

**Zeitschrift:** Annales fribourgeoises  
**Herausgeber:** Société d'histoire du canton de Fribourg  
**Band:** 21 (1933)  
**Heft:** 5

**Artikel:** La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]  
**Autor:** Buchs, Victor  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-817408>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DANS LE CANTON DE FRIBOURG

par VICTOR BUCHS, conseiller d'Etat,  
*directeur des Travaux publics.*

(Suite)

---

## FUSION DE LA COMPAGNIE SUISSE-OCCIDENTALE AVEC LA COMPAGNIE DU SIMPLON

Un ouvrage de M. F. Stockmar, président de la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des C.F.F., et imprimé en 1920, sous le titre « Histoire du chemin de fer du Simplon », raconte d'une manière claire et pittoresque les aventures et avatars au milieu desquels s'établit la ligne de la vallée du Rhône, de St-Gingolph à Brigue, sous la haute direction du Sieur de La Valette. Celui-ci « doué d'une rare faconde et d'un aplomb imperturbable », avait réussi à se faire accorder par le canton de Valais des concessions pour une ligne de chemin de fer Bouveret-Sion (1853), Sion-frontière sarde et Le Bouveret St-Gingolph (1856). La section Bouveret-Martigny s'ouvrit en 1859 et fut, l'année suivante, poursuivie jusqu'à Sion, puis de Sion à Sierre en 1868. Les affaires furent menées si maladroitement que le gouvernement valaisan, excédé, finit par demander le retrait de la concession. Après quoi, un séquestre ayant été prononcé le Conseil fédéral ordonna des enchères publiques qui eurent lieu le 16 mars 1874. L'adjudication eut lieu, pour le prix de 10 100 fr. en faveur d'un consortium composé de la Société financière vaudoise et de la Compagnie des che-

mins de fer de la Suisse occidentale. Cette nouvelle société prit le nom de Compagnie du chemin de fer du Simplon. C'est ainsi que notre canton de Fribourg, au titre de gros actionnaire de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, fut intéressé à la ligne du Simplon.

Il faut d'ailleurs savoir que, dès l'origine, la Compagnie des chemins de fer Suisse-occidentale avait eu des vues sur la ligne du Valais. Un premier projet de fusion, présenté en 1876, fut toutefois rejeté par les actionnaires. Mais, en 1881, des difficultés ayant surgi, la solution finit par s'imposer et un traité de fusion, conçu le 21 mars 1881 et ratifié par l'Assemblée fédérale, le 21 juin, fit admettre la ligne du Valais dans le réseau de la Suisse occidentale.

La nouvelle société, créée en 1881, prit le nom de *Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon* (S.O.S.).

C'est de cette manière que les idées de percement du tunnel du Simplon eurent leur écho dans notre canton et l'amènèrent à y contribuer activement.

En 1884 déjà, à propos de la discussion sur le compte-rendu de l'Etat, M. le député Paul Aeby invitait le gouvernement à prendre l'initiative d'une action en faveur du percement du Simplon, qui lui paraissait fort utile aux intérêts fribourgeois. L'Etat de Fribourg détenait encore, à ce moment, 20 mille actions de fr. 500.— dans la Compagnie Suisse occidentale-Simplon.

L'ouverture à l'exploitation de la ligne du Gothard, le 1<sup>er</sup> juin 1882, avait eu pour effet d'attirer vers l'Est le courant commercial et d'anémier le réseau des chemins de fer dont notre canton faisait partie.

A la suite de longs pourparlers et de maintes conférences, le Conseil d'Etat, par un message du 23 février 1887, proposait d'assurer à la Compagnie des chemins de fer Suisse occidentale-Simplon une subvention de 2 millions de francs pour le percement du Simplon.

Au cours de la discussion laborieuse qui se déroula sur cette proposition, fut évoquée avec émotion la grande

ombre du conseiller d'Etat Louis de Weck-Reynold, dont le décès, en décembre 1880, avait été pour le canton de Fribourg et pour la Suisse, un deuil national et, pour l'administration de la compagnie de chemin de fer qui nous intéressait, une perte durement ressentie.

Ce projet de subvention fut voté le 1<sup>er</sup> mars 1887, par une majorité évidente contre 13 voix.

### LE JURA-SIMPLON

Le vaste et irrésistible mouvement qui poussait les entreprises ferroviaires d'une région à s'unir et à collaborer ensemble devait encore aller en s'accroissant.

Dans le courant du printemps 1889, commencèrent, entre la Compagnie Suisse occidentale-Simplon et Jura-Berne-Lucerne des négociations en vue de la fusion des deux réseaux. Ces intentions étaient inspirées par la nécessité, pour la contrée desservie, de ramener chez elle une partie du trafic que la ligne du Gothard avait détournée à son profit. Elles eurent comme pivot le puissant canton de Berne.

Mon collègue bernois, M. le conseiller d'Etat Bœsiger, directeur des Travaux publics, a relaté, dans un remarquable exposé présenté au Conseil du 1<sup>er</sup> arrondissement des C.F.F., réuni à Porrentruy, le 19 juillet 1929, la genèse de la construction du réseau des chemins de fer dans le canton de Berne.

En 1890, date de la fusion, le réseau des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne se composait des lignes suivantes :

Bienne-Convers	ouvert le	20 avril	1874
Sonceboz-Tavannes	»	29 »	»
Delémont-Bâle	»	26 septembre	1875
Delémont-Glovelier	»	15 octobre	1876
Tavannes-Court	»	16 décembre	1876
Moutier-Delémont	»	16 »	»
Court-Moutier	»	24 mai	1877
Glovelier-Porrentruy	»	24 »	»



Renan-Chaux-de-Fonds	ouvert le	17 décembre	1888
Brienz-Alpnachstad (Brunig)	»	14 juin	1888
Alpnachstad-Lucerne (Brunig)	»	1 »	1889

*Lignes acquises par transfert de concession :*

Lyss-Fräschels	ouverte le	21 juin	1876
Porrentruy-Delle	»	21 septembre	1872
	puis transmise le	17 août	1876
Jura Industriel	»	29 mars	1875
puis remise à l'Etat de Neuchâtel le 1 <sup>er</sup> janvier 1886.			

*Ligne affermée :*

Berne-Langnau-Lucerne.

Cela constituait un réseau d'environ 500 km. de voie ferrée, tandis que celui de la S.O.S. mesurait près de 600 km.

Les deux entreprises voisines, Suisse occidentale-Simplon, d'une part, Jura-Berne-Lucerne, de l'autre, avaient toutes deux intérêt à favoriser le percement du Simplon.

La première, parce que sa situation, après l'entrée en jeu du Gothard, devenait précaire et l'obligeait à regagner, par ce moyen, le trafic international qui lui échappait. D'autre part, Berne, bien que ses lignes aient montré, à ce moment-là, une certaine prospérité, craignait aussi cette concurrence et voulait rétablir l'équilibre rompu à ses dépens. Le grand canton du centre de la Suisse voyait, dans la jonction de ses lignes avec un important réseau, s'ouvrir de nouvelles perspectives au développement de son trafic. L'opération lui paraissait également propre à hâter le moment, souhaité par lui, du rachat des chemins de fer par la Confédération et à faciliter, enfin, la réalisation de l'idée, déjà ancienne, d'un chemin de fer de transit à travers les alpes bernoises. Tout cela détermina le gouvernement bernois à se constituer champion de l'union projetée entre les deux compagnies de l'Ouest et du Centre de la Suisse.

Cette attitude reçut encore renfort par le fait que la Compagnie S.O.S., qui s'était proposée d'abord de réaliser

elle-même le Simplon avec l'appui d'un syndicat de maisons de banque de France, d'Italie et de Suisse, dut renoncer à ce projet à la suite de la déconfiture du Comptoir d'Escompte de Paris, qui avait pris la tête de cette opération.

Là dessus, deux grands établissements de crédit allemands, la Banque pour le commerce et l'industrie à Darmstadt et la Banque internationale de Berlin s'entremirent pour opérer la conversion des emprunts et constituer les capitaux nécessaires à la ligne du Simplon, à la condition toutefois de réaliser la fusion entre le Jura-Berne-Lucerne et l'Ouest-Suisse-Simplon, mesure qui donnait aux compagnies plus solide assise et inspirait confiance aux bailleurs de fonds.

Les confabulations entre les organes des deux entreprises ferroviaires eurent lieu les 3 et 8 juin et les 16 et 17 août 1889. Elles aboutirent à un traité de fusion, qui fut approuvé par l'Assemblée générale de la Suisse occidentale-Simplon le 11 octobre 1889, et le lendemain par celle du Jura-Berne-Lucerne. Voici les principales dispositions de ce pacte :

1. — La Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et Simplon et la Compagnie des chemins de fer Jura-Lucerne-Berne s'unissent par la fusion pour former une seule compagnie à laquelle elles transfèrent leurs concessions, leur actif et leur passif, y compris tous leurs contrats actuels de bail d'exploitation et autres. La nouvelle compagnie par actions à créer prendra la dénomination de : Compagnie fusionnée des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse occidentale et Simplon (par abréviation Jura-Simplon).

Les compagnies de la S.O.S. et J.B.L. seront ainsi dissoutes au moment où la nouvelle compagnie, après avoir été légalement constituée, commencera ses opérations. Cette date est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 1890.

Le siège de la nouvelle compagnie est à Berne. Un membre de la direction résidera à Lausanne.

Le capital action de la compagnie est fixé à 86 millions de fr. divisé en 104 000 actions privilégiées de fr. 500. — et en 170 000 actions ordinaires du montant de fr. 200. —.

(Ce chiffre fut porté, aussitôt après, à fr. 121 208 200 par l'émission de bons de jouissance.)

En ce qui concerne la contrepartie à fournir aux compagnies en échange de leur apport à la nouvelle compagnie, il fut entendu, en ce qui concerne la Suisse occidentale-Simplon, à laquelle Fribourg appartenait, que chaque action ordinaire de la S.O.S. donnait droit à une action ordinaire de la nouvelle compagnie du montant nominal de fr. 200.—.

Les employés des deux compagnies fusionnées passent au service de la nouvelle compagnie aux mêmes conditions qui leur étaient faites sous les anciennes compagnies.

Un certain nombre de services de la nouvelle organisation devaient demeurer à Lausanne, ainsi que les services de la construction du tunnel du Simplon.

Les ateliers d'Yverdon, de Fribourg et de Bienne seront maintenus.

La nouvelle compagnie reprenait de l'Etat de Berne la ligne Berne-Lucerne et s'assignait comme but déterminant à son activité le percement du tunnel du Simplon aussitôt que possible.

La chose vint devant le Grand Conseil en session de novembre 1889. Cette autorité, ainsi que le lui fit entendre M. le conseiller d'Etat Python, avait, dans la question, moins une décision à prendre qu'un préavis à donner. La discussion ne fut pas très longue. Elle offrit toutefois cette particularité plaisante que les deux partis politiques, pour des motifs diamétralement opposés, tombaient d'accord sur la même conclusion. La majorité, par la voie du rapporteur, M. P. Aeby, syndic de Fribourg, des conseillers d'Etat Menoud, Théraulaz, et Python, argumentait en faveur de la fusion projetée parce qu'elle y voyait un moyen de faire obstacle au rachat par la Confédération, qui s'annonçait menaçant à l'horizon. Par contre, la minorité, derrière M. Ed. Biemann, prônait la même fusion, précisément parce qu'elle y voyait, au contraire, un acheminement vers ce rachat, objet de ses vœux très chers. Ainsi, partis de points de départ contraires, les deux groupes

buvaient dans le même verre. Le tout se termina par un vote unanime, le 19 novembre 1889, chargeant nos mandataires d'émettre, auprès de la Confédération un préavis favorable au traité de fusion adopté par les actionnaires.

Cette sanction fédérale fut délivrée le 19 décembre 1889.

La Compagnie du Jura-Simplon était fondée. Elle présida à la marche de nos chemins de fer jusqu'en 1903, date de la reprise par la Confédération.

Les statuts de ce nouvel et vaste organisme instituaient un Conseil d'administration de 80 membres, dont 48 au choix de l'Assemblée des actionnaires, 8 désignés par le Conseil fédéral, 4 par le canton de Berne, 4 par le canton de Vaud, 3 par le canton de Fribourg, 2 par chacun des cantons de Neuchâtel, Valais, Genève et Lucerne, 1 par chacun des cantons de Soleure, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Obwald et Nidwald.

La gestion de la Société était confiée à une Direction de 3 à 5 membres désignés par le Conseil d'administration.

Voici, en ce qui concerne le canton de Fribourg, les noms de nos représentants dans cette organisation :

1. Il y eut d'abord une période transitoire de trois ans, au cours de laquelle les membres de l'Administration des deux anciennes compagnies demeurèrent en activité. Le canton de Fribourg y figurait par MM. Ernest Girod, avocat, Hippolyte de Weck, banquier, Menoud et Théraulaz, conseillers d'Etat, et Ch.-A. von der Weid, conseiller communal, à Fribourg.

2. Après cela, dès 1892, ce Conseil fut renouvelé intégralement et Fribourg y fut représenté par MM. X. Menoud, G. Python et A. Théraulaz, conseillers d'Etat, Alfred Chassot, avocat à Estavayer, Cyprien Gendre, à Fribourg, Ernest Girod, avocat, à Fribourg, Louis Grand, conseiller national, à Romont, Ch.-A. von der Weid, conseiller communal à Fribourg, et Hippolyte de Weck, banquier, à Fribourg.



3. Lors de la dissolution de la Compagnie, le 1<sup>er</sup> mai 1903, nos représentants étaient: MM. Louis Cardinaux, Georges Python et Alphonse Théraulaz, conseillers d'Etat, Jules Sallin, directeur de la Banque de l'Etat, Alfred Chassot, avocat à Fribourg, Cyprien Gendre, négociant, à Fribourg, Ernest Girod, avocat, à Fribourg, Louis Grand avocat à Romont, François Philippona, procureur général, et Hippolyte de Weck, banquier, à Fribourg.

La direction de la Compagnie se composait, en 1890, de MM. Marti, Ed., à Berne, président; Jolissaint, P., à Berne, vice-président; Colomb, E., à Lausanne; Dumur, J. à Lausanne.

En avril 1892, M. Marti s'est retiré et fut remplacé, comme directeur et comme président, par M. Ernest Ruchonnet, directeur de la Banque cantonale vaudoise, à Lausanne.

M. Pierre Jolissaint, décédé en 1896, eut pour successeur à la direction, M. Joseph Stockmar.

M. Jules Dumur, s'étant retiré pour raison de santé en 1902, n'a pas été remplacé à la direction qui, au 30 avril 1903, était composée de MM. Ruchonnet, Colomb et Stockmar.

M. Elie Ducommun a fonctionné comme secrétaire général pendant toute l'existence de la Compagnie, ainsi que M. Albert Cuony, comme secrétaire de la Direction.

## LE PROCÈS D'ORON

La controverse désignée sous le nom de « procès d'Oron » est demeurée fameuse dans notre canton, mais bien peu de gens, même parmi ceux qui y furent mêlés et qui vivent encore, savent exactement en quoi elle a consisté. Voici:

Nous avons exposé, aussi explicitement que possible, quelle a été, au temps de la construction de notre grande voie ferrée, la contribution due aux porteurs d'actions. Tout au début, au plus fort de la campagne qui fut conduite

pour procurer à notre capitale les avantages d'une ligne de chemin de fer, nos grands parents, dans un magnifique élan avaient apporté leur obole à l'œuvre projetée, par d'allègres souscriptions. La ville de Fribourg, pour sa part, avait jeté deux millions dans la mêlée; la commune de Lausanne y était allée aussi de sa poche pour un montant de 600 000 fr. ce qui lui valut d'être mise sous régie. Un grand nombre de particuliers et de communes avaient aussi participé, dans la mesure de leurs moyens, à cette entreprise d'intérêt public. Puis, plus tard, lorsque se créa la société française qui construisit la ligne, un grand nombre d'actions furent souscrites, surtout par des financiers étrangers. Ces titres ne rapportèrent à leurs propriétaires que de maigres consolations et aucun profit. Les détenteurs de coupons ne purent presque jamais passer au guichet pour toucher leurs dividendes.

La somme totale versée par les actionnaires, y compris le million souscrit par l'Etat de Fribourg, s'éleva à près de onze millions. Il faut encore retenir qu'une fraction de ce capital fut, peu après, perdue irrémédiablement; ce fut le montant versé par les souscripteurs qui s'étaient retirés et avaient suspendu les versements, désespérant de l'avenir de l'entreprise et préférant perdre une partie de leurs fonds plutôt que le tout. En 1883, il subsistait encore 14 710 actions anciennes complètement libérées et représentant 7 355 000 fr. et 722 actions de priorité pour 361 000 fr. Ces titres faisaient contre la Compagnie Rivet, propriétaire des lignes ferrées Thörishaus-Lausanne et Genève-Versoix. Les sommes versées et considérées comme perdues sur les actions non libérées complètement s'élevaient au chiffre de fr. 3 271 382.40 et à fr. 8350 sur les actions de priorité. Elles n'entrèrent pas en jeu dans le procès.

Nous avons donné plus haut le texte de la convention qui fut passée entre l'Etat de Fribourg et ces actionnaires le 12 mai 1863, ainsi que les amendements que le Grand Conseil lui fit subir en sa séance du 30 janvier 1864, lorsqu'il fallut reprendre, pour le compte du canton de Fribourg

l'actif et le passif de la Compagnie française. Il était établi, à cette occasion, que l'Etat garantissait aux actionnaires certains droits de jouissance qui devaient dépendre du résultat de l'exploitation et s'exercer après paiement des dettes et des arrérages.

L'Etat, comme on le sait, demeura propriétaire de ces lignes de 1864 à 1872. La position des actionnaires, pendant cette période était la suivante: l'Etat de Fribourg devait, en tout premier lieu se couvrir des intérêts d'un capital de 29 millions; on portait donc au débit du compte d'intérêts des actionnaires l'intérêt de ces 29 millions et l'on inscrivait à leur crédit le produit net des recettes du chemin de fer. Tant que les recettes ne suffisaient pas à parfaire le montant des intérêts, la dette des actionnaires s'enflait de ce qui manquait. Elle s'est de la sorte accrue, jusqu'en 1872, de 3 millions. Par contre, au cas problématique où les recettes auraient dépassé la somme des intérêts, la différence aurait été distribuée aux porteurs d'actions. De la sorte, loin de toucher la moindre des choses, les actionnaires voyaient au contraire augmenter leur dette vis-à-vis de l'Etat.

Survint, en 1872, la fusion des trois compagnies de la Suisse occidentale.

A dater de cette année-là, l'Etat de Fribourg cessa d'être propriétaire de ses chemins de fer Lausanne-Thörishaus et Genève-Versoix, qui passèrent entre les mains d'une société anonyme qui prit le nom de *Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale*. Cette nouvelle organisation déploya ses effets, comme nous l'avons vu, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1872.

En échange de ses installations, l'Etat de Fribourg fut libéré de certaines dettes et, au surplus, reçut des actions et des obligations de la nouvelle société, le tout pour une somme évaluée au moment de la conclusion de ces accords, à fr. 41 000 000.—.

En ce qui touche les créanciers actionnaires de nos lignes, il fut stipulé ce qui suit à l'art. 5, § 3 du traité de fusion, du 7 avril 1872:

L'Etat de Fribourg garantit complètement, à ses frais, risques et périls exclusifs, ses co-contractants et la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, contre toutes les réclamations quelconques des porteurs d'actions ou autres titres de la Compagnie ancienne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix. Il garantit à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et à ses co-contractants ici, qu'en aucun temps et sous aucun prétexte, ils ne pourront être recherchés par les porteurs de ces titres, et il s'oblige à répondre seul aux réclamations qui pourraient se produire de ce chef comme aussi à en payer et supporter les conséquences quelconques.

En somme, donc, la fusion ne modifiait en rien la situation des actionnaires à l'égard de l'Etat de Fribourg, et c'est ce qui explique pourquoi l'action judiciaire qu'ils ont intentée n'a visé que l'Etat de Fribourg, bien qu'il ne fût plus, à cette époque, propriétaire des lignes.

Mais, ces réserves présentées, il faut aussi constater que les opérations de fusion, c'est-à-dire, en somme, de vente des lignes Lausanne-Thörishaus et Genève-Versoix, se sont effectuées en dehors de la connaissance de ces actionnaires. L'Etat de Fribourg vendait ses lignes, mais gardait entière sa responsabilité à l'égard de ceux dont l'intervention avait permis la construction de la voie ferrée.

Ceux-ci, au surplus, ne demeurèrent pas longtemps passifs et n'assistèrent pas avec apathie à ce changement de régime. Ils réclamèrent à grands cris la liquidation de leur situation et, dès 1872, songèrent très sérieusement à porter leur cause devant le Tribunal fédéral, lequel, on s'en souvient, lors de la reprise des lignes par l'Etat, en 1864, avait été par les partenaires institué instance unique et suprême de recours.

Mais l'Etat de Fribourg, en l'espèce M. le conseiller d'Etat Weck-Reynold, s'employa à calmer leurs alarmes, à leur expliquer comme quoi l'opération réalisée leur était en définitive favorable et passa avec eux, en 1876, une con-



vention provisoire, d'une durée de 10 ans, aux termes de laquelle les bénéfices annuels seraient répartis par moitiés, dont l'une serait affectée à l'extinction du compte d'arrérages et l'autre, répartie entre les porteurs de titres. Ce régime dura jusqu'en 1888. Durant cette période, l'Etat a débité annuellement les actionnaires d'une somme de fr. 84 479.13, sommes qui s'ajoutaient avec ponctualité au compte d'arrérages. Une seule fois, en 1877, les actions Suisse occidentale ayant porté dividende, l'Etat a crédité le compte des actionnaires de fr. 80 000.—, ce qui a laissé une marge de fr. 6802.—, dont la moitié fut attribuée au compte d'arrérage, et l'autre, par fr. 3401, fut mise à la disposition des actionnaires. Elle fut octroyée aux actions de priorité. C'est, semble-t-il, la seule prébende reçue par les actionnaires de la ligne fribourgeoise.

Ce n'était pas beaucoup, évidemment. Ces actionnaires perdirent, à la fin, patience. Ils avaient vu l'Etat de Fribourg ramener à un taux allégé ses emprunts pour le chemin de fer et convertir heureusement les obligations de la Compagnie Suisse occidentale et avaient le sentiment que le rendement des lignes serait propre à leur assurer une large répartition aux bénéfices. Ils décidèrent, dès lors de dénoncer, pour le 27 juin 1885, date légale de l'échéance, la convention provisoire de 1876 et, reprenant leur liberté de mouvements, résolurent, en assemblée des actionnaires des 25 juin 1885 et 17 octobre 1887, de faire liquider définitivement leur situation à l'égard de l'Etat.

(A suivre.)

---