité a réparti pour l'exercice 1927 un dividende de 4,5 %, soit 140.000 titres de 250 francs suisses représentant son capital actuel. Malgré le ralentissement des affaires à Constantinople, l'entreprise réalise de « progrès satisfaisants. Les recettes des neuf premiers mois de l'année 1928 atteignent 2.053.738 livres turques, supérieures de 344.863 livres turques ou 9 % à celles de la période correspondante de 1927.

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

BOYER, Paul ²

Administrateur : Comptoir national d'escompte de Paris, ... Tramways et électricité de Constantinople, Tramways de Karkoff, Société centrale pour l'industrie électrique...

Société centrale pour l'industrie électrique
(*Le Temps*, 11 mars 1929)

² Paul Boyer (1863-1939), du Comptoir national d'escompte de Paris qu'il représenta notamment comme administrateur de la Banque de l'Algérie et président de la Banque de l'Afrique occidentale (1919-1929). Voir [encadré](#).

Le rapport donne ensuite des renseignements favorables sur les sociétés dans lesquelles la Société centrale pour l'industrie électrique est intéressée : ... la Société des tramways et électricité de Constantinople...

TRANSPORTS, ÉLECTRICITÉ ET GAZ



Coll. Peter Seidel

TRANSPORTS ÉLECTRICITÉ ET GAZ

Société anonyme

constituée par acte passé devant M^e Maurice De Doncker, notaire à Bruxelles,
le 30 juin 1914, et publié aux annexes du *Moniteur belge* du 20-21 juillet 1914

Les statuts ont été modifiés par décisions des assemblées générales extraordinaires
du 30 novembre 1916, du 27 avril 1921 et du 10 juin 1929 (annexes du *Moniteur belge*
du 20 mai 1921, n° 5657, et du 27 juin 1929

Siège social : 38, rue de Naples, IXELLES-BRUXELLES

Registre du commerce n° 1624

Capital social : 88.000.000 de francs

représenté par

352.0000 actions de capital de 250 fr. chacune

Il a été créé, en outre, 352.000 actions de dividende sans désignation de valeur

ACTION DE CAPITAL DE 250 FRANCS AU PORTEUR

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Un administrateur : Despret

Société centrale pour l'industrie électrique
(*La Correspondance d'Orient*, septembre 1929)

La Société d'électricité de Constantinople fournira le courant nécessaire à l'éclairage électrique des Iles des Princes.

EN BELGIQUE
Transports, électricité et gaz
(*La Journée industrielle*, 3 décembre 1929)

Bruxelles, 1^{er} décembre. — Réunis en assemblée ordinaire le 28 novembre, les actionnaires ont approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice écoulé arrêtés au 30 juin 1929 se soldant par un bénéfice de 22.035.191 fr. Le dividende a été fixé à 44 fr. 65 pour l'action de capital, 34 fr. 07 pour l'action de dividende et 90 fr. 85 pour le 1/10^e de part de fondateur. La réserve légale atteignant 10 % du capital social, il n'y a plus lieu de faire de prélèvement en sa faveur.

Le rapport du conseil d'administration signale qu'au cours de l'année 1928, la République turque a réglé avec les groupes financiers intéressés deux questions particulièrement importantes : le rachat du chemin de fer d'Anatolie et la situation de la dette publique.

Des renseignements sont donnés sur les diverses affaires dans lesquelles la société est intéressée.

La Société des tramways de Constantinople a distribué, pour l'exercice 1928, un dividende de 9 fr. 50 suisses par action de capital. L'inauguration de la nouvelle ligne Fatih-Edirné-Capou a eu lieu en juin 1929, en présence des autorités turques. La ligne de Tatavia-Tunnel, dont le rendement restait insuffisant, a été supprimée à partir du 1^{er} avril 1929 et remplacée par une ligne Tatavla-Bayazid, qui, reliant le quartier de Péra à celui de Stamboul, donne une recette satisfaisante. La réfection et l'amélioration des voies et pavages ont été continuées en 1928 et 1929 et il y a lieu d'espérer que la partie la plus importante de ce travail sera achevée au cours de la présente année.

La Société anonyme turque d'électricité comptait, au 31 décembre 1928, 50.878 clients, soit 5.068 de plus qu'à la fin de l'exercice précédent. La progression de la vente d'énergie, tant pour l'éclairage que pour la force motrice, doit être considérée comme satisfaisante, étant donné l'activité restreinte des affaires à Constantinople.

L'apport fait à la société Transports, électricité et gaz, au cours de l'assemblée extraordinaire du 10 juin 1929, lui a assuré un intérêt prépondérant dans la Société anonyme turque de gaz et d'électricité, à Constantinople et d'entreprises industrielles [groupe Empain]. Celle-ci possède la concession de gaz à Stamboul, ainsi que celle du gaz et d'électricité sur la rive asiatique du Bosphore, desservant une population de 255.000 habitants à Stamboul et de 158.000 habitants sur la rive asiatique, avec les localités importantes de Scutqri, Kadikeuy et Haïdar Pacha. À Stamboul, la société exploite une usine à gaz moderne, et, grâce à la mise en état des canalisations, la fourniture à la clientèle a été reprise au cours du dernier exercice. Sur la côte d'Asie, bien que la fourniture du courant n'ait commencé que depuis trois ans à peine, l'entreprise se développe de façon très satisfaisante.

(*Le Temps*, 10 mars 1930)

.....
Nous avons participé, au cours de l'année écoulée, aux augmentations de capital réalisées par certaines sociétés auxquelles nous étions déjà intéressés : ... Transports, électricité et gaz (anciennement Tramways et électricité de Constantinople)...

.....
En 1929, la Société tramways et électricité de Constantinople a changé sa dénomination sociale contre celle de « Transports, électricité et gaz ».

Son capital a été porté de 60 millions de francs belges à 88 millions et les dixièmes de part de fondateur ont été échangés contre des actions de capital et de dividende.

Le bénéfice net du dernier exercice s'est élevé à 22.035.000 francs ; il a été payé un dividende brut de 41 fr. 50 par action de capital et de 36 fr. 25 par action de dividende, contre 45 francs et 33 fr. 75 précédemment.

Histoire officielle de la SOFINA

Vint la crise des années 1930. Les conceptions " internationalistes " d'Heineman étaient malheureusement trop novatrices et allaient même à contre-courant de la montée des nationalismes qui caractérisa cette période. Dans nombre de pays où la Sofina était active (Espagne, Turquie, Argentine...), elle se heurta aux autorités, qui voulaient assurer elles-mêmes le développement de leurs services publics (qu'il s'agisse de transport ou d'électricité). [La Sofina céda ses intérêts à Constantinople au gouvernement turc](#) et vendit les tramways de Buenos Aires à un nouvel organisme créé par la capitale argentine.
