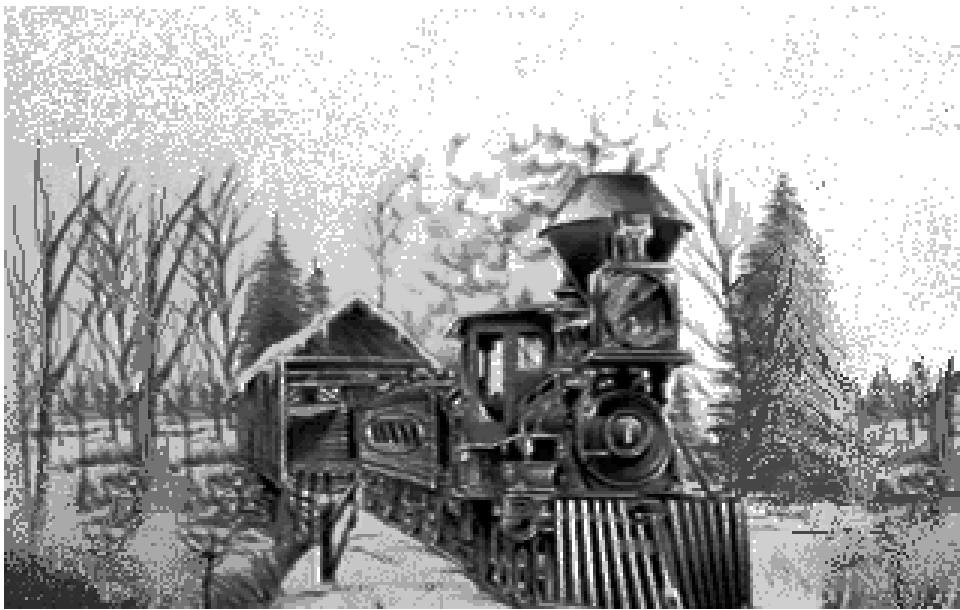


# CONTINENTAL RAILS II



Conception John & Laurie Van de Graaf  
Version française : Roland Danard  
© 1988 Graaf Simulations  
© 1999 Productions R.Danard pour la version française

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1 PRINCIPES GENERAUX .....</b>	<b>5</b>
<b>1.2 LES POINTS DE VICTOIRE .....</b>	<b>5</b>
1.2.1 ROBBER BARON .....	5
1.2.2 RAIL MOGUL.....	5
1.2.3 RAIL BUILDER.....	5
1.2.4 RAIL MAGNATE .....	6
1.2.5 RAIL PRODIGAL .....	6
1.2.6 RAIL BARON .....	6
<b>1.3 FIN DE PARTIE.....</b>	<b>6</b>
<b>2. LA CARTE .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 GENERALITES .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 LES ROUTES FERROVIAIRES.....</b>	<b>6</b>
<b>2.3 LES DROITS DE PASSAGE .....</b>	<b>7</b>
<b>2.4 LES COMPAGNIES FERROVIAIRES.....</b>	<b>7</b>
<b>2.5 LES LIGNES FERROVIAIRES.....</b>	<b>7</b>
<b>2.6 LES AGGLOMERATIONS .....</b>	<b>7</b>
<b>2.7 LES REGIONS .....</b>	<b>7</b>
<b>3. LES JOUEURS.....</b>	<b>8</b>
<b>3.1 LES POSITIONS .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2 LES PERSONNAGES.....</b>	<b>8</b>
<b>3.3 FORTUNE INITIALE .....</b>	<b>8</b>
<b>3.4 REVENUS &amp; DEPENSES.....</b>	<b>8</b>
<b>3.5 CREDITS, PAIEMENT DES PRETS ANTICIPES ET BANQUEROUTE .....</b>	<b>8</b>
3.5.1 LE CREDIT.....	8
3.5.2 BANQUEROUTE .....	8
3.5.3 PAIEMENT DES PRETS ANTICIPES .....	8
<b>4. LES SOCIETES DE CHEMIN DE FER.....</b>	<b>9</b>
<b>4.1 DEFINITION .....</b>	<b>9</b>
<b>4.2 LES ACTIONS.....</b>	<b>9</b>
<b>4.3 ÉMISSION D’ACTIONS .....</b>	<b>9</b>
4.3.1 LIMITES .....	9
4.3.2 BONUS DES DIRECTEURS .....	9
4.3.3 ACTIONS VENDUES AU PUBLIC .....	10
<b>4.4 PRETS DU PRESIDENT .....</b>	<b>10</b>
<b>4.5 EFFICACITE ET AMELIORATIONS .....</b>	<b>10</b>
<b>4.6 CONSTRUCTION DES DROITS DE PASSAGE.....</b>	<b>10</b>
<b>4.7 ACQUISITION D’UN DP .....</b>	<b>11</b>
<b>4.8 LIGNES INTERDITES.....</b>	<b>11</b>
<b>4.9 INFLUENCE POLITIQUE.....</b>	<b>11</b>
<b>4.10 GESTION DES SOCIETES – REVENUS ET DEPENSES.....</b>	<b>11</b>
<b>4.11 INSOLVABILITE DES SOCIETES ET REORGANISATION .....</b>	<b>12</b>
4.11.1 INSOLVABILITE .....	12

4.11.2	BANQUEROUTE .....	12
4.11.3	REORGANISATION .....	12
<b>4.12</b>	<b>DIVIDENDES.....</b>	<b>12</b>
<b>4.13</b>	<b>FUSION DE SOCIETES.....</b>	<b>12</b>
<b>4.14</b>	<b>ÉLECTION DES DIRECTEURS, DU PRESIDENT ET DU DIRECTEUR GENERAL .....</b>	<b>13</b>
4.14.1	PRINCIPES.....	13
4.14.2	LES DIRECTEURS.....	13
4.14.3	LE DIRECTEUR GENERAL .....	13
4.14.4	LE PRESIDENT .....	13
<b>4.15</b>	<b>LIGNES A VOIES DOUBLES .....</b>	<b>13</b>
<b>4.16</b>	<b>GUERRE DES TARIFS .....</b>	<b>13</b>
<b>4.17</b>	<b>LOCOMOTIVES .....</b>	<b>13</b>
<b>4.18</b>	<b>TECHNOLOGIES.....</b>	<b>14</b>
<b><u>5. LE CLIMAT ECONOMIQUE.....</u></b>		<b><u>14</u></b>
<b><u>6. LA BOURSE.....</u></b>		<b><u>14</u></b>
<b>6.1</b>	<b>ACHAT ET VENTE D’ACTIONS.....</b>	<b>15</b>
6.1.1	PRINCIPES .....	15
6.1.2	ACHAT .....	15
6.1.3	VENTE.....	15
6.1.4	LE PUBLIC.....	15
6.1.5	RESOLUTION DES ORDRES.....	15
<b>6.2</b>	<b>VENTE A LA MARGE.....</b>	<b>16</b>
<b>6.3</b>	<b>DETERMINATION DU NOUVEAU PRIX DES ACTIONS.....</b>	<b>16</b>
<b>6.4</b>	<b>ACTIONS BLOQUEES .....</b>	<b>17</b>
<b>6.5</b>	<b>DIVISION D’ACTIONS .....</b>	<b>17</b>
<b><u>7. CONCESSIONS TERRITORIALES.....</u></b>		<b><u>17</u></b>
<b><u>8. LA GUERRE CIVILE .....</u></b>		<b><u>17</u></b>
<b><u>9. LE RAPPORT DE TOUR .....</u></b>		<b><u>17</u></b>
<b>9.1</b>	<b>PRINCIPAUX TITRES.....</b>	<b>17</b>
<b>9.2</b>	<b>INFORMATIONS SUR LES JOUEURS.....</b>	<b>17</b>
<b>9.3</b>	<b>INFORMATIONS SUR LES SCF .....</b>	<b>17</b>
<b>9.4</b>	<b>RAPPORT BOURSIER .....</b>	<b>18</b>
<b>9.5</b>	<b>COMPAGNIES FERROVIAIRES DISPONIBLES.....</b>	<b>18</b>
<b>9.6</b>	<b>RAPPORT PERSONNEL .....</b>	<b>18</b>
<b><u>10. LA FEUILLE D’ORDRES .....</u></b>		<b><u>18</u></b>
<b>10.1</b>	<b>ORDRES PERSONNELS.....</b>	<b>18</b>
10.1.1	EMPRUNTER OU REMBOURSER LES PRETS BANCAIRES .....	18
10.1.2	DONNER DES ORDRES AUX CF.....	18

---

<b>10.2</b>	<b>ORDRES DES SCF .....</b>	<b>20</b>
10.2.1	EMPRUNTER AU PRESIDENT OU LE REMBOURSER.....	20
10.2.2	REMBOURSER LA BANQUE.....	20
10.2.3	VENTE DE TITRES EN RESERVE.....	20
10.2.4	DEPENSES POUR L'AMELIORATION DES PERFORMANCES .....	20
10.2.5	CONSTRUCTION DE DROIT DE PASSAGE .....	20
10.2.6	DEPENSES EN INFLUENCE POLITIQUE.....	20
10.2.7	FAIRE UNE DEMANDE DE DROIT DE PASSAGE.....	20
10.2.8	FIXER LES DIVIDENDES .....	20
<b>11.</b>	<b>APPENDICES.....</b>	<b>21</b>
<b>11.1</b>	<b>SEQUENCE DE JEU .....</b>	<b>21</b>
<b>11.2</b>	<b>LISTE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES .....</b>	<b>22</b>
<b>11.3</b>	<b>LISTE DES DROITS DE PASSAGE .....</b>	<b>23</b>

---

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 PRINCIPES GENERAUX

*Qu'ai-je à faire de la loi ? N'ai-je pas le pouvoir ? – Cornelius Vanderbilt*

« Continental Rails » simule la grande expansion ferroviaire qui a pris place en Amérique du Nord pendant le XIX<sup>ème</sup> siècle. C'est un jeu de féroce compétition économique dans lequel vous incarnez l'un des 15 « tycoons » à la recherche de la gloire et de la fortune. Il y a 5 titres à glaner pour autant de vainqueurs, donc vous pourrez choisir le but que vous poursuivrez. La partie commence en 1841, après l'établissement des premières compagnies ferroviaires. Chaque tour de jeu représente 2 années de temps réel. La partie se décompose en 2 phases, une phase d'expansion à l'Est jusqu'en 1861, suivie par la conquête de l'Ouest. Chaque partie dure plus de 20 tours, ce qui laisse le temps de se remettre des échecs. Si vous ne vous débrouillez pas trop bien dans la première phase, préparez la seconde !

La compétition viendra de vos 14 rivaux. Vous saurez qui sont vos adversaires. Vous pourrez conspirer avec eux, ou non ; la diplomatie n'est pas nécessaire pour bien jouer. Si quelqu'un se débrouille trop bien ou gêne vos plans, vous pouvez toujours essayer de le pousser à la faillite, à moins qu'il n'en fasse de même le premier. En plus de vos rivaux, il vous faudra affronter les aléas de la Bourse, les périodes d'expansion et les paniques, les faillites bancaires, et le paiement anticipé des prêts...

Pour réussir, vous devrez planifier avec précaution et jouer avec audace. La persévérance est elle aussi importante. Ne soyez pas découragé par un démarrage lent, des revers financiers ou même la faillite. Vous ne pouvez être éliminé de la partie, et même la banqueroute n'est qu'un revers temporaire. Il est parfaitement possible pour des joueurs mal classés de rattraper puis de dépasser les premiers en quelques tours grâce à de judicieux investissements.

## 1.2 LES POINTS DE VICTOIRE

*Laissez chacun porter son corps lui-même ! – Jim Fisk*

Il y a 6 catégories dans lesquelles il est possible de gagner des points de victoire (PV). A la fin de chaque tour, vous recevrez des PV dans 5 catégories suivant l'état de votre fortune et les actions entreprises pendant le tour. Les points ainsi obtenus sont cumulatifs.

La sixième catégorie, celle de Baron du Rail, correspond tout simplement au total des pourcentages de vos points dans chacune des 5 autres catégories par rapport au meilleur score correspondant. Ici, vos PV sont recalculés chaque tour, et ne sont pas cumulatifs.

A la fin de la partie, le joueur possédant le plus de PV dans chaque catégorie recevra le titre correspondant.

### 1.2.1 Robber Baron

Sont attribués suivant la fortune nette à la fin de chaque tour :

- +5 PV pour le joueur ayant la plus grande fortune nette
  - +2 à +4 PV pour les 4<sup>ème</sup> à 2<sup>ème</sup> fortunes nettes
  - +1 PV pour chaque autre tycoon n'étant pas en banqueroute
- Bonus : 5 PV pour le(s) premier(s) joueur(s) à dépasser une valeur nette de \$1.000.000.

### 1.2.2 Rail Mogul

Sont attribués aux Directeurs et Présidents des Sociétés au début du tour :

- +1 PV pour chaque Directeur et le Président
- pour le Président, on ajoute la racine carrée des dividendes payés par la Société, les fractions étant conservées jusqu'à ce que leur cumul dépasse 1. Par exemple, un Président contrôlant une Société payant \$ 2,00 en dividendes recevra 1 PV, et 0,41 PV sont mis de côté.

Aucun point ne sera accordé si la Société a des dettes envers le Président à la fin du tour.

Le Président perd 5 PV si la Société fait banqueroute ou est réorganisée pendant le tour.

### 1.2.3 Rail Builder

Un certain nombre de points sont accordés aux Présidents des lors de l'extension des opérations de leurs Sociétés dans des régions dont elles étaient absentes au début du tour. Ces PV sont accordés que l'extension se soit faite par utilisation d'un droit de passage, ou par incorporation d'une Compagnie Privée.

Quand 2 Sociétés fusionnent lors d'un tour, le Président reçoit des PV pour chaque région non connectée à l'une des Sociétés au début du tour, ainsi que les bonus éventuels.

Sont attribués :

- +2 PV pour chaque région connectée au réseau de la Société.
- Les bonus suivant sont attribués :
- +5 PV pour la connexion entre la région Atlantique et la région Centre ou la région Mississippi.
  - +7 PV pour la connexion entre la région Centre et la région Golfe.
  - +10 VP pour la connexion entre la région Pacifique et soit la région Midwest, soit la région Mississippi, soit la région Golfe.
- Les points sont doublés si la Société est la première à effectuer la connexion.

Il n'est pas possible de recevoir deux fois les mêmes points de bonus. Si vous avez reçu les points pour avoir connecté Pacifique à Golfe, vous ne pourrez les recevoir en connectant Pacifique à Mississippi.

### 1.2.4 Rail Magnate

Des points de victoire sont attribués aux Présidents de Sociétés suivant le nombre de régions connectées à leur système ferroviaire. Un système ferroviaire est constitué par un ou deux réseaux connectés contrôlés par le même Président. Dans le cas de deux réseaux non connectés, seul celui comprenant le plus de régions est pris en compte.

Sont attribués :

+1 PV chaque tour pour chaque région connectée par un réseau ou un système.

Les bonus suivants sont attribués :

+2 PV si le système relie la région Atlantique à la région Centre ou Mississippi.

+2 PV si le système relie la région Centre à la région Golfe.

+3 PV si le système relie la région Pacifique à la région Midwest, Mississippi ou Golfe.

+5 PV si le système relie la région Atlantique à la région Pacifique.

### 1.2.5 Rail Prodigal

Des points de victoire sont attribués aux tycoons pour leurs dépenses ostentatoires dans des domaines dignes d'intérêt pour la Presse comme l'achat d'une demeure somptueuse, les dons aux universités, la création d'une bibliothèque, etc. Ces PV sont simplement achetés chaque tour, selon le désir, en dépensant à ce sujet au moins \$1000.

Il y a 30 PV disponibles chaque tour. 15 seront divisés équitablement entre les tycoons dépensant au moins \$1000 dans cette catégorie, les fractions étant éliminées. Les points non attribués, ainsi que les 15 PV restants, sont divisés entre les tycoons en proportion de leur dépenses, les fractions étant de nouveau éliminées. Les points restants sont attribués à raison d'un par tycoon, en partant du plus dépensier, jusqu'à ce que tous les points soient utilisés.

*Exemple :*

*le Tycoon A dépense \$15.000, B dépense \$10.000, C dépense \$4.000, et D dépense \$1.000. Le total dépensé est de \$30.000.*

*L'allocation des points se fait de la façon suivante : tout d'abord, la division des 15 premiers PV, chacun des 4 tycoons reçoit  $15/4 = 3,75$  soit 3 PV. Il reste donc  $15+3 = 18$  PV à attribuer.*

*La division se fait de la façon suivante :*

*pour A :  $(15.000/30.000) \times 18 = 9$*

*pour B :  $(10.000/30.000) \times 18 = 6$*

*pour C :  $(4.000/30.000) \times 18 = 2,4$  donc 2*

*pour D :  $(1.000/30.000) \times 18 = 0,6$  donc 0*

*Il reste 1 PV non attribué, qui ira à A, qui a dépensé le plus.*

*Au total, A reçoit 13 PV, B reçoit 9 PV, C reçoit 5 PV, et D reçoit 3 PV.*

### 1.2.6 Rail Baron

Les points de cette catégorie reflètent la performance globale de chaque tycoon. Pour chacune des 5 autres catégories, un score en pourcentage est calculé par rapport au total du premier de la catégorie, les pourcentages étant ensuite additionnés. Le joueur en tête dans une catégorie recevra donc 100 PV, et chaque autre tycoon recevra un total correspondant à son score relatif au premier. Le nombre maximum de points est donc de 500, si un joueur est en tête dans chacune des catégories.

## 1.3 FIN DE PARTIE

La partie dure au minimum jusqu'au tour 20. Ensuite, il y a 25% de chances chaque tour, non cumulatives, que la partie s'arrête.

Les vainqueurs dans chaque catégorie sont alors désignés d'après leur score au dernier tour, et ils rentrent dans le tableau des meilleurs scores s'ils ont battus l'un des records.

## 2. LA CARTE

### 2.1 GENERALITES

La carte qui vous est fournie décrit les principales routes ferroviaires des USA. Chaque route connecte deux agglomérations. Les longueurs exactes des routes sont indiquées en appendice. A chaque tour de jeu, vous recevrez une carte indiquant l'évolution des Sociétés de Chemin de Fer et les Compagnies Ferroviaires actives.

### 2.2 LES ROUTES FERROVIAIRES

Elles connectent deux agglomérations entre elles, et sont au nombre d'environ 400 dans le jeu. Chaque route est identifiée par un code d'au plus 4 caractères (lettres et/ou chiffres). Une route correspond soit à un Droit de Passage (DP), soit à une Compagnie Ferroviaire (CF). La distinction entre les deux est importante, car seules les CF peuvent être transformées en Sociétés de Chemin de Fer (SCF), et seuls les joueurs peuvent acquérir les CF. Les DP ne peuvent être acquis que par les SCF à fins de construction.

Certaines routes sont doublées, ce qui signifie qu'il existe 2 possibilités de connexion entre les deux agglomérations concernées. Une SCF ne peut en aucune façon posséder les 2 routes à la fois. Ces doubles routes peuvent correspondre à 2 CF, 2 DP, ou 1 CF et 1 DP, ce qui est indiqué par les abréviations utilisées.

## 2.3 LES DROITS DE PASSAGE

Il y a plus de 300 DP sur la carte. Ils sont identifiés par un code correspondant à 2 lettres identifiant l'état traversé (1 lettre seulement pour le Mexique et le Canada), suivies par un numéro.

Les DP ne peuvent être acquis que par les SCF actives, en utilisant leur influence politique. Il n'est pas possible pour une SCF de contrôler plus d'un DP non construit.

## 2.4 LES COMPAGNIES FERROVIAIRES

Il y a 100 CF présentes sur la carte. Ce sont de petites compagnies privées, possédant la ligne qu'elles exploitent. Une CF peut être transformées en SCF par le joueur la contrôlant.

Elles sont identifiées sur la carte par leur abréviation, et se distinguent facilement des DP car ce code ne comporte jamais de chiffres.

Toutes les CF ne sont pas disponibles au début de la partie. Le chemin de fer s'est développé d'abord dans l'Est des USA, puis dans le Midwest, et après la Guerre de Sécession il y eut la course au Pacifique. Chaque tour, vous serez prévenu des CF devenant accessibles. D'une partie à l'autre, l'ordre d'apparition exact des CF est modifié, pour éviter de donner un trop grand avantage aux joueurs expérimentés.

Les CF sont proposées à l'achat par la Banque au prix de \$5 par mile de voie. Elles sont attribuées au tycoon proposant le plus.

Un tycoon possédant une CF peut essayer de la revendre, la faire fusionner avec une SCF, ou la transformer en SCF. S'il ne la vend pas, il peut la conserver indéfiniment.

*Les noms et positions des Compagnies Ferroviaires sont dans l'ensemble historiquement précis. Certaines ne sont pas à leur position réelle (comme Sea Coast et Grand Trunk Western), certains noms sont ceux, plus connus, adoptés après la fusion de petites lignes (comme New York Central et Chesapeake & Ohio), et quelques unes sont fictives.*

## 2.5 LES LIGNES FERROVIAIRES

Une ligne est définie comme étant une route ferroviaire appartenant à une SCF. Ce peut avoir été initialement une CF ou un DP. Une SCF possède au moins une ligne (sa CF originelle). Toutes les lignes d'une SCF doivent être connectées à au moins une autre ligne de la SCF.

## 2.6 LES AGGLOMERATIONS

Les cités et les villes sont représentées sur la carte par une étoile ou un cercle, contenant une valeur numérique, de 1 à 5. La valeur de l'agglomération correspond au carré de ce nombre. Les agglomérations « étoilées » sont utilisées pour déterminer les connexions entre régions.

*La taille des agglomérations reflète leur importance économique et celle des zones avoisinantes, et pas seulement leur population, après que le chemin de fer les ait atteintes.*

## 2.7 LES REGIONS

La carte est divisée en 13 régions :

<b>Région</b>	<b>Agglomérations principales</b>
Atlantique	Boston, New York, Philadelphie, Baltimore, Washington, Norfolk, Wilmington, Charleston, Savannah
Ohio	Pittsburgh, Cincinnati, Louisville
Grands Lacs	Buffalo, Cleveland, Detroit
Sud Profond	Atlanta, Birmingham
Centre	Chicago
Mississippi	St Louis, Memphis, Vicksburg
Golfe	Mobile, Nouvelle Orléans
Midwest	Duluth, St Paul, Omaha, Kansas City
Southwest	Fort Worth, Houston
Rocheuses	Spokane, Butte, Salt Lake City, Denver, Santa Fe, Phoenix
Pacifique	Seattle, Portland, Sacramento, San Francisco, Los Angeles
Canada	Québec, Montréal, London, Sault Ste Marie, Winnipeg, Calgary, Vancouver
Mexique	Monterey, Juarez, Mexicali

Pour être connectée à une région, une Société doit avoir une ligne en activité reliant l'une des cités de la région. Il n'y a aucun bénéfice supplémentaire à connecter plus d'une cité dans une région.

---

Une Société qui connecte 2 régions ou plus entre elles reçoit une bonus de 10% en cargaison pour chaque région après la première.

### **3. LES JOUEURS**

*J'ai le plus grand respect pour vous messieurs individuellement, mais en tant que Présidents de Sociétés de Chemin de Fer, je ne vous confierai pas ma montre – A.B. Stickney, s'adressant à un groupe de collègues.*

#### **3.1 LES POSITIONS**

Il y a par partie 15 positions ouvertes aux joueurs. Toute position non jouée par un humain sera gérée par l'ordinateur jusqu'à ce qu'un joueur la reprenne. L'ordinateur peut prendre toute action autorisée à un joueur humain, mais ne négociera pas. De nouveaux joueurs peuvent rejoindre la partie en cours de route.

Chaque position est numérotée initialement, et servira à identifier le Tycoon pour toutes les actions de jeu, comme l'espionnage.

#### **3.2 LES PERSONNAGES**

A chaque position est attribuée le nom d'un personnage historique. Vous pouvez le modifier au premier tour, ou si vous faites banqueroute. Il n'est bien entendu pas possible d'avoir deux joueurs possédant le même pseudonyme dans une partie.

#### **3.3 FORTUNE INITIALE**

Chaque joueur débute la partie avec quelques actions et un peu de liquide, le tout étant identique pour chaque joueur. Des joueurs prenant la partie en cours auront une fortune initiale différente.

#### **3.4 REVENUS & DEPENSES**

A chaque tour, le joueur reçoit des revenus et effectue des dépenses. Les revenus consistent en dividendes d'actions, revenu des CF, intérêts sur les liquidités déposées en banque, et tout autre revenu supplémentaire qu'il peut trouver. La seule dépense automatique est le paiement d'intérêts sur les prêts contractés auprès de la banque.

#### **3.5 CREDITS, PAIEMENT DES PRETS ANTICIPES ET BANQUEROUTE**

##### **3.5.1 Le Crédit**

La Banque vous permettra d'emprunter de l'argent suivant votre fortune nette et la situation économique. A la fin de chaque tour, la Banque examinera votre situation et calculera votre nouvelle marge de crédit.

Votre fortune nette est constituée par la somme des liquidités que vous possédez, de la valeur de votre portefeuille d'actions et des CF que vous contrôlez, diminuée de votre dette courante. Votre portefeuille est évalué suivant le cours des actions à la fin de chaque tour. Les CF sont évaluées au prix que vous les avez payées, avec une limite supérieure de \$20 par mile de voie.

Votre limite maximale de crédit est calculée en modulant votre fortune nette par un pourcentage dépendant de la situation économique, et évoluant entre 60 et 80% (voir tableau).

Le crédit disponible correspond alors à cette limite maximale, diminuée de la moitié des dettes déjà en cours.

Si votre total de dettes est inférieur au crédit disponible, vous pourrez emprunter de l'argent à la banque jusqu'à atteindre cette valeur. Par contre, si vos dettes dépassent votre crédit disponible, la Banque demandera le paiement anticipé d'une partie des prêts.

##### **3.5.2 Banqueroute**

Si votre dette excède vos avoirs à la fin d'un tour, vous êtes en banqueroute. La Banque saisit alors tous vos avoirs, et vos dettes sont éteintes.

Vous recevrez un nouveau pécule, et vous conserverez tous les points de victoire acquis jusqu'alors.

##### **3.5.3 Paiement des prêts anticipés**

Si vous n'êtes pas en banqueroute mais que votre dette excède votre limite de crédit à la fin d'un tour, la Banque demandera le paiement d'une part suffisante de la dette de telle sorte que la dette retombe au dessous de la limite de crédit. Vous pouvez avoir ou non assez de liquide pour le faire. Toute portion de la dette que vous repayez au début du tour par l'action correspondante est déduite de vos prêts, et vous ne payerez pas d'intérêts dessus.

Si vous ne pouvez ou ne voulez pas effectuer le remboursement par cette action, la Banque exigera le paiement avant de recalculer votre limite de crédit pour le tour suivant. Cela surviendra après que vous ayez reçu vos revenus et payé les intérêts sur les prêts en cours.

Elle procédera à la saisie de vos avoirs, en commençant par les liquidités, et en continuant par la vente de vos actions, dans un ordre aléatoire, et enfin par la vente de vos CF.

*Emprunter est une action périlleuse. L'argent supplémentaire vous permet de dépenser plus dans un tour donné, et vous permet de dégager un profit plus important, surtout dans une bonne conjoncture économique. D'un autre côté, votre limite*

*de crédit est sujette aux vicissitudes de la Bourse et de la conjoncture. Un emprunt a priori sans risque peut subitement devenir excessif si vos actions baissent, provoquant un rappel anticipé ou même la banqueroute. Vous ne pouvez jamais subir la banqueroute si vous n'avez pas de prêts en cours, mais vous aurez moins de liberté d'actions que les joueurs empruntant de l'argent. Il faut juste savoir s'arrêter à temps...*

## 4. LES SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER

*Que le public aille au diable ! Moi, je travaille pour mes actionnaires – William Vanderbilt*

### 4.1 DÉFINITION

Une Société de Chemin de Fer est définie dans ce jeu comme étant une compagnie ayant émis des actions à destination du grand public et possédant au moins une ligne ferroviaire. Une SCF est créée quand un joueur transforme une Compagnie Ferroviaire. Toutes les lignes de la SCF doivent être connectées à au moins une autre ligne de la SCF.

### 4.2 LES ACTIONS

Une action représente une part de propriété dans une SCF.

Les actionnaires sont les personnes possédant des actions émises.

Les actions en réserve, ou actions non émises, sont possédées par la SCF.

Les actions émises sont celles possédées par le Public et par les joueurs.

Les actions peuvent être achetées et vendues uniquement par l'intermédiaire de la Bourse des Valeurs, à l'exception toutefois des actions nouvellement émises ou de celles provenant de la réserve et vendues au Président.

Les SCF présentes en début de partie ont généralement des actions en réserve.

### 4.3 ÉMISSION D' ACTIONS

*Si cette presse ne tombe pas en panne, que je sois damné si je ne donne pas à ce vieux cochon [de Vanderbilt] tout ce qu'il veut [comme actions] d'Érié – Jim Fisk, pendant la guerre pour Érié*

#### 4.3.1 Limites

Malheureusement, vous ne pouvez pas utiliser les imprimeries pour émettre autant d'actions que vous le souhaitez (même à l'époque c'était illégal). Une SCF peut émettre 5 actions par mille de ligne de voies construites. De nouvelles actions sont émises dans les situations suivantes :

1) Transformation d'une CF en SCF

Les actions sont réparties comme suit :

- 20% pour le possesseur de la CF ;
- 10% pour la réserve ;
- 70% pour le Public.

Le prix initial est de \$10 à \$18 par action.

2) Construction d'un DP

Les actions sont réparties comme suit :

- 10% pour la réserve ;
- 10% pour chaque directeur (jusqu'à 50% du total) ;
- le reste pour le Public.

3) Absorption d'une CF

La SCF construit les voies de la CF et émet 5 actions par mille de ligne, réparties comme suit :

- 10% pour la réserve ;
- 20% pour le possesseur de la CF ;
- 10% pour chaque Directeur (jusqu'à 50% du total) ;
- le reste pour le Public.

4) Fusion de SCF

La SCF survivante émet 1 nouvelle action par action de la SCF absorbée. Les actions sont simplement échangées à raison d'une pour une.

Les actions en réserve de la SCF absorbée sont ajoutées à la réserve.

#### 4.3.2 Bonus des Directeurs

Quand de nouvelles actions sont émises dans les conditions 2 et 3 indiquées ci-dessus, la SCF donne un bonus à chaque Directeur qu'elle comporte en début de tour. Chaque Directeur reçoit 10% des nouvelles actions, à moins qu'il n'y ait plus de 5 Directeurs. Le bonus total ne peut dépasser 50% des nouvelles actions, donc s'il y a plus de 5 Directeurs, les 50% seront divisés équitablement entre eux.

Les Directeurs doivent payer ces actions à la moitié de la valeur en début de tour de l'action. Cet achat est financé par un prêt automatique de la Banque, donc il n'est pas utile de s'inquiéter d'avoir assez de liquidités.

*La raison de ce bonus est d'une part de récompenser les Directeurs, et d'autre part d'éviter, ou du moins réduire, la réduction du pourcentage d'actions de chaque Directeur dans la SCF. Les Directeurs n'accepteraient jamais l'émission de*

*nouvelles actions s'il y avait un risque qu'ils perdent leur place. Toutefois, s'il y a plus de 5 Directeurs dans une SCF, il est possible que certains passent au dessous de la barre des 10%.*

### 4.3.3 Actions vendues au Public

Ces actions ne sont pas vendues par l'intermédiaire de la Bourse, afin de ne pas faire chuter les cours, mais par des courtiers, à 10% au dessous de la valeur initiale.

## 4.4 PRETS DU PRESIDENT

Un Président peut prêter à sa SCF autant qu'il possède après des prêts ou des remboursements à la Banque. Ce prêt prenant place avant toute autre action de la SCF, l'argent est disponible immédiatement pour la SCF.

Le Président peut ordonner à la SCF de lui rembourser tout ou partie de la dette qu'elle a envers lui, dans les limites des liquidités dont elle dispose au début du tour.

La dette envers le Président augmente de 10% chaque tour suite aux intérêts.

La dette envers le Président est annulée si la SCF est réorganisée ou s'il y a changement de Président. Il est du ressort du Président de s'assurer que sa créance n'est pas perdue.

Les créances envers un Président ne sont pas calculées dans la valeur nette des actifs du Président. La Banque considère ce type de prêt non assuré comme trop risqué.

Les créances envers un Président sont conservées quand deux SCF fusionnent, étant données qu'elles doivent être contrôlées par la même personne. Les créances sont donc simplement additionnées.

## 4.5 EFFICACITE ET AMELIORATIONS

L'efficacité opérationnelle d'une SCF est mesurée sur une échelle allant de 1 à 99. L'efficacité détermine le coût d'exploitation de la SCF. Une SCF efficace aura des coûts moindres (et donc des profits plus élevés) qu'une SCF peu efficace. Une nouvelle SCF aura usuellement une bonne efficacité car elle débute avec de l'équipement et des méthodes modernes. Chaque tour cependant l'efficacité diminuera suite à la détérioration de l'équipement et à son obsolescence.

Une SCF peut dépenser de l'argent en améliorations pour éviter cette détérioration, voire améliorer l'efficacité.

Ces dépenses représentent l'achat de motrices plus modernes, l'amélioration des voies, la construction de gares, la formation du personnel, etc. Une SCF ne peut dépenser plus de \$100 par mile dans ce domaine. Chaque dollar investi (par mile) a 50% de chances d'améliorer l'efficacité de 1 point. La détérioration, en moyenne, fera baisser l'efficacité de 5 points par tour, ce qui fait qu'une SCF dépensera usuellement \$10 par mile pour maintenir son efficacité, et plus de \$10 pour l'améliorer.

L'efficacité est indiquée de la façon suivante :

Excellente :	90 ⇔ 99
Bonne :	80 ⇔ 89
Moyenne :	70 ⇔ 79
Médiocre :	60 ⇔ 69
Mauvaise :	50 ⇔ 59

Au dessous de 50, la situation est extrêmement coûteuse...

Une SCF avec plus de 3000 miles de voies voit son efficacité réduite de 1 point par portion de 50 miles de voie au delà de 3000. Par exemple, une SCF totalisant 3521 miles aura une efficacité maximale de 88 points.

*Il y avait des limites physiques à la longueur de voies que pouvait raisonnablement gérer une société à cette époque. Rappelez vous que le télégraphe n'existait même pas en 1840.*

## 4.6 CONSTRUCTION DES DROITS DE PASSAGE

Une SCF non en banqueroute peut toujours construire le DP qu'elle possède au début du tour.

Le coût minimal de pose des voies varie entre \$200 et \$400 par mile, selon le climat économique au début du tour.

Le Président peut ordonner à la SCF de dépenser plus que nécessaire en indiquant un coût de construction supérieur au coût minimal. La SCF peut ainsi dépenser jusqu'à 2 fois le coût minimal. Toutes les sommes au dessus du coût réel sont empochées par le conseil des Directeurs. La répartition se fait en divisant le montant par le nombre de Directeurs plus 1.

Donc, si une SCF avec 2 Directeurs dépense un excès de \$90 par mile, chaque Directeur reçoit \$30 par mile.

*Cette règle simule la pratique commune aux tycoons de l'époque de créer une société de construction séparée de la SCF et possédée par les Directeurs, et ensuite de l'embaucher pour effectuer le travail à un prix exagéré, pour empocher le bénéfice.*

En plus du coût de construction des voies, la SCF doit payer pour pouvoir traverser une agglomération présente sur sa route. Le coût est de \$300 par point de valeur de l'agglomération.

La SCF paye ces constructions par l'emprunt. Au moins la moitié est payée par l'émission d'obligations, et le reste soit grâce aux liquidités, soit par des prêts à court terme, suivant le climat économique et la quantité de liquide dont dispose la SCF. Ce financement est automatique et vous n'aurez pas à vous en soucier.

*Le coût de construction des voies allait de \$20000 jusqu'à \$40000 par mile à l'époque. L'Union Pacific fut mise dans l'embarras par un scandale avec le Crédit Mobilier, la société de construction recrutée (et possédée) par le Conseil d'Administration, qui factura \$50000 par mile alors que son ingénieur en chef ne fut capable que de justifier \$30000 par*

*mile de coûts réels. L'UP souffrit constamment de troubles financiers suite à l'endettement excessif ainsi créé, mais le Crédit Mobilier put verser des dividendes de 100% à ses actionnaires dans sa première année d'existence...  
Le coût des locomotives et des wagons était négligeable en regard du coût de construction. Les premières motrices coûtaient environ \$4000, et la B&O n'avait besoin en 1840 que de 7 engins pour desservir ses 180 miles de voies.  
Le coût de construction en ville représente le coût des locomotives, des wagons, les équipements de maintenance, les gares, etc.*

Au lieu de construire un DP, la SCF peut l'abandonner. Si un DP est abandonné, toute concession de territoire attachée est perdue.

#### **4.7 ACQUISITION D'UN DP**

Une SCF ne peut posséder qu'un seul DP non construit à un moment donné.

Une SCF peut faire une demande pour un DP si et seulement si elle n'en possède pas au début du tour, ou si elle construit ou abandonne celui qu'elle possède.

Une SCF ne peut faire une demande que pour des DP qui sont connectés à l'une de ses lignes existantes, ou au DP qu'elle construit.

Une SCF ne peut faire une demande sur un DP interdit suivant les termes du paragraphe 4.8.

La feuille de résultats indiquera tous les DP valides pour une SCF.

Pour réduire les chances de ne pas avoir de DP disponible, la SCF peut faire une demande pour un autre DP dans l'éventualité où le premier choix serait refusé.

Un DP est accordé à la Société possédant le plus d'influence politique si 2 SCF ou plus font une demande pour le même DP. En cas d'égalité, le choix est fait au hasard.

L'acquisition d'un DP peut entraîner l'octroi de concessions territoriales.

Une SCF en banqueroute ne peut faire de demande pour un DP.

#### **4.8 LIGNES INTERDITES**

Certaines lignes ne peuvent faire partie d'une Société. Ces lignes interdites ne peuvent être acquises par la SCF d'aucune façon, que ce soit par demande de DP, par absorption d'une CF, ou par fusion avec une SCF.

Les cas de lignes interdites sont les suivants :

- une SCF ne peut posséder les 2 lignes correspondant à une liaison double ;
- une SCF ne peut posséder plus d'UNE ligne reliant Chicago, St Louis, Memphis, Vicksburg ou la Nouvelle Orléans.

Le deuxième point implique qu'aucune SCF ne peut voir ses lignes traverser l'une de ces villes, et que donc les Sociétés de l'Est ne peuvent s'étendre à l'Ouest, et vice versa.

#### **4.9 INFLUENCE POLITIQUE**

*Si vous avez à payer pour que soit fait ce qui doit l'être, il n'est que juste et équitable de le faire – Collis Huntington, à propos de la corruption des politiciens.*

Une SCF non en banqueroute peut faire des dépenses en vue de gagner de l'influence politique. La valeur de l'influence politique est déterminée par le montant dépensé par mile de voie présent au début du tour.

Une SCF doit dépenser au moins \$1 par mile de voie en vue de gagner quelque influence que ce soit. Elle peut dépenser autant qu'elle le désire et que ses liquidités le permettent. La Banque ne prêtera pas d'argent pour cette action. Si la SCF ne peut dépenser autant que le Président le souhaite, elle dépensera autant que le permettent ses liquidités.

Une SCF essaiera toujours de conserver assez de liquidités pour effectuer des dépenses en influence politique. En conséquence elle empruntera de l'argent pour améliorer son efficacité et construire son DP plutôt que dépenser des sommes allouées à la politique.

L'influence politique détermine quelle SCF obtiendra un DP si plus d'une SCF sont sur les rangs.

Quand un DP est accordé, la taille des concessions accordées dépend de l'influence politique.

L'influence n'est pas transférable d'un tour sur l'autre. Une société n'a que l'influence qu'elle acquiert dans le tour.

*L'influence politique était un souci majeur des premières sociétés de chemins de fer, permettant d'obtenir une législation favorable, des nouveaux droits de passage, des contrats gouvernementaux, et parfois éviter les poursuites judiciaires. Cette dépense représente diverses activités de lobbying, des billets gratuits, des faveurs et des pots de vin distribués par les sociétés pour garder les politiciens heureux. Comme ces derniers ont une mémoire courte et des poches profonde, l'influence ne dure pas d'un tour sur l'autre. Le coût est calculé par mile car les sociétés étendues devaient arroser plus de personnes au divers niveaux du gouvernement.*

#### **4.10 GESTION DES SOCIÉTÉS – REVENUS ET DÉPENSES**

Chaque tour, une SCF va exploiter ses lignes, générant du revenu à partir du trafic passager et marchandises. Le revenu de base est d'environ \$60 par mile de voie, augmenté de \$300 par point de valeur des agglomérations desservies. Le revenu de base est augmenté de 10% par Région connectée au delà de la première. Le revenu est aussi modifié par le climat économique, le modificateur allant de -20% en cas de panique à +20% pendant les booms, et par un facteur aléatoire.

Une fois le revenu calculé, les dépenses opérationnelles des SCF sont calculées d'après le niveau d'efficacité courant et déduites du revenu. Avec un niveau d'efficacité excellent, les dépenses correspondent approximativement à 60-70% du revenu ; au niveaux d'efficacité inférieurs ou égaux à 50, généralement les dépenses dépassent les revenus. Le profit correspond aux revenus diminués des dépenses. S'il est négatif, la SCF a perdu de l'argent.

## **4.11 INSOLVABILITE DES SOCIETES ET REORGANISATION**

*La pêche en eaux trouble est bonne – Dan Drew*

### **4.11.1 Insolvabilité**

Une SCF qui débute le tour sans aucune liquidités est déclarée insolvable. Elle peut redevenir solvable pendant le tour si son solde de liquidités repasse en positif suite à des ventes d'actions ou après le calcul des revenus et des dépenses. Il est possible qu'une SCF débute le tour insolvable, devienne solvable puis finisse le tour insolvable.

La détermination de la solvabilité est automatique, et le Président peut gérer sa SCF comme il l'entend ; toutefois, il lui est possible de l'aider en lui prêtant de l'argent ou en lui ordonnant de vendre des actions de la réserve.

### **4.11.2 Banqueroute**

Si une SCF insolvable ne redevient pas solvable pendant un tour, elle est considérée comme étant en banqueroute. Le Président de la SCF a alors un tour pour essayer de la rendre à nouveau solvable.

Une SCF en banqueroute ne peut pas construire de voies, améliorer son efficacité, effectuer des dépenses en influence politique, ou distribuer des dividendes. De plus, aucune SCF ne peut être absorbée, bien qu'une SCF en banqueroute puisse être absorbée par une SCF non en banqueroute.

### **4.11.3 Réorganisation**

Si une SCF en banqueroute ne peut pas être rendue à nouveau solvable, elle est réorganisée par ses créanciers. La totalité des avoirs de la SCF sont saisis. Les actions sont annulées (y compris celles des joueurs). Les dettes de la SCF sont restructurées afin de lui permettre d'opérer avec profit. De nouvelles obligations sont émises pour couvrir les dettes et tous les prêts en cours sont annulés.

La SCF émet alors de nouvelles actions à raison de 5 par mille de voie, qui sont distribuées aux créanciers et réapparaissent comme possédées par le Public.

## **4.12 DIVIDENDES**

Une SCF peut distribuer des dividendes à ses actionnaires chaque tour, si elle dispose de suffisamment de liquidités.

Les dividendes sont payés pendant la phase des opérations de SCF, avant la phase d'émission automatique de nouvelles actions.

Si 2 SCF fusionnent, leurs opérations sont combinées et le taux de dividendes pris en compte est celui de la SCF subsistante.

Les dividendes ne peuvent excéder \$99 par action en un tour.

Le taux est fixé par le Président. Si le Président n'est pas un joueur, un taux raisonnable sera fixé.

*En théorie, les dividendes ne devraient être payés que si une SCF réalise des profits. A l'époque, les Directeurs n'avaient pas de contraintes leurs interdisant de payer des dividendes à partir des liquidités disponibles, et des Sociétés parfois payaient des dividendes en l'absence de tout profit ou même avec des pertes juste pour maintenir la valeur de l'action.*

## **4.13 FUSION DE SOCIETES**

Le Président commun de 2 SCF peut décider de faire fusionner l'une dans l'autre si les conditions suivantes sont remplies :

- les SCF sont connectées au début du tour ;
- la SCF dans laquelle se fait la fusion (celle qui subsistera) ne doit pas être en banqueroute ;
- la fusion ne doit pas causer l'apparition de lignes interdites (voir § 4.8), à moins qu'elle ne concerne que des lignes parallèles ; dans ce cas précis, la fusion est autorisée, et l'une des lignes est retirée à la SCF, en prenant en considération tout d'abord les DP, et ensuite seulement les CF ; le DP devient alors accessible à d'autres SCF, ou la CF peut être acquise par un joueur.

Les fusions surviennent après la demande de droits de passage, mais avant les opérations des sociétés. Tous les éléments de la SCF absorbée (lignes, liquidités, dettes à la Banque et au Président, territoires et réserve d'actions) sont transférés à la SCF survivante.

La SCF survivante émet une action pour chaque action de la SCF absorbée. Le nouveau prix de l'action est calculé en faisant la moyenne des deux prix, pondérée par le nombre d'actions de chaque SCF.

Une SCF ne pouvant avoir qu'un DP, si la SCF survivante en possède déjà un, celui de la SCF absorbée s'il y en a un est abandonné avec ses concessions territoriales. Si la SCF survivante ne possède pas de DP, elle récupère celui de la SCF absorbée, si elle en possède, avec les territoires associés.

Si les SCF ont des niveaux de technologie différents ou des locomotives différentes, une mise à jour vers les niveaux les plus hauts atteints aura lieu, la SCF survivante payant les coût normaux de mise à jour pour la portion de lignes concernée. Des obligations seront émises pour financer l'opération.

Si l'une des SCF dispose d'une Gare Principale, la SCF survivante en disposera aussi.

## **4.14 ÉLECTION DES DIRECTEURS, DU PRÉSIDENT ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL**

### **4.14.1 Principes**

Dans les vraies sociétés anonymes, les actionnaires élisent le Conseil d'Administration, qui élit à son tour le Président. Dans les sociétés comportant un grand nombre d'actions émises, le processus de vote peut être contrôlé en pratique par des actionnaires disposant d'une part relativement faible du total des actions.

Dans ce jeu, le processus d'élection est simplifié et est automatique, pour ne pas ralentir la partie. Les élections prennent place à la fin de chaque tour pour être valable le tour suivant. Le nombre de votes est basé sur le nombre d'actions possédées par chaque joueur à la fin du tour. Les joueurs peuvent indiquer quelle SCF ils souhaitent contrôler en tant que Président au tour suivant.

### **4.14.2 Les Directeurs**

Tout actionnaire avec 10% ou plus des actions émises est automatiquement nommé au Conseil d'Administration de la SCF. Cela rapporte des points de victoire, donne des informations confidentielles sur les finances de la SCF, permet de recevoir une part des actions émises par la SCF à prix réduit, et une part dans les profits générés abusivement lors des opérations de construction.

### **4.14.3 Le Directeur général**

C'est le Directeur possédant le plus d'actions de la SCF. Il peut se désigner lui-même comme Président.

### **4.14.4 Le Président**

Le Président est la personne qui s'occupe de la gestion quotidienne de la SCF. Ce doit être un Directeur. Quand plusieurs directeurs souhaitent devenir Président, la priorité est donnée à celui qui possède le plus d'actions. Si aucun Directeur ne se présente pour occuper le poste, un Président anonyme est désigné.

Le Président est seul à pouvoir donner des ordres à la SCF pendant un tour. Il peut de plus acheter les actions de la réserve à bas prix, fixer les dividendes (et gagner les points de victoire correspondant), et a un espionnage automatique sur le nombre d'actions possédées par les autres joueurs dans sa SCF.

## **4.15 LIGNES A VOIES DOUBLES**

Une SCF peut décider de doubler les voies sur toute ligne qu'elle possède. Cela permet de réduire les encombrements et accélérer le trafic. Plus une ligne est utilisée, plus elle rapporte. Une ligne à voies doubles augmente ses revenus par un pourcentage correspondant à la somme des valeurs des villes reliées ; par exemple, une voie double entre deux villes de niveau 4 et 5 augmentera les revenus de 41%.

Le coût du doublement des lignes est de 25% du coût de pose normal, sans influence des agglomérations. Il doit être financé uniquement à partir des liquidités.

## **4.16 GUERRE DES TARIFS**

Une SCF peut déclarer une guerre des tarifs avec toute autre SCF qui possède une ligne parallèle en fixant un pourcentage de réduction de prix sur la ligne concernée. L'autre SCF devra automatiquement ajuster ses tarifs pour rester compétitive. Par exemple, la société PENN peut déclarer une guerre tarifaire avec la société READ avec 25% de réduction, ce qui signifie que chaque SCF ne recevra que 75% des recettes normales. Les coûts opérationnels, toutefois, resteront identiques, ce qui signifie que la société avec la meilleure efficacité s'en sortira mieux.

## **4.17 LOCOMOTIVES**

Pendant la période couverte par le jeu, les motrices ont évolué pour devenir des engins imposants et puissants. En 1841, seule la motrice Lion est disponible, mais d'autres engins arriveront sur le marché, surtout après la Guerre Civile.

Quand une SCF est créée, elle dispose des meilleures locomotives présentes. Au fur et à mesure que progresse la technique, l'efficacité maximale d'une SCF va baisser si elle ne met pas à jour son parc roulant. Les locomotives plus lourdes et plus rapides sont chères car il faut renforcer les voies et les ponts, modifier les virages, et ainsi de suite, pour pouvoir les utiliser.

Le coût d'achat d'une meilleure locomotive est de \$10 fois la différence de niveau entre les locomotives par mile de voie. Par exemple, si une SCF est équipée de motrice type 1 Lion et veut passer au type 4 Mogul, elle doit payer \$30 par mile de voie. Cette dépense doit être financée uniquement à partir des liquidités.

Il n'est possible d'acheter qu'un seul nouveau type de motrice par tour. Il n'est pas nécessaire d'acheter tous les types au fur et à mesure de leur apparition, et il est possible de passer directement au plus récent type présent.

Les types de locomotives sont les suivants

- 1 Lion 0-4-0 (disponible au démarrage)
- 2 Norris 4-2-0
- 3 American 4-4-0
- 4 Mogul 2-6-0
- 5 Atlantic 4-4-2
- 6 Prairie 2-6-2
- 7 Chesapeake 4-6-0
- 8 Consolidation 2-8-0

## 4.18 TECHNOLOGIES

Au démarrage de la partie en 1841, la seule technologie disponible est la Gare Principale. De nouvelles technologies seront disponibles ultérieurement, lentement avant la Guerre Civile et plus rapidement ensuite. Les technologies deviennent toujours accessibles dans l'ordre indiqué plus loin.

Quand une SCF est créée, elle débute avec toutes les technologies disponibles à l'exception de la Gare Principale.

Une SCF peut acquérir UNE technologie nouvelle par tour parmi celles disponibles. Le coût d'acquisition d'une technologie est de \$10 par mille de voie, sauf pour la Gare Principale qui coûte \$10000. Cette dépense doit être financée uniquement à partir des liquidités.

Une Gare Principale ne peut être construite que si la SCF est connectée à une agglomération de taille 4 ou 5 en début de tour. Il n'est possible d'avoir qu'une seule Gare Principale par SCF.

Les effets des technologies sont les suivants :

A	Gare Principale	augmente le revenu
B	Gare de triage	réduit les coûts
C	Rails en acier	réduit les coûts
D	Locomotives à charbon	réduit les coûts
E	Signalisation	évite les accidents
F	Attelage automatique	augmente la sécurité
G	Wagons-lits	augmente le revenu
H	Freins automatiques	évite les accidents
I	Wagons réfrigérés	augmente le revenu
J	Ponts en fer	évite les accidents

## 5. LE CLIMAT ECONOMIQUE

*Celui qui possède de l'argent pendant une panique est un citoyen avisé et précieux – Andrew Carnegie*

Le climat économique est un élément aléatoire du jeu sur lequel les joueurs n'ont aucun contrôle. Il peut changer d'un tour sur l'autre, devenant généralement meilleur jusqu'à ce qu'un pic soit atteint, et alors étant suivi par un changement brutal appelé au XIX<sup>ème</sup> siècle une Panique. Vous serez informé du climat économique actuel au début de chaque tour.

Le climat change pendant la phase boursière, mais les revenus, taux d'intérêt, coûts de construction sont calculés suivant le climat présent au début du tour. Rappelez vous qu'une Panique peut survenir immédiatement après un tour où le climat est Bon ou supérieur. Le climat économique affecte la Bourse et détermine les taux d'intérêts et les marges de crédit.

Les différents climats et leurs effets sont les suivants :

Climat	Taux d'intérêt	Marge de crédit
Boom	8%	80%
Très bon	9%	77,5%
Bon	10%	75%
Meilleur	11%	72,5%
Normal	12%	70%
Récession	13%	67,5%
Dépression légère	14%	65%
Dépression	15%	62,5%
Panique	16%	60%

Les joueurs recevront un intérêt sur leurs liquidités non dépensées à un taux correspondant à la moitié du taux d'intérêt sur les prêts.

Les SCF paient un intérêt sur leurs obligations au taux constant de 6%

Une faillite bancaire peut survenir lors de tout tour de jeu avec un climat économique inférieur à Normal. Une fraction des sommes déposées par les joueurs est alors perdue (on suppose que les liquidités des tycoons sont dispersées dans plusieurs banques différentes pour minimiser ce type d'incident).

## 6. LA BOURSE

*Daniel dit monte, Érié monte. Daniel dit baisse, Érié baisse. Daniel dit frétille, Érié s'agite dans les deux directions – Dicton de Wall Street au sujet du contrôle de Dan Drew sur les actions d'Érié.*

## 6.1 ACHAT ET VENTE D' ACTIONS

### 6.1.1 Principes

Toutes les ventes et achats d'actions, à part les ventes effectuées par une SCF à son Président, doivent avoir lieu par l'intermédiaire de la Bourse.

Chaque tycoon peut réaliser jusqu'à 6 transactions par tour. Une transaction correspond à la vente ou à l'achat d'actions dans une SCF. Il n'est pas possible d'acheter et de vendre pendant le même tour les actions d'une SCF donnée. Il est possible d'effectuer jusqu'à 6 ventes d'actions.

Tous les ordres surviennent simultanément après que la phase de contrôle de validité des ordres ait eu lieu. L'ordre dans lequel les ordres sont passés n'a aucune incidence sur la façon dont les actions sont échangées, il ne sert qu'à déterminer l'ordre d'allocation des liquidités d'un joueur lors du contrôle.

### 6.1.2 Achat

Le nombre d'offres d'achat est limité par le nombre de SCF actives :

Moins de 15 SCF :	3 offres au maximum
De 16 à 30 SCF :	4 offres au maximum
Au delà de 31 SCF :	5 offres au maximum

L'offre d'achat maximale est de 20% du nombre d'actions disponibles de la SCF. Il n'est pas possible de faire une offre amenant le nombre d'actions contrôlées à plus de 51% du total, donc un joueur qui possède 41% des actions ne peut en demander que 10%, et avec 51% ne peut plus faire d'offre.

L'offre maximale que vous pouvez effectuée est toujours indiquée dans votre rapport boursier. Si vous la dépassez, votre offre sera ramenée automatiquement à cette valeur. Le nombre d'actions disponibles correspond au nombre d'actions émises, moins celles possédées par les Directeurs et celles que vous possédez en propre.

### 6.1.3 Vente

Vous pouvez vendre autant d'actions que vous en possédez. Si vous possédez moins de 10% des actions d'une SCF, vous pouvez vendre à la marge (sans posséder les actions que vous vendez) après avoir vendu les actions que vous possédez réellement, jusqu'à 10% des actions émises.

Une SCF peut elle aussi décider de vendre des actions en réserve sur le marché boursier. Toute action ainsi vendue est ajoutée à celles disponibles à l'achat. La SCF reçoit le prix normal de vente pour ces actions.

### 6.1.4 Le Public

Les actions non possédées par les joueurs appartiennent au Public, qui effectuera des achat et des ventes dans chaque SCF chaque tour, prenant en compte le prix de l'action, les dividendes payés, le profit par action, le climat économique, et d'autres facteurs. Le Public tendra à vouloir acheter plus d'actions dans les bonnes périodes et à en vendre plus pendant les crises.

### 6.1.5 Résolution des ordres

Au début de la phase boursière, le programme examinera tous vos ordres de transactions. Au montant des liquidités disponibles au début de la phase, la Banque vous ajoutera un crédit autorisé correspondant à la moitié de toutes les ventes d'actions que vous effectuerez, calculé sur le prix de cession au début du tour. Il s'agit du prix minimum que vous pouvez obtenir, donc ne croyez pas la Banque généreuse... Aucun crédit n'est accordé pour les ventes à la marge, et le montant correspondant est déduit des liquidités considérées comme disponibles.

De plus, le programme examine chaque achat dans l'ordre de séquence que vous aurez indiqué sur votre feuille d'ordres. Pour chaque achat, il déduit le montant correspondant calculé avec les cours de début de tour. C'est le montant maximum que vous pourrez dépenser pour chaque achat. Si vos liquidités et votre crédit autorisé sont insuffisants pour effectuer la transaction, votre ordre sera réduit au nombre d'actions que vous pouvez vous offrir, quelles que soient vos autres actions.

Étant donné l'ordre de calcul des limites sur vos transactions, il est recommandé que toutes les ventes normales d'actions aient lieu avant les ventes à la marge ou les achats, et donc que vous les numérotiez dans l'ordre suivant lequel vous voulez les voir réalisés, faute de quoi les transactions auront lieu dans un ordre arbitraire.

Notez bien que les calculs de limites surviennent avant que les transactions aient effectivement lieu, donc vos revenus de ventes peuvent se révéler biens supérieurs aux estimations, tout comme les coûts d'achats peuvent être plus bas. Tous les calculs effectués dans cette phase permettent d'être certain que les ordres finalement passés pourront être exécutés.

*Exemple :*

*Si vous commencez le tour avec \$1500, empruntez \$1000, dépensez \$500 pour acheter une CF et \$200 pour acquérir des actions de la réserve d'une SCF, vous disposez alors de \$1800 au début de la phase boursière.*

*Si vous faites les actions suivantes dans l'ordre indiqué, voici comment elles seront résolues :*

- 1) vente de 20 NYC à \$20/action -> crédit + \$200 -> disponible = \$2000*
- 2) achat de 100 B&O à \$10/action -> débit - \$1000 -> disponible = \$1000*
- 3) vente à la marge de 50 N&W à \$20/action -> débit - \$500 -> disponible = \$500*
- 4) achat de 100 SCL à \$10/part -> débit normal de \$1000*

*Vu le disponible, le programme limitera l'achat à 50 SCL. Tous les ordres suivants seront annulés à moins que vous n'effectuiez des ventes supplémentaires pour augmenter votre crédit.*

## 6.2 VENTE A LA MARGE

*Celui qui vend ce qui ne lui appartient pas doit le racheter ou aller en prison – Dicton de Dan Drew à propos de la vente à la marge*

Il est toujours possible de vendre jusqu'à 10% des actions d'une SCF, même si vous en possédez moins de 10%, lors de l'une de vos 6 transactions. Vous devez vendre toutes les actions que vous possédez vraiment, et ensuite toute vente est considérée comme une vente à la marge.

On appelle vente à la marge la vente d'actions que vous ne possédez pas. La vente s'effectue au prix normal de vente, mais vous devez racheter toutes les actions ainsi vendues à leur prix de fin de tour.

En plus de la limite de 10%, vous devez avoir assez de liquidités pour payer la moitié du coût d'achat des actions à leur prix de début de tour.

Le rachat des actions a lieu automatiquement, et seul le résultat net de l'action vous sera communiqué. Si vous perdez de l'argent sur la transaction au delà de vos liquidités, la Banque vous fera un prêt du montant correspondant.

*Exemple :*

*Une SCF a émis 1000 actions, et vous en possédez 40. Vous pouvez vendre 100 actions (10% des actions émises). Les 40 premières actions vendues sont celles que vous possédiez, les 60 autres sont vendues à la marge.*

A noter que si vous êtes un Directeur, vous ne pouvez pas vendre à la marge, puisque par définition vous possédez plus de 10% des actions.

*Le principe derrière la vente à la marge est que vous espérez que le prix de l'action va baisser, et donc que vous vendez aujourd'hui les actions pour les racheter plus tard à (normalement) bas prix et ainsi gagner de l'argent. Si vous avez tort et que le prix monte, alors vous devrez payer plus pour le rachat, et vous perdrez de l'argent sur la transaction. Cette tactique est très efficace pendant une panique ou une dépression, en particulier quand le prix d'une action est anormalement haut. C'est aussi intéressant pour mener un concurrent à la ruine.*

## 6.3 DETERMINATION DU NOUVEAU PRIX DES ACTIONS

Pour chaque SCF, le programme calcul le nombre d'actions demandées et offertes par le Public, suivant principalement le climat économique et le prix de l'action par rapport aux dividendes payés et au profit par action du tour précédent. Le Public mettra rarement en vente plus de la moitié des actions qu'il possède. Il cherchera à acquérir entre 10 et 300% du nombre d'actions mises en vente.

L'Offre correspond au nombre d'actions mises en vente par le Public, la SCF et les joueurs, plus la moitié des actions vendues à la marge.

La Demande correspond au nombre d'actions demandées par le Public et les joueurs.

La formule donnant le prix final de l'action est la suivante :

$$\text{Départ} \times \left( \frac{\text{Demande}}{\text{Offre}} \right)^{0,7}$$

De plus, le rapport Demande/Offre ne peut dépasser 20/1 et ne peut être inférieur à 1/20 ; le prix final ne peut dépasser \$200 par action.

Si la Demande est égale à l'Offre, le marché est stable et le prix ne change pas. Si l'Offre est supérieure à la Demande, le prix baissera ; si la Demande est supérieure à l'Offre, le prix augmentera.

Le nombre d'actions échangées correspond au nombre d'actions vendues.

Le prix du marché est égal à la moyenne entre le prix de début de tour et le prix de fin de tour. Toutes les actions sont vendues et achetées au prix du marché.

*On suppose pour simplifier que vendeurs et acheteurs procèdent aux transactions par petits lots tout au long de la période, de telle sorte que le prix payé ou reçu correspond à la moyenne.*

Toutes les actions offertes à la vente par les joueurs sont vendues, quelle que soit la demande. Le nombre d'actions achetées dépend lui du nombre d'actions en vente. Si l'offre est suffisante pour couvrir toutes les demandes, chaque joueur reçoit toutes les actions demandées. Sinon, chaque joueur reçoit une partie seulement de ce qu'il a demandé, en proportion de l'offre totale par rapport à la demande totale.

*Exemple :*

*La SCF X a émis 1000 actions, avec un prix initial de \$20 par action. La SCF possède 50 actions en réserve, le joueur 1 200 actions, le joueur 2 150 actions, le joueur 3 50 actions, le Public ayant les 550 actions restantes.*

*On suppose que la SCF offre ses 50 actions, le joueur 3 50 actions et le Public 100 ; le joueur 1 demande 50 actions, le joueur 2 200 actions, et le Public 150 actions.*

*Au total, il y a 200 actions offertes, 400 demandées. Le prix final sera de \$32, avec un prix de marché de \$26 pour ce tour. Les acheteurs ne peuvent recevoir que 50% de leurs demandes, ce qui octroie 25 actions au joueur 1, 100 au joueur 2 et 75 au Public.*

*Si les offres et les demandes sont inversées, le prix final sera de \$12, avec un prix de marché de \$16. Toutes les actions sont vendues à ce prix. Le joueur 3 reçoit les 50 actions demandées, et le Public achète le reste.*

## **6.4 ACTIONS BLOQUEES**

Si les Directeurs possèdent plus de 50% des actions d'une SCF, ces actions sont considérées comme étant bloquées. Ce sera annoncé dans les Nouvelles.

Le seul effet est d'interdire l'achat de 10% des actions en un tour afin d'obtenir un siège de Directeur.

## **6.5 DIVISION D' ACTIONS**

Si le prix d'une action doit dépasser \$100 à la fin d'un tour, les actions sont divisées. Une action peut être divisée à raison de 2 pour 1, 3 pour 1, ou un rapport entier supérieur. Le nombre d'actions possédées est multiplié par ce facteur de division, et le prix final de l'action divisé par ce facteur (fractions abandonnées). Notez que la division des actions entraîne une baisse des dividendes par action que peut payer la SCF.

## **7. CONCESSIONS TERRITORIALES**

Une SCF s'approche d'une petite ville comme un bandit de grand chemin approche de sa victime – Henry George  
Pour inciter les SCF à desservir à certains endroits, le gouvernement de l'État et le gouvernement fédéral leur ont offert diverses incitations. Les sociétés elles-mêmes extorquaient des faveurs localement en menaçant de laisser de côté les villes qui n'offraient pas assez. Ce fut particulièrement le cas après la Guerre de Sécession dans les contrées moins peuplées de l'Ouest, où le bénéfice économique correspondant à la construction de certaines lignes n'était pas important. Dans ce jeu, ces incitations ont été combinées dans leur forme la plus répandue, celle des concessions territoriales, dans lesquelles la SCF se voyait offrir une portion de territoire (1 mile carré) pour chaque mile de voie posé. Les sociétés pouvaient alors revendre ces zones pour se rembourser le coût de construction.

Les concessions sont uniquement disponibles pour les droits de passages acquis, et sont accordées suivant le niveau d'influence politique et la valeur des villes reliées. Il n'y a aucune chance d'obtenir une concession pour relier deux villes de taille 5, alors qu'il est presque certain qu'il y en aura une pour relier deux villes de taille 1.

Quand une SCF obtient une concession lors de l'acquisition d'une ligne, elle ne reçoit le terrain proprement dit qu'à la construction effective. Quand elle est effectuée, la concession est ajoutée à la quantité de territoire non vendu appartenant à la SCF.

Le terrain appartenant à une SCF est automatiquement mis en vente chaque tour. La demande et le prix payé varient suivant la conjoncture économique.

## **8. LA GUERRE CIVILE**

La Guerre Civile américaine débute en 1861 et s'arrête en 1865. Les Société de Chemin de Fer avaient à peine commencé à s'étendre au delà du Mississippi au début de la guerre. Celle-ci stoppa l'expansion vers l'ouest, le Nord comme le Sud exigeant que les SCF se concentrent sur l'effort de guerre. Les armées se rendirent vite compte combien les voies ferrées étaient vitales, et la stratégie fut rapidement de détruire les lignes de l'adversaire, comme ce que fit si bien Sherman pendant sa traversée de la Géorgie.

Simuler précisément la Guerre Civile serait trop drastique pour avoir un jeu équilibré, surtout en ce qui concerne les SCF du Sud, qui étaient en ruines à la fin de la guerre et avaient été payées en monnaie de la Confédération.

La Guerre Civile intervient aux tours 11 et 12. Ses effets sont les suivants :

- 1) Aucune SCF ne peut construire de lignes pendant ces tours. Les SCF peuvent toujours demander des DP, et les CF peuvent être absorbées ou transformées en SCF.
- 2) Le climat économique ne peut être inférieur à la normale.

La Guerre Civile divise en pratique le jeu en deux phases, la phase initiale à l'Est pendant les 10 premiers tours, et la phase d'expansion à l'Ouest après le tour 12.

## **9. LE RAPPORT DE TOUR**

Chaque tour, vous recevrez un rapport général sur les actions survenues au tour précédent, et un résumé de la situation actuelle de la partie. Le rapport est divisé en sections, comme suit.

### **9.1 PRINCIPAUX TITRES**

Cette section contient les principaux titres sur les événements nationaux et internationaux survenus au tour précédent, ainsi que les messages des autres joueurs.

### **9.2 INFORMATIONS SUR LES JOUEURS**

Cette section indique tous les joueurs présents dans la partie, classés d'après leur valeur nette. Les différentes SCF et CF contrôlées sont indiquées, ainsi que les actions possédées dans les SCF que vous contrôlez ou avez espionnées.

### **9.3 INFORMATIONS SUR LES SCF**

Les données suivantes sont indiquées pour chaque SCF active dans la partie :

- lignes : longueur totale des lignes de la SCF
- revenus : revenu brut

- dépenses opérationnelles : dépenses basées sur l'efficacité
- obligations : total des obligations émises
- prêts : total des prêts en cours
- profit/action : profit opérationnel (moins les intérêts des prêts) divisé par le nombre d'actions émises
- dividende/action : dividende effectivement payé par action ce tour
- terrains : total des terrains disponibles à la vente
- concessions : terrains potentiellement disponibles si la SCF construit le DP qu'elle possède
- président : n° de joueur correspondant au président
- directeur général : n° du joueur possédant le plus d'actions
- autres directeurs : n°s des autres joueurs ayant un poste de directeur

## **9.4 RAPPORT BOURSIER**

L'activité boursière, les informations sur les actions, sont ici indiquées pour chaque SCF. Les informations ne sont pas indiquées pour les SCF qui ont fusionné.

Les 5 premières colonnes indiquent l'activité boursière proprement dite. Le cours final est celui calculé après les divisions d'actions éventuelles et les fusions, et ne correspond donc pas forcément à celui calculé après la phase de bourse.

Les 2 colonnes suivantes indiquent le nombre d'actions émises et celles présentes en réserve.

Les colonnes suivantes indiquent l'état de votre portefeuille et les ordres pris en compte, ainsi que la limite sur le nombre d'actions achetables au tour suivant.

La dernière colonne vous renseigne sur le nombre d'actions possédées par le joueur que vous avez espionné.

## **9.5 COMPAGNIES FERROVIAIRES DISPONIBLES**

Cette section indique l'ensemble des CF disponibles à l'achat et le prix minimal demandé pour chacune.

## **9.6 RAPPORT PERSONNEL**

Cette section résume l'évolution de vos liquidités pendant le tour précédent. Le montant disponible en fin de tour est celui que vous pourrez utiliser au tour suivant. Si vous avez fait banqueroute, il ne sera pas forcément identique à celui calculé d'après les ordres pris en compte.

Dans les colonnes adjacentes apparaissent les informations concernant les SCF dans lesquelles vous occupez un poste de Directeur, ou que vous avez espionnées.

## **10. LA FEUILLE D'ORDRES**

Sauf pour le tour final, vous trouverez avec votre rapport de jeu une feuille d'ordres à retourner à l'arbitre une fois remplie.

Il vous sera toujours possible d'effectuer les « Actions personnelles » de votre personnage, et si vous êtes Président d'une ou plusieurs SCF vous pourrez leur donner des ordres.

Cette feuille indiquera généralement les intervalles de validités pour chaque ordre. Toutefois, comme le programme ne peut prédire toutes vos actions, il vous sera toujours possible d'indiquer des valeurs différentes.

Certaines SCF se voient attribuer des numéros d'identification sur votre feuille. Vous pouvez les utiliser à la place de leur abréviation si vous le désirez.

### **10.1 ORDRES PERSONNELS**

Chaque tour, votre personnage peut donner les ordres suivants :

#### **10.1.1 Emprunter ou rembourser les prêts bancaires**

Vous ne pouvez emprunter plus que ne l'autorise votre limite de crédit.

Vous ne pouvez rembourser plus que le montant de vos liquidités.

#### **10.1.2 Donner des ordres aux CF**

Pour chaque CF que vous possédez, vous pouvez donner un de ces ordres et un seul :

##### **10.1.2.1 Vendre la CF**

Le prix minimum demandé doit être d'au moins \$1 par mile. Le prix minimum demandé ne pourra dépasser de plus de 20% le prix que vous avez payé, mais vous pouvez quand même demander \$10 par mile si vous le souhaitez.

Si vous fixez un prix au dessous de \$10 par mile, le Public achètera la CF si aucun joueur ne le fait.

Une fois que la CF est mise en vente, vous ne pouvez plus la retirer de la vente, mais vous pouvez modifier le prix demandé dans les limites ci-dessus.

### 10.1.2.2 *La faire fusionner dans une SCF*

La CF peut être fusionnée dans toute SCF à laquelle elle est connectée au début du tour, sauf si cela entraîne la création de lignes interdites. La feuille d'ordres indiquera toutes les SCF dans laquelle une fusion est possible.

La SCF vous attribuera un nombre d'actions correspondant à la longueur de la CF.

Comme l'achat des CF survient avant les fusions, si la CF a été offerte à la vente et qu'un autre joueur l'achète, cette action sera annulée.

### 10.1.2.3 *La transformer en SCF*

La CF devient alors une société en activité et va exploiter sa ligne. Elle émet alors des actions (voir §4.3). Vous recevrez 1 action par mille de voie.

Vous pouvez devenir Président de la nouvelle SCF en demandant le contrôle. Le tour même de l'incorporation, on suppose que la SCF a un Président non joueur, étant donné que les élections ne surviennent qu'à la fin du tour. Vous ne pourrez donc pas effectuer d'actions avant le tour suivant.

Comme l'achat des CF survient avant les incorporations, si la CF a été offerte à la vente et qu'un autre joueur l'achète, cette action sera annulée.

### 10.1.2.4 *Se porter acquéreur d'une CF*

Cela n'est possible que si vous n'en possédez pas déjà 2. Si vous ne possédez pas de CF, vous pouvez essayer d'en acquérir 2, et si vous en avez 1, vous pouvez en demander une autre.

Toutes les CF achetables en début de tour sont indiquées dans vos résultats (y compris celles offertes par les joueurs les tours précédents). Il n'est pas possible de passer un accord avec un autre joueur pour effectuer un achat le tour même où la CF est mise en vente.

Pour faire une offre, indiquez son montant dans la case correspondant à la CF que vous souhaitez acquérir. Si vous vous intéressez à 2 CF, indiquez dans quel ordre les offres doivent être prises en compte, si vous n'avez pas assez de liquidités pour payer les montants que vous avez indiqué.

Les CF sont vendues au plus offrant, et toujours au minimum au prix proposé.

### 10.1.2.5 *Achat et/ou ventes d'actions à la Bourse*

La feuille d'ordre indiquera toutes les SCF actives. Vous pouvez acheter OU vendre des actions dans au maximum 6 SCF par tour.

Vous pouvez vendre au plus la quantité d'actions que vous possédez dans une SCF.

Vous pouvez vendre à la marge jusqu'à 10% des actions émises, sauf dans le cas d'actionnariat bloqué, même si vous ne possédez pas ce nombre d'actions.

Vous pouvez essayer d'acquérir jusqu'à 20% des actions que vous ne possédez pas dans une SCF. La quantité maximale est indiquée dans votre rapport de tour. Les acquisitions sont de plus limitées par la quantité de liquidités dont vous disposez au début de cette phase.

Si vous ne spécifiez pas l'ordre de vos transactions, elles seront effectuées dans un ordre arbitraire.

### 10.1.2.6 *Prendre le contrôle d'une SCF*

Vous pouvez demander à être le Président de 2 SCF au maximum simultanément.

Si vous transformez une CF en SCF, vous pouvez l'indiquer comme étant l'un de vos choix.

Pour être élu Président, vous devez être Directeur (10% des actions) à la fin du tour en cours. Vous devez de plus posséder plus d'actions que les autres joueurs demandant à être Président de cette SCF.

Si votre tentative de prise de contrôle d'une SCF échoue alors que vous êtes déjà Président de 2 SCF, le programme essaiera de vous redonner la Présidence de la SCF que vous aurez choisi d'abandonner.

Vous pouvez aussi décider de démissionner du poste de Président en l'indiquant expressément. Cette démission sera effective à la fin du tour.

### 10.1.2.7 *Faire fusionner 2 SCF*

La feuille d'ordres indiquera si vous pouvez ou non effectuer une fusion.

Vous devez être Président des 2 SCF au début du tour.

Une SCF en banqueroute ne peut pas fusionner avec une SCF en banqueroute, mais peut le faire avec une SCF solvable.

### 10.1.2.8 *Espionner*

Vous pouvez employer des détectives de l'agence Pinkerton pour obtenir les précieuses données financières que dissimulent vos adversaires.

Vous pouvez espionner 1 joueur et 1 SCF.

Vous obtenez automatiquement un rapport sur les SCF dont vous êtes le Président à la fin du tour, donc ne gaspillez pas cet ordre sur une SCF que vous contrôlez.

### 10.1.2.9 Envoyer un message

Vous pouvez envoyer un message d'une ligne (80 caractères, y compris les espaces et la ponctuation), qui sera envoyé à tous les autres joueurs. L'arbitre se réserve le droit de ne pas publier ou de modifier les messages qui seraient jugés ne pas correspondre à l'esprit du jeu.

## 10.2 ORDRES DES SCF

Le Président d'une SCF peut donner les ordres suivants :

### 10.2.1 Emprunter au Président ou le rembourser

La SCF peut emprunter autant que ce que possède le Président après qu'il ait emprunté à la Banque. Elle peut rembourser au Président autant qu'elle possède au début du tour, dans la limite du montant prêté.

### 10.2.2 Rembourser la Banque

Le remboursement ne peut se faire qu'à partir des liquidités disponibles après les emprunts ou remboursements au Président. Il s'applique tout d'abord aux prêts à court terme, et le solde, s'il y en a, est utilisé pour rembourser les obligations. Une SCF peut réaliser des emprunts à court terme pendant un tour de jeu si elle ne dispose pas des fonds nécessaires au paiement de certaines dépenses. Cet emprunt a lieu automatiquement, vous n'aurez donc pas à vous en occuper. Une SCF doit payer des intérêts sur les prêts en cours à un taux dépendant de la situation économique.

### 10.2.3 Vente de titres en réserve

La SCF peut vendre les titres qu'elle possède en réserve en début de tour à son Président. Celui-ci achète les actions à 50% de leur prix sur le marché. Le nombre de titres vendus est limité par la quantité disponible et par les liquidités du Président. Tout titre non vendu au Président peut être vendu en Bourse pour générer des liquidités pour la SCF. Cette vente a lieu au prix normal du marché, et les titres sont ajoutés aux titres disponibles à l'achat. Les sommes résultant de ces ventes sont disponibles immédiatement.

### 10.2.4 Dépenses pour l'amélioration des performances

La SCF peut effectuer des dépenses pour réduire ou contrebalancer les effets de l'usure du matériel, ou pour améliorer l'efficacité. Cette dépense est calculée par mile de voie. Une SCF peut dépenser entre \$1 et \$50 par mile. Une dépense de \$10 est normalement suffisante pour maintenir l'efficacité à son niveau courant. Chaque \$1 dépensé en plus a 50% de chances d'augmenter l'efficacité, si elle est au dessous du maximum. Cette dépense est financée automatiquement par les liquidités disponibles, des prêts et des obligations.

### 10.2.5 Construction de Droit de Passage

Si la SCF possède un DP, elle peut le construire. Le coût minimal à dépenser par mile sera indiqué, ainsi que la dépense maximale possible si vous voulez être dépensier. Cette dépense est financée automatiquement par les liquidités disponibles, des prêts et des obligations. Pour abandonner un DP, il suffit de l'indiquer et ne pas effectuer de dépenses pour sa construction.

### 10.2.6 Dépenses en influence politique

Une SCF qui n'est pas en banqueroute peut effectuer des dépenses pour acquérir de l'influence politique pour le tour en cours. Elle ne peut dépenser plus que les liquidités disponibles, et aucun prêt ne sera consenti par la Banque. Il faut dépenser au moins \$1 par mile pour espérer gagner de l'influence politique. Chaque \$1 dépensé par mile augmentera l'influence de 1 point. La feuille d'ordre indiquera combien coûte chaque point d'influence.

### 10.2.7 Faire une demande de Droit de Passage

Une SCF peut faire une demande pour acquérir un DP non possédé par une autre SCF, avec une possibilité de second choix si la demande échoue. La feuille de résultats indique tous les DP pouvant être obtenus, tels qu'ils sont connus en début de tour. D'autres peuvent devenir accessible en cours de tour : ceux abandonnés par une SCF et ceux devenant adjacents à la SCF suite à l'absorption d'une CF.

### 10.2.8 Fixer les dividendes

Il suffit d'indiquer le montant payé par action, jusqu'à un maximum de \$99 par action. Les dividendes seront payés dans la limite des liquidités disponibles. Si aucun taux n'est indiqué, il reste identique à celui du tour précédent.

---

## 11. APPENDICES

### 11.1 SEQUENCE DE JEU

1. Les joueurs remboursent leurs emprunts ou en font de nouveaux
2. Les SCF remboursent les emprunts au Président ou en font de nouveaux
3. Les SCF remboursent les emprunts à la Banque et les obligations
4. Les SCF vendent les titres en réserve à leur Président
5. Les joueurs achètent les CF et/ou en mettent en vente
6. Phase boursière
  - a. Vérification des ordres
  - b. Application des ordres
7. Phase financière des joueurs
  - a. Déduction des coûts d'achat des titres, ajout des ventes
  - b. Dépenses pour le titre de Rail Prodigal
  - c. Perception des intérêts sur les liquidités
8. Investissements des SCF
  - a. Investissements dans les voies
  - b. Mise à niveau des locomotives
  - c. Achat de nouvelles technologies
9. Construction des voies
  - a. Transformation des CF en SCF ; absorption des CF par les SCF ; construction ou abandon des DP (les Directeurs payent les nouveaux titres reçus par des prêts et reçoivent les bénéfices des surcoûts de construction des DP)
  - b. Doublement des lignes existantes
10. Dépenses en influence politique
11. Obtention de nouveaux DP et des concessions
12. Fusion de SCF
13. Opération des SCF
  - a. Ajustement et collecte des revenus
  - b. Paiement des dépenses opérationnelles
  - c. Paiement des intérêts sur les prêts et les obligations
  - d. Coût des événements aléatoires
  - e. Calcul des dividendes et paiement des actionnaires
14. Phase finale des joueurs
  - a. Paiement des intérêts sur les prêts
  - b. Prêts d'urgence
  - c. Détermination de la solvabilité/banqueroute
  - d. Calcul des nouvelles limites de crédit et d'emprunts
15. Division des actions des SCF
16. Élection des Directeurs et Présidents pour le tour suivant
17. Calcul des points de victoire
18. Contrôle de fin de partie

## 11.2 LISTE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

N°	Code	Longueur	Nom	51	MON	184	Monon Line
1	B&M	145	Boston & Maine	52	FW&C	114	Ft. Wayne & Chicago
2	GT	73	Grand Trunk	53	C&C	202	Cincinnati & Chicago
3	B&A	201	Boston & Albany	54	C&EI	184	Chicago & Eastern Illinois
4	B&H	110	Boston & Hartford	55	L&N	186	Louisville & Nashville
5	NYC	148	New York Central	56	IC	185	Illinois Central
6	HRL	142	Hudson River Line	57	C&NW	120	Chicago & Northwestern
7	NYNH	110	New York & New Haven	58	CRIP	150	Chicago, Rock Is. & Pacific
8	ERIE	287	Erie Lackawanna	59	CB&Q	190	Chicago, Burlington & Quincy
9	CNJ	134	Central New Jersey	60	CASL	185	Chicago, Alton & St. Louis
10	C&A	92	Camden & Amboy	61	FEC	299	Florida East Coast
11	LV	130	Lehigh Valley	62	CNS	85	Chicago North Shore
12	PENN	104	Pennsylvania	63	M&SP	326	Milwaukee & St. Paul
13	READ	104	Reading	64	MP	283	Missouri Pacific
14	B&O	160	Baltimore & Ohio	65	M&LR	132	Memphis & Little Rock
15	C&O	94	Chesapeake & Ohio	66	V&T	173	Vicksburg & Texas
16	RF&P	117	Richmond, Fred. & Potomac	67	L&A	90	Louisiana & Arkansas
17	R&D	76	Richmond & Danville	68	CP	154	Central Pacific
18	N&W	82	Norfolk & Western	69	WP	142	Western Pacific
19	N&S	243	Norfolk & Southern	70	UP	105	Union Pacific
20	W&W	120	Wilmington & Weldon	71	SL&A	99	St Louis & Alton
21	W&M	133	Wilmington & Manchester	72	MKT	326	Missouri, Kansas & Texas
22	NER	185	Northeastern Line	73	SLSF	239	St Louis & San Francisco
23	C&H	129	Charleston & Hamburg	74	SLSW	155	St Louis & Southwestern
24	S&A	138	Savannah & Augusta	75	GW	140	Great Western
25	SCL	139	Sea Coast Line	76	SP	90	Southern Pacific
26	S&G	157	Savannah & Gulf	77	GN	295	Great Northern
27	COG	86	Central of Georgia	78	NP	281	Northern Pacific
28	LS	182	Lake Shore	79	SP&P	286	St Paul & Pacific
29	P&LE	131	Pittsburgh & Lake Erie	80	KC&D	66	Kansas City & Denver
30	MRLE	138	Mad River & Lake Erie	81	KP	178	Kansas Pacific
31	P&FW	191	Pittsburgh & Ft Wayne	82	ATSF	183	Atchison, Topeka & Santa Fe
32	G&C	94	Greenville & Columbia	83	KCS	98	Kansas City Southern
33	GTW	107	Grand Trunk Western	84	KCN	223	Kansas City Northern
34	M&C	193	Marietta & Cincinnati	85	SV	150	Sacramento Valley
35	VC	293	Virginia Central	86	SP&D	150	St Paul & Duluth
36	A&WP	152	Atlanta & West Point	87	SL	150	Soo Line
37	BRL	185	Blue Ridge Line	88	T&P	224	Texas & Pacific
38	A&GW	116	Atlantic & Great Western	89	CT	169	Central Texas
39	TP&W	140	Toledo, Peoria & Warsaw	90	TR	84	Texas Road
40	WBSH	114	Wabash Line	91	LP&W	200	Levenworth, Pawnee & Western
41	MC	152	Michigan Central	92	LR&S	210	Little Rock & Shreveport
42	A&C	137	Atlanta & Chattanooga	93	H&S	232	Houston & Shreveport
43	A&T	143	Alabama & Tennessee	94	FW&D	195	Ft Worth & Denver
44	GM&O	135	Gulf, Mobile & Ohio	95	SA&H	219	San Antonio & Houston
45	N&C	151	Nashville & Chattanooga	96	C&S	116	Colorado & Southern
46	NO&J	183	New Orleans & Jackson	97	CW	167	Colorado Western
47	SM	44	Southern Mississippi	98	DRGW	116	Denver & Rio Grande Western
48	MN	102	Michigan Northern	99	DP	106	Denver Pacific
49	MS	204	Michigan Southern	100	A&P	116	Atlantic & Pacific
50	O&M	165	Ohio & Mississippi	101	M&W	197	Missouri & Western

### 11.3 LISTE DES DROITS DE PASSAGE

N°	Code	Longueur
102	ME1	136
103	NY1	210
104	NY2	203
105	NY3	149
106	PA1	95
107	PA2	95
108	PA3	89
109	PA4	89
110	PA5	135
111	PA6	110
112	PA7	150
113	PA8	75
114	PA9	154
115	PA10	160
116	PA11	182
117	MD1	45
118	MD2	152
119	VA1	160
120	VA2	260
121	VA3	76
122	VA4	130
123	VA5	277
124	VA6	151
125	VA7	94
126	NC1	100
127	NC2	155
128	SC1	142
129	SC2	110
130	SC3	109
131	SC4	83
132	SC5	75
133	GA1	171
134	GA2	172
135	GA3	152
136	GA4	139
137	GA5	110
138	GA6	125
139	GA7	129
140	GA8	157
141	FL1	67
142	FL2	200
143	FL3	210
144	FL4	165
145	FL5	204
146	FL6	44
147	WV1	205
148	WV2	161
149	WV3	121
150	WV4	58
151	OH1	80
152	OH2	135
153	OH3	107

154	OH4	137
155	OH5	120
156	OH6	100
157	OH7	102
158	OH8	102
159	MI1	58
160	MI2	58
161	MI3	200
162	MI4	226
163	MI5	184
164	MI6	110
165	IN1	202
166	IN2	70
167	IN3	70
168	IN4	125
169	IN5	125
170	IN6	112
171	IN7	101
172	IN8	101
173	IN9	148
174	IN10	122
175	IL1	185
176	IL2	109
177	IL3	109
178	IL4	120
179	IL5	120
180	IL6	165
181	IL7	165
182	IL8	230
183	IL9	230
184	IL10	120
185	IL11	85
186	IL12	190
187	IL13	72
188	IL14	150
189	IL15	70
190	KY1	146
191	KY2	125
192	KY3	101
193	KY4	92
194	KY5	110
195	KY6	110
196	KY7	180
197	KY8	140
198	KY9	130
199	KY10	75
200	KY11	85
201	KY12	160
202	KY13	160
203	KY14	155
204	TN1	131
205	TN2	199
206	TN3	100

207	TN4	111
208	TN5	128
209	TN6	154
210	TN7	100
211	TN8	144
212	TN9	160
213	TN10	94
214	TN11	94
215	TN12	88
216	TN13	88
217	TN14	110
218	TN15	110
219	AL1	97
220	AL2	100
221	AL3	162
222	AL4	152
223	AL5	133
224	AL6	119
225	AL7	60
226	AL8	118
227	MS1	139
228	MS2	202
229	MS3	190
230	MS4	96
231	MS5	44
232	MS6	280
233	MS7	211
234	WI1	85
235	WI2	90
236	WI3	236
237	WI4	280
238	WI5	112
239	WI6	271
240	WI7	286
241	WI8	250
242	WI9	145
243	MN1	150
244	MN2	320
245	MN3	139
246	MN4	150
247	MN5	266
248	MN6	250
249	MN7	120
250	IA1	130
251	IA2	130
252	IA3	142
253	IA4	170
254	IA5	135
255	IA6	135
256	IA7	208
257	IA8	201
258	IA9	208
259	IA10	139

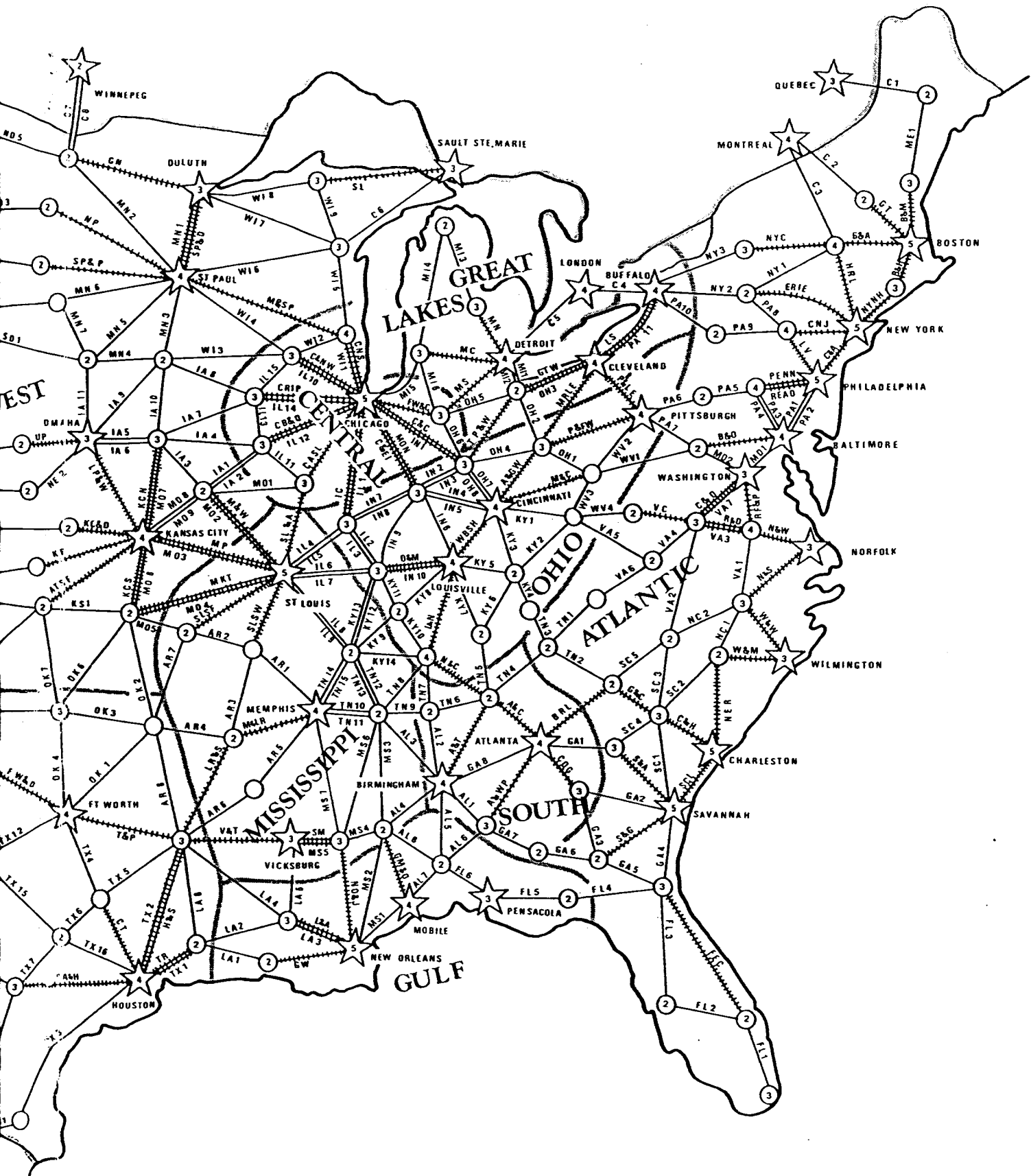
<b>260</b>	IA11	101
<b>261</b>	MO1	169
<b>262</b>	MO2	197
<b>263</b>	MO3	283
<b>264</b>	MO4	326
<b>265</b>	MO5	103
<b>266</b>	MO6	98
<b>267</b>	MO7	223
<b>268</b>	MO8	135
<b>269</b>	MO9	135
<b>270</b>	AR1	150
<b>271</b>	AR2	113
<b>272</b>	AR3	190
<b>273</b>	AR4	164
<b>274</b>	AR5	138
<b>275</b>	AR6	185
<b>276</b>	AR7	220
<b>277</b>	AR8	270
<b>278</b>	LA1	138
<b>279</b>	LA2	188
<b>280</b>	LA3	90
<b>281</b>	LA4	225
<b>282</b>	LA5	146
<b>283</b>	LA6	213
<b>284</b>	ND1	250
<b>285</b>	ND2	385
<b>286</b>	ND3	194
<b>287</b>	ND4	446
<b>288</b>	ND5	206
<b>289</b>	SD1	554
<b>290</b>	SD2	456
<b>291</b>	NE1	258
<b>292</b>	NE2	255
<b>293</b>	NE3	483
<b>294</b>	KS1	156
<b>295</b>	KS2	323
<b>296</b>	KS3	305
<b>297</b>	KS4	483
<b>298</b>	OK1	281
<b>299</b>	OK2	235
<b>300</b>	OK3	190
<b>301</b>	OK4	165
<b>302</b>	OK5	317
<b>303</b>	OK6	255
<b>304</b>	OK7	245
<b>305</b>	OK8	393
<b>306</b>	TX1	84
<b>307</b>	TX2	232
<b>308</b>	TX3	372
<b>309</b>	TX4	124
<b>310</b>	TX5	227
<b>311</b>	TX6	110
<b>312</b>	TX7	125
<b>313</b>	TX8	519

<b>314</b>	TX9	91
<b>315</b>	TX10	91
<b>316</b>	TX11	321
<b>317</b>	TX12	218
<b>318</b>	TX13	151
<b>319</b>	TX14	310
<b>320</b>	TX15	226
<b>321</b>	TX16	170
<b>322</b>	MT1	430
<b>323</b>	MT2	130
<b>324</b>	MT3	280
<b>325</b>	MT4	235
<b>326</b>	MT5	119
<b>327</b>	MT6	247
<b>328</b>	MT7	120
<b>329</b>	MT8	72
<b>330</b>	MT9	221
<b>331</b>	MT10	189
<b>332</b>	WY1	484
<b>333</b>	WY2	221
<b>334</b>	WY3	332
<b>335</b>	CO1	82
<b>336</b>	CO2	64
<b>337</b>	CO3	94
<b>338</b>	CO4	98
<b>339</b>	CO5	90
<b>340</b>	CO6	197
<b>341</b>	CO7	144
<b>342</b>	CO8	106
<b>343</b>	CO9	223
<b>344</b>	CO10	167
<b>345</b>	NM1	253
<b>346</b>	NM2	217
<b>347</b>	NM3	332
<b>348</b>	NM4	114
<b>349</b>	NM5	114
<b>350</b>	NM6	249
<b>351</b>	NM7	319
<b>352</b>	NM8	224
<b>353</b>	AZ1	313
<b>354</b>	AZ2	121
<b>355</b>	AZ3	239
<b>356</b>	AZ4	209
<b>357</b>	AZ5	31
<b>358</b>	AZ6	368
<b>359</b>	UT1	404
<b>360</b>	UT2	36
<b>361</b>	UT3	36
<b>362</b>	UT4	134
<b>363</b>	UT5	176
<b>364</b>	UT6	211
<b>365</b>	UT7	185
<b>366</b>	UT8	185
<b>367</b>	UT9	450

<b>368</b>	ID1	263
<b>369</b>	ID2	235
<b>370</b>	ID3	68
<b>371</b>	ID4	68
<b>372</b>	ID5	238
<b>373</b>	NV1	251
<b>374</b>	NV2	174
<b>375</b>	NV3	184
<b>376</b>	CA1	244
<b>377</b>	CA2	126
<b>378</b>	CA3	251
<b>379</b>	CA4	423
<b>380</b>	CA5	316
<b>381</b>	CA6	192
<b>382</b>	CA7	90
<b>383</b>	CA8	121
<b>384</b>	CA9	119
<b>385</b>	CA10	141
<b>386</b>	CA11	171
<b>387</b>	CA12	141
<b>388</b>	OR1	97
<b>389</b>	OR2	97
<b>390</b>	OR3	394
<b>391</b>	OR4	222
<b>392</b>	OR5	73
<b>393</b>	OR6	120
<b>394</b>	OR7	124
<b>395</b>	OR8	302
<b>396</b>	OR9	85
<b>397</b>	WA1	309
<b>398</b>	WA2	309
<b>399</b>	WA3	146
<b>400</b>	WA4	254
<b>401</b>	WA5	130
<b>402</b>	WA6	190
<b>403</b>	C1	232
<b>404</b>	C2	256
<b>405</b>	C3	241
<b>406</b>	C4	140
<b>407</b>	C5	111
<b>408</b>	C6	265
<b>409</b>	C7	175
<b>410</b>	C8	175
<b>411</b>	C9	286
<b>412</b>	C10	153
<b>413</b>	M1	216
<b>414</b>	M2	320
<b>415</b>	M3	10
<b>416</b>	M4	31

# CENTRAL RAILS

DA



8

9

10

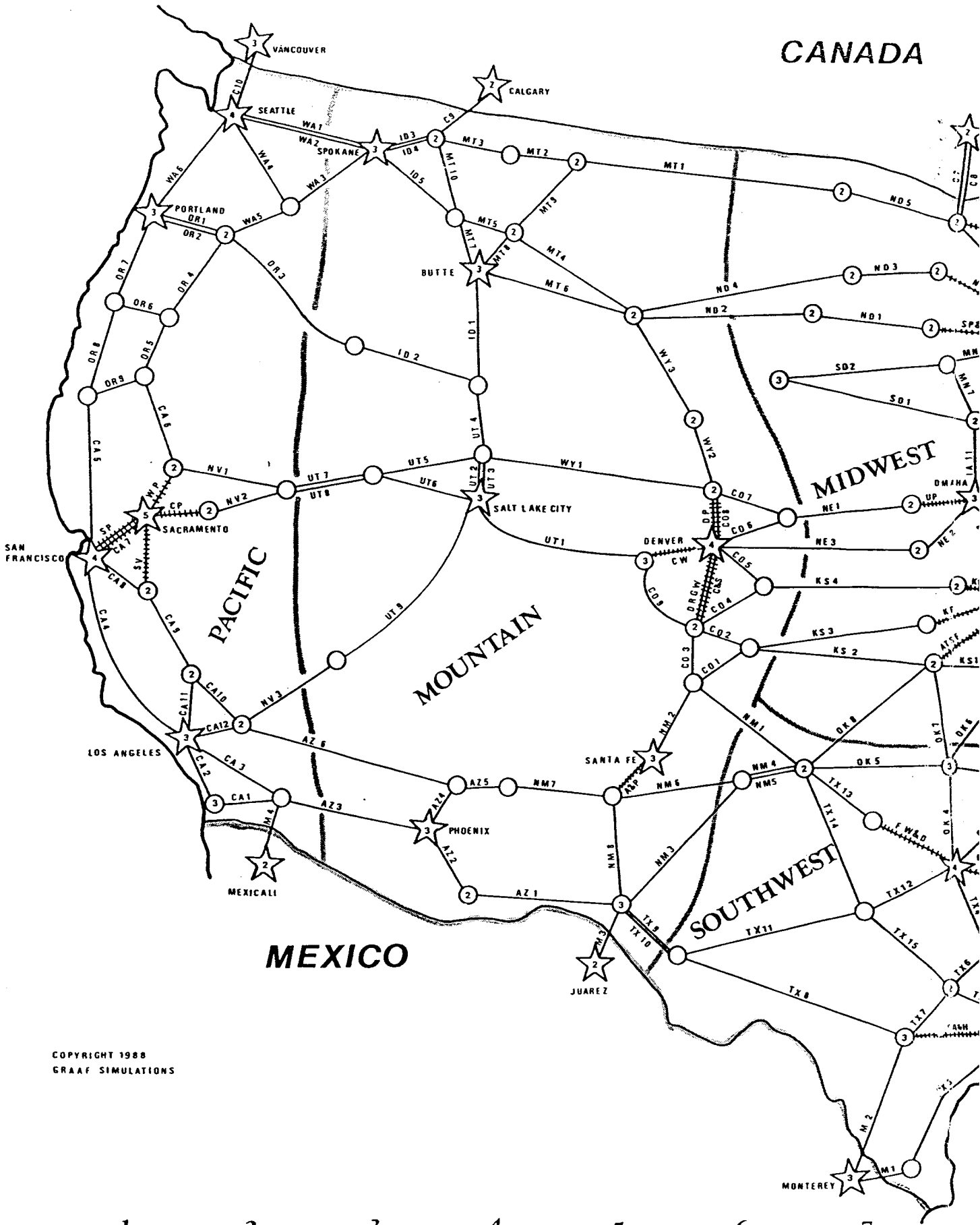
11

12

13

14

## CANADA



COPYRIGHT 1988  
GRAAF SIMULATIONS

1 2 3 4 5 6 7