

Ⓔ pam. 13

Baron Robert Oppenheim.

NOTE

SUR

L'AFFAIRE DU SELATI

NOTE

L'AFFAIRE DU SELATI

BARONS ROBERT ET RUGENE OPPENHEIM

NOTE

SUR

L'AFFAIRE DU SELATI

NOTE
SUR
L'AFFAIRE DU SELATI

PRÉSENTÉE PAR LES

BARONS ROBERT ET EUGENE OPPENHEIM.

Voici les faits par ordre chronologique. Ils feront le jour complet sur le procès qui est intenté aujourd'hui par le Gouvernement de la République Sud-Africaine.

§ I.

PREMIER VOYAGE D'EUGÈNE OPPENHEIM AU TRANSVAAL. — SON SÉJOUR A PRÉTORIA JUSQU'APRÈS LE VOTE DE LA CONCESSION PROVISOIRE DU SELATI. — DÉPENSES FAITES POUR OBTENIR LE VOTE DE CETTE CONCESSION. — AVANTAGES CONSIDÉRABLES QU'ELLE DEVAIT PROCURER.

C'est au mois de juin 1890 que l'un de nous, le baron Eugène, alors âgé de vingt-trois ans, est allé pour la première fois à Prétoria dans le but d'y rechercher des concessions.

Le Transvaal n'était pas alors, comme il l'est aujourd'hui, le pays en vue pour les affaires. Prétoria n'était qu'une petite ville qui comptait à peine 4.000 habitants blancs. Aussi, quand on y sut l'arrivée du baron Oppenheim,

dont le nom était connu dans la finance, et quand on apprit le but de son voyage, ce fut un événement dont parlèrent les journaux.

Eugène Oppenheim eut immédiatement l'honneur d'être reçu fréquemment par le président Kruger, à qui il fit connaître le but de son voyage, et le Président lui manifesta d'une façon non équivoque la plus grande sympathie et la volonté de lui être utile.

Cette sympathie du Président et les moyens financiers dont Eugène Oppenheim disposait, eurent pour résultat qu'on vint lui présenter des concessions brillantes. Dès les premiers jours, il en retint deux qui paraissaient devoir être les plus belles: c'étaient l'établissement d'un crédit foncier au Transvaal et la concession du chemin de fer du Selati (ou Zoutpansberg), dont nous allons avoir à nous occuper.

La concession de ce chemin de fer était déjà demandée au Parlement par M. Vorster, membre influent du Parlement et ami du Président, et par MM. Porcheron et Stephenson, ingénieurs. Cette affaire devait être extraordinairement brillante.

Nous avons heureusement conservé les *originaux* de la plupart des télégrammes envoyés à cette époque, de Prétoria, par Eugène. Nous les joignons comme annexes à la présente note; nous nous bornons à transcrire ici la traduction de quelques-uns d'entre eux, qui montreront mieux que des phrases comment les choses se passèrent alors, quel était le bénéfice considérable sur lequel nous étions en droit de compter, en cas de réussite, et les sacrifices énormes de toutes natures que nous devons faire pour arriver à nous assurer ladite concession.

Télégramme de Prétoria, du 27 juin 1890, adressé à Trebor (1), Paris.

« 27 juin 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Espère obtenir concessions chemin de fer le long territoire Portugais dans Transvaal, et de Prétoria à Zoutpansberg, environ mille miles et deux miles terrains miniers chaque côté le long des chemins de fer où ferons des villes, garantie État 3%. Je dois donner Président Kruger £ 4.000 sur signature concession, le concessionnaire

(1) Trebor est notre adresse télégraphique à Paris; ce télégramme, comme ceux qui suivent, est donc adressé par Eugène Oppenheim à Robert Oppenheim.

demande £ 80.000 quand Compagnie sera formée, et £ 125.000 en actions sur capital versé, splendides conditions, grâce à moi, faut pas hésiter un instant, merveilleuse affaire, répondez acceptez, retournerai bientôt. Angleterre et Allemagne demandent cette affaire depuis deux ans. Président Kruger veut que ce soit moi. Es-tu content, répondez lundi, affaire portée parlement, succès presque certain, option neuf mois £ 15.000, suis malade, fatigué. Foncier succès certain avec Parlement. »

ANNEXE N^o. 1.

Télégramme du 9 juillet 1890.

« Préteria, 9 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Prière répondre à ma dépêche du 27 juin. J'ai une opinion favorable, affaire superbe. Option selon usage payable en obtenant. N'hésitons pas Prière envoyer vos instructions de suite »

ANNEXE N^o. 2.

Télégramme du 12 juillet 1890.

« Préteria, 12 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Il est impossible sans option et pot-de-vin de £ 20.000. Je ne peux pas acheter meilleur marché. Il me faut réponse définitive. Négociations toujours pendantes. Faites-moi envoyer lettre crédit £ 500 Par Grewing. Télégraphiez. »

ANNEXE N^o. 3.

Télégramme du 16 juillet 1890.

« Préteria, 16 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Flotterais chemin de fer ici si Lyonnais émettait obligations 6.000.000 francs capital nominal sur £ 6.000.000. Nous vendeurs aurions pour nous £ 900.000 obligations. Puis-je prendre alors option £ 15.000? »

ANNEXE N^o. 4.

Télégramme du 17 juillet 1890.

« Prétoria, 17 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Si Crédit Lyonnais émettait 6.000.000 francs obligations, à *n'importe quel prix* notre chemin de fer, flotterais Compagnie. Prendrais option directement. Succès peut être considéré comme certain. Standard Banque souscrita £ 1.000.000. »

ANNEXE N^o. 5.

Télégramme du 21 juillet 1890.

« 21 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Si Chemin de fer et Foncier passent — et j'ai toute espérance — £ 6.500 de mon argent personnel pour pot-de-vin sera nécessaire bientôt. »

ANNEXE N^o. 6.

Télégramme du 25 juillet 1890.

« 25 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Chemin de fer voté; je pars pour Paris sitôt foncier voté en quatre semaines; il me faut d'abord l'argent pour option £ 5.000. Suis ravi; un succès complet. »

ANNEXE N^o. 7.

Voilà la concession provisoire votée, le télégramme suivant dit quel bénéfice nous comptons en retirer.

« Prétoria, 30 juillet 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Chemin de fer; prendrons £ 1.500.000 au lieu de £ 900.000 actions. Loi autorise; garde silence complet. Êtes-vous satisfait? »

ANNEXE N^o. 8.

Les quatre télégrammes suivants concernent le Crédit Foncier, mais il n'est pas inutile de les faire connaître sans commentaire.

Télégramme du 15 août 1890.

« Prétoria, 15 août 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Président du Transvaal signerait traité donnant foncier dépôt 10.000.000 francs fonds État, si reçoit £ 5.000 maintenant et £ 20.000 actiens : parle en secret à Posno. Merveilleux. »

ANNEXE N^o 9.

Télégramme du 16 août 1890.

« Prétoria, 16 août 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Je puis obtenir £ 600.000 compte du Gouvernement pour Foncier si donnons Président du Transvaal £ 6.000. Avez-vous obtenu une offre? »

ANNEXE N^o 10.

Télégramme du 16 août 1890.

« 16 août 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Je puis arranger compte du Gouvernement avec £ 2.000 maintenant Président du Transvaal. »

ANNEXE N^o 11.

Télégramme du 19 août 1890.

« Prétoria, 19 août 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Président du Transvaal arrangé; envoyé remise par dépêche £ 300 personnel. »

ANNEXE N^o 12.

Voici enfin le dernier télégramme envoyé par Eugène Oppenheim pendant son premier séjour à Prétoria; il est daté du 26 août 1890 et fait connaître le bénéfice que nous devons retirer de l'affaire:

Télégramme du 26 août 1890.

« Prétoria, 26 août 1890.

» TREBOR, PARIS.

» Il y a un mouvement favorable; chemin de fer garantie sur capital entièrement versé, flotterons C^{ie}. £ 2.000.000 avec pouvoir augmenter plus tard; terrain donné pour ligne; terrain extra pour nous; *garderons en argent pour nous tiers capital permission maintenant*; flottation, Londres. Je suis satisfait; ravi. ».

ANNEXE N^o 13.

Nous avons vu tantôt le télégramme du 25 juillet, annonçant que la concession provisoire était votée.

Ce ne fut pas sans de grandes peines, et sans d'énormes sacrifices de toute espèce qu'Eugène, guidé en cela par M. Vorster, membre du Parlement et concessionnaire en nom, put arriver à ce résultat.

Nous devons parler maintenant avec netteté et précision des commissions payées aux autorités.

Nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent parce que semblable révélation est toujours pénible. Mais, aujourd'hui que nous sommes attaqués par le Gouvernement, et que l'on ose aller jusqu'à vouloir faire croire que la concession ne devait pas nous donner les avantages que nous escomptions et sur la forme desquels chacun était d'accord, nous devons bien parler.

Non pas; nous le répétons, pour reprocher ces commissions à ceux qui les ont reçues es sans l'appui desquels nous ne pouvions obtenir l'affaire, mais pour montrer que dans leur esprit comme dans le nôtre, nous faisons une affaire magnifique, car on ne paye pas d'habitude des commissions pour obtenir une concession qui ne doit pas donner de beaux bénéfices, et on n'en reçoit pas pour imposer à celui qui les donne une concession qui ne peut être que ruineuse pour lui. Ce serait le voler ou abuser de sa jeunesse.

Nous devons dire aussi que nous ne pourrions établir d'une façon certaine *toutes* les commissions que nous avons payées, parce que d'habitude les habiles qui reçoivent de semblables commissions ont soin de ne pas en donner de reçus.

Heureusement, encore ici, nous avons conservé des documents que nous allons faire connaître, que nous joignons comme annexes, et qui établiront bon nombre de commissions payées par nous aux principaux membres du Conseil exécutif et du Parlement pour l'obtention de cette concession provisoire.

Il y a d'abord des cadeaux qu'à cause de leur nature même les principaux membres du Parlement ne pourraient nier avoir reçus.

Nous voulons parler des voitures (Spiders) que, par l'entremise de Vorster, Eugène leur fit distribuer.

Cette distribution de voitures fit un bruit énorme. Dans tous les journaux on appela Vorster le roi des « Spiders ». Elle ne peut être déniée, mais nous l'établissons du reste par la facture de Johnston, importateur de voitures à Prétoria, datée du 29 juillet 1890 et qui indique l'achat de sept voitures pour £ 685, ou 17.125 francs, et qui donne en plus le nom des sept membres du Parlement auxquels ces voitures ont été livrées par Johnston lui-même (annexe n° 14). Nous n'avons pas les factures des autres voitures données et qui sont nombreuses.

Nous voulons parler ensuite des montres données également à des membres du Parlement, achetées entre autres chez MM. Schulteis-Scherar et Cie, pour lesquelles nous avons un reçu (chèque signé) de Schuler, s'élevant à £ 197 2-6 ou environ 5.000 francs (annexe n° 15).

Nous voulons parler en outre du portrait peint à l'huile du président Kruger, offert par Eugène et qui, aujourd'hui, orne la salle du Parlement. Ici encore le fait ne peut être contesté. Ce portrait a été payé par Eugène £ 300, ou 7.500 francs.

Nous voulons parler enfin du diner monstre offert dans les locaux du Transvaal hôtel, à Prétoria, le 1^{er} août 1890, donc immédiatement après le vote de la concession provisoire, par Eugène aux membres du Parlement et aux personnages les plus influents.

Ce diner extraordinaire couta £ 226, soit 5.650 francs!

Ce diner sans doute, non plus ne peut être dénié!

Nous l'établissons d'ailleurs par le reçu de l'hôtelier (annexe n° 16) et par notre compte de banque. Si tous ces faits étaient contestés, nous en trouverions encore la preuve dans la lettre que nous écrivait le 20 mars 1891, M. Langerman, représentant en Afrique de la très puissante maison Robinson et où nous lisons ce qui suit:

« Quand j'étais à Paris, ne vous ai-je pas dit que Vorster était un polichinelle, et que votre frère était derrière lui et le grand diner, le portrait du Président, les voitures et les montres en or? Toutes ces choses sont connues maintenant, et Vorster, dans un discours qu'il a fait à ses électeurs l'autre jour, a dit qu'il *lui* n'avait rien à faire avec les pots-de-vin, tels que voitures et montres, donnés aux membres du Conseil, mais que c'étaient des cadeaux faits par les gens du chemin de fer! L'autre jour Vorster a été assigné par un fabricant d'horloges pour une consignation de pendules, que je suppose être venues trop tard pour être offertes aux honorables membres; donc, qu'il a refusé d'en prendre réception. Est-ce qu'on arrange la chose autrement dans votre République, ou devez-vous aussi huiler la machine si copieusement et si généreusement que nous le faisons pour la faire fonctionner convenablement? »

ANNEXE N° 17.

Nous arrivons, maintenant, à la preuve certaine d'autres commissions ou douceurs payées, faisant partie de la catégorie de celles dont la preuve est généralement bien difficile.

La première est l'annexe n° 18: un chèque, n° 433, créé le 12 août 1890 par Eugène Oppenheim sur la Standard Bank of South Africa, de l'import de £ 500, ou 12.500 francs, et acquitté par M. Eloff (gendre du Président Krüger), qui l'a encaissé à ladite banque le 18 août. (Voir annexe n° 19 (précisément la veille du jour où Eugène télégraphiait à Robert: « Président arrangé ».)

La deuxième est l'annexe n° 20: un chèque au porteur, n° 434, créé également le 12 août 1890, par Eugène Oppenheim sur la même banque, de l'importance de £ 500, ou 12.500 francs, et touché le même jour par M. Bok, membre du Conseil exécutif. (Voir compte de banque, annexe n° 21).

La troisième est le chèque n° 884 de l'import de £ 500, ou 12.500 francs touché le même jour, 12 août 1890, par M. Smit, vice-président de la République Sud-Africaine, à la même banque. (Annexe n° 21.)

La quatrième est un chèque, n° 764, de l'import de £ 4.245, ou 106.125 francs, et payé à Vorster, le 2 août, par la même banque, pour être distribué aux membres du Parlement (annexe n° 22). La destination spéciale de ce chèque « aux membres du Parlement » est d'abord établie par une annotation de la main de M. Roselt, alors secrétaire d'Eugène Oppenheim, et que ce dernier n'a plus revu depuis lors (annexe n° 23), et par cette circonstance que cette somme de £ 4.245 n'entre pas dans le total de £ que Vorster, Porcheron et Stephenson reconnaissent, par leur reçu du 13 octobre 1890, avoir reçu d'Eugène Oppenheim et qu'ils s'engagent à lui rembourser au cas où la concession définitive ne lui serait pas accordée. (Annexe n° 24.)

La cinquième est l'original d'une lettre de M. Roselt, datée du 24 octobre 1890, et prouvant que M. Vorster a remis, de la part d'Eugène, à Mme Krüger, une somme de £ 500, ou 12,500 francs. Vorster a pris soin, dit-il, de les remettre devant un témoin. Nous mentionnerons plus loin, lorsque nous parlerons de la concession définitive, des commissions nouvelles payées spécialement en actions de la Compagnie à MM. Éloff, Smit, Wolmarans, Wijnand Maré, Burger, président de la Chambre; Burger, membre de la Chambre; Van Boeschoten, sous-secrétaire d'État; Vorstmann, ami intime de M. Leyds, secrétaire d'État etc. (annexe n° 25).

§ II.

PREMIER CONTRAT DE CESSION PAR VORSTER ET C^{ie} A EUGÈNE OPPENHEIM, DE LEUR DROIT A LA CONCESSION. — NOTIFICATION DE CETTE CESSION AU GOUVERNEMENT.

Avant de quitter Prétoria, Eugène Oppenheim, fit sous la date du 5 août 1890, avec MM. Vorster, Porcheron et Stephenson, un contrat par lequel ces derniers lui cédaient *tous leurs droits avec autorisation d'établir ou d'avoir à établir une Compagnie dans le but de bâtir et construire ledit chemin de fer.*

Ce contrat, annexe n° 26, est un contrat public et notarié, qui fut parfaitement connu de tous et spécialement du Gouvernement **auquel il a été officiellement communiqué** comme nous le verrons plus loin. — Pour cette cession Vorster et C^{ie} doivent recevoir, en actions, 1/20 du capital de la Société à créer, et en espèces £ 80.000 ou deux millions de francs. Vorster, Porcheron et Stephenson se réservant, en plus, pour eux-mêmes (art. 14), les terrains en bordure jusqu'à extension d'un mile de chaque côté de la ligne.

Cette cession fut notifiée au Conseil exécutif qui en prit acte, ainsi que le constatent les annexes nos 27, 28, 29, et qui reconnut Eugène comme étant au droit des concessionnaires (annexe nos 30, 31).

Par un acte sous seign privé du même jour, 5 août 1890, Vorster, Stephenson et Forcheron s'étaient engagés à remettre à Eugène Oppenheim £ 15.000 actions en remboursement de valeurs reçues par eux. Et un engagement solidaire du 13 octobre 1890, signé par Vorster, Porcheron et Stephenson (annexe n° 32), prouve que la somme par eux reçue, avant la concession définitive, était de £ 8.700 ou 217.500 francs, somme qui est donc à ajouter à celles dont il est question ci-dessus.

§ III.

EXPERTISE BECHTLE ET MARAIS AUX FINS D'ÉTABLIR LE COUT DE LA CONSTRUCTION
DE LA LIGNE, ET CE POUR SERVIR DE BASE A L'OCTROI DE LA CONCESSION DÉFINITIVE.

Ayant signé ce contrat avec Vorster, Porcheron et Stephenson, Eugène fit des démarches pour que la concession définitive fût immédiatement signée par le Conseil exécutif.

Mais celui-ci, sans mettre en doute que la concession définitive nous serait accordée, disait ne pouvoir la signer avant d'avoir une expertise constatant le coût de la ligne sur lequel devrait porter la garantie du Gouvernement.

Eugène alors rentra en Europe, et les négociations à cet effet furent continuées en son absence par les concessionnaires en nom et par M. G.-A. Roth, qu'il avait chargé de le représenter à Prétoria.

Le Conseil exécutif prit même une décision officielle au sujet de la demande adressée par ces messieurs.

Elle est datée du 25 novembre et notifiée comme suit à M. Roth le 26 novembre 1890 (annexe 33):

« Bureau du Gouvernement.

» Prétoria, 26 Novembre 1890.

» TRÈS HONORÉ MONSIEUR,

» J'ai reçu pour mission de porter à votre connaissance la décision du Conseil d'État, article 731, du 25 novembre 1890, mentionnant ce qui suit:

» A la minute d'ordre R 1115/90 à laquelle est annexée la minute R 16083/90 contenant une lettre de M. Porcheron, comme fondé de pouvoir du baron Oppenheim, pour obtenir maintenant déjà la confirmation définitive par le Conseil exécutif, du projet de concession du chemin de fer du Komati-Poort aux champs d'or de Selati.

» Le Conseil exécutif, après avoir lu la décision y relative du Volksraad, ne voit pas
» la possibilité de pouvoir vous donner satisfaction, considérant qu'il n'a pas reçu le
» pouvoir voulu du Volksraad, mais tenant compte de l'esprit et des paroles du Volks-
» raad et des avis reçus par les membres du Volksraad, que la grande majorité de la

» population est favorable audit chemin de fer et que le Volksraad d'après ladite décision doit encore traiter dans son sein les conditions de la concession :

» Arrête : que le Conseil exécutif ne doute pas qu'une semblable concession sera accordée au baron Oppenheim, parce que les demandeurs antérieurs ont déjà passé leur droit au baron Oppenheim, **transfert qui a déjà été approuvé par le Gouvernement.**

» Lui donne avis qu'il peut immédiatement commencer à relever le mesurage de la ligne à la condition que si, pour l'une ou l'autre cause, la concession ne devait pas venir définitivement dans les mains du baron Oppenheim, ce qui n'est pas espéré ni attendu, les frais de mesurage seront remboursés par le Gouvernement, à condition que ce relevé se fasse de la façon approuvée par le Gouvernement.

» J'ai l'honneur, etc

» Signé : LEYDS,
« SECRÉTAIRE D'ÉTAT. »

A la suite de cette décision du Conseil exécutif, des négociations furent entamées entre le Gouvernement et notre représentant, et en fin de compte on tomba d'accord pour que l'expertise fût faite par MM. Bechtle et Marais, ingénieurs fort compétents, agréés par le Gouvernement, étant entendu que si la concession ne nous était pas définitivement donnée, le Gouvernement nous rembourserait les frais de cette expertise.

Ce qui précède est connu de tous et ne pourrait être dénié. Cela résulte aussi des annexes suivantes :

Annexe n^o 34, original d'un câble qui nous a été envoyé le 27 novembre 1890, par M. Roth.

Annexe n^o 35, original d'une lettre à nous envoyée le 12 décembre 1890, par le même M. Roth.

Cette lettre est intéressante sous différents rapports.

Annexe n^o 36, télégramme original Roth, 15 décembre 1890.

Annexe n^o 37, télégramme original, 17 février 1891.

Annexe n^o 38, lettre Roth à Bechtle et Marais, 19 février 1891.

Annexe n^o 39, lettre à nous adressée par Roth, 21 février 1891.

Annexe n^o 40, lettre du secrétaire d'État à Roth.

MM. Bechtle et Marais se mirent à l'œuvre avec un personnel considérable, et avant la cession du Parlement, ils déposèrent les éléments réclamés par le Conseil exécutif. Ils concluaient au prix de £ 9.800 par mile, prix dérivant

d'une estimation détaillée, ainsi que cela résulte de l'annexe n^o 41. Cette annexe est le résumé fait par MM. Bechtle et Marais, ayant servi de base aux discussions devant la Commission dont nous allons parler, et à la fixation du prix de construction qui ne fut pas de £ 9.800 par mile, comme l'évaluaient MM. Bechtle et Marais, mais qui subit une réduction de £ 200 par mile, acceptée par les parties, et fut ainsi porté à £ 9 600 par mile.

§ IV.

DISCUSSION DE LA CONCESSION DÉFINITIVE DEVANT LA COMMISSION. FIXATION PAR CETTE COMMISSION DU PRIX DE £ 9 600 PAR MILE AU LIEU DE £ 9.800. DEUXIÈME VOYAGE D'EUGÈNE A PRÉTORIA, POUR HATER LE VOTE DE LA CONCESSION DÉFINITIVE. NOUVEAU CONTRAT AVEC VORSTER, PORCHERON ET STEPHENSON. VOTE DE LA CONCESSION DÉFINITIVE. COMMISSIONS PAYÉES APRÈS LE VOTE DE CETTE CONCESSION.

Lorsque le travail de MM. Bechtle et Marais fut parvenu à Prétoria, une Commission fut nommée pour étudier la concession définitive.

Cette Commission nous était favorable (1), mais comme le travail de Bechtle et Marais ne portait que sur la partie de la ligne allant de Komati-Poort à Selati, il ne put être question que de la concession définitive de cette partie de la ligne qui n'était qu'une fraction de celle demandée dans la concession provisoire. Il ne fut question non plus de l'abandon aux concessionnaires des terrains bordant la ligne, de sorte que le seul avantage réservé aux concessionnaires, et avec lequel ils devaient payer toutes les charges assumées par Eugène et par eux résidait dans le prix de la construction.

Encore fallait-il que cet avantage ne fût pas trop apparent dans la concession définitive; nous verrons tantôt comment fut rédigé l'article indiquant le prix de concession, mais donnons dès maintenant la preuve que, quelle que soit la rédaction, chacun était d'accord pour reconnaître le bénéfice que nous devons faire.

(1) Le 16 mai, donc à la veille des discussions de la Commission, le Crédit Lyonnais envoie pour nous, à Prétoria, la somme de 148.890 francs, et le 30 juillet, cinq jours après le vote de la concession définitive, encore la somme de 51.735 fr. 50 c, le 7 août 32.389 francs, le 19 septembre 25.896 fr. 40 c.

La Commission se réunissait d'habitude dans la maison du Président.

La première réunion eut lieu dans les premiers jours de juin 1891; une lettre de M. Roth, notre représentant, datée de Prétoria le 6 juin, nous en rend compte (V. annexe n^o. 42); elle montre combien le Président défendait nos intérêts.

Elle nous dit aussi la raison pour laquelle contrairement à ce qui avait été dit dans la concession provisoire, le capital serait partie en actions, partie en obligations (*sic*).

Un de nos représentants, M. De Jongh, voulait avoir tout le capital en obligations, mais M. Roth le convainquit de demander partie en actions, partie en obligations.

Voici comment se termine cette lettre:

» Le Gouvernement ayant le droit d'intervenir dans l'émission de ces obligations ne consentirait jamais à ce qu'une somme aussi importante serait prise sur le produit des obligations pour payer la constitution et l'acquisition de la concession, tandis qu'en ce qui concerne les actions, la Compagnie pourrait les employer à sa guise sans que le Gouvernement eût un mot à dire dans cette affaire, vous laissant donc libre de faire avec le capital en actions de la Compagnie ce qui vous semble bon. Pour cela je veux également que la clause reste par laquelle le Gouvernement garanti le pour cent du capital payé.

» Cela ne demande pas de plus amples explications et je suis persuadé que si vous considérez l'aversion marquée des membres du Gouvernement pour que la concession devienne une affaire spéculative (comme ils l'ont déjà indiqué dans une de leurs lettres, dont je vous ai envoyé une copie), vous avouerez avec moi que la manière ci-dessus sera la seule possible pour que la concession soit pour vous un bon succès financier.

» Je m'en vais parler de l'affaire au Président, et je verrai si elle peut être arrangée de cette façon.

» Recevez les amitiés sincères de

» Votre très dévoué

» Signé: GEO. A. ROTH.

» P.-S. — Ce qui précède est hautement nécessaire et on ne peut s'en dispenser. »

Et l'affaire s'arrangea comme M. Roth le demandait; c'est ce qui résulte de sa lettre du 13 juin 1891 (annexe n^o. 43).

*George A. Roth Pays-État. Agent général et financier, Courtier,
Adresse télégraphique « Roth ».*

» *Chambres d'Argyle.*

» Prétoria, le 13 juin 1891.

» **BARON ROBERT OPPENHEIM, PARIS.**

» Mon cher baron,

» Depuis que je vous ai écrit la semaine passée, nous sommes arrivés à l'article 22 de la concession. Voici d'une manière succincte les modifications qui y ont été apportées : la Compagnie doit se former et les travaux doivent être commencés dans les neuf mois ; *que le capital des actions de la Compagnie serait d'un demi-million ; que la Compagnie aura le droit d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de £ 1.500.000, sans que le Gouvernement intervienne ; que le coût de la construction serait de £ 9.600 par mile ; la garantie a été donnée à 4 % ; d'autres modifications ont été faites, mais qui, en réalité, ne sont d'aucune importance ; celles mentionnées ci-dessus sont les principales.*

» L'article que nous discutons à présent est très délicat ; le Gouvernement voudrait introduire un article par lequel la concession serait donnée gratis à la Compagnie ; jusqu'ici, rien n'a cependant été fait dans cette affaire, et je ne sais pas dire comment elle sera décidée. Néanmoins je puis vous donner l'assurance que M. de Jongh et moi prendrons soin que pour ce qui vous concerne, quelle que soit la forme que prendrait l'article, vous ne perdrez rien. Nous tâcherons plutôt de briser le contrat entre votre frère et Vorster, ou nous le changerons de façon qu'ils ne touchent qu'un certain pour cent des bénéfices réalisés par vous.

» J'ai essayé d'obtenir du secrétaire de la Commission la copie des articles ainsi modifiés ; mais étant surchargé de besogne en ce moment, je n'ai pu les obtenir. Nous espérons cependant arriver la semaine prochaine à la fin de la concession. Je pourrai vous écrire alors définitivement sur les différents points.

» Ce qui précède est simplement pour vous donner une idée générale du contenu des différents articles. Il y a quelques détails de minime importance comme, par exemple, la question d'émission des actions, etc., etc. Ces articles passeront de nouveau devant le Raad pour ratification complète ; de plus, ils sont sujets à des modifications qui dépendront du gré du Raad.

» Recevez les amitiés sincères de votre bien dévoué

« *Signé: A. ROTH.* »

Pendant que ces discussions avaient lieu à la Commission, Eugène était en route pour Prétoria, où il retournait à la demande du président Krüger.

« Je compte partir jeudi prochain ».

télégraphiait-il le 28 mai à Prétoria (Annexe n^o 44).

Et le 30 mai, on lui répondait:

« Président Krüger très heureux. Partez sans faute jeudi ».

(Annexe n^o 45).

Arrivé à Prétoria, Eugène télégraphia pour confirmer ce que disait Roth dans sa dernière lettre. (Annexe n^o 46).

30 juin 1891.

» TREBOR, PARIS.

» Commission chemin de fer propose altérations suivantes: £ 9.600 par mile capital actions 4% £ 500.000, obligations £ 1.500.000; capital actions émission au pair, garantie courant de la date émission, obligations 93 4% émises ainsi: £ 300.000, achèvement 25 miles terrassements; £ 300.000 achèvement terrassement; £ 300.000 50 miles rails; balance en proportion, permission construire 170 miles, droit de préférence, extensions branches. Exécutive Council fixe montant paiement Vorster environ £ 20.000; devons transférer concession Compagnie libre; anciens contrats Vorster quittes; dois avoir réponse définitive.»

Ce qui était prévu arriva. Pour ne pas montrer les bénéfices que nous pouvions réaliser, la Commission, d'accord avec nous, décida que la concession porterait un article disant que le concessionnaire ne recevrait que peu de chose et que nous céderions la concession gratis à la Compagnie. Maintenant, tout cela n'était que *pro forma*.

Il était, dès ce moment, entendu que nous payerions davantage aux concessionnaires et que notre bénéfice resterait le même. C'est ce que prouvent les télégrammes suivants, dont nous joignons les originaux comme annexes. (Annexes n^{os} 47—48).

Télégramme du 2 juillet.

2 juillet 1891.

» TREBOR, PARIS,

» Notez que concession Zoutspansberg portera article disant que concessionnaire recevra £ 20.000 de la Compagnie et nous céderons le chemin de fer gratis à la Compagnie. Vous devez faire grande attention que le constructeur nous paye 2.000.000 francs à la fondation et le reste par kilomètre en argent comprenant les extensions. Envoyez-moi pouvoir de donner £ 20.000 au concessionnaire personnellement à la constitution de la Compagnie. Sinon, succès est très douteux, mais un succès complet si nous payons Vorster suivant contrat. Dois avoir une réponse définitive; je ferais de mon mieux.»

3 juillet 1891.

» TREBOR, PARIS,

» Reçu votre télégramme. Comprenez-vous clairement? D'après la concession, je ne recevrai rien du capital; nos engagements et nos profits doivent venir des constructeurs; pour cela, les paiements qui doivent être faits à nous et aux autres doivent être faits en espèces ou actions, achetées par eux. Dois avoir réponse définitive; ne perdons pas de temps.»

Et c'était d'accord avec la Commission que notre bénéfice devait se réaliser de la sorte. Cela a été formellement convenu et entendu à la séance de la Commission où a été présenté l'article disant que les concessionnaires ne recevraient que £ 40.000 en actions, et que la concession serait donnée gratuitement à la Compagnie.

Lorsque cet article fut présenté, MM. de Jongh et A. Roth, nos représentants, protestèrent et dirent: « Mais c'est impossible! Comment voulez-vous qu'avec un tel article Eugène Oppenheim paye les £ 80.000 et les actions qu'il doit payer aux concessionnaires d'après le contrat que vous connaissez? Comment voulez-vous qu'il fasse son bénéfice et qu'il retrouve les sommes considérables qu'il a déjà dû payer et qu'il a dû promettre? »

A cela M. J.-J. Burger, membre de la Commission et aujourd'hui président de la seconde Chambre, répondit que la forme de l'article importait peu à Oppenheim, que chacun savait qu'il prendrait son bénéfice sur le prix de construction, et il expliqua comment cela pouvait se faire.

En présence de cette déclaration formelle contre laquelle personne ne protesta, nos représentants n'insistèrent plus et l'article 25 passa de commun accord tel qu'il est aujourd'hui rédigé.

Cette séance de la Commission se tenait dans la maison du Président. — Étaient présents lors de cette déclaration formelle et y ont dès lors adhéré: le président Krüger; M. J.-J. Burger; M. Wolmarans, membre de la Commission et aujourd'hui membre du Conseil exécutif; M. Meyer, membre de la Commission; M. Édouard Rooth; M. G.-A. Roth; M. Porcheron; M. de Jongh et aussi, croyons-nous, M. Aubert. consul de France.

Et le 6 juillet 1891, après des discussions à la Commission, l'orsqu'il fut bien certain que la ligne serait moindre que celle prévue à la concession provisoire, et qu'aussi le bénéfice ne pourrait plus exister que sur le prix de construction, puisque tous les autres avantages étaient supprimés, Eugène fit un deuxième contrat authentique avec Vorster, Porcheron et Stephenson, annulant celui du 5 août 1890, et remplaçant celui-ci par un engagement d'Eugène:

1^o De payer aux premiers concessionnaires en espèces, trente mille livres, soit 750.000 francs, en trois paiements à trente, soixante et quatre-vingt-dix jours après la formation de la Compagnie;

2^o De renoncer aux £ 15.000 en actions;

3^o De renoncer également au remboursement des 8.700 livres sterling ou 217.500 francs précédemment donnés par Eugène auxdits premiers concessionnaires. (V. annexe n^o 49.)

Disons encore ici que ce contrat était connu de tous et qu'il fut également, avant la formation de la Compagnie, communiqué officiellement au commissaire du Gouvernement en Europe. — Ce contrat d'ailleurs fut *officiellement* rendu public par son dépôt immédiat à l'office des contrats publiés (*Registrar van acten*) qui constitue la publication légale du Transvaal.

L'accord étant ainsi fait avec Vorster, et le travail de la Commission étant terminé, l'affaire revint devant le Parlement, et celui-ci, le 25 juillet 1891, vota la concession définitive. (V. annexe n^o A.)

L'article 25 de cette concession est celui qui traite de la partie financière et dont il a été question dans les télégrammes précédents; il est ainsi conçu, —

telle est du moins la traduction qui nous en a été donnée, car nous ne connaissons ni l'un ni l'autre le hollandais et n'avons pu suivre ni le texte ni la discussion au Parlement:

» ARTICLE 25.

» Les concessionnaires, leurs ayants droit, curateurs, administrateurs et successeurs (qui ont le droit de faire ou de faire faire tout ce qui sera ou pourra être jugé nécessaire pour dûment achever ou faire achever ledit chemin de fer aux termes des présentes) s'engagent à fonder une Compagnie dans les neuf mois après que la concession aura été accordée et publiée au journal officiel

» Cette Compagnie aura un capital de 500.000 livres sterling en actions entièrement libérées dont le montant sera intégralement versé en espèces et au pair, pour la construction et la mise en exploitation de la ligne ferrée mentionnée à l'article premier, avec tout ce qui en dépend, y compris toutes les dépenses accessoires, frais de fondation ou constitution de travaux temporaires, d'administration, de banque et de transmission de fonds, etc., ainsi qu'une somme de 10.000 livres sterling au maximum en actions libérées à payer aux concessionnaires pour la cession de la concession.

» La Compagnie aura le droit d'émettre de temps en temps des obligations jusqu'à concurrence de la somme qui pourra être nécessaire pour achever la ligne ferrée mentionnée à l'article 1er aux termes du présent contrat et pour la mettre et la maintenir en exploitation à la condition toutefois que le montant total des obligations à émettre par la Compagnie ne pourra excéder la somme de 1.500.000 livres sterling, à moins d'en avoir au préalable obtenu l'autorisation du gouvernement.

» Ces obligations seront garanties directement aux obligataires par la République Sud-Africaine avec un intérêt annuel de 4 p. c.

» Le taux et les autres conditions d'émission des obligations mentionnées au présent article seront fixés par la Compagnie d'accord avec le commissaire du gouvernement, qui contresignera les pièces d'après les instructions du gouvernement, également comme preuve que cet accord a eu lieu; les obligations seront remboursables au pair, par le gouvernement, en tout temps, lorsqu'il le jugera opportun.

» La façon dont ces obligations pourront être émises par la Compagnie, sera comme suit:

» A — 1/5 après l'achèvement de 25 miles des travaux de terrassement de la voie;

» B — 1/5 lorsque tous les travaux de terrassement seront terminés;

» C — 1/5 lorsque les 50 premiers miles de voie auront été posés;

» D — 1/5 lorsque les seconds 50 miles de voie seront posés;

» E — Le restant lorsque le chemin de fer sera entièrement terminé.

« Sous cette réserve toutefois que les frais de construction ne pourront excéder 9.600 livres sterling par mile ou autant que la construction coûtera en moins. De même le montant des actions et obligations à émettre ne pourra excéder 9.600 livres sterling effectives par mile. »

Ce que nous avons compris de cet article, c'est que nous avons la concession à £ 9.600.

Que nous étions autorisés, sans plus avoir à demander d'autorisation au gouvernement, à émettre des obligations jusqu'à concurrence de £ 1.500.000 à la seule condition que le total des actions et des obligations émises ne dépassent pas £ 9.600 par mile.

Que le bénéfice légitime, que nous pouvions faire tant pour nous-mêmes que pour rémunérer les concours auxquels nous avons dû et auxquels nous devions encore avoir recours, était compris dans les dépenses accessoires, frais de fondation ou de constitution, etc., dont parle cet article, et que ce bénéfice était la différence entre le prix autorisé par le gouvernement et le prix qui serait réellement payé pour la construction.

Cette interprétation, Eugène ne la cachait nullement, au contraire, dès ce moment il télégraphiait en clair de Prétoria à différentes personnes pour leur dire qu'il avait obtenu la concession à £ 9.600.

Il télégraphiait entre autre en clair, en ce sens, de Prétoria au vicomte de Montmort pour qu'il présente l'affaire à la Standart Bank du Cap avec un bénéfice considérable pour nous. Et cette interprétation était sans doute l'interprétation générale à Prétoria, tout le monde était sans doute d'accord pour dire que ce texte nous donnait toute satisfaction, car pour obtenir le vote de la concession définitive, Eugène dut encore payer et promettre de nombreuses commissions.

Ici encore, nous ne pourrions les établir toutes.

Nous avons cependant en notre possession certains documents indiquant entre autres les promesses et les distributions d'actions de la Compagnie faites aux personnages les plus influents en exécution des engagements pris soit par Eugène, soit par les concessionnaires.

Voir l'annexe n° 50, qui est une note de la main de M. de Jongh, intitulée memorandum des divers engagements résultant de la concession du chemin de fer de Selati et encore dus, ou par le baron Oppenheim ou par les concessionnaires.

Ce mémorandum prouve que les concessionnaires doivent encore à cette époque à :

MM. J. W. Bekell	£	188 15
Dr Burgers		1.100 »
Dr Clock		3.000 »
Leo Weinthal		360 »
J. J. Burger, plus tard 2 ^e président de la Chambre		1.900 »
W. W. Maré		1.000 »
T. W. Ueckermann		50 »
Smit, président de la R. S. A.		500 »
Roth		3.500 »
Van Boeschoten, sous-secrétaire d'État actuel		400 »
		<hr/>
TOTAL		11.998 15
		<hr/> <hr/>

Quant à nous, une autre liste (annexe n^o 51), prouve que nous avons à ce moment remis des promesses d'actions pour £ 14.000 ou 350.000 francs, et que plus tard nous avons remis les certificats provisoires suivants :

A M. le général Smit, vice-président de la République, le certificat provisoire n^o 30 pour cinquante actions, nos 6.275 à 6.324, valeur £ 1.000 ou 25.000 francs ;

A M. J. Kok, membre du Conseil exécutif, le certificat provisoire n^o 71 pour vingt-cinq actions nos 18 075 à 18 099, valeur £ 500 ou 12.500 francs, voir lettre de Gough du 16 juin 1896 ;

A M. Eloff, gendre du Président, certificats provisoires nos 58, 59, 80, le premier pour vingt actions nos 16.475 à 16.494 ; le deuxième pour vingt actions nos 16.495 à 16.514 ; le troisième pour soixante actions nos 20.910 à 20 969, soit en tout cent actions d'une valeur de £ 2.000 ou 50.000 francs ;

A M. W. W. Maré, les certificats n^o 26 pour vingt-cinq actions nos 6.100 à 6.124 ; n^o 72 pour vingt-cinq actions, nos 18.100 à 18.124, d'une valeur de £ 1.000 ou 25.000 francs.

L'annexe n^o 52 qui est une lettre de M. de Jongh, en date du 17 décembre 1893, nous montre quelle était la formule des bons de commission délivrés par MM. Vorster, Porcheron et Stephenson, aux personnages influents dont on demandait l'appui.

Voici le texte de ce certificat délivré à M. L.-G. Vorstmann, ami du docteur Leyds et du Gouvernement qui obtint, dans la suite, la fameuse concession de la dynamite.

Le certificat original était conçu comme suit :

» Je soussigné m'engage à donner à M. L.-G. Vorstmann (1.000) mille actions entièrement libérées d'une (1) livre sterling chacune de la Compagnie qui serait constituée plus tard pour une certaine concession de chemin de fer actuellement en considération devant le Volksraad de la République Sud-Africaine, si cette concession est accordée par le Raad soit à moi ou à mon associé et confirmée cette année par le Gouvernement de la République.

» Ces actions seront remises à M. L.-G. Vorstmann dès qu'elles me seront données par la Compagnie qui se formerait.

» Signé: H. PORCHERON.

» Comme témoin :

» J.-C. LASONDER. »

Le certificat est daté du 11 Juillet 1890.

Voir l'annexe n^o. 52bis, qui est l'extrait d'un compte de MM. de Jongh et Stegmann, allant du 31 août 1891 au 25 juillet 1892 et qui établit que des commissions jusqu'à concurrence de £ 950 ou 23.750 francs ont dû être payées pour obtenir le vote de la garantie de 4% au lieu de 3% dont il avait été jusqu'à lors question.

Quant aux membres du Parlement qui n'avaient rien reçu, ils protestaient et ne se gênaient guère pour réclamer.

Sous ce rapport, l'annexe suivante (n^o. 53) est très instructive. C'est l'original d'une lettre écrite le 29 juillet 1891, donc quelques jours après la concession définitive, par M. le Dr A.-E.-J. Krause, Attorney général (Ministre de la Justice).

» Mon cher Baron,

» Je suis, dans la gêne pour £ 200. N'y a-t-il pas moyen de les obtenir de vous, peut-être à cause de mes actions que j'ai dans la concession Vorster Dromont?

» Je vous serais si reconnaissant.

» Signé: Dr A.-E.-J. KRAUSE. »

Nous disons tout ceci non pas encore pour reprocher les commissions et les sommes payées, mais pour montrer que chacun était d'accord pour reconnaître que la concession devait nous procurer de grands bénéfices. — Car il est bien certain, n'est-ce pas, que si la concession ne constituait pas pour nous un grand avantage, nous n'eussions pas, après le vote de la concession définitive, payé des commissions considérables aux autorités. Celles-ci n'auraient pas songé à les recevoir ou à les demander?

Et le fait que les commissions étaient promises partie en actions, partie en espèces et que la partie actions a été réglée après le vote de la concession ou, pour mieux dire, après la constitution de la Compagnie, ne prouve-t-il pas clairement que le capital actions dans l'esprit de ceux qui ont voté la loi, devait nous revenir, comme bénéfice et ne rien nous coûter, et qu'en les leur donnant, c'était une partie de notre bénéfice que nous leur abandonnions? — A condition, bien entendu, que la ligne ne coûte pas plus que le prix convenu que nous ne pouvions dépasser.

§ V.

RETOUR D'EUGÈNE EN EUROPE. — CONVENTION AVEC MM. MARC, COMTE DE BONDY ET COMTE D'ADHÉMAR. — CONVENTION ENTRE CES DERNIERS ET WESTWOOD ET WINBY. — VOYAGE DE WINBY AU TRANSVAAL. — DÉMARCHES DE PORCHERON POUR NOUS FAIRE RETIRER LA CONCESSION. — ENQUÊTE FAITE PAR LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT EN EUROPE. — COMMUNICATION A CE DERNIER DE TOUS LES CONTRATS AVEC VORSTER ET CONSORTS ET DE TOUS LES DOCUMENTS ÉTABLISSANT LES SOMMES PAR NOUS PAYÉES A CES DERNIERS.

NOUVELLE CONVENTION AVEC VORSTER, PORCHERON ET CONSORTS, FAITE SUR LES CONSEILS DE M. BEELAERTS VAN BLOKLAND.

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ.

La concession définitive étant votée, Eugène revint en Europe.

Mais, déjà avant son second départ pour Prétoria, nous avons traité avec MM. Marc, comtes de Bondy et d'Adhémar, auxquels nous avons nous-mêmes *cédé* notre concession.

Ceux-ci s'étaient, de leur côté, mis en rapport avec MM. Westwood et Winby, entrepreneurs de travaux publics à Londres, et leur avaient proposé la construction de la ligne, à un prix inférieur à celui que nous payons à ces entrepreneurs.

Un contrat provisoire avait été fait entre eux, mais avant que ce contrat devint définitif, Winby, un des entrepreneurs, demandait à pouvoir aller lui-même au Transvaal visiter la ligne projetée et contrôler le travail de Bechtle et Marais.

Notre première convention avec MM. Marc, de Bondy et d'Adhémar (annexe n° 54) porte la date du 31 mai 1891.

D'après cette convention nous devons recevoir 20.000 francs par kilomètre sur le prix minimum alors prévu de 143.000 francs par *kilomètre*, et la moitié des avantages obtenus supplémentaires. (Ce prix minimum de 143.000 francs par kilomètre était basé sur le prix de £ 9.300 par mile, prix fixé par la Compagnie Néerlandaise, mais que malgré cela celle-ci a notablement dépassé.)

Nous obtenions ainsi des constructeurs notre bénéfice selon le plan financier conçu, dès le principe, par tous les intéressés.

Le 25 juin 1891 une seconde convention fut signée entre nous, et MM. Marc, comte de Bondy et comte d'Adhémar, *agissant d'accord avec MM. Westwood et Winby, entrepreneurs de travaux publics à Londres*. Cette convention nous accordait les mêmes avantages que la précédente, plus une somme de 100.000 francs. L'accord n'était subordonné qu'à l'obtention de la concession définitive (annexe 55).

Cette concession étant obtenue, rien ne fut changé à ces conventions; mais comme nous le disions plus haut, Winby, avant de rendre définitive la convention entre M. Marc, de Bondy, d'Adhémar et lui, demandait de pouvoir aller visiter la ligne.

C'est ce qu'il fit, et après sa visite il télégraphia de Leysdorp pour dire son accord complet. Ainsi devenaient définitifs et le contrat entre Westwood et Winby, Marc et consorts, et le contrat entre Marc et consorts et nous-mêmes.

C'était donc une affaire terminée pour nous. Nous n'avions qu'à recevoir notre bénéfice, et toutes les charges de l'affaire de la constitution de la Société et autres incombaient à nos cocontractants. Il est à remarquer que dans cette situation la somme qui allait effectivement aux travaux était de beaucoup inférieure à celle qui y est allée dans la suite, car à côté des avantages qui nous étaient réservés, entre autres les 20.000 francs par kilomètre, MM. Marc et consorts

conservaient un bénéfice au moins égal, de sorte que les entrepreneurs recevaient effectivement une somme notablement inférieure à celle qui leur est aujourd'hui payée.

Mais, dans le contrat entre Marc et consorts et Westwood et Winby, ces derniers se chargeaient de toute la partie financière de l'affaire et consentaient à recevoir paiement en obligations.

Malheureusement, malgré toutes les démarches qu'ils firent dans le monde financier anglais et autre pour aboutir, ils ne réussirent pas à se procurer les ressources suffisantes, ne trouvant pas de maison sérieuse voulant prendre des obligations du Transval. A cette époque la confiance dans le crédit du Transval n'existait pas comme aujourd'hui.

Nous pouvons parler du peu de crédit dont jouissait à cette époque le Transval; dans le monde financier, avec d'autant plus d'assurance qu'Eugène ayant été, lors de son deuxième voyage à Prétoria, chargé par le Gouvernement de négocier en Europe un emprunt d'État, il nous fut impossible de trouver preneur des titres de rente que le Transval voulait émettre, pas même à 60 % de leur valeur nominale.

La négociation de cet emprunt était, pour le Gouvernement, une chose importante. Les fonds qu'il devait en recueillir devaient lui servir à dégager la Compagnie néerlandaise des chemins de fer des engagements pris vis-à-vis d'un syndicat de banquiers de Berlin et d'Amsterdam. Ladite Compagnie, pour se procurer £ 600.000, avait mis en report de ses propres obligations (également garanties par le Gouvernement) pour £ un million et le contrat de report portait cette stipulation que si les £ 600.000 n'étaient point remboursées au syndicat par la Compagnie ou par le Gouvernement, dans un délai — qui en fait allait expirer — ledit syndicat pourrait s'approprier le £ 1 000.000 d'obligations. (Voir annexe n° 56.)

Cela prouve quel était alors le crédit du Transval, sur lequel d'ailleurs les gouvernants ne se faisaient pas d'illusions. C'est ce que déclarait entre autres, en plein Parlement, le 8 mai 1892, M. Wolmarans, membre du Conseil exécutif, qui reconnaissait qu'à certain moment le Gouvernement n'avait pas pu placer à 60 % ses obligations 4 %. (Voir annexe n° 57.)

Westwood et Winby n'aboutissaient donc pas, et le temps se passait. Les neuf mois prévus au cahier des charges s'écoulaient.

Aussi Porcheron et consorts, voyant que l'affaire ne se traitait pas, et mécontents du bénéfice de £ 30.000 qui leur restait, voulaient, comme nous le verrons plus loin, nous faire retirer la concession. Nous fûmes obligés alors de reprendre

l'affaire en mains et de traiter avec MM. Marc, de Bondy et d'Adhémar, pour qu'ils nous rétrocédassent l'affaire, et pour cette rétrocession nous fûmes obligés, après bien des pourparlers et discussions, à nous engager à leur payer 1.837.500 francs en actions de la Société à créer par nous.

Sans cela l'affaire était perdue pour tous.

Nous venons de dire que Porcheron aussi voulait nous faire retirer la concession. Il fit même paraître dans les *Petites Affiches*, journal officiel de Paris, une annonce déclarant que le pouvoir, qui nous avait été donné par les concessionnaires de former la Société, était révoqué, et il alla voir à La Haye le Ministre pour arriver à nous faire retirer la concession.

Informés de la chose, nous fîmes savoir au Ministre que Vorster, Porcheron et consorts nous avaient cédé leur concession par contrat en due forme, qu'ils avaient déjà reçu de l'argent pour cette cession, que cette cession avait été, par Vorster et consorts, signifiée au Gouvernement, qui l'avait acceptée.

Le Gouvernement, de son côté, était au courant de toutes les difficultés qui nous étaient créées par Porcheron et consorts, et le 22 décembre 1891, notre correspondant, après une entrevue avec le président Krüger (annexe n° 58), nous câblait comme suit :

TÉLÉGRAMME.

« Prétoria, le 22 décembre 1891.

« Le Président dit que le Conseil exécutif a télégraphié à Van Blokland de faire une enquête et de l'aviser ensuite; le Gouvernement approuve le transfert de la concession à la Compagnie formée seulement par Oppenheim.

« Expliquez les affaires à M. Beelaerts van Blokland, qui viendra vous voir. »

Nous eûmes alors, le 30 décembre, une entrevue avec M. Beelaerts van Blokland, à la suite de laquelle celui-ci télégraphia à son Gouvernement (annexe n° 59) pour savoir s'il était autorisé par lui Gouvernement à publier que nous étions exclusivement autorisés à former la Compagnie.

La réponse du Gouvernement fut affirmative, et le 12 janvier 1892 le Ministre faisait paraître dans les *Petites Affiches* l'annonce suivante :

ANNONCES DIVERSES.

« N^o L 842. — *Légation de la République Sud-Africaine, à Paris.*

» 12 janvier 1892.

» Le Soussigné, Ministre Plénipotentiaire de la RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE à Paris, certifie par la présente que M. le baron Eugène OPPENHEIM est la seule personne autorisée par le Gouvernement pour former une Société financière qui se chargerait de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de Selati.

» *L'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire
de la République, à Paris :*

» (Signé) : BEELAERTS VAN BLOKLAND. »

(Annexe n^o 60.)

Mais le Ministre avait reçu en outre de son Gouvernement avis qu'il devait faire faire une enquête.

C'est ce qui résulte de sa lettre du 14 janvier (annexe 61), ainsi conçue :

« *Gezantschap Van de Zuid-Africaansche Republiek.*

» 's Gravenhage, den 14 janvier 1892.

R. 15/16.

» MONSIEUR LE BARON,

» Afin d'exécuter des instructions reçues de Prétoria, je vous prie de m'envoyer immédiatement sous pli recommandé les *pièces originales* (pas de copies), par lesquelles MM. Porcheron c. s. vous *cèdent leur concession Selati*, et aussi la pièce ou les pièces originales par lesquelles ils reconnaissent avoir *reçu de l'argent de vous* pour cette transaction comme vous m'avez informé. Après examination, je vous retournerai, si vous le désirez, les pièces de la même manière.

» Si vous aviez peur de la poste, je vous prie de m'envoyer *immédiatement* une personne de confiance, munie desdites pièces.

» Veuillez m'accuser réception de la présente par le télégraphe et agréer l'expression de la considération très distinguée.

» BEELAERTS VAN BLOKLAND.

» Monsieur le baron OPPENHEIM, PARIS. »

Aussitôt cette lettre reçue, le comte Marcel de Germiny et M. de Jongh (qui était alors en Europe) allèrent immédiatement voir le ministre, et lui exposèrent la situation en entier, et dans tous ses détails, lui portant les originaux de toutes les pièces.

Ils rendent compte de leur visite dans un télégramme de La Haye du 18 janvier 1892, ainsi conçu (annexe 62):

« La Haye, le 18 janvier 1892.

» Nous avons eu une entrevue d'une heure. Il a parcouru attentivement tous les documents et a examiné tout. Nous avons été très bien reçus. Il m'a demandé de lui laisser les originaux pour qu'il pût en faire prendre des copies, me promettant de renvoyer les originaux par messenger à Paris. J'ai pu échapper à cela et lui ai promis de lui envoyer à mon retour à Paris, des copies certifiées conformes. Ceci prendra environ une semaine. Je lui ai expliqué tout concernant la constitution et le reste. Il disait que vous devez simplement aller de l'avant et lui envoyer copie des statuts quand ils seront achevés. Notre impression est qu'il ne s'en mêlera pas et qu'il lui faudra environ quinze jours pour former son opinion. Il semblait tout à fait satisfait. Je vais beaucoup mieux. Nous retournerons probablement ce soir. Tenez toutes lettres pour moi. Si vous pouvez lui donner avis endéans les huit jours à venir ou même plus quant à la première réunion de la Compagnie, mon impression est que vous êtes en toute sécurité. Je ne crois pas, en tous cas, qu'il agira précipitamment. Meilleures amitiés.

» DE JONGH. »

Conformément à la demande du ministre, nous lui envoyons, le 27 janvier 1892, les copies certifiées conformes des pièces suivantes dont il avait vu les originaux.

Liste des documents nécessaires à M. Beelaerts van Blokland.

1. Reçu de B.-J. Vorster, du 26 juillet 1890, de £ 300.
2. — W. Stephenson, du 1^{er} août, — 226.
3. — B.-J. Vorster, du 2 août, — 4245.
4. — — du 31 juillet, — 125.
5. — — du 5 août, — 4000.
6. Reconnaissance de dette Vorster, Porcheron et Stephenson, du 15 octobre 1890, de £ 8.701.
7. Contrat passé devant J.-A. Batty, du 6 juillet 1890.

8. Contrat passé devant J.-N. de Jongh, du 14 octobre 1890,
9. Lettre du Gouvernement, de décembre 1890, à G.-A, Roth.
10. Copie lettre, avec incluse, 4 octobre 1890, Concessionnaires à Gouvernement.
11. Contrat passé devant J.-A. Batty, du 5 août 1890.
12. Lettre Gouvernement, 26 novembre 1890, à H. Porcheron.
13. — 5 août 1891, à E. Oppenheim.

Signé: J.-N. DE JONGH.

(Annexe n^o 63.)

Et le 2 février il nous en accuse réception.

On le voit, parmi ces pièces se trouvent le contrat du 5 août 1890, par lequel nous nous engageons à payer à Vorster et consorts £ 80.000 et 1/20 du capital social; aussi, le dernier contrat du 6 juillet 1891, par lequel le prix à payer par nous à Vorster et consorts est réduit à £ 37.500. soit environ un million, — contrat qui ne satisfait pas Porcheron.

M. Beelaerts van Blokland examine et étudie ces pièces, **sur lesquelles il doit faire une enquête par ordre de son Gouvernement.**

Si lui, qui nous a toujours montré la plus grande sympathie, voit qu'en nous engageant de la sorte nous ne comprenons pas l'esprit de la concession, il va sans doute nous le dire et arrêter notre ruine, à nous si jeunes dans les affaires et ayant pour lui, comme il le sait, la plus grande déférence et en lui la plus entière confiance.

Au contraire, il partage notre avis, car, loin de nous arrêter ou de nous dire que nous nous engageons trop vis-à-vis des premiers concessionnaires, il nous répond en nous disant que, si nous trouvions moyen de nous entendre avec M. Porcheron, il croit que ce ne serait pas désagréable au Gouvernement, — nous entendre, sans doute, en donnant à M. Porcheron et consorts plus que ce que le dernier contrat leur allouait.

Voici sa lettre:

Légation de la République Sud-Africaine.

« La Haye, ce 2 février 1892.

» MONSIEUR LE BARON,

» Venant de rentrer après une absence d'une semaine, je trouve les documents que vous avez bien voulu me faire parvenir par la vôtre du 27 janvier.

» Tout en vous remerciant pour cet envoi, je regrette de ne pas apprendre en même temps la formation de la Société. D'après des avis reçus de Prétoria, je vous engage à accélérer cette affaire autant que possible.

» Si vous trouviez moyen de vous entendre avec M. Porcheron, je crois que cela ne serait pas désagréable au Gouvernement.

» Veuillez agréer, Monsieur le Baron, l'expression de toute ma considération.

» *Signé*: BEELAERTS VAN BLOKLAND. »

(Annexe n^o 64)

Respectueux du désir exprimé par M. Beelaerts au nom de son Gouvernement, nous lui répondons le 8 février comme suit :

64, Avenue du Bois-de-Boulogne, 8 février 1892.

» A SON EXCELLENCE MONSIEUR BEELAERTS VAN BLOKLAND, MINISTRE DE LA RÉPUBLIQUE
SUD-AFRICAINE, LA HAYE.

» Monsieur le Ministre,

» J'ai l'honneur d'accuser réception à Votre Excellence de la lettre qu'elle a bien voulu m'adresser le 2 courant.

» Pour complaire à Votre Excellence et au Gouvernement de la République Sud-Africaine, je travaille à mettre fin au différend qui existait entre M Porcheron et moi, et vers la fin de la semaine ou le commencement de la suivante, j'espère pouvoir leur annoncer la constitution de la Compagnie.

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon plus profond respect.

» *Signé*: BARON EUGÈNE OPPENHEIM. »

(Annexe n^o 65.)

Et immédiatement nous nous abouchons avec MM. Porcheron et consorts et nous concluons avec eux, le 15 février 1892, un nouveau traité qui annule tous les précédents et qui, nécessairement, leur est plus avantageux que le dernier, puisqu'il est fait sous l'empire de cette idée de conciliation inspirée par le Gouvernement. (V. annexe n^o 66).

Ce contrat assure à Porcheron et consorts le quart de tous les bénéfices BRUTS de l'affaire, étant entendu que nous aurons à supporter sur notre part toutes les

charges passées et à venir, et qu'au contraire, pour remboursement de leurs frais à eux, il leur sera avant tout payé une somme de £ 6.000 en plus des 25 % de bénéfices.

C'est qu'en effet Porcheron nous avait démontré que, malgré les sommes que nous leur avons déjà payées, Vorster, Stephenson et lui n'avaient pas reçu ce qu'il leur fallait pour payer les commissions par eux dues. Ce qui est bien vrai, car, aujourd'hui encore, Porcheron ne peut pas rentrer au Transvaal, parce qu'il n'a pas pu payer les commissions en espèces pour lesquelles il a été publiquement poursuivi devant la Haute Cour de Prétoria.

Voilà donc les situations Marc et Porcheron réglées.

C'est alors, après que MM. Marc et consorts nous avaient rétrocédé la concession, que nous nous sommes mis en rapport avec MM. Terwangne et Branonier, à qui nous avons exposé l'affaire et qui se sont associés avec nous pour chercher preneurs des obligations, et pour procurer aux entrepreneurs les moyens financiers nécessaires pour pousser la construction jusqu'après l'achèvement des vingt-cinq premiers miles de terrassement (époque prévue par la concession pour l'émission des premières obligations). (V. concession, art. 25.)

Il n'y avait pas de temps à perdre. Les neuf mois qui étaient accordés par la concession pour créer la Compagnie étaient à la veille d'être écoulés, et pour tenir notre concession debout, nous constituâmes sous la date du 22 février 1892, notre Société à Bruxelles, mais nous ne la fîmes que *sous condition*. En effet, l'article 45 des statuts porte: (V. *Moniteur Belge* du 6 mars 1892, statuts annexes):

ART. 45

Les comparants reconnaissent qu'avant de commencer les opérations sociales, il est indispensable de poser au Gouvernement de la République Sud-Africaine certaines questions, et de lui demander certaines interprétations du cahier des charges de la concession.

Une note contenant ces diverses demandes et contresignée par les parties sera immédiatement adressée au Gouvernement de la République Sud-Africaine.

Une Assemblée générale extraordinaire sera convoquée dans la huitaine de la réception de la réponse du Gouvernement et, au plus tard, dans les trois mois à dater de ce jour. Si cette réponse était jugée favorable par ladite assemblée, la confirmation de la Société pourra être prononcée à la simple majorité. Dans le cas contraire, les parties de première part reprendront la concession qu'elles ont apportée, et les souscripteurs en numéraire reprendront intact le versement qu'ils ont déposé, sous déduction des dépenses effectuées depuis ce jour, soit pour frais de constitution de la présente Société, soit pour frais de voyage ou de correspondance.

Le but de la note dont parle cet article était double. C'était d'abord de nous donner une prolongation de temps pour pouvoir trouver preneurs des obligations. C'était ensuite, comme le dit l'article 45 des statuts, d'obtenir du Gouvernement des éclaircissements sur différents points de la concession; mais surtout sur un point dont la solution devait donner l'interprétation définitive, selon nous, de l'article 25 de la concession, et décider si, oui ou non, la Société pourrait se constituer.

La note contenant les demandes fut donc envoyée au Gouvernement.

Dans ces demandes (V. annexe n^o 67) ne se trouve pas mise en doute une seule fois la question de savoir si nous avions la concession à £ 9.600.

Mais, avant d'aller plus loin, nous voulions savoir si le Gouvernement qui, dans son article 25 de la concession, prévoyait l'émission de £ 1.500.000 obligations *sans avoir d'autorisation à lui demander*, entendait ne donner, sans cette autorisation, que £ 1.500.000 *capital nominal*, ou bien entendait, le cas échéant, nous donner des obligations en quantité suffisante pour que le produit net des émissions de ces obligations rapportât £ 1.500.000 effectives, à la seule condition que le total des actions créées et du produit des obligations émises ne dépassât pas £ 9.600 par mile. Nous voulions avoir sur cette question une réponse nette et catégorique, car, de cette réponse, dépendait toute l'économie de notre affaire.

L'interprétation de cet article était, cependant, claire pour Eugène, qui connaissait l'esprit des parties contractantes avec lesquelles il avait traité à Prétoria; mais, pour nos associés, qui n'avaient que le texte devant les yeux, il pouvait y avoir doute, et ils désiraient du Gouvernement une explication précise sur ce point.

Voici comment la question était posée :

Le dernier paragraphe de l'article 25 dit :

« A la condition, bien entendu, que les frais de la construction ne dépassent pas £ 9.600 par mile, de même le total des actions et obligations à émettre ne pourra dépasser le total effectif de £ 9.600 par mile. »

Aujourd'hui que ni la longueur réelle de la ligne, ni le taux d'émission des obligations ne sont connus, il est possible que si les £ 1.500.000, dont il est question plus haut, sont des livres nominales et non des livres effectives, on n'arrive pas à avoir £ 9.600 effectives par mile.

QUESTION: — Si cela se présentait, par exemple, parce que la longueur de la ligne serait plus grande que la longueur prévue, le Gouvernement prend-il, dès maintenant, l'engagement d'autoriser la création d'un nombre d'obligations supérieur à £ 1.500.000.

La réponse à notre question nous est donnée dans la lettre du Dr Leyds, en date du 14 mai 1892 (annexe n^o 68).

Elle est aussi catégorique que possible.

La voici :

« A cette question, le Conseil exécutif peut répondre affirmativement, seulement le montant ne devra pas atteindre £ 1.500.000 si par là le maximum de £ 9.600 effectives par mile, comme il est stipulé dans le dernier alinéa de l'article 25, était dépassé, et il reste entendu que le cours des obligations doit être préalablement approuvé par le Gouvernement. »

C'était donc notre interprétation.

C'était ce que nous demandions.

Il s'agissait simplement pour nous de ne pas dépasser £ 9.600 par mile.

C'est ce que nous avons fait.

C'est ce que nous sommes toujours prêts à faire!!!

Un autre but du questionnaire envoyé au Gouvernement était de nous faire gagner du temps pour chercher preneurs des obligations, et il est utile de montrer que dès le principe, l'affaire a été publiquement présentée par tous les intéressés aux banquiers et industriels, comme nous venons de le dire plus haut. Nous déclarions que nous avions la concession à £ 9.600, et qu'à ce prix on pourrait retirer de l'affaire un sérieux bénéfice.

Une note fut même rédigée en ce sens (V. annexe n^o 69) et elle fut communiquée à différents banquiers et industriels, entre autres à la Banque Cassel, à la Banque Liégeoise, par M. Terwangne, à la Banque Sauvage-Vercour, à M. Delloye, président de la Société John Cockerill, et à d'autres, et cette note fut communiquée sans demander le moins du monde le secret. Et elle indique tout le système suivi.

Mais, malgré tous nos efforts, nous n'aboutissions pas. Personne ne voulait ni se charger de l'émission des obligations du Transvaal, ni accepter ces obligations en garantie ou en paiement.

Un fait survint qui donna à la République Sud-Africaine un crédit plus grand et qui nous permit enfin de trouver preneurs de la première série d'obligations.

Ce fait, c'est que dans le courant du mois d'août 1892, la maison Rothschild ouvrit ses guichets pour faire à la République Sud-Africaine un emprunt important et, grâce à la grande puissance de cette maison, cet emprunt fut couvert plusieurs fois.

Le Gouvernement de la République Sud-Africaine avait réussi à traiter cet emprunt, *non pris ferme*, avec la maison Rothschild à 70 % environ nette pour du 4 %.

Cet emprunt nous permit de trouver le placement de nos obligations, et nous parvinmes à avoir preneur pour celles-ci à 70 % pour du 4 %. Dès lors la Société devint définitive (13 septembre 1892).

De la comparaison des chiffres ci-dessus il résulte que l'émission des obligations de la Compagnie s'est faite dans des conditions très avantageuses pour le Gouvernement.

§ VI.

CONTRAT AVEC LOUIS WARNANT. — CESSIION DE CE CONTRAT A WESTWOOD ET WINBY.

— RECONNAISSANCE PAR LA COMPAGNIE DE WESTWOOD ET WINBY COMME ENTREPRENEURS. — RÉGLEMENT DU PRIX DE L'ENTREPRISE. — COMMENCEMENT DES TRAVAUX. — PREMIÈRE ÉMISSION DES OBLIGATIONS. — EXAMEN DE LA COMPTABILITÉ DES CONTRATS ET DE TOUTE LA SITUATION, PAR M. WESTERMAN, CHARGÉ PAR LE GOUVERNEMENT DE FAIRE UNE ENQUÊTE SUR CES POINTS AVANT L'ADOPTION DU BILAN. — ADOPTION DU BILAN PAR LE GOUVERNEMENT APRÈS RAPPORT WESTERMAN, ET PAIEMENT PAR LUI ET DE SES DENIERS DU COUPON, NON SEULEMENT DES OBLIGATIONS, MAIS AUSSI DES ACTIONS.

Les faits qui suivirent se firent au grand jour et sont parfaitement connus.

Avant même la constitution de la Société, nous nous étions mis d'accord avec Westwood et Winby sur le prix à leur payer pour la construction, les déchargeant, nous, de la charge financière qu'ils avaient assumée lors de leur contrat avec Marc et consorts.

Mais en dehors de ce prix nous devons réaliser le bénéfice légitime auquel

nous avons droit, pour l'obtention duquel nous avons fait l'affaire, et qui devait servir, non seulement à nous rémunérer de nos peines, risques et aléas, mais aussi à payer les commissions et dépenses, sans lesquelles l'affaire n'aurait pas pu s'obtenir ni se faire.

Nous pouvions réaliser ce bénéfice, soit en construisant nous-mêmes et en affectant les £ 9.600 à la construction, soit en augmentant le prix payé à des entrepreneurs et en leur demandant, comme l'avaient fait MM. Marc et consorts, de nous payer la différence sur chaque kilomètre construit.

Ou bien, en recourant au système de l'entreprise générale avec forfait absolu et de la sous-entreprise, également à forfait absolu.

Nous avons pris ce dernier système qui conduit au même résultat que les autres, en ce sens qu'il assure aussi au gouvernement son chemin de fer pour le prix de £ 9.600 prévu dans la concession (contrairement à ce qui s'était passé avec la Compagnie Néerlandaise), et qui a l'avantage en plus de nous laisser une plus grande liberté vis-à-vis de Westwood et Winby, pour la surveillance de ladite construction.

Il importe de remarquer que ni le cahier des charges ni la loi belge, n'interdisent ce système du forfait absolu.

Un de nos amis, M. Louis Warnant, voulut bien nous prêter son nom pour arriver à ce résultat.

Et le contrat avec Louis Warnant, portant entreprise générale à forfait absolu au prix de £ 9.600 (V. annexe n° 70), fut inscrit *in extenso* à la suite du premier procès-verbal du Conseil d'administration de la Société, de même que les documents établissant sa cession à Westwood et Winby, acceptée par la Société, se trouvent dans les archives de la Société, *qui n'en a jamais refusé communication, ni à M. Beelaerts, ni à personne.* (V. annexes nos 71.)

Toutes ces conventions se traitèrent ouvertement, Westwood et Winby et tous les intéressés étant absolument au courant de la situation, et recevant même des doubles des conventions avec Louis Warnant, ce qui ne se fait pas lorsque l'on croit agir contrairement aux conventions ou au cahier des charges. (V. annexe n° 72.)

Avant même la constitution de la Société, M. Beelaerts van Blokland avait été nommé, par câblegramme, commissaire général du Gouvernement près de notre Compagnie, ainsi que cela résulte de la notification qui en fut faite à notre Compagnie, sous la date du 13 juillet 1892, par le secrétaire d'État M. Leyds. (V. annexe n° 80.)

Le rôle du commissaire du gouvernement est très complètement défini par

l'article 40 de la concession. Il exerce une surveillance et un contrôle illimité sur toutes les affaires et actions de la Compagnie; il a accès dans les bureaux et peut prendre connaissance des livres et vérifier la caisse. Il a le droit d'assister à toutes les séances avec voix consultative.

Aussi, nous pensions que M. Beelaerts allait assister à toutes nos réunions, auxquelles, d'ailleurs, il était convoqué, et remplir la mission qui lui était confiée en conformité avec les pouvoirs que lui donnait la concession,

Nous ne pouvions supposer qu'il n'assisterait pas aux premières réunions de la Société, où devaient nécessairement se discuter les contrats et l'organisation de l'entreprise.

Eh bien! s'il l'avait fait, rien de ce qui s'est passé depuis ne se serait produit.

Il aurait vu alors et le contrat Warnant et sa cession faite à Westwood et Winby et le paiement des £ 400.000 inscrit dans les livres.

Et si notre interprétation du cahier des charges n'avait pas (contrairement à ce que nous pensons) été, à cette époque, la sienne et celle de son gouvernement, il lui aurait suffi de faire une observation, et l'on aurait discuté la question qui restait entière.

Nous ne pouvions surtout supposer qu'il ne viendrait pas assister à la réunion qui suivit la constitution définitive, alors que conformément au dernier paragraphe de l'article 7 des statuts, qu'il connaissait depuis le 15 mars 1892 les 90% devaient être alors versés, — ce dont d'ailleurs il fut même officiellement prévenu. Il aurait vu aussi que dans les comptes de la Compagnie nous faisons immédiatement figurer les £ 6.000 payées à Vorster, Porcheron et Stephenson pour remboursement de frais faits par eux en vertu de la dernière convention.

Tout ceci pour démontrer notre entière bonne foi et pour montrer que nous ne pouvions supposer alors que notre interprétation, et ce que nous faisons n'étaient pas entièrement approuvés par le Gouvernement!

D'ailleurs, ce contrat Louis Warnant et sa cession à Westwood et Winby étaient connus de tous et spécialement du Gouvernement.

La preuve en est, que dès les premiers jours de la Société, celle-ci faisait à Londres, d'accord avec le Gouvernement, la première émission de ses obligations.

M. Beelaerts approuvait le prospectus de cette émission, y permettant l'insertion de la lettre suivante:

Légation de la République Sud-Africaine.

« La Haye, le 20 janvier 1893.

» Monsieur,

» J'ai l'honneur de confirmer mon télégramme du 19 janvier, portant: »Government
» approves provided minimum rate 77. »

» L'émission de £ 500.000 obligations du chemin de fer du Selati à 4% est
approuvée par le Gouvernement de la République, pourvu que le taux minimum soit de 77.

» Par ce même courrier, je vous expédie la lettre officielle dont nous étions
convenus, tandis que vous retrouverez sous ce pli le prospectus brésilien qui vous
appartient.

» En outre, je me plais à certifier par la présente que mon Gouvernement reconnaît
la concession du Selati Railway comme parfaitement valide, et la Compagnie franco-
belge du chemin de fer du Nord de la République Sud-Africaine comme le propriétaire
de cette concession.

» La garantie du Gouvernement se produira sur les différents paiements faits par
les souscripteurs d'obligations, à partir de la date à laquelle ces paiements seront
effectués.

» Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

» Signé: BEELAERTS VAN BLOKLAND.

» A Monsieur C. C. MACRAE,

» Directeur du Railway Share Trust and Agency,

» Compagnie limited, à Londres. »

(V. annexe n^o 82.)

Or, le Trust Deed dont il est fait mention dans le prospectus et qui en fait
partie intégrante, parle expressément du contrat Louis Warnant et de sa cession
à Westwood et Winby.

Ce fait est d'autant plus significatif qu'au vu et au su de tous, tant au Transvaal
qu'en Europe, Westwood et Winby étaient les véritables entrepreneurs avec
lesquels, jusqu'alors, tous les pourparlers s'étaient poursuivis, même les seuls
entrepreneurs possibles puisque eux seuls avaient été en rapport tant avec nous
qu'avec MM. Marc et consorts, et qu'eux seuls avaient fait sur le terrain les
études nécessaires pour cette entreprise. Ceci était parfaitement connu à Prétoria,
où ils ont organisé l'expédition nécessaire pour aller faire lesdites études.

Le contrat étant fait, Winby partit pour le Transvaal avec un état-major et

un matériel complets. Arrivé au Transvaal, lui qui aime beaucoup à parler, et à qui d'ailleurs le secret n'avait pas été demandé, raconte toutes les combinaisons et le prix actuel qui lui est payé.

On parle beaucoup du bénéfice que nous devons faire.

Ce bénéfice est même cité à la Haute Cour de Prétoria dans le procès que nous intente M. Roth, notre ancien représentant, **auquel la Cour décide que nous devons payer 187.500 francs en actions**, en dehors des sommes déjà payées. Et ce procès est connu de tous, fait l'objet de toutes les conversations dans le grand village qu'est encore alors Prétoria.

Nous pourrions aisément le prouver. Mais nul encore ne proteste. On est heureux, au contraire, de savoir que le pays aura son chemin de fer pour le prix de £ 9.600 par mile, à telles enseignes que, le vendredi 11 novembre 1892, le général Joubert, alors membre du Conseil exécutif, actuellement Vice-Président de la République, et qui jusqu'alors nous avait été plutôt hostile, déclarait au président de notre board local de Prétoria, dans une entrevue qu'il avait avec lui, que :

« Si nous pouvions construire le chemin de fer de Selati sans dépasser » £ 9.600 par mile, lui pour sa part se mettrait à l'œuvre pour nous faire » voter une prime, car, ajoutait-il, en faisant cela, vous montrerez au monde » et au peuple combien le pays a été volé par la Compagnie Néerlandaise, qui » a dépensé de £ 12 à 15.000 par mile. » (V. annexe n° 83.)

D'ailleurs ce prix de £ 9.600 par mile était loin d'être trouvé un prix exagéré... même par la Compagnie Néerlandaise!

Nous en trouvons la preuve dans une correspondance échangée entre Eugène et M. Oyens, banquier du Gouvernement du Transvaal en Europe et administrateur de ladite Compagnie.

On avait dit à Eugène avant l'obtention de la concession définitive que la Compagnie Néerlandaise faisait des démarches pour obtenir la concession de Selati à un prix inférieur à £ 9.600, et le 29 décembre 1890 Eugène écrivait à M. Oyens : « On me fait savoir que des agents de la Compagnie Néerlandaise font des démarches pour que la concession ne me soit pas donnée *faisant des offres pour un prix plus bas que le mien* » et il priait M. Oyens de lui écrire ou de lui télégraphier en le priant de faire cesser ces démarches.

1^{er} janvier 1891 (annexe 84), M. Oyens lui répondait qu'il avait parlé aux deux directeurs de la Compagnie Néerlandaise et que ceux-ci lui avaient déclaré « *que c'est un des plus gros mensonges qu'ils prendraient la concession à un prix plus bas* ».

Les travaux furent poussés par Westwood et Winby avec assez d'activité pour qu'en quelques mois non seulement les chantiers fussent organisés, non seulement les vingt-cinq premiers miles de terrassement fussent achevés, mais encore les rails fussent posés sur une étendue considérable, et cela avec nos propres ressources ou celles de l'entreprise, *sans avoir recours aux fonds provenant des obligations*. — C'était encore là nous conformer à l'article 25 du cahier des charges qui, autorisant la première émission seulement après l'achèvement des vingt-cinq premiers miles de terrassement, montre ainsi qu'il supposait bien qu'à ce moment les autres ressources de la Société seraient épuisées. On ne recourt en effet aux émissions d'obligations que quand on n'a plus d'autres fonds à sa disposition. — Et cependant, le coût de vingt-cinq miles de terrassements ne pouvait épuiser les £ 500.000 actions de la Société, nous le dirons plus loin. — Tout marchait donc très bien. Nous arrivions à la fin de notre première année sociale, 31 décembre 1893, et dès lors à l'époque de notre premier bilan.

Ce bilan est dressé par nous, et il contient tous les postes de la comptabilité, entre autres les £ 400.000 payées pour travaux en cours, et les £ 6.000 payées à Porcheron, comme nous l'avons dit plus haut.

D'après le cahier des charges (art. 37), le bilan de la Compagnie est accepté par le Gouvernement lorsque le Gouvernement, après avoir reçu le projet de bilan, laisse passer trois mois sans protestation. Mais ce n'est cependant pas de la sorte que notre premier bilan est accepté.

Pour le vérifier et examiner toute la situation et tous les documents sociaux, le Gouvernement eut soin d'envoyer au siège social un expert des plus expérimentés, M. Westermänn, que le Gouvernement avait chargé de faire une enquête complète (annexe n^o 87). Pendant *près de quinze jours*, celui-ci se livra à l'examen le plus minutieux de la comptabilité et de tous les documents sociaux, puis il se rendit au siège administratif de Paris, et à Londres, tant dans les bureaux de la Compagnie que chez Westwood et Winby. Et après cet examen si détaillé, au cours duquel il se plait à dire que tous les renseignements demandés à la Compagnie lui furent donnés, il fit un rapport concluant à l'adoption du bilan.

Et le Gouvernement accepta de la sorte les différents postes des comptes, entre autres le poste de 10 millions portés dans les livres comme ayant été payés à la date du 13 septembre 1892, à l'entreprise pour travaux en cours. L'expert agit en connaissance de cause, connaissant et le contrat Louis Warnant et sa cession à Westwood et Winby, sur lesquels ont porté précisément ses investigations tant à Bruxelles qu'à Paris, et à Londres chez Westwood et Winby eux-mêmes.

Après cela eut lieu l'Assemblée générale des actionnaires, le 14 juillet 1894. Le Conseil d'administration, dans son rapport qui fut imprimé, publié et distribué, eut soin de faire connaître la situation réelle des contrats d'entreprise.

Voici comment s'exprime ce rapport (annexe n° 85):

» Dès les premiers jours de notre Société, nous avons eu la satisfaction de pouvoir rendre définitif un contrat provisoire passé le 6 juillet 1892, avec un entrepreneur général qui nous assurait la construction et l'armement de la ligne concédée à notre Société dans des conditions rentrant absolument dans les termes du cahier des charges de l'entreprise. A la date du 9 septembre, notre entrepreneur général nous fit connaître qu'il avait pu s'assurer le concours d'une maison d'entreprise donnant toute garantie pour la réussite de nos travaux. — En réponse à sa communication, nous acceptons, dès le 13 septembre 1892, ces derniers entrepreneurs. »

Nous le répétons, à ce moment le Gouvernement est donc bien au courant de la situation.

Nous lui demandons alors, 22 juin 1894, de nous procurer les fonds pour le paiement des coupons, non seulement des obligations, mais aussi des actions. La Compagnie est cependant tenue de payer elle-même ces coupons tant qu'elle a des ressources suffisantes (art. 36).

Et le 27 juin 1894, M. Smit, commissaire du Gouvernement, nous faisait savoir que tous ces intérêts seraient payés par le Gouvernement, sans formuler aucune réserve. Voici sa lettre:

TRADUCTION.

Bureaux du Commissaire du Gouvernement.

Prétoria, le 27 juin 1894.

R. C. 452/94.

A MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU COMITÉ LOCAL
DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SELATI PRÉTORIA.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 22 courant, relative au paiement des intérêts sur les obligations et du dividende sur les actions de votre Compagnie se montant en tout à la somme de £ 37.262.2.4, j'ai l'honneur de vous annoncer que M. Beelaerts van Blokland a reçu des instructions pour pourvoir au paiement des intérêts.

Etc. etc...

Signé: J. S. SMIT,
COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.

Annexe N° 86.

§ VII

DISCUSSION AVEC LE GOUVERNEMENT POUR NOUVELLE ÉMISSION D'OBLIGATIONS. —

DISCUSSION AVEC LE GOUVERNEMENT SUR LE CONTRAT LOUIS WARNANT. —

OBTENTION DE LA SECONDE ÉMISSION. — RENONCIATION DU GOUVERNEMENT DE

DISCUTER LE CONTRAT LOUIS WARNANT. — APPROBATION DES ACTIONS DE LA

COMPAGNIE.

Nous venons de voir que le 27 juin 1894, le Gouvernement avait payé de ses derniers le coupon des obligations et des actions de la Compagnie.

Il est intéressant de savoir dans quelles circonstances ce paiement eut lieu et pour cela nous devons remonter un peu plus haut.

Depuis longtemps la Compagnie était en discussion avec le Gouvernement pour obtenir une nouvelle émission d'obligations.

Elle en avait encore formulé la demande officiellement, le 16 avril 1894.

Malgré les démarches du Board local nous ne recevions pas de réponse.

C'était nous l'avons su depuis, parce que le Gouvernement attendait le résultat de l'enquête dont il avait chargé M. Westermann.

Le rapport sur cette enquête étant déposé, sous la date du 12 juin le Gouvernement nous écrivit pour nous accuser réception de notre lettre par laquelle nous demandions l'émission, et pour nous faire connaître qu'il ne l'accorderait qu'après qu'un accord serait intervenu entre la Compagnie et lui sur différents points visés dans ladite lettre (annexe n^o 87). Ces différents points concernaient des modifications à la concession: — une demande de surveillance plus grande sur l'administration financière de la Compagnie, — la ristourne à celle-ci de certaines douceurs ou gratifications, payées lors de la constitution; et enfin visaient le contrat Louis Warnant, que le Gouvernement disait vouloir ignorer. Il prétendait à ce moment, pour la première fois, interpréter la concession de telle façon que les mots de l'article 25, qu'il traduit: *ou autant moins que coûtera la construction*, et qui, dans notre traduction certifiée conforme par M. Aubert, consul de France à Prétoria, sont traduits par: *pour autant que la construction coûtera en moins*, rendaient impossible le contrat à forfait Louis Warnant.

A cette lettre la réponse ne se fit pas longtemps attendre, et les lettres du local Board des 13 et 14 juin (annexes nos 88 et 89) rencontrent les différentes questions soulevées par le Gouvernement.

Sur les modifications aux statuts et la surveillance des fonds, le Board local se déclarait en principe d'accord; sur la ristourne des gratifications, il demandait des explications plus précises.

Quant au contrat Louis Warnant il déclarait le 13 juin que ce contrat n'était pas en contradiction avec la concession et que la Compagnie était dans l'entièreté de ses droits en le concluant. Et le lendemain le Board local, revenant sur les différents points en discussion et se référant à sa lettre de la veille, proposait certains termes d'arrangement, entre autres que le Gouvernement devait retirer son opposition au contrat fait avec Louis Warnant le 7 septembre 1892, et il terminait sa lettre comme suit:

« Nous devons vous déclarer qu'à moins que le Gouvernement ne consente à retirer son opposition au contrat Louis Warnant du 7 septembre 1892, la construction sera immédiatement arrêtée pendant la décision de cette question par arbitrage, ainsi que cela est stipulé à l'article 41 de la concession.

« La Compagnie doit se protéger et quoiqu'elle considère le contrat en question comme bon et effectif, la Compagnie (maintenant que le Gouvernement y a fait des objections) ne peut point avancer avec la construction jusqu'à ce qu'il soit décidé si le contrat en question est un contrat valable ou non. »

La question était ainsi nettement posée. Et le Gouvernement y répond par sa lettre du 27 juin, nous faisant savoir qu'il a envoyé à M. Beelaerts les instructions et les fonds nécessaires pour le paiement des intérêts des actions et des obligations!!!

Mais nous n'avions toujours pas de réponse quant à l'émission des obligations.

Les pourparlers et discussions continuaient à Prétoria entre le Gouvernement et le Board local.

Le Gouvernement demandait à nouveau des explications sur différents points de comptabilité et sur le contrat Warnant.

Ces explications lui étaient fournies le 21 juillet (V. annexes nos 90, 91, 92) et le 1^{er} août M. Leyds fit enfin connaître au Board local, qu'il avait câblé des pouvoirs à M. Beelaerts van Blokland, d'accorder l'émission de un million de livres sterling à certaines conditions mentionnées dans le câble à M. Beelaerts, et dont M. Leyds nous donnait copie.

R. 7598/1892.

B. B. 1701/1894.

Bureaux du Gouvernement.

« Prétoria, le 1^{er} août 1894.

« MESSIEURS,

» Ci-joint, j'ai l'honneur de vous envoyer pour votre gouverne copie d'un télégramme de ce jour à M. Beelaerts van Blokland.

» J'ai l'honneur d'être votre humble serviteur.

» Signé : D. W. J. LEYDS,
» SECRÉTAIRE D'ÉTAT. »

*A MM. les directeurs du Comité local de la Compagnie
du Chemin de fer de Selati. Prétoria.*

TRADUCTION.

R. 7598/92.

Gouvernement, Beelaerts, La Haye.

« Vous pouvez approuver émission obligations Selati, un million minimum quatre-vingt-six net, à condition :

» 1^o Que la concession soit modifiée conformément à la lettre au Comité local ;

» 2^o Que garantie soit donnée que toutes sommes qui, raisonnablement, ne sauraient être passées au débit de la Compagnie, seront remboursées ;

» 3^o Que produit soit déposé à votre nom et à celui du trustee de la Compagnie conjointement.

Signé : D. W. J. LEYDS,
» SECRÉTAIRE D'ÉTAT. »

Traduction conforme au texte original en langue hollandaise :

Signé : J. JURLING,

TRANSLATEUR JURÉ DE LA COUR SUPRÊME DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE.

(ANNEXES nos 93).

Donc, du contrat Louis Warnant il n'était plus question. Et l'accord définitif fut réalisé par notre lettre du 4 août 1894, que nous avons adressée à

M. le ministre Beelaerts après avoir eu avec lui un long entretien (Annexe n^o 94). Voici cette lettre :

« Anvers, le 4 août 1894.

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Conformément à notre entrevue de ce jour, nous avons l'honneur d'informer Votre Excellence que nous avons reçu de notre Local Board de Prétoria un télégramme conçu comme suit :

« Conseil exécutif télégraphie instructions directement Beelaerts van Blokland » approuver émission obligations 1.000.000 pounds stg. au minimum 86 net, à condition » seulement que la concession soit altérée en accordance avec la lettre du Secrétaire d'État » au Local Board, aussi garantie donnée de rembourser les sommes indûment mises à la » charge du Gouvernement et aussi que le produit de l'émission soit déposé aux noms » joints de Beelaerts van Blokland et d'un Trustee de la Compagnie. »

» Les modifications à la concession mentionnées dans ce télégramme sont celles qui sont représentées au numéro premier, littera A., B. et C. de la lettre de Son Excellence le Secrétaire d'État à notre Board Local du 12 juin dernier.

» Nous avons l'honneur de remettre à Votre Excellence copie de cette lettre.

» La Compagnie accepte les modifications ci-dessus et en a informé officiellement son Local Board à la date du 2 août 1894.

» De son côté, notre Board Local a, sous les dates des 13 et 14 juin dernier, adressé au Gouvernement les réponses dont copie ci-jointe à sa lettre du 12 juin. Ces réponses expliquent clairement à Votre Excellence la situation avant l'obtention de l'émission et le sens du télégramme ci-dessus.

» Le second point mentionné dans ce télégramme est relatif au remboursement par la Compagnie des sommes payées par elle lors de la constitution et qui ne devraient pas rester à la charge du Gouvernement. Ici encore, nous sommes d'accord, et la Compagnie s'engage à porter au crédit du Gouvernement les sommes qui, après accord entre le Gouvernement et la Compagnie, seront jugées devoir rentrer dans cette catégorie. Impossible de donner meilleure garantie.

» Le troisième point du télégramme est celui relatif à la constitution des Trustees représentant le Gouvernement et la Compagnie, au nom joint desquels les sommes disponibles seront déposées en banque. Ici encore, nous sommes absolument d'accord. Le Gouvernement ayant désigné Votre Excellence comme son Trustee, nous avons l'honneur de vous faire savoir, Monsieur le Ministre, que la Compagnie désigne son Président pour remplir la même fonction.

» Nous avons l'honneur de rappeler à Votre Excellence combien il est important de procéder rapidement à l'émission, tant au point de vue de la continuation des travaux que du succès de l'émission elle-même, étant donnée l'époque avancée de l'année.

» A cet effet, nous nous rendrons à Londres dès lundi prochain. Nous aurons l'hon-

neur de remettre à Votre Excellence le prospectus que nous avons modifié d'accord avec elle et que le Comité d'émission des obligations se propose de publier.

» Par suite, nous prions instamment Votre Excellence de vouloir bien faire parvenir à M. Macrae, directeur du Railway Share Trust, la lettre dont il est question dans ledit prospectus.

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, avec nos remerciements, l'expression de nos respectueux et dévoués hommages.

» Pour le Conseil d'administration,

» Le Président :

» Signé : BARON ROBERT OPPENHEIM.

» A son Excellence, M. Beelaerts van Blokland,
ministre plénipotentiaire,
envoyé extraordinaire et commissaire du Gouvernement
de la République Sud-Africaine, à La Haye. »

Et quatre jours après, ayant sans doute dans l'intervalle correspondu avec son gouvernement, M. Beelaerts nous donne son accord complet, en écrivant à la maison qui se chargeait de l'émission et dont M. Macrae est directeur, la lettre suivante qui fut insérée *in extenso* dans le prospectus d'émission.

TRADUCTION.

Légation de la République Sud-Africaine.

« Oosterbeek, 8 août 1894.

» MESSIEURS,

» J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 3 août, par laquelle vous me parlez d'une émission que votre firme se propose de faire de un million de livres sterling obligations de la Compagnie Franco-Belge du Chemin de fer du Nord de la République Sud-Africaine.

» En réponse à votre lettre, je dois déclarer que l'émission d'un million d'obligations de la Compagnie, rapportant 4 p. 100 d'intérêt, a été autorisée par le Gouvernement de la République Sud-Africaine et que le principal et intérêts desdites obligations sont garantis par le Gouvernement de la République Sud-Africaine, franchises de toute taxe et

impôt de la République et indépendamment de toutes fautes que la Compagnie pourrait commettre dans l'exécution des termes de la concession.

» J'ai reçu des instructions de mon Gouvernement que le produit de cette émission sera déposé au nom de moi-même comme commissaire de la République Sud-Africaine et au nom de la Compagnie.

» J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

» Votre très obéissant serviteur,

» *Signé*: BEELAERTS VAN BLOKLAND.

» *A la Raylway Share Trust and Agency Company*
Londres. »

(ANNEXE n^o. 95.)

Et le 15 août eut lieu l'émission.

Cependant à la suite de l'enquête faite en Europe par M. Westermann, le Commissaire des chemins de fer fit un rapport au Conseil exécutif.

Ce rapport contenait tous les détails sur tous les contrats passés, détails puisés dans les archives et les bureaux de la Compagnie à Bruxelles, Paris et Londres.

Le 26 juillet, le premier Volksraad nommait une Commission spéciale chargée d'examiner ledit rapport de M. Smit, et le 18 septembre, le travail fait par cette Commission fut discuté au Parlement.

Le rapport est intéressant à voir, parce qu'il prouve que le Gouvernement connaît dans les moindres détails toute l'économie de la combinaison faite avec Louis Warnant et Westwood et Winby. (Annexe n^o 96.)

Cependant, trois mois après cette discussion, la Compagnie, voulant enfin donner à chacun des actionnaires les titres leur appartenant pour qu'ils puissent en disposer librement, soumettait à M. Beelaerts un projet d'action demandant qu'il l'approuve ou le fasse approuver par son Gouvernement.

C'était encore bien le moment alors, si le Gouvernement contestait la validité des actions ou le droit des actionnaires, de le dire et de refuser ou de retarder son approbation.

Loin de là, M. Beelaerts corrige les actions avec le plus grand soin. Les Annexes nos 96 *bis* et 96 *ter* sont les deux épreuves du titre qu'il a renvoyées à la Compagnie avec les corrections écrites de sa main.

Après ces corrections, le Gouvernement ou bien M. Beelaerts, son repré-

sentant, ceux qui, dès l'origine, connaissaient l'esprit qui avait présidé à la rédaction de la concession, restant conséquents avec eux-mêmes, **approuvent nos actions purement et simplement.**

Voici la lettre que M. Beelaerts nous écrivait le 11 décembre 1894 :

LÉGATION DE LA RÉPUBLIQUE SUD AFRICAINE.

« La Haye, le 11 décembre 1894.

» N^o 879.

» MONSIEUR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL,

» En réponse à la vôtre du 4 courant et pour satisfaire au désir que vous m'avez témoigné, j'ai l'honneur de vous retourner sous ce pli un des spécimens des titres actions, dûment certifiés conformes.

» Agréez, Monsieur le Secrétaire général, l'expression renouvelée de mes meilleurs sentiments.

» *Signé*: BEELAERTS VAN BLOKLAND.

» A. M. H. PRODHOMME.

» *Secrétaire général de la Compagnie Franco-Belge,*
du Chemin de fer du Nord de la R. S. A.,
à Bruxelles. »

(ANNEXE N^o 97.)

Et en même temps il renvoyait à la Compagnie le spécimen de l'action qui lui avait été communiqué, dont il avait au préalable corrigé le texte, avec la mention suivante :

» Je soussigné, certifie par la présente que la forme de ce spécimen de titre actions du chemin de fer du Nord de la République Sud-Africaine a été approuvée par le Gouvernement.

« La Haye, décembre 1894.

» *Le Ministre de la République Sud-Africaine,*

» *Signé*: BEELAERTS VAN BLOKLAND. »

(ANNEXE N^o 98.)

Nous arrivons maintenant à la fin de notre seconde année sociale, 31 décembre 1894.

Comme l'année précédente, notre bilan est dressé et envoyé au commissaire du Gouvernement en Europe.

Comme l'année précédente aussi, le Gouvernement envoie dans les bureaux de la Compagnie M. l'expert-comptable Westermann qui, pendant plusieurs jours, se livre de nouveau à l'examen le plus minutieux de la comptabilité et de tous les docements sociaux.

Et notre second bilan est, lui aussi, approuvé par le Gouvernement, qui laisse passer sans protection ni réserves d'aucune espèce, les trois mois prévus à l'article 37 de la concession.

C'est alors que dans le courant du mois d'avril 1895, M. Smit vint en Europe pour faire une nouvelle enquête.

Nous ne savons pas comment cette enquête se fit. Nous savons toutefois que M. Smit ne vint pas au siège social, ne vit ni de près ni de loin aucun membre de la Compagnie, ne demanda à personne aucun renseignement ni de comptabilité ni autre. Et le premier signe de vie qu'il nous donna fut sa lettre datée par erreur du 27 avril et expédiée seulement le 29 (annexe n^o 99), dans laquelle il réclame de la Compagnie les £ 400.000 du contrat Louis Warnant, faute de quoi faire, dit-il, les pourparlers ne pourront pas continuer.

Cette lettre, il pouvait l'écrire de Prétoria aussi bien que de Paris!

Voir la réponse de la Compagnie datée du 3 mai 1895 (annexe n^o 100); elle indique la situation exacte des faits:

Mais cette lettre ne donnait pas satisfaction à M. Smit. Elle lui causait, au contraire, comme il le dit lui-même lorsqu'il fut rentré à Prétoria, un très vif mécontentement, — et elle eut pour résultat que le 7 mai il écrivait à la Compagnie que, par cette lettre du 3 mai, toutes relations amicales étaient rompues entre le Gouvernement et la Compagnie, et qu'il prendrait telles mesures qu'il croirait nécessaires. (Annexe 101.)

Et ces mesures furent:

1^o D'écrire au Comité du Stock Exchange, de Londres, que le Gouvernement du Transvaal ne reconnaissait pas la validité des actions de la Compagnie et n'en paierait pas le coupon jusqu'à solution du différend existant;

2^o De porter plainte contre la Compagnie.

§ VIII.

EXAMEN DES REPROCHES QUI NOUS SONT ADRESSÉS, OU QUI SONT ADRESSÉS
A LA COMPAGNIE.

Que nous reproche-t-on donc maintenant? Nous allons voir successivement chacun de ces reproches.

Le premier et le principal. c'est que nous ne pouvions pas faire le bénéfice, résultant de la différence des prix entre le contrat Louis Warnant et le contrat Westwood et Winby, et ce par la raison que nous n'avions pas la concession à £ 9.600.

Que £ 9.600 était un maximum que non seulement nous ne pouvions pas dépasser, mais encore que nous ne pouvions pas même atteindre, si nous-mêmes nous ne payions pas cette somme pour l'entreprise elle-même; qu'en d'autres termes nous ne pouvions retirer aucun bénéfice de cette affaire, car il est à noter que le cahier des charges ne laisse la possibilité d'aucun bénéfice pour la construction, si le prix prévu n'est pas de £ 9.600.

Nous répondons que la concession du chemin de fer a été donnée à £ 9.600 et que la seule chose que le Gouvernement puisse demander, c'est d'avoir son chemin de fer à £ 9.600 par mile, ce que nous *lui garantissons* encore aujourd'hui solidairement

Pour arriver à la preuve *certaine* de cette affirmation, il suffit de reconnaître d'abord que pour interpréter une convention ou une concession, il faut chercher à lui donner un sens et une portée raisonnables, et ensuite que ce n'est pas donner un sens raisonnable à une concession de construction de chemin de fer à l'étranger, et dans un pays alors presque inconnu, que de l'interpréter de telle façon qu'elle imposerait aux concessionnaires, pionniers de chemin de fer dans cette partie déserte du Transvaal, l'obligation de construire la ligne NON SEULEMENT SANS AUCUN BÉNÉFICE POSSIBLE, MAIS ENCORE AVEC LA CERTITUDE DE SE RUINER.

Ce serait cependant à ce résultat extraordinaire que l'on arriverait si l'on n'admettait pas que la concession a été donnée à £ 9.600 par mile.

Car de deux choses l'une, ou bien nous ne pouvions retirer aucun bénéfice de la concession, nous ne pouvions même nous rembourser des dépenses de toutes natures qu'au vu et au su du Gouvernement nous avons faites pour l'ob-

tenir: ou bien nous pouvions vendre ou céder cette concession à £ 9.600, et dès lors en retirer le bénéfice légitime que nous étions en droit d'espérer.

Car nous le répétons, dans la concession il n'y a pas de place pour une autre interprétation. — Il n'y a pas d'autre possibilité de bénéfice pour nous. — Eh bien, peut-on mettre en doute la réponse à faire?

Certes, quelqu'un que l'on ne peut supposer l'avoir mise en doute, après ce que nous venons d'exposer, c'est nous!

C'est Eugène, qui, pour obtenir cette concession, a fait les deux voyages au Transvaal que nous avons décrits plus haut, et qui, après avoir obtenu cette concession, en était tellement heureux qu'il promettait et payait encore des commissions aux membres du Gouvernement et du Parlement.

Et cela suffit pour prouver notre bonne foi.

Et si telle n'avait pas été notre conviction, si nous n'avions pas aussi été persuadés que telle était la conviction du Gouvernement, aurions-nous été faire les contrats qui montraient toute l'économie de l'affaire, lorsque nous devions supposer que, dès le lendemain, ils seraient connus du commissaire du gouvernement accrédité auprès de la Compagnie? Mais nous n'avions pas le moindre doute, et la réponse du Gouvernement à notre questionnaire, concernant l'article 25 de la convention, montrait bien que la seule chose qu'il demandait c'était que £ 9.600 ne soient pas dépassées. Cette réponse venait donc encore renforcer notre conviction.

Comment pouvait-il en être autrement, d'ailleurs? Le Gouvernement pouvait-il supposer qu'Eugène payait les commissions que l'on sait *avant* et *après* l'obtention de la concession pour ne retirer aucun bénéfice! Lui qui n'était pas même concessionnaire en nom, que l'on savait ne pas même toucher les actions réservées aux concessionnaires, qui devait, au contraire, selon le désir du Gouvernement, faire l'affaire financière à côté des concessionnaires, auxquels il s'engageait à payer des sommes considérables, toujours au vu et au su du Gouvernement, comme nous l'avons prouvé! D'ailleurs, le cahier des charges lui même prouve que tous, et spécialement le Gouvernement, savaient que le bénéfice devait être fait sur les actions. En effet, le cahier des charges suppose les ressources devant provenir de la souscription des actions, de si peu d'importance qu'il dit qu'après l'achèvement des vingt-cinq premiers miles de terrassement, il autorise la première émission des obligations (article 25).

L'on sait cependant que l'on ne recourt aux obligations que quand on n'a plus d'autres ressources et on ne les crée que quand on en a absolument besoin, puisque c'est une charge pour le Gouvernement.

Et est-il besoin de prouver que les vingt-cinq premiers miles de terrassement ne pouvaient, dans l'esprit de personne, absorber £ 500.000 ou 12.500.000 francs d'actions ?

Non, car même achevés et tout armés, au prix de £ 9 600 par mile, vingt-cinq miles ne devaient coûter que £ 240.000. Or, le terrassement seul devait coûter moins du quart de cette somme soit, au grand maximum, £ 60.000 ou 1.500.000 francs, car en fait, les terrassements sur les vingt-cinq premiers miles, les mieux connus, étaient peu importants. Et, d'ailleurs, l'on sait que ce qui coûte cher, dans ces pays lointains, ce n'est pas le terrassement, car la main-d'œuvre du terrassier indigène y est très bon marché, mais c'est la fourniture et le montage du matériel qui nécessitent des ouvriers spéciaux, c'est surtout son transport à pied d'œuvre dans un pays où les moyens de transport sont primitifs et spécialement coûteux à cause de l'existence de la mouche tsétsé, qui tue les attelages de bœufs. Donc, nous le répétons, les termes de la concession étaient faits pour permettre le bénéfice sur le produit des actions et il n'y en avait pas d'autre possible.

Et que l'on ne nous dise pas que le bénéfice rêvé pouvait se faire sur l'exploitation, car d'abord l'on ne comprend pas comment nous, nous aurions pu retirer un bénéfice sur cette exploitation, mais ensuite ce bénéfice était si peu en vue qu'aujourd'hui encore les tarifs d'exploitation n'ont pas été discutés.

Le Gouvernement sera libre de les établir comme il voudra. L'on sait d'ailleurs que cette exploitation ne peut être fructueuse, car le chemin de fer traverse un pays absolument désert et le plus malsain de l'Afrique du Sud.

Les mots « absolument désert » ne sont pas pris au figuré, on n'y rencontre pas un seul habitant.

Le seul but du chemin de fer est de permettre la mise en valeur de certains terrains près de Leydsdorp, qui sont aurifères, mais qui n'ont pas encore été exploités.

L'exploitation du chemin de fer a été si peu prise en considération que, dans les conventions avec Vorster et consorts, ceux-ci, les demandeurs en concession, ne parlent que de la concession pour la construction de la ligne.

Donc le Gouvernement savait que c'était pour faire *un bénéfice sur la construction* que la concession était demandée, et que des commissions si grandes avaient été payées. Et ce bénéfice n'était possible que si la concession était donnée à £ 9.600.

D'ailleurs, si la thèse soutenue aujourd'hui par le Gouvernement était vraie,

il faudrait soutenir cette énorme niaiserie que non seulement le concessionnaire recherchait à grands frais la concession pour ne rien gagner, mais encore pour *se ruiner avec certitude*, puisque, d'après le cahier des charges, il aurait dû prendre à 100 % de leur valeur nominale des actions 4 % *indirectes* alors qu'à ce moment (*il ne faut pas l'oublier*) les obligations *directes* 4 % du Transvaal ne trouvaient pas preneurs à 60 % de leur valeur nominale.

Il va de soi que les actions valaient moins que les obligations, de sorte que, pour tout bénéfice, le concessionnaire ou la Société à former par lui aurait acheté pour 12.500.000 francs, des actions qui ne valaient certainement pas la moitié, soit 6.250.000 francs. Il en résulte que le but poursuivi par le concessionnaire aurait été cette stupidité de perdre 6.250.000 francs sur l'acquisition d'actions sans rien pouvoir gagner d'aucune autre façon. Et notez bien que nous connaissons la valeur du crédit de ce pays mieux que personne, puisque, au moment même de la concession, nous n'étions pas parvenus à trouver preneurs pour les obligations directes, même à 60 %. Pouvait-on supposer que nous étions assez niais pour prendre des actions indirectes au pair ? Si le Gouvernement le pensait ainsi, c'est qu'il nous prenait pour des fous ou des enfants et qu'il voulait abuser de notre folie ou de notre jeunesse, ce que nous ne voulons pas supposer.

Et pour arriver à ce beau résultat, Eugène aurait fait deux voyages coûteux au Transvaal, aurait payé des commissions considérables, dépensées en pure perte si on n'avait pas obtenu la concession ! Personne n'a pu le comprendre de la sorte.

Que l'on n'oublie pas que pendant toute la discussion et dans la concession provisoire, il ne s'agissait que d'un intérêt de 3 % donnant aux actions une valeur certainement inférieure à 40 % de leur valeur nominale et c'est pour obtenir ces actions que le Volksraad aurait supposé que nous payions 100 % !!! Il ne l'a certainement pas pensé !

Pour obtenir 4 %, il nous a encore fallu payer £ 950 ou 23.750 francs à ceux de qui dépendait l'obtention du vote favorable (annexe n° 102).

Personne de ceux qui se sont occupés de l'affaire, même en dehors de nous, n'a supposé un instant qu'un bénéfice sérieux ne pouvait pas être réalisé sur la construction.

Ni les concessionnaires en nom, ni MM. Marc, comtes de Bondy et d'Adhémar, hommes d'affaires sérieux.

On a vu plus haut les avantages que chacun d'eux comptait tirer de cette affaire.

Bien plus, nous croyons pouvoir dire que même certains conseils du Gouvernement ont aussi été d'avis que nous avions la concession à £ 9.600.

Donc, nous avions la concession à £ 9.600 par mile et nul ne peut sérieusement prétendre que nous ne pouvions retirer de cette affaire un bénéfice raisonnable.

Ce principe indiscutable étant admis, nous ne comprenons pas la réclamation du Gouvernement, du moment où il a son chemin de fer à £ 9.600 par mile.

Sa critique porterait-elle sur les moyens de forme que nous avons employés pour réaliser notre bénéfice?

Mais de ce chef nous n'avons rien fait qui ne soit légitime et très normal.

En effet, comment pouvions-nous réaliser notre bénéfice?

Comme nous l'avons dit plus haut, plusieurs moyens s'offraient à nous :

Ou bien construire nous-mêmes et conserver tout le bénéfice de l'entreprise;

Ou bien céder la construction à des tiers et nous faire payer, pour cette concession, une certaine somme par kilomètre ou par mile construit;

Ou bien traiter à forfait, comme nous l'avons fait, et considérer comme bénéfice la différence entre le prix que nous recevions et le prix que nous payions.

Nous avons pris ce troisième système parce que nous l'avons jugé plus digne, plus franc et plus correct, nous laissant une indépendance plus grande vis-à-vis des entrepreneurs et nous permettant, dès lors, de soigner plus directement les intérêts de la construction.

Nous aurait-on fait les mêmes reproches et les mêmes plaintes, si nous avions suivi le premier ou le second système?

Par exemple, si nous avions construit nous-mêmes la ligne, et si nous avions conservé les bénéfices comme entrepreneurs, aurait-on seulement songé à se plaindre?

Aurait-on dit encore que nous ne pouvions rien gagner?

Et cependant, il n'y a aucune raison pour ne pas préférer le système que nous avons suivi, qui donne, au contraire, le plus de garanties, et le résultat étant absolument le même.

La concession n'interdit nullement le système du forfait absolu que nous avons adopté, et que nous avons adopté *ouvertement, au grand jour, sans rien cacher.*

Nous avons la concession à £ 9.600 par mile et devons en retirer notre bénéfice.

Que s'est-il passé alors? Nous l'avons dit plus haut. C'est que nous-mêmes ou M. Louis Warnant en notre nom, avons traité avec des entrepreneurs qui, à forfait aussi, entreprenaient le travail entier pour un chiffre moindre et qui étaient agréés par la Société.

Quel est le résultat de cette situation?

C'est que la différence entre ces deux prix forme notre bénéfice, *réalisé du jour où les deux conventions* sont parfaites.

Ce bénéfice étant réalisé par les deux conventions, et dès lors nous appartenant, nous l'avons fait servir à la libération du capital, ce qui revient à dire que la Société, qui nous devait ou qui devait à Louis Warnant £ 9 600 par mile, et à qui nous apportions la construction pour un chiffre moindre, nous devait la différence entre ces deux chiffres. De notre côté, nous devons à la Société la même somme pour libération de nos actions; les deux paiements se sont effectués par compensation comme l'autorise le Code civil.

Nous sommes devenus ainsi propriétaires des actions que nous avons intégralement payées, et l'intérêt nous a été dû sur cesdites actions de même que si nous en avions payé le solde avec des fonds autres que ceux qui nous étaient dus pour la différence entre les deux prix.

Ce que nous avons fait est absolument la même chose que si nous avions d'abord payé en espèces les 10 millions à la Société, puisque la Société eût immédiatement payé ces 10 millions à l'entreprise. Il y aurait eu là, en plus, un mouvement de fonds inutile et coûteux, mais rien de plus, car le paiement comme nous l'avons fait, par compensation, est aussi régulier et légal que si on avait deux fois manié la somme de 10 millions.

Un exemple nous fera parfaitement comprendre.

Nous faisons un contrat avec un propriétaire par lequel il s'engage à nous payer 100.000 francs à forfait pour la construction d'une maison.

Le lendemain, nous présentons audit propriétaire un autre entrepreneur qui vis-à-vis de nous s'est engagé à construire la maison à forfait pour 90.000 francs

Le propriétaire accepte le nouvel entrepreneur et la cession que nous lui avons faite du contrat.

Quel est le résultat de cette opération?

C'est que nous avons gagné 10.000 francs et que le propriétaire nous les doit et nous les paie.

Mais supposons qu'à ce moment même nous ayons été vis-à-vis du propriétaire pour une cause quelconque, débiteurs d'une somme de 10.000 francs,

Qu'est-ce qui se passera alors ?

Est-ce que nous nous procurerons d'abord 10.000 francs pour les porter au propriétaire et nous acquitter de notre dette envers lui ?

Et puis ensuite, est-ce que le propriétaire nous rapportera les mêmes 10.000 francs chez nous pour s'acquitter de sa dette envers nous ?

Non, ce serait enfantin : nous nous bornerons à nous donner quittance réciproque, et notre paiement, par compensation, aura été aussi *réel* que si nous avions porté réellement nos 10.000 francs chez le propriétaire.

C'est ce qui s'est passé vis-à-vis de la Compagnie.

Elle nous devait 10 millions pour la différence de prix entre les deux contrats d'entreprises, nous lui devons 10 millions pour notre souscription d'actions, les deux paiements se sont faits par compensation, et notre paiement des actions a été aussi réel que si nous avions d'abord versé les fonds dans les caisses de la Compagnie, pour que la Compagnie les portât ensuite ou chez nous ou chez Louis Warnant.

Et les livres qui renseignent les paiements ainsi faits sont absolument conformes à la vérité, de même que le paiement de 10 millions a été absolument réel.

Un autre reproche qui nous est fait est que les 10 % prévus aux Statuts, et dont le versement en espèces est exigé par la loi belge, n'auraient pas été réellement versés lors de la constitution de la Société.

Ce reproche ne tient pas une seconde.

Cette Société fut constituée conditionnellement les 22 février, 20 mai et 22 août 1892 et définitivement le 6 septembre 1892.

L'article 7 des Statuts, connus et approuvés par le Gouvernement, porte que :

» Sur chacune des 24.500 actions souscrites, il a été fait un premier versement de 10 % ou 50 francs, soit ensemble 1.225.000 francs, qui ont été versés en présence du notaire et des témoins soussignés entre les mains de M. le baron Robert Oppenheim, qui l'affectera au crédit de la Société.

» Les 90 % restant seront appelés immédiatement après le vote confirmatif de l'Assemblée générale prévue à l'article 45. »

Tout ce qui est dit à cet article a été fait régulièrement.

La loi belge exige que les 10 % soient versés en espèces.

Cela fut fait. Le notaire et les témoins l'affirment.

Quant aux 90 % restants, ils furent aussi appelés immédiatement après le vote confirmatif de l'Assemblée prévue à l'article 45. S. E. M. Beelaerts van

Blokland en fut immédiatement prévenu, et la comptabilité parfaitement régulière montre que le montant de ces 90 % fut payé à l'entrepreneur général. M. Beelaerts van Blokland pouvait encore alors venir s'en assurer.

Donc, quant aux 10 %, ils ont été versés en présence du notaire. L'acte le prouve.

Après cela ils ont été confiés à l'un des administrateurs (baron R. Oppenheim), comme cela se fait en Belgique.

Et la preuve qu'il n'a pas abusé de ses fonctions de dépositaire, la preuve que ces 10 % sont bien réellement entrés dans les caisses de la Société, c'est qu'ils en sont réellement sortis.

Les pièces comptables et les livres le prouvent, et ces livres et pièces comptables ont été, nous le répétons, vérifiés à différentes reprises, par l'expert comptable du Gouvernement, qui n'y a fait aucune objection; ils ont aussi été examinés et approuvés par deux Assemblées générales des actionnaires, souveraines maîtresses en la matière.

Les livres indiquent et prouvent à quoi ces 10 % formant 1.225.000 francs ont été employés utilement.

Ils ont servi, entre autres choses, à fournir le cautionnement	Fr.	500.000 »
Remboursement de dépenses		548.000 »
(Ce poste comprenant, entre autres, le remboursement des frais des plans et études, dépêches et voyages et diverses dépenses approuvées par le Gouvernement par l'approbation des comptes.)		
Payé à Porcheron et consorts		150.000 »
Frais de constitutions, honoraires, etc. (et divers postes)		102.204.55

Et l'on n'a pas à discuter qui a fourni les fonds pour ces 10 %.

Que ce soit chacun des souscripteurs pour sa part, ou que ce soit un seul ou un tiers pour tous, cela importe peu. La loi belge ne défend pas qu'un seul verse pour tous. Le point important, c'est que les fonds aient été réellement et non fictivement versés dans les caisses sociales, et la preuve qu'ils ont été réellement versés dans les caisses après avoir été confiés à Robert Oppenheim, c'est qu'ils sont réellement sortis desdites caisses pour les besoins sociaux.

Nous avons dit plus haut que le bénéfice qui nous était resté était loin d'être exagéré. Il est maintenant facile d'en juger.

Admettons que le bénéfice brut ait été des actions libérées pour une valeur *nominale* de 40 millions.

De cette somme, il faut d'abord déduire 40 % que nous avons dû nous engager à payer à MM. Vorster, Stephenson, Porcheron d'une part, et Marc, de Bondy, d'Adhémar d'autre part, ainsi que nous l'avons dit plus haut, et ce pour avoir la libre disposition de la concession, ces 40 % constituent des dépenses faites pour l'affaire, et l'affaire n'était pas possible sans ce paiement.

Il en est de même des 1,500.000 francs actions que nous avons dû donner à MM. Terwangne et Braconier pour les rémunérer de leur concours.

Restent 4 millions 1/2 actions.

Mais, comme nous l'avons prouvé, ces actions, au moment de la concession, valaient moins que 50 % de leur valeur nominale et n'auraient même jamais atteint cette valeur, si *postérieurement* à la concession, la maison Rothschild n'avait ouvert ses guichets pour l'émission des obligations *directes* du Transvaal au prix mentionné précédemment.

De sorte que notre bénéfice réel doit, au moins, être réduit à 2.250.000 francs. Et c'est avec ce bénéfice que nous avons dû payer *tous les autres concours*, toutes les commissions, espèces et autres, spécialement au Transvaal, dont nous avons plus haut fait connaître une partie.

C'est avec ce bénéfice que nous avons dû supporter les frais nécessités par les besoins financiers de l'entreprise.

C'est pour obtenir ce bénéfice que l'un de nous est allé deux fois au Transvaal.

C'est pour obtenir ce bénéfice que nous avons payé les 10 % sur les actions.

En telle sorte que, si l'on considère bien, *au moment où nous faisons l'affaire*, le bénéfice qui devait nous rester à nous autres, même après ces charges et *aléas*, n'était pas supérieur à 1.100.000 francs au maximum.

Est-ce exagéré, pour une concession au Transvaal d'une importance de près de cinquante millions, alors que *nos pertes, si l'affaire ne s'était pas faite, n'eussent pas été inférieures à un million?*... Les frais de voyage et les télégrammes seuls ayant coûté de 3 à 400.000 francs.

Il est vrai que, depuis lors, la situation a changé;

Que le crédit du Transvaal s'est affirmé;

Que, par ce fait même (auquel nous ne sommes peut-être pas étrangers), notre bénéfice est devenu plus raisonnable, plus négociable, les actions ayant acquis une plus grande valeur.

Mais il ne faut pas avoir égard à ce qui s'est passé après; il faut, au contraire, se reporter à l'époque où les faits se sont produits.

Eh bien! si l'on veut le faire, il est certain que l'on trouvera que notre bénéfice était loin d'être trop fort, et l'on sera convaincu, avec nous, que si le crédit du Transvaal était resté le même qu'autrefois, le Gouvernement de ce pays n'aurait jamais songé à se plaindre de nous. Il continuerait, au contraire, à penser, comme l'a dit un jour un membre au Parlement, que *nous avons bien mérité* du Pays en faisant avoir un chemin de fer ne lui coûtant que £ 9.600 par mile, alors que les chemins de fer construits précédemment lui avaient coûté beaucoup plus cher, ou bien on songerait, sans doute, à nous faire voter une prime, comme le disait le général Joubert. On ne peut pas, cependant, nous faire un crime de ce que le crédit du Gouvernement s'est amélioré, même si pour une faible partie nous y avons contribué.

Il est inutile, pensons-nous, de parler de l'emploi des fonds provenant de l'émission des obligations. Ceux-ci sont allés sans conteste entièrement aux travaux, les livres le prouvent.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que ces fonds étaient sous Trustees, qui n'en autorisaient l'emploi qu'après justification.

Ces Trustees, pour la première émission des obligations, étaient MM. Macrae et Evan Thomas; pour la seconde, les fonds ont été déposés aux noms joints de MM. Beelaerts van Blokland et le baron R. Oppenheim.

Ajoutons encore que la Compagnie a cédé ces obligations aux maisons d'émission de Londres au prix où elle les recevait du Gouvernement.

Bien plus, la Compagnie, à différentes reprises, a demandé au Gouvernement d'être payée en espèces au lieu de l'être en obligations.

Donc, là encore, aucun bénéfice.

De tout ce qui précède, résulte selon nous la preuve évidente que nous avons fait ce que nous pouvions faire et ce qui était conforme à l'esprit des contractants.

Mais, admettons hypothétiquement que nous nous soyons trompés sur ce point.

Que nous ayons fait ce que nous ne pouvions pas faire, le gouvernement pourrait alors élever des réclamations par la voie civile, prétendre qu'il y a compte à faire entre nous, mais viendra-t-il à l'esprit de quelqu'un de penser que nous avons fait ce que nous avons fait *sachant que nous* ne pouvions pas le faire, que nous avons agi *doleusement*.

Nous ne croyons pas devoir nous défendre sur ce point.

Si, contrairement à ce que nous pensons encore aujourd'hui, cette hypothèse était vraie, il ne viendra à l'esprit de personne que nous ayons voulu

tromper qui que ce soit. Mais ce qui sera certain pour tous, ce qui est établi par ce qui précède, c'est que nous aurions été trompés par le Gouvernement.

Nous ne voulons pas insister.

D'ailleurs, ce qui doit couper court à toute discussion c'est que le Gouvernement a ratifié le contrat Louis Warnant et l'a ratifié en connaissance de cause, sachant que les 10 millions n'avaient pas été employés aux travaux, qu'ils ont servi à la libération des actions.

Nous ne revenons pas ici sur la preuve que nous avons fournie plus haut de ce point, bien qu'il soit capital.

Mais ajoutons que le prix réel payé aux entrepreneurs Westwood et Winby était connu de tous à Prétoria.

Que ce prix a été affirmé et discuté dans le procès Roth plaidé à la Haute Cour de Prétoria et faisait à Prétoria l'objet de toutes les conversations, à telles enseignes que, comme nous le disait le baron Van den Bogaerde, qui habitait Prétoria à ce moment: »Je ne puis affirmer, nous disait-il, que le Gouvernement connaissait dès lors tous les détails de l'affaire, mais ce que je puis affirmer c'est que, s'il les ignorait, il était seul à les ignorer, ce qui serait bien extraordinaire car on en parlait beaucoup, entre autres au cercle fréquenté par le docteur Leyds.»

Une autre preuve encore que le Gouvernement le savait c'est que, au commencement de mai 1894, le Ministre de la Justice l'a dit à M. Henri Prodhomme, secrétaire général de la Compagnie, qui était alors à Prétoria et ce, en présence de M. de Jongh.

Comment, dès lors, chercher à revenir sur ce point?

Nous terminons cette note en disant que si certains points qui y sont affirmés n'étaient pas suffisamment établis par les pièces jointes, nous sommes prêts à les établir par témoins.

Paris, le 15 juin 1896.

P.-S. — Depuis que la note ci-dessus est terminée, nous avons retrouvé les documents suivants:

(Annexe n° 102.) Facture de neuf spiders achetés le 2 août 1890 à la Nationale Boeren Handelsvereniging, de Prétoria, pour £ 905 ou 23.000 francs.

Ces voitures ont été livrées par cette maison à neuf membres du Parlement dont les noms sont indiqués sur la facture elle-même.

(Annexes nos 103, 104, 105.) Trois factures de Beckett et Cie, des 1^{er}, 2 et 6 août 1890, de l'import de £ 320 ou 8.000 francs, pour trois autres voitures.

(Annexe n^o 106.) Reçu de A. Schmidt de £ 95 pour une voiture livrée le 4 août 1890. De sorte que si l'on ajoute ces nouvelles factures à celle des sept spiders pour £ 680, dont il est question dans la note ci-dessus, on voit que vingt membres du Parlement ont reçu des voitures pour une somme de £ 2.000 ou 50.000 francs. (Le Parlement du Transvaal n'était pas bien nombreux; à ce moment il n'était composé que de membres.)

Annexe n^o 107.) Reçu du peintre Schroder de £ 300 ou 7.500 francs pour le portrait du président Kruger, dont il est question dans la note.

(Annexe n^o 108) Qui est une note écrite de la main de M. Wynand Maré, aujourd'hui décédé, intitulé: *État des paiements faits en espèces*, d'un import total de £ 4 193, et portant la mention: REÇUS INCLUS.

Cette note constate entre autres le paiement de:

A Madame	£ 1.000	ou fr. 25.000
J. du P. de Beer (membre du Parlement)	100	
S. W. Burges	—	100
Bezuidenhoud	—	110
Van der Merwe	—	100
Stoop	—	50
Greyling	—	50
F. Wolmarans	—	50
Malan	—	50
Prinzloo	—	50
Spies	—	30
Au Secrétaire . . . (du Volksraad),		180
(avec une mention: En déduction de £ 500).		
Au Président . . . (du Volksraad)		125
		<hr/>
		ou £ 1.995

ou cinquante mille francs.