

Mise en ligne : 14 septembre 2016.
Dernière modification : 5 mars 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTION DU PORT DE SALONIQUE

Edmond BARTISSOL, président
(Portel, 1841-Paris, 1916)

Entrepreneur et député.

Déjà rencontré comme principal actionnaire français et président du comité de Paris de la
Compagnie de Mozambique. Voir encadré :
www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Compagnie_de_Mozambique.pdf

EXTÉRIEUR

Dépêches de nos correspondants particuliers
(*Le Journal des débats*, 9 août 1887)

Vienne, le 8 août.

On mande de Constantinople que le Sultan a accordé à une société de capitalistes français la construction d'un grand port à Salonique et de plusieurs lignes de tramways qui réuniraient le port avec le centre de la ville et la station du chemin de fer. Ladite société sera autorisée à prélever des droits sur les navires qui arrivent à Salonique.

BOURSE DE PARIS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 septembre 1887)

Nous apprenons que la Porte a accordé à une Compagnie française la concession de construire le port de Salonique et de prélever une taxe sur les navires qui y abordent. La Compagnie paiera chaque année à la commune un somme de 10.000 fr., à titre de location des quais. Sous peu, on construira également un tramway pour relier la douane à l'intérieur de la ville.

LE PORT DE SALONIQUE

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 septembre 1887)

Avantages de la situation géographique. — Centre de transit entre l'Europe centrale et l'Extrême-Orient. — Projet d'amélioration du port par une Société française. — Service établi des Messageries maritimes.

Nous trouvons dans un des derniers numéros de la *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen* (*Gazette de l'Union des administrations des chemins de fer*

allemands) les considérations que nous traduisons ci-après sur l'avenir réservé au port de Salonique. On verra, d'après les appréciations de la feuille berlinoise, que la politique allemande tend à faire de ce port le point de transit du commerce de l'Europe centrale et orientale avec l'Asie et l'Extrême-Orient :

Le port de Salonique, dit le journal de Berlin, qui a accusé dans l'année 1882 un trafic de 663.000 tonnes, peut encore acquérir une plus grande importance dans le commerce du monde, par suite de l'excellence de sa position géographique. Situé sur la ligne de navigation à vapeur la plus directe qui unisse l'Europe centrale aux Indes et à l'Asie centrale, par le canal de Suez, il sert déjà maintenant de transit au trafic turc le plus important se dirigeant sur Constantinople.

Ce dernier se développera sûrement dans une mesure importante, après l'exécution de la jonction projetée de la ligne Salonique-Mitrovitza avec les chemins de fer russes, autrichiens et allemands.

L'exécution de la communication directe par chemins de fer avec l'Autriche-Hongrie ouvre, même pour Salonique, la perspective de devenir un port de premier rang. En dehors du commerce entre l'Europe et la Turquie, une grande partie du commerce de transit entre l'Europe et les Indes orientales prendra aussi assurément le chemin de Salonique qui se trouve aussi bien que Brindisi, en face de Port-Saïd et d'Alexandrie, et en est plus rapproché d'au moins 150 milles marins. Il est même possible qu'après l'achèvement des chemins de fer orientaux sur Salonique, la poste transcontinentale d'Europe en Asie centrale sera dirigée sur Salonique, pourvu que cette ville soit aussi bien aménagée que Brindisi au point de vue du transbordement des marchandises et des voyageurs. Dans ce but, le port devra être rendu plus profond et mis en communication directe avec les voies des gares de chemin de fer. Un projet relatif à ces travaux a déjà été élaboré par des Français.

Dès que le sultan aura donné son acquiescement à la jonction du réseau ottoman avec les réseaux serbe et austro-hongrois, le développement de Salonique ne dépendra plus que de la rapidité avec laquelle seront exécutées les améliorations du port. Nous rappellerons qu'en prévision du grand courant de trafic international qui se portera dans cette direction, Salonique a été choisi comme terminus d'un nouveau service des Messageries maritimes dans le contrat récemment renouvelé entre cette Compagnie et le gouvernement français.

Le commerce français dans les Balkans (*Le Temps*, 21 décembre 1889)

De notre correspondant particulier.

Salonique, 30 décembre :

La Serbie est encore sous la tutelle de la Hongrie. Elle a son marché commercial à Budapest, mais elle ne demande qu'à s'émanciper.

Les produits étrangers lui arrivent par Trieste et le Danube. Nous avons aujourd'hui la voie de Salonique. J'ai déjà dit que les tarifs des chemins de fer allant à Vienne avaient été baissés ils le seront encore. C'est par Salonique que les produits français devront passer. La baisse des tarifs, qui est avantageuse pour l'Allemagne et l'Autriche, l'est aussi pour la France. L'article allemand surtout, pour descendre en Serbie, a une traction terrestre assez longue. Le commerce français a maintenant le port de Salonique, qui est desservi avec la plus grande régularité par deux compagnies françaises.

SOCIÉTÉ ANONYME OTTOMANE DE CONSTRUCTION DU PORT DE SALONIQUE

Constituée le 16 novembre 1897

(*Le Temps*, 18 mai 1899)

Notre correspondant de Salonique nous télégraphie :

M. Edmond Bartissol, accompagné de M. G. Bouteiller, son secrétaire, est venu inspecter les travaux du port qu'il construit pour le compte du sultan.

Au cours de ses visites au vali et au chef de la municipalité, M. Bartissol a promis que, malgré le retard occasionné par la guerre turco-grecque, le port serait achevé en 1901.

La plus grande activité règne, d'ailleurs, sur tous les chantiers, tant aux carrières de Cheik-Sou que sous l'eau pour les enrochements. Une seconde drague, *Amedine*, est attendue prochainement pour activer les travaux du môle Ouest, qui seront livrés à l'exploitation dès la fin du mois de septembre prochain.

Le chef de la municipalité, Andi bey, homme d'une grande intelligence, a eu plusieurs entretiens avec M. Edmond Bartissol au sujet de l'élargissement du quai sur une longueur de 1.100 mètres.

Si le projet du chef de la municipalité est accepté, Salonique sera d'ici deux ans le port le mieux outillé du Levant.

CONVOCATION

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 et 14 mai 1900)

O. 19. 15 mai, 2 h. 1/2. — Société ottomane de construction du Port de Salonique. — 7, rue Lafayette, Paris. — P. A., 8.

Société ottomane de construction du Port de Salonique
Appel de fonds

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mai 1900)

Le conseil d'administration de cette société a résolu, conformément à l'article 7 de ses statuts, d'appeler un dixième du capital actions. En conséquence, les actionnaires sont invités à effectuer, dans le délai de trente jours à partir de la publication du présent avis, le versement ci-des sus aux bureaux du comité de Paris, rue Lafayette, 7. — *Affiches parisiennes*, 20/5/1900.

Société Ottomane de construction du Port de Salonique
Appel de fonds

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mai 1900)

Le conseil d'administration de cette société a résolu, conformément à l'article 7 de ses statuts, d'appeler un dixième du capital actions. En conséquence, les actionnaires sont invités à effectuer, dans le délai de trente jours à partir de la publication du présent avis, le versement ci-des sus aux bureaux du comité de Paris, rue Lafayette, 7. — *Affiches Parisiennes*, 20/5/1900.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 juin 1900)

À partir du 2 juin, les obligations de la Société ottomane de Constructions du Port de Salonique seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant. Ces titres seront inscrits à la 1^{re} partie du Bulletin de la Cote. 10.100 obligations de 500 fr. 5 % émises à 455 fr., libérées et au porteur, remboursables au pair, par tirages au sort annuels, de 1903 à 1922 ; intérêt annuel : 25 fr. payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet ; jouissance courante : 1^{er} janvier 1900.

Société de construction du Port de Salonique

(*Le Journal des finances*, 9 février 1901)

On télégraphie de Constantinople que d'activés négociations se poursuivent en ce moment entre les intéressés, concernant le raccordement avec le port des trois chemins de fer aboutissant à Salonique. Une grande gare centrale maritime serait construite sur le quai du port de Salonique.

ARBITRAGES

(*Le Journal des finances*, 16 mars 1901)

Parmi les fonds turcs qui jouissent de garanties gouvernementales, les obligations Port de Salonique, dont j'ai déjà entretenu mes lecteurs, sont particulièrement avantageuses. Ces obligations, créées en 1897, sont cotées actuellement environ 450 et rapportent 25 francs d'intérêt brut, soit net 23 fr. 06. Le paiement des coupons est garanti par les recettes nettes du Port de Salonique et par les revenus du vilayet de Salonique. Parmi les valeurs ottomanes, il serait difficile d'en trouver qui soient mieux garanties ou qui rapportent davantage. C'est une excellente valeur de placement.

(*Le Temps*, 16 décembre 1901)

Constantinople, 15 décembre.

L'Italie et l'Angleterre ont adressé à la Porte une note de protestation, que les autres puissances appuieront probablement, contre l'application, dès demain, des tarifs et des droits au port de Salonique.

La note fait ressortir que cette application des tarifs et des droits au port de Salonique serait faite sans le consentement des puissances, qui a été exigé pour les autres ports tels que Smyrne, Beyrouth et Constantinople.

TURQUIE

(*L'Information financière, économique et politique*, 18 décembre 1901)

Constantinople, 17 décembre. — M. Bartissol, qui réclame une somme de 3.255.000 fr. pour travaux complémentaires exécutés dans le port de Salonique, demande la nomination d'une commission d'arbitrage pour régler ce différend. On annonce que l'ambassade française interviendra si le différend n'est pas réglé amicalement.

Petite correspondance
(*Gil Blas*, 29 janvier 1904)

B. H.H., Bordeaux-Caudéran. — Le port de Salonique est entièrement terminé et livré à la navigation; ses recettes suivent une progression rapide.

La vente des terrains dépendant de la concession qui a été octroyée à M. Bonnardel [*sic* : *Bartissol*], le grand constructeur, ne marche pas aussi vite qu'on vous l'a dit. Il est vrai, en effet, que certaines parcelles de ces terrains ont été vendues ; mais les plus gros achats ont porté sur des propriétés situées en arrière de celles dépendant du port de Salonique.

Votre information est donc inexacte sur ce point.

Par contre, il est exact que des négociations engagées en vue de procéder à la conversion des obligations du port de Salonique, ont les plus grandes chances d'aboutir. A ce moment, vous entendrez parler de cette affaire, dont les actions valent 360 francs, et peuvent facilement arriver à 400 francs.

L'administration de cette société dépend de la Banque ottomane ; elle compte aussi un amiral français, M. Caubet ¹.

Société de construction du Port de Salonique
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 avril 1904)

Parmi les titres qui, bien que figurant à la cote officielle, font rarement parler d'eux, nous devons en signaler un qui nous paraît constituer aux cours actuels un placement intéressant. Il s'agit de l'action de la Société de construction du Port de Salonique.

Rappelons en quelques mots l'origine et la situation de cette entreprise.

En 1896, le gouvernement ottoman concéda à M. Bartissol la concession du port de Salonique. Les installations en étaient alors rudimentaires, et il s'agissait de donner à ce port tout le développement que comporte son excellente situation géographique. Les anciens quais avaient à peine 2 à 3 mètres de tirant d'eau, et les navires étaient obligés

¹ Amiral Jules Caubet : président de la Compagnie française des câbles télégraphiques. Père du Dr Edmond Caubet et du capitaine de frégate Louis Caubet, marié en 1901 à Henriette Bartissol.

Louis Caubet est l'auteur de notices sur les frères Denis :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Etienne_Denis_1799-1879.pdf

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Quatre_freres_Denis.pdf

de décharger leurs marchandises dans des gabarres qui, seules, pouvaient venir accoster aux quais. Malgré ce manque d'aménagement, le port de Salonique avait eu, de 1891 à 1896 un mouvement annuel d'environ 1.300.000 tonnes.

En 1897, M. Bartissol rétrocéda sa concession à une société anonyme, à charge pour elle de continuer et d'exploiter les nouveaux quais.

Les travaux commencés en 1897 furent terminés et reçus le 1^{er} février 1903.

L'exploitation partielle avait commencé le 15 décembre 1901 et l'exploitation totale date du 1^{er} mars 1903. Nous donnons ces détails pour montrer qu'il n'y a encore eu aucun exercice d'exploitation normale et que l'année 1903 ne peut que fournir des indications utiles.

Aux termes du contrat de concession, le ministère de la liste civile du Sultan participe dans les dépenses de construction du port pour une somme de 6 1/2 millions, dont 1.300.000 francs furent payés au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dont le surplus, soit 5.200.000 francs, fut avancé par la Société, mais fut stipulé remboursable en 20 annuités. À ces 5.200.000 francs, il convient d'ajouter le montant des intérêts à 5 % pendant la période de construction, ce qui porte à 6 millions la somme totale à rembourser par le gouvernement.

Pour se procurer les ressources nécessaires à la construction du port, la Société a créé :

5 millions d'actions toutes émises ;

6 millions d'obligations dont 5.600.000 francs seulement ont été émis.

Les obligations, du type 5 %, au montant nominal de 500 francs sont remboursables en vingt ans, de 1903 et 1922, par rachats ou tirages au sort annuel.

Aux termes du contrat de concession, voici comment la Société est tenue de présenter ses comptes.

Il lui est alloué 20 % des recettes brutes pour la dédommager de ses frais d'exploitation ; si elle réalise une économie par rapport à cette dépense forfaitaire cette économie lui appartient.

Le surplus des recettes brutes (80 %) est affecté au service de la dette obligataire. Dans le cas où la recette ne couvrirait pas l'annuité de cette dette, l'insuffisance est garantie par les revenus particuliers de la Liste civile du vilayet de Salonique.

L'excédent des recettes nettes au delà du service des obligations constitue le bénéfice, ce bénéfice est partagé par moitié entre la Compagnie et la Liste civile.

Par conséquent, les ressources qui permettront de rémunérer le capital-actions comprennent :

1° L'économie éventuelle sur la dépense forfaitaire ;

2° la moitié du bénéfice d'exploitation ;

Il faut ajouter à cela le paiement des frais de manutention auxquels la Compagnie a droit et qui ne sont pas compris dans les taxes du port.

Examinons les résultats acquis à ce jour.

Les taxes du port comprennent : les droits d'ancrage et d'amarrage, les droits sur voyageurs, les droits de quai, les droits de stationnement et magasinage, la location des grues.

En 1902, les recettes ont atteint 395.000 francs ; en 1903, 511.000 francs, mais il faut remarquer que l'exercice 1903 a subi l'influence de l'insurrection macédonienne et que, de ce chef, la perte de recettes peut être évaluée à 100.000 francs, 4 hangars loués pour 32.000 francs, il en reste 4 à louer.

D'après les résultats obtenus pendant les derniers mois de 1903, on peut prévoir facilement pour 1904 une recette mensuelle de 60.000 francs, soit 720.000 francs pour l'année.

En prenant pour base ce chiffre de 720.000 francs qui est un minimum, augmenté de 82.000 francs de location ci-dessus, ce qui fait 152.000 francs de recettes, nous avons calculé que, par suite des économies sur les frais d'exploitation et des bénéfices

sur les manutentions, le montant des bénéfices nets à partager à la fin de l'exercice courant ne sera pas inférieur à 290.000 francs, ce qui assure environ 5 % sur un capital de 5 millions.

Ainsi, dès 1904, les actionnaires pourront vraisemblablement recevoir un dividende de 5 % qui sera touché partie en janvier 1905 et le solde en juillet de la même année.

Mais les recettes du port iront en augmentant d'une façon régulière, car les navires pouvant débarquer directement à quai, se rendront plus facilement au port de Salonique, tête de ligne de deux réseaux importants de chemins de fer, Jonction Salonique-Constantinople et Chemins Orientaux.

On peut, sans craindre de se montrer optimiste, estimer à 100.000 francs l'augmentation annuelle des recettes brutes. Cette augmentation correspondrait à un accroissement du dividende de 1 % par action. Ainsi, chaque année, le dividende s'accroîtrait de 1 % : c'est un résultat évidemment très suggestif.

Mais il y a plus ; une nouvelle convention est actuellement en cours entre la Société et la Liste civile. Aux termes de cette convention, la somme remboursable à la Société ferait l'objet de 40 annuités au lieu de 20, ce qui permettrait de doubler la durée d'amortissement des obligations.

Il nous faut enfin parler d'une troisième question. La société possède les terrains gagnés sur la mer, ils ont une étendue de 28.786 mètres carrés.

La Liste civile désire construire un silo et a proposé à la compagnie de lui racheter 4.000 mètres à 75 francs; il s'agit là des parcelles de terrains les plus mal placées. D'autres propositions d'achats ont été faites et il en résulte qu'à l'heure actuelle, la Société pourrait trouver acquéreur de ses terrains au prix moyen de 100 francs le mètre, soit 2.879.000 francs pour l'ensemble.

Cette somme serait affectée au remboursement d'une partie du capital-actions, la moitié environ, de telle sorte que le dividende se trouverait augmenté de 5 % d'intérêts revenant aux actions rachetées.

En somme, cette affaire du Port de Salonique se présente dans d'excellentes conditions et est appelée à un avenir très satisfaisant.

Les actions cotent actuellement aux environs de 360 francs ; à ce cours, elles sont intéressantes à mettre en portefeuille car il faut prévoir sur ce titre une hausse qui peut être considérable, surtout après la signature définitive de la nouvelle convention avec la Liste civile, dont nous avons indiqué les grandes lignes. Nous reviendrons donc prochainement sur cette affaire ; mais nous avons cru bon de la signaler à nos lecteurs afin qu'ils puissent profiter des cours actuels. En effet, il est probable qu'aussitôt après la signature de la convention prorogeant la durée de la Société, ces cours seront rapidement portés, d'abord à 400 francs, puis au pair, quand les résultats de l'entreprise seront mieux connus du public.

BANQUE DE SALONIQUE
(*Le Journal des chemins de fer*, 23 juillet 1904, p. 583-584)

Le port de Salonique, inauguré en 1903, est muni des derniers perfectionnements de l'outillage moderne et présente une grande sécurité pour les navires de tout tonnage.

Société des ingénieurs civils
Les ingénieurs français à l'étranger depuis 1889
Procès-verbal de la séance du 10 janvier 1905

Turquie d'Europe

Les travaux du Port de Salonique sont exécutés par notre collègue M. Bartissol, de 1896 à 1908, et la Société française de construction du port de Salonique en assure l'exploitation.

Le port de Salonique (*Gil Blas*, 13 janvier 1905)

Les travaux du port ont été définitivement reçus par le gouvernement ottoman.

L'exploitation du port est concédée à une société française pour une durée de 40 ans. On sait que les ports de Beyrouth, de Smyrne et de Constantinople sont également concédés à des sociétés françaises.

L'exploitation des quatre grands ports de l'empire ottoman, Beyrouth, Smyrne, Constantinople et Salonique, se trouve ainsi entre des mains françaises, et des chemins de fer français aboutissent à chacun de ces ports.

SOCIÉTÉ OTTOMANE D'EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE

Nouvelle dénomination : 16 janvier 1905

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES

Port de Salonique

(*L'Information financière, économique et politique*, 7 février 1905)

Les actionnaires de la Société ottomane de construction du Port de Salonique se sont réunis le 16 janvier dernier, en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Bartissol, président du conseil, avec MM. Adolphe Vernes et Gaston Auboyneau pour assesseurs.

Le président leur a donné lecture de la convention qu'il a passée avec le ministre de la liste civile de Turquie pour l'exploitation du port, ainsi que du rapport sur la liquidation de la construction du port et sur les avantages de ladite convention.

Après cette lecture et diverses observations échangées, les actionnaires ont adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale après avoir entendu la lecture de la convention intervenue pour l'exploitation du port de Salonique entre le ministre de la liste civile de Turquie et le président du conseil d'administration de ladite Société, ratifie ladite convention dans toute sa teneur et dans ses résultats et conséquences, et confère au conseil, conformément à l'article 31 de ses statuts, tous les pouvoirs nécessaires pour mettre en exécution cette convention.

2° L'assemblée générale, comme conséquence de la concession faite à la Société ottomane de construction du Port de Salonique, par le ministère de la liste civile, de l'exploitation de ce port pour un délai de quarante ans, à partir du 1^{er} juillet 1904, proroge jusqu'au 31 décembre 1945 la durée de ladite société qui n'avait été fixée qu'à vingt-quatre années.

3° L'assemblée générale modifie la dénomination de la société qui, à raison de son objet s'appellera à l'avenir Société anonyme ottomane d'exploitation du port de Salonique.

4° L'assemblée générale, conformément aux articles 2, 12, 13 de la convention, intervenue le 31 décembre 1904 avec le ministre de la liste civile, sur iradé impérial du 12 décembre 1904, décide de créer 18.000 obligations.

Il est affecté au service de l'intérêt et de l'amortissement de ces 18.000 obligations, tout le produit des recettes nettes de l'exploitation du port de Salonique et de ses dépendances, comme il est indiqué à ladite convention.

Ces obligations sont de 500 francs chacune, rapportant un intérêt annuel de 5 %, soit 25 francs,

Elles seront remboursées au pair et dans quarante ans, par tirage au sort ou par voie annuels de rachat en Bourse.

La Société se réserve le droit de rembourser au pair, à toute époque, tout ou partie de l'emprunt restant en circulation.

Les tirages auront lieu chaque année au mois de décembre.

Les coupons et amortissement seront payables à Paris et à Constantinople, aux conditions à déterminer par le conseil d'administration.

Les obligations sorties aux tirages seront remboursées au lieu de paiement des coupons et sous déduction des impôts, à partir de l'époque de paiement du premier coupon qui suivra le tirage.

Les intérêts sur les titres cesseront de courir à partir du jour où le remboursement devient exigible.

Les coupons échus qui n'auraient pas été présentés à l'encaissement dans les cinq ans qui suivront la date de leurs échéances, ainsi que les obligations sorties aux tirages non présentés à l'encaissement dans les quinze années qui suivront le jour de leur exigibilité, seront prescrits au profit de la société.

Les obligations seront au porteur.

Le conseil pourra, toutefois, créer des obligations nominatives.

Le conseil d'administration déterminera la forme d'après laquelle le transfert des titres nominatifs pourra être effectué.

5° L'assemblée générale, considérant que la réception définitive des travaux a été faite, conformément à l'article 18 de la convention, que, par suite, l'entreprise générale a accompli les conditions de son contrat forfaitaire du 15 mai 1900, lui donne décharge et approuve la liquidation telle qu'elle lui est présentée.

Tenant en considération les charges spéciales indiquées sur le présent rapport, elle dispense spécialement M. Bartissol de faire à la société le versement des cent mille francs à titre de fonds de roulement, auquel versement il s'était obligé par décision de l'assemblée générale du 15 mai 1900.

Elle approuve notamment la cession de 7.862 mètres carrés de terrain à l'entreprise générale pour le solde des comptes.

En conséquence, elle donne au conseil d'administration tous les pouvoirs nécessaires pour faire la liquidation dont il s'agit et le règlement définitif de l'entreprise.

PORT DE SALONIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 8 février 1905)

Rapport présenté à l'assemblée générale extraordinaire du 10 janvier 1905

Messieurs,

Comme vous le savez, une convention en date du 20 juillet 1896 donnait la concession de la construction du port du Salonique à M. Bartissol. Il était, en outre,

chargé d'exploiter le port si la liste civile le demandait, mais par périodes de cinq années et au gré de la liste civile.

Pour faciliter son œuvre, M. Bartissol créa, le 11 octobre 1897, la Société de construction du Port de Salonique, comme l'article 9 de la convention lui en donnait la facilité. Mais il garda pour son compte toutes les charges de la construction et tous les aléas.

Ce contrat forfaitaire fut approuvé par l'assemblée générale le 15 mai 1900. Sans cette sage prévoyance, la nouvelle société aurait pu se trouver en face de difficultés insurmontables.

Les événements ont prouvé combien cette obligation était nécessaire.

En cours de travaux, en effet, de nombreux accidents sont survenus, les murs se sont écroulés d'abord au même ouest, ensuite au brise-lames et enfin au mur de quai.

La cause de tous ces accidents était l'insuffisance des dimensions données aux ouvrages formant le projet dressé par la liste civile.

Ce n'est qu'après avoir modifié les profils, en les renforçant, que la stabilité des ouvrages a pu être obtenue.

Tous ces renforcements ont été effectués au prix des plus grands sacrifices ; le montant des travaux supplémentaires s'est élevé à une somme très importante.

Le contrat forfaitaire que nous avons passé avec l'entreprise ne lui permettait vis-à-vis de nous aucune réclamation.

D'un autre côté, la liste civile, sous divers prétextes, se refusait à payer les confortements qui avaient été exécutés, Nous avons fait part de ces difficultés lors de l'assemblée générale du 20 juin 1902.

Pour mettre fin à ce conflit, M. Bartissol a négocié, avec la liste civile, un contrat d'exploitation d'une durée de quarante ans, pour donner à la Société une sécurité que le premier contrat d'exploitation n'avait pas et diverses autres dispositions mettant fin à tous les différends.

Un iradé impérial du 12 décembre dernier a confirmé l'accord qui avait été négocié entre M. Bartissol et la liste civile. La convention définitive a été signée le 31 décembre 1904 et se trouve annexée au présent rapport.

Cette convention termine la mission qu'avait la Société de construction, puisqu'elle contient la réception définitive des travaux, la liquidation des comptes et met fin à tous les différends survenus entre l'entreprise et la liste civile.

La Société prendra donc à partir du 1^{er} février 1905 la dénomination de Société ottomane d'exploitation du port de Salonique.

Les avantages obtenus en faveur de la nouvelle société sont considérables. Non seulement nous avons une sécurité d'exploitation pendant quarante années, alors que la première convention était tout à fait précaire, mais l'annuité à payer aux obligataires est réduite de 640.400 francs à 465.000. La recette brute de 1904 ayant été, en chiffres ronds, de 730.000 francs et la recette nette de 584.000, il y a un déficit de 56.000 francs, tandis qu'avec la même recette en 1905, nous aurons un bénéfice de 119.000 francs.

Mais en 1905, nous aurons une plus-value, non de 220.000 francs, comme en 1904, mais nous pouvons sans témérité admettre que la recette brute sera de 800.000 francs, au lieu de 720.000 francs. La recette nette sera donc d'environ 640.000 francs, qui n'auraient pas permis de distribuer de dividende aux actionnaires avec l'ancienne convention tandis que la nouvelle donne un bénéfice de 174.000 francs.

Le bénéfice devait se partager par moitié, soit 87.200 francs pour chacune des deux parties. Avec la nouvelle convention, la Société aura d'abord 100.000 fr, plus 40 % restant après 25.000 francs de prélèvement pour la liste civile, soit 119.760 francs.

La Société peut également toucher, pendant trois ans et demi, les coupons des obligations de la liste civile s'élevant à 75 000 francs par an. Le bénéfice à répartir en

1905 serait donc d'environ 194.760 francs, soit, en chiffres ronds, 200.000 francs ou 4 % du capital-actions.

Les frais d'exploitation à 20 % des recettes brutes donnent un bénéfice d'environ 3 %, soit 25.000 francs.

Le service des manutentions, qui sera installé prochainement, donnera un bénéfice assez important.

L'élargissement de l'ancien quai, la construction du silo et de la gare centrale, apporteront à la société des recettes bien supérieures aux charges des obligations qui seront émises pour exécuter ces travaux. Le bénéfice de 200.000 francs par an nous paraît donc au minimum assuré.

Toutes ces faveurs n'ont été obtenues que par l'abandon des réclamations sur les travaux que l'entreprise générale s'était engagée d'exécuter à forfait, conformément au contrat approuvé par l'assemblée générale du 15 mai 1900.

Les projets dressés par la liste civile, ayant été reconnus insuffisants, ont été renforcés. La liste civile, pour tenir compte des travaux supplémentaires faits par l'entrepreneur, a donné à la Société de Construction le nouveau contrat d'exploitation dont les avantages viennent d'être indiqués.

Les seules charges imposées ont été le retrait du marché des obligations émises avec garantie de la liste civile et le partage des bénéfices à 60 % pour la liste civile et 40 % pour la Société au lieu du partage par moitié.

Comme il suffit d'une recette de 600.000 francs pour assurer l'annuité de 465.000 francs et la recette de 1904 ayant été de 730.000 francs, cette garantie a pu être abandonnée sans aucun danger.

Nous avons obtenu, avant partage des bénéfices, un prélèvement de 100.000 francs sur les recettes tandis que la liste civile a seulement 25.000 francs. Cette répartition sera donc préférable à celle de l'ancien contrat, tant que la recette à répartir sera inférieure à 750.000 francs.

La liste civile nous a donné en outre une somme de 300.000 francs pour alléger la charge du retrait des obligations en circulation et nous avons pensé qu'on pouvait appliquer cette recette aux premiers dividendes des actionnaires, comme cela est indiqué plus haut.

La Société ottomane d'exploitation du port de Salonique entre donc en possession du port, n'ayant aucune dette ni charge antérieures en dehors des obligations, à la date du 1^{er} janvier 1905, et ayant à son actif 14.508 mètres carrés des meilleurs terrains à bâtir.

Nous vous prions, en conséquence, de vouloir bien approuver le présent rapport, qui est présenté par le conseil d'administration et accepté par M. Bartissol.

L'administrateur-délégué :
Jules ROBERT ²,

Approuvé :
BARTISSOL,

Un administrateur :
CAUBET.

PORT DE SALONIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 6 mars 1905)

² Jules Robert : ingénieur ECP. Marié à Lisbonne, en février 1889, avec Marguerite Bartissol, nièce d'Edmond Bartissol.

L'obligation Port au Salonique s'inscrit actuellement aux environs de 490 francs, et il y a lieu de prévoir qu'elle ne s'en tiendra pas là, car le revenu de 5 % afférent à ce titre apparaît chaque jour plus solidement gagé.

Deux faits nouveaux, d'ordre différent, ont déterminé ce mouvement de hausse ; c'est, d'une part, l'accroissement continu des récoltes et, d'autre part, la signature d'une nouvelle convention avec la liste civile.

À ce propos, nous croyons devoir rappeler brièvement l'origine de la situation de cette entreprise.

La concession du port de Salonique a été accordée en 1895 à M. Bartissol, entrepreneur de travaux publics. À cette époque, le port n'était muni que d'installations rudimentaires, peu en rapport avec tout le trafic que son excellente situation géographique lui permettait d'espérer. Le tirant d'eau à l'aplomb des quais ne dépassait pas trois mètres, et les navires étaient obligés de décharger leurs marchandises dans des gabarres qui, seules, pouvaient venir accoster les quais.

En 1897, l'entreprise du port de Salonique fut rétrocédée par M. Bartissol à une société anonyme ; les travaux, commencés aussitôt, furent achevés le 1^{er} février 1903, et l'exploitation définitive commença le 1^{er} mars suivant.

Voici les résultats obtenus au cours des trois dernières années (fr.) :

1902	306.000
1903	511.000
1904	781.000

La progression est, on le voit, très rapide.

Les recettes sont principalement fournies par les droits de quai, mais il y a aussi certaines recettes annexes qui ne sont point négligeables. telles que les droits d'amarrage et d'ancrage, les droits sur les voyageurs, les droits de stationnement, de magasinage, etc.

Voici, à titre d'exemple, la décomposition des recettes en 1903 :

Droits de quais à l'exportation	108.000
Droits de quais à l'importation	314.000
Droits d'amarrage et d'ancrage	9.000
Droits sur les voyageurs	7.000
Magasinage	12.000
Divers	1.000
Total	511.000

Pour faire face aux dépenses de construction du port de Salonique, la société a émis un capital-actions de 5 millions ; elle a reçu de la Liste civile une subvention de 1 million 1/2 remboursable en obligations ; et enfin elle a été autorisée à émettre un capital-obligations dont le montant ne saurait excéder 8 millions, y compris le remboursement de la subvention de la liste civile.

Aux termes de la nouvelle convention du 31 décembre 1904, la répartition des recettes est fixée somme il suit :

Sur les recettes brutes, la Société prélève 20 % à titre de frais d'exploitation. L'excédent constitue les recettes nettes.

Sur ces recettes nettes, on prélève d'abord l'annuité nécessaires au service des obligations, cette annuité étant évaluée à 465.600 francs pour un capital de 8 millions.

Puis, il est attribué 85.080 francs à la liste civile, et 100.000 francs au capital-actions de la Société, à titre de premier dividende de 2 %.

L'excédons est réparti à raison de 40 % à la Société et 60 % à la liste civile.

On peut estimer que la recette brute atteindra, en 1905, le chiffre de 800.000 francs, évaluation très modéré puisqu'en 1904, elle s'est élevée à 731.000 francs.

La répartition de cette recette brute se fera e la façon suivante :

Recette brute	800.000
Frais forfaitaires d'exploitation (20 %)	160.000
Recette nette	640.000
Service des obligations	465.000
Redevance à la liste civile	25.000
Dividende de 2 % au capital-actions	100.000
Bénéfices	49.400

sur lesquels 40 %, soit 19.760 appartiendront à la société.

D'autre part, la Compagnie réalise des économies sur son chiffre forfaitaire de dépenses et ses frais réels n'excéderont pas 185.000 francs. Il y aura une ristourne de 25.000 francs en faveur des actionnaires.

En second lieu, elle perçoit pour sa manutention de marchandises des recettes supplémentaires laissant un bénéfice évalué 50.000 francs.

En troisième lieu, la liste civile fait abandon pendant quatre ans des intérêts à 5 % de son avance de 1.500.000 francs. Comme les 75.000 francs représentant un intérêt figurent dans l'annuité du service des obligations, c'est un bonus pour les actionnaires. Ainsi, la part revenant à ceux-ci dans les bénéfices s'établit de la façon suivante :

Dividende de 2 %	100.000
Economie sur frais d'exploitation	25.000
Bénéfices sur manutention	50.000
Remise d'intérêts	75.000
Participation aux bénéfices	20.000
Total	270.000

Après prélèvements pour la réserve légale et pour le conseil d'administration, il restera disponible une somme supérieure à 800.000 francs, c'est-à-dire à celle qui est nécessaire pour répartir un dividende de 4 %.

La conclusion de ces chiffres est la suivante :

Actuellement, la Compagnie est en mesure de faire face, non seulement aux charges totales de sa dette obligataire (celle-ci étant estimée à 8 millions), mais encore de répartir un dividende honorable à ses actionnaires.

Il ne se négocie actuellement sur notre marché que 10.000 obligations Port de Salonique.

Or, on introduira prochainement une seconde tranche aux cours de 490 francs environ ; ces obligations seront du même type que les précédentes, c'est-à-dire jouissance 1^{er} janvier 1905.

Étant donné les garanties très sérieuses afférentes au service de cet emprunt, nous estimons que cette obligation constitue une valeur de placement fort intéressante puisque, sur le cours de 490 francs, pour un revenu de 25 francs, elle rapporte 5,1 % et l'on doit prévoir le cours minimum de 500 francs.

D'ailleurs, les actions elles-mêmes nous paraissent constituer un placement intéressant, car le dividende de 4 % prévu pour 1905 est un minimum.

L'élargissement de l'ancien quai, la construction d'un silo et d'une gare centrale apporteront à la Société des recettes bien supérieures aux charges des obligations émises pour ces travaux. Du reste, il n'est pas impossible que l'avenir ménage d'heureuses surprises à cette affaire très bien patronnée.

Aussi, peut-on s'attendre à voir le dividende de l'action Port de Salonique dépasser facilement de taux de 4 % ; c'est un titre qui, coté aux environs de 435 francs, est appelé à dépasser le pair de 500 francs. L'action Port de Rosario n'est-elle pas cotée 650 francs ?

Abonnement au timbre
(*Gil Blas*, 19 mars 1905)

La Société ottomane d'exploitation du port de Salonique, ayant son siège à Constantinople est, à partir du 4 mars 1905, abonnée au timbre pour 18.000 obligations 5 %, numéros 1 à 18.000, d'une valeur nominale de 500 francs chacune, dont 10.000 sont destinées à remplacer les 10.000 obligations de ... [mots manquants]

TURQUIE
LE PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 6 juillet 1905)

Le correspondant du *Corriere della Sera* à Constantinople annonce à ce journal qu'une société française vient d'obtenir, pour une durée de quarante années, la concession des droits de port, d'ancre des navires, d'embarquement, de débarquement et de dépôt des marchandises à Salonique.

C'est là, dit ce journal, un autre succès de la politique commerciale française, dont l'importance n'échappera à personne. Au point de vue politique, la France prend une position stable à Salonique, car la convention est renouvelable, et, dans tous les cas, elle tient pendant quarante ans un port qui donne la vie à cette ville.

Au point de vue commercial, tout le personnel et toutes les machines employées étant français, c'est encore là un courant d'intérêts qui n'est pas à dédaigner. Les entreprises de ce genre représentent une force et un droit de nature à accroître l'influence déjà puissante de la France.

INFORMATIONS DIVERSES
(*Le Siècle*, 8 juillet 1905)

Une dépêche de Salonique annonce qu'un syndicat français, à la tête duquel se trouve M. Bartissol, ancien député, a obtenu pour quarante ans la concession des travaux pour l'agrandissement du port de Salonique.

[Information sans fondement]
Société d'exploitation du port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 22 juillet 1905)

La société concessionnaire de l'éclairage à la lumière électrique de Salonique et d'un tramway électrique a cédé ses concessions à la Société du port de Salonique.

Société ottomane d'exploitation du port de Salonique
Siège social : Constantinople. Administration à Paris, 7, rue Lafayette
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 276-277)

Conseil d'administration

Edmond Bartissol, président
Amiral Caubet
Jules Robert
G[eorges] de Klapka³.

Bilan : 31 décembre. Assemblée en juin. Service financier : Banque impériale ottomane.

Cette société a été constituée le 16 novembre 1897 sous le nom de Société de construction du port de Salonique. Le 16 janvier 1905, à la suite de convention du 1^{er} déc. 1904 avec le gouvernement ottoman, elle prit le nom de Société d'exploitation du port de Salonique.

Capital. — Elle a été fondée au cap. de 5 MF en 10.000 act. de 500 fr.

Emprunt. — 1897 : 6 MF en 12.000 obligations de 500 fr. 5 p. c. amortis p. 1922 converties en obligations 1905 comme ci-après.

Par convention du 31 décembre 1904, la société s'est engagée à retirer les obligations 1897 de la circulation dans les 4 ans et à créer 18.000 obligations nouvelles 500 fr. 5 p. c. amorties en 40 ans (1^{er} juillet 1944) par tirages ou rachats, coupons 1^{er} janvier-juillet. De ces obligations, 3.000 ont été remises à la Liste civile ottomane (jouissance de 1909) en représentation du capital de 1.500.000 fr. avancé par celle-ci ; 13.000 ont été émises en mars 1905 (dont partie en remplacement des obligations 1897) ; 2.000 seront émises ultérieurement pour l'établissement d'un silo et d'une gare centrale que la société a à construire.

Convention du 31 déc. 1904. — La société est concessionnaire de l'exploitation du port pour 40 ans du 1^{er} juillet 1904. — Elle a la charge du service de ses obligations — Sur les recettes nettes du port, la société prélèvera d'abord les avances qu'elle aurait eu éventuellement à faire p. parfaire le service des obligations ; ensuite l'annuité courante

³ Georges Klapka : secrétaire général de la Banque impériale ottomane :
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Qui_etes-vous_1924-Levant.pdf

pour le même service ; 25.000 fr. en faveur de la Liste civile ; 10.000 fr. p. elle-même ; sur le surplus, moitié reviendra à la société, moitié à la Liste civile. — À l'expiration de la concession, toutes les installations appartiendront à la liste civile. Celle-ci a, à toute époque, le droit de reprendre le port en payant le solde dû à ce moment-là sur les obligations et les dépenses.

Par convention de 1900, M. Bartissol était substitué à la société dans toutes les opérations de celles-ci jusqu'à réception des travaux, qui eut lieu le 31 déc. 1904. La société n'est entrée réellement en fonctionnement que le 1^{er} janvier 1905.

Ex. 1904. — Recettes brutes fr. 730.964,06 ; nettes fr. 562.071,25 ; charges d'emprunt (amort. en 20 ans) 601.080 fr. déficit 39.729 fr., couvert par l'entreprise. Pour les nouvelles obligations amortissables en 40 ans, la charge, p. 8 MF, se réduit à 465.600 fr., ce qui, p. une même recette, permettrait la répartition d'un divid. aux act.

Répartition : 5 p. c. à la réserve ; 5 p. c. à l'administration ; le solde aux act.

Assemblée : les porteurs de 10 actions ; 1 voix p. 10 act ; ma 100 voix.

Aucun divid. de 1898 à 1904.

EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE

Assemblée générale ordinaire du 14 février 1906

(*L'Information financière, économique et politique*, 24 février 1906)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....
Les registres de la Société nous indiquent que le tonnage des marchandises importées en 1905 a été inférieur de 8.462 tonnes, comparativement au tonnage importé en 1904. Cette diminution du trafic se traduit par 27.184 fr.26 en moins dans les recettes de cette branche de l'exploitation.

Cette diminution s'explique par le fait que, en 1904, l'importation de tous les articles en général avait été exceptionnellement active, parce que le commerce avait dû compléter les stocks de marchandises, qui, épuisés en 1903, n'avaient pas été remplacés alors, à cause de la situation troublée où se trouvaient Salonique et la Macédoine.

Dans notre rapport sur l'exercice 1904, nous faisons déjà ressortir l'activité occasionnée, en 1904, par le renouvellement des stocks, activité dont la baisse progressive, en 1905, a eu pour conséquence une légère diminution du trafic et des recettes à l'importation. Toutefois, si nous comparons ces recettes aux recettes correspondantes de l'exercice 1903, nous trouvons un accroissement de 54.765 fr. 95 en faveur de 1905.

Art. 5 du Tarif VI. — Droits de stationnement sur les quais. — En vertu de l'article 5 de notre Tarif VI, il a été perçu la somme de 188 fr. 63, pour droits de stationnement sur soixante-neuf expéditions d'un poids total de 82 tonnes ayant séjourné sur les quais au delà du délai de quarante-huit heures qui leur est accordé.

Tarif VII. — Droits de magasinage et location de hangars. — Le montant des recettes de droits de magasinage et location de hangars s'est élevée à 49.374 fr. 26 contre 41.284 fr. 88 en 1904. Nous avons donc obtenu, en 1905, une augmentation de 8.089 fr. 38.

Cette amélioration provient de diverses locations de hangars effectuées pendant l'année ; et, actuellement encore, nous poursuivons de sérieuses négociations, pour louer d'une façon définitive les hangars disponibles, afin de tirer de nos hangars tout le profit que l'on peut en attendre.

Le commerce de céréales étant des plus importants et exigeant de vastes emplacements, c'est de ce côté que nous avons dirigé nos négociations.

Cependant, pour que nos hangars puissent être pratiquement utilisables par les négociants en céréales, ceux-ci ont demandé qu'ils soient spécialement aménagés à cet effet, par l'établissement d'un plancher sur le sol et d'un étage à mi-hauteur.

Nous estimons que ces installations sont indispensables, que la Société devrait s'imposer le sacrifice de les établir en passant un contrat de location pour une période de temps suffisante pour nous permettre, non seulement de rentrer dans nos débours, mais aussi de réaliser une certaine recette nette.

C'est sur cette base et dans ce sens que nous négocions très activement la location de deux hangars à un des plus gros commerçants en céréales de Salonique.

Location de grues et manutention. — Ce service n'a donné qu'une recette de 280 francs. Les grues à vapeur de l'exploitation ont été peu utilisées, et le service de la manutention n'a pas encore pu être établi, en raison du régime généralement en vigueur à Salonique, d'après lequel les agents des compagnies de navigation sont, la plupart du temps, entrepreneurs de débarquement et de manutention pour leur compte personnel. Si l'on nous confiait la manutention, les bénéficiaires personnels des agents tendraient à disparaître. Cette considération particulière d'intérêt personnel nous a empêchés, jusqu'à présent, d'arriver à une entente avec les agents des compagnies de navigation, pour nous faire confier, par elles, le service de la manutention.

Dans cet état de choses, nous avons entamé des pourparlers directs avec la direction même d'une grande compagnie de navigation dont le trafic, à Salonique, est le plus important. Si nos démarches sont couronnées de succès, nous agirons de même avec les autres compagnies, et espérons ainsi pouvoir arriver à entreprendre la manutention d'une façon générale.

Les bénéficiaires qui en résulteront contribueront à améliorer, dans une large mesure, les recettes de l'exploitation.

D'un autre côté, l'exploitation des voies des quais et des raccordements avec les gares des chemins de fer seront pour nous une source de recettes qui, actuellement, nous échappent, parce qu'elles passent en partie par l'appointement des Chemins de fer orientaux.

L'opposition qui a été faite par la Compagnie des chemins de fer orientaux dure depuis quatre ans, et elle oblige au transbordement de toutes les marchandises allant des stations aux quais et vice versa.

Le commerce et, par suite, une ville de 130.000 habitants, ainsi que toute la Macédoine subissent une perte énorme d'argent et des dommages importants, par suite de l'obstruction de cette Compagnie.

La Société du Port éprouve également, à son tour, de très grands préjudices occasionnés par cette situation. Elle étudie, en ce moment, le moyen de faire cesser cet état de choses.

En résumé, deux chapitres de recettes en diminution sur l'exercice précédent, les droits de quai importation et exportation, constituent à eux seuls la moins-value des produits de 1905.

Nous avons tout lieu d'espérer que l'introduction des réformes aura pour résultat l'ouverture d'une ère de prospérité pour la Macédoine, et que le temps d'arrêt que le développement des transactions semble avoir subi, fera place, au cours du prochain exercice et des suivants, à une reprise du mouvement commercial.

Les bons effets que ces changements ne manqueront pas de produire sur nos recettes, joints au succès des diverses négociations en cours, sont de nature à nous donner de bonnes espérances en ce qui touche l'amélioration progressive des résultats des futurs exercices.

Les travaux d'élargissement des quais, commencés en juin 1905, se sont exécutés d'une façon normale et régulière à notre entière satisfaction

Au 31 décembre, tous les enrochements de fondation qui s'élevaient à environ 12.211 mètres cubes étaient terminés.

Sur 100 mètres environ de longueur, entre les blocs numéros 1 à 56, les remblais étaient arasés à la cote normale du quai.

Sur 111 mètres environ, entre les blocs numéros 56 et 86, le niveau supérieur du remblai était à la cote (+ 0,30)

Sur le premier tronçon, en attendant que le mur en maçonnerie soit exécuté, le talus du remblai a été soutenu par un petit mur en pierres sèches, dont la pierre servira ultérieurement pour les maçonneries du mur du quai définitif.

Ce remblai a été convenablement nivelé sur 4 mètres de largeur ; il a permis d'établir un nouveau chantier neuf de construction des blocs, parce que celui que nous avons installé sur les terrains situés près de la Tour-Blanche était insuffisant.

Au 31 décembre, le nombre des blocs que nous avons construits était de 185 ; 175 avaient été fabriqués au chantier de la Tour-Blanche, et 10 sur le nouveau chantier. Sur ces blocs, 118 avaient été mis en place, formant une longueur de 848 mètres à partir de la digue de la Liste civile.

Nous avons également prolongé dix égouts que nous avons rencontrés au fur et à mesure de l'avancement de nos travaux. Ces prolongements d'égout ont été faits au moyen de tuyaux en ciment qui ont été fabriqués à Salonique même.

Nous avons également consolidé et surélevé la digue construite précédemment par la Liste civile. Nous avons été obligés, dans la partie la plus rapprochée de la Tour-Blanche, de faire des remplissages en mortier de ciment, pour parer aux défauts qu'elle présentait. Nous avons même été obligés, dans certains endroits, de tenir par de vieux rails, disposés longitudinalement et transversalement les caissons construits par la Liste civile.

Dans la partie la plus éloignée de la Tour-Blanche, où les hauteurs d'eau sont plus grandes, nous n'avons pas encore commencé les réparations, car, d'après les constatations que nous avons faites en plusieurs endroits, le béton coulé par la Liste civile, dans les caissons en bois qui étaient immergés, n'a pas encore fait prise, parce que le mortier a été délayé au moment de l'emploi.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour s'élèvent à 185 655 fr. 18.

Nous pouvons assurer que le montant de la somme mise à notre disposition ne sera pas dépassé, et que, à moins d'imprévu, les travaux seront terminés vers le mois de juin prochain.

Terrains.

Vous savez, Messieurs, que nos terrains ont été vendus à la Compagnie Immobilière et de Régie de terrains à Salonique, pour la somme globale de 1.088.100 francs payable la moitié à la signature du contrat, et l'autre moitié deux ans après, soit le 5 juin 1907.

La moitié de la somme ci-dessus, soit 514.060 francs, nous a été versée le 5 juin 1905, et a servi, suivant votre approbation (assemblée extraordinaire du 14 juin 1905) à amortir 1.000 actions.

La Compagnie Immobilière nous propose, aujourd'hui, de payer par anticipation, et moyennant un escompte de 4 % l'an, la moitié du solde du prix des terrains, soit 272.025 francs.

Cette proposition nous paraît avantageuse et votre conseil est d'avis de l'accepter.

Nous avons préféré, toutefois, vous laisser le soin de prendre à ce sujet une décision.

Bilan.

Nous vous présentons, ci-après, le bilan et le compte Profits et Pertes, arrêté au 31 décembre 1905.

Comme vous le verrez, les bénéfices nets, déduction faite de toutes charges et amortissement, s'élèvent à 111.044 fr. 99 c.

Ces résultats permettraient de distribuer un dividende de 10 francs, à moins que l'assemblée générale ne préférât reporter cette somme à nouveau, pour l'exercice prochain.

Renouvellement partiel du conseil.

Les mandats d'administrateur de M. l'amiral Caubet et de M. l'amiral Nabona prennent fin aujourd'hui.

Ces deux administrateurs se représentent à vos suffrages.

Vous aurez aussi à nommer un ou plusieurs commissaires des comptes pour l'exercice 1900.

.....

Port de Salonique
(*Le Capitaliste*, 6 février 1908)

L'action Port de Salonique fait en dernier cours 293.

Les résultats de l'exercice écoulé, qui seront soumis à l'assemblée convoquée pour le 17 février courant, font ressortir, paraît-il, une moins-value de 17.000 fr. au chiffre des recettes.

Cette moins-value doit être attribuée à la décision du gouvernement d'interdire l'exportation des céréales qui venaient s'embarquer au port de Salonique.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Société ottomane d'exploitation du port de Salonique
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 février 1908)
(*Gil Blas*, 29 février 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société ottomane d'exploitation du port de Salonique qui a eu lieu le 27 février courant a approuvé les comptes de l'exercice 1907, se soldant par un bénéfice de 160.146 13, et fixé le dividende y afférent à 15 fr. par action. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 6 avril prochain.

En outre, l'assemblée a modifié la délibération prise par l'assemblée générale extraordinaire du 14 juin 1905 et a décidé que les 222.025 fr., qui restent dus par la Compagnie Immobilière seront destinés à payer les travaux complémentaires faits ou à faire et à constituer un fonds de roulement. Elle a approuvé les mesures prises pour la rentrée de cette créance et le paiement des travaux complémentaires.

M. Levi Modiano a été élu administrateur ⁴ et MM. Bartissol, Hadjibiar ⁵ et de Laurens-Castelet ⁶, administrateurs sortants, ont été réélus.

⁴ M. Levi Modiano : élu peu après administrateur de la Compagnie immobilière et de régie de terrains à Salonique.

⁵ Hadjibiar ou Hadjibian : aide drogman de l'ambassade russe de Constantinople. Voir annexe ci-dessous.

⁶ Olivier de Laurens-Castelet (1844-1923) : député de l'Aude (1902-1906).

Port de Salonique
(*Le Capitaliste*, 5 mars 1908)

L'action Port de Salonique se traite à 299. L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 27 février dernier sous la présidence de M. Bartissol, président du conseil. Il résulte des rapports que les bénéfices de l'exercice 1907 s'élèvent à 160.146 fr. 13, que le conseil a proposé de répartir comme suit :

6 % à la réserve légale sur les bénéfices de l'ex. 1907	6.892 90
5 % au conseil d'administration	6.892 90
Dividende de 15 fr. pour 8.400 actions	126.000 00
Total	<u>139.785 80</u>
Le total des bénéfices étant de	160.146 13
Le solde à reporter à l'exercice 1908 est	20.360 33

Les actionnaires ont approuvé les résolutions qui leur ont été proposées par le conseil d'administration. Le dividende a été, en conséquence, fixé à 15 fr. par action, payable à partir du 6 avril prochain.

Société ottomane d'exploitation
DU PORT DE SALONIQUE
(*Le Capitaliste*, 4 juin 1908)

Située sur le même parallèle que Brindisi, la ville de Salonique est destinée à être reliée au nouveau chemin de fer turco-macédonien par Mitrovitza, ce qui lui assurerait, par suite de sa proximité de Suez, une situation tout à fait prépondérante pour le transit de la malle des Indes, sans tenir compte du développement considérable de son port au point de vue du trafic des produits d'importation et d'exportation de la péninsule balkanique. L'avenir de la société se présente donc sous les meilleurs auspices.

L'assemblée générale des actionnaires, qui a eu lieu le 27 février dernier, a approuvé les comptes de l'exercice 1907 se soldant par un bénéfice net de 137.857 fr. 76 et fixé le dividende y afférent à 15 fr. par action, comme pour l'exercice 1906.

Voici la comparaison des comptes d'exploitation et de profits et pertes des deux derniers exercices :

	1906	1907
CHARGES ET DÉPENSES		
Prélèvements pour frais d'exploitation (20 % sur 729.835 fr. 53)	149.489 18	145.977 10
Prélèvement pour la municipalité de Salonique	22.726 27	22.727 27
Intérêt et amortissement	465.600 00	465.600 00
Prélèvement de la liste civile	25.600 00	25.000 00

Annuité supplémentaire d'amortissement des obligations	11.075 00	11.050 00
Frais généraux (Paris)	49.265 99	56.127 55
Frais généraux (Salonique)	101.687 81	101.682 14
Manutention	1.033 28	8.280 24
Total	<u>825.878 53</u>	<u>836.444 30</u>
PRODUITS		
Recettes brutes d'exploitation	747.445 90	718.891 12
Recettes brutes de manutention	43153 10	994 41
Prélèvement de 20 % pour frais d'exploitation	149.489 18	145.977 10
Coupons de liste civile	75.000 00	75.000 00
Redevance de la municipalité	11.363 64	11.363 64
Intérêts et commissions	1.867 93	12.015 79
Total des produits	<u>985.598 18</u>	<u>974.302 06</u>
Rappel des charges et dépenses	8:5.878 53	836.444 30
Bénéfice net	159.719 65	137.857 76
Report antérieur	9.940 72	22.288 37
Soldes disponibles	169.660 37	160.146 13

Ces soldes disponibles ont été répartis de la façon suivante :

	1906	1907
Réserve légale	7.986 00	6.892 90
Dividende de 15 fr. par action	127.500 00	126.000 00
Conseil d'administration (cinq pour cent)	7.986 00	6.892 90
Amortissement du compte aménagements hangars	2.000 00	—
Gratification au personnel	1.900 00	—
Solde à reporter	22.288 37	20.360 33
Total égal	169.660 37	160.146 13

Le rapport administratif commence par rappeler que la Macédoine a été très durement éprouvée, pendant l'hiver 1906-1907, par des inondations générales qui ont détruit les récoltes, compromis les résultats de l'élevage du bétail et interrompu les communications par voies ferrées (pour les marchandises) entre l'Europe et Salonique pendant les mois d'avril et mai. Si, à ces faits locaux, l'on ajoute la répercussion de la crise monétaire universelle, on peut facilement se rendre compte de la situation difficile qui aurait dû en résulter pour la Macédoine. Cependant, ce concours de circonstances défavorables n'a pas réduit les recettes du port dans les proportions qu'on aurait pu craindre. En effet, le produit total des recettes, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1907 — droits d'ancre et d'amarrage, droits sur les voyageurs, droits de quai, de stationnement sur les quais, de magasinage, location de hangars et manutentions —

s'élève à 721.605 fr. 31, contre 747.877 fr. 44 en 1906, soit une diminution de 17.991 fr. 87.

De l'examen détaillé des chiffres des recettes, on constate facilement que les seules qui aient diminué en 1907 sont ceux afférents aux « droits de quai à l'exportation », et il faut en chercher la raison dans l'interdiction de l'exportation des céréales prise à la suite des mauvaises récoltes.

Les dépenses des travaux effectués dans le cours de l'exercice 1907 se sont élevées à 393.245 francs et celles exigées par la municipalité pour les pavages et les égouts ont atteint 72.541 fr. 11.

Le rapport administratif expose ensuite que les obligations 5 % anciennes de la Société de construction, au nombre de 10.000, ont été, toutes, moins trois, retirées de la circulation et annulées.

La situation financière de la société et les comptes des deux derniers exercices se trouvent résumés dans les bilans ci-dessous :

	1906	1907
ACTIF		
Concession et dépenses de premier établissement (déduction faite du produit de la vente des terrains)	3.966.305 00	3.966.305 00
Annuités à recevoir	7.843.000 00	7.758.500 00
Caisse et banque	280.855 87	179.987 62
Portefeuille	10.447 73	977 35
Débiteurs	501.194 70	402.752 53
Total	<u>12.601.803 30</u>	<u>12.308.522 50</u>
PASSIF		
Actions	4.250.000 00	4 200.000 00
Obligations	7.843.000 00	7.758.500 00
Réserve légale	5.552 22	13.538 22
Créditeurs	221090 71	198.838 15
Compte d'ordre (intérêts à échoir)	112.500 00	37.500 00
Profits et pertes :		
Reports antérieurs	9.940 72	22 288 37
Bénéfices nets	159.719 65	137.857 70
Total	<u>12.601.803 30</u>	<u>12.368.522 50</u>

D'un simple coup d'œil sur les chiffres ci-dessus, on peut constater que les disponibilités immédiates et à court terme (espèces en caisse et en banque et comptes débiteurs) dépassent de plus de 400.000 fr. le montant des comptes créditeurs.

Bien que régie par les lois ottomanes, la Société du Port de Salonique — qui, on le sait, est le plus beau port de la Turquie d'Europe, après celui de Constantinople — est française par son conseil d'administration et par l'origine de ses capitaux.

Ainsi que nous l'avons vu, les recettes de l'exercice 1907 sont en diminution par rapport à 1906, mais le peu d'importance de cette moins-value démontre clairement qu'aucune crise ne peut atteindre lourdement l'exploitation du port et qu'il suffira d'une belle récolte pour augmenter notablement les recettes, sans même tenir compte des autres éléments de production générale du pays qui se maintiennent en progrès constant.

D'ailleurs, la liste civile ottomane et la municipalité de Salonique, elles-mêmes, sont intéressées à la prospérité de l'entreprise, puisqu'elles ont leur part dans le partage des bénéfices sociaux.

Port de Salonique
(*Le Capitaliste*, 1^{er} avril 1909)
(*Le Journal des finances*, 3 avril 1909)

L'action Port de Salonique fait en dernier cours 295.

L'assemblée générale annuelle, tenue le 27 mars, a approuvé les comptes de l'exercice 1908 et fixé le dividende y afférent à 15 fr. par action, payable à partir du 5 avril courant.

Le commerce extérieur de Salonique
par L. MEYER-FAVRE
(*La Correspondance d'Orient*, 1^{er} juin 1909)

Salonique, depuis longtemps célèbre par le rôle politique et militaire qu'elle joue dans les événements contemporains, est aussi, comme l'on sait, importantes de la Turquie d'Europe.

D'après le dernier rapport de notre consul, M. Séon, le commerce extérieur de Salonique a atteint en 1907, 110.193.700 fr. contre 118.050.000 francs en 1906. Cette différence est due à des causes malheureuses mais passagères : « Une mauvaise récolte, déficitaire au point que le gouvernement dut prendre des mesures prohibitives contre l'exportation des céréales, a notablement paralysé les affaires. »

Ainsi s'explique cette diminution de près de 8 millions sur le chiffre global des transactions. Les exportations seules, en effet, ont diminué en 1907 (35 millions contre 47), tandis que l'augmentation des importations (75 contre 70 1/2) a corrigé sensiblement la différence totale. Toutefois, l'activité du port de Salonique a été moins grande puisqu'on note une recette en moins de près de 18.000 francs (739.000 francs en 1906, contre 721.000 en 1907).

La situation n'offrait donc rien d'inquiétant puisque la cause réelle, la mauvaise récolte, qui, par surcroît, contribua à déterminer une crise financière, n'était qu'un accident.

Mais ce qui importe, plus particulièrement à nous autres Français, c'est de connaître quelle a été la part de notre pays dans le trafic international de Salonique.

À l'importation, les tissus, lainages, draperies, cotonnades, soieries, confection, produits de la grande industrie européenne, figurent dans le total de 75 millions pour 23, soit presque exactement pour un tiers. Mais les industries allemande, autrichienne et italienne viennent avant l'industrie française, qui, il est vrai, dépasse celle de l'Angleterre, dans ces ventes. Sans doute, les puissances de la Triplice bénéficient du voisinage du marché. Il n'est pas moins certain qu'un effort méthodique, s'inspirant des conseils donnés par M. Jean Périer, pourrait facilement faire gagner un ou deux rangs à

l'industrie française, exploitant le mécontentement que cause dans tout l'empire ottoman, la politique autrichienne soutenue par « son brillant second », l'empire allemand.

En particulier, à Salonique, un produit français aurait chance de se répandre, si nos industriels étaient bien avisés. Ce sont les sucres. Ceux-ci sont encore fournis par l'Autriche, puis par la Russie. Les négociants russes et autrichiens savent mieux que d'autres se plier aux exigences de la clientèle spéciale que leur fournit la Macédoine. Ils expédient leurs sucres sous la forme de concassés, sciés, cristallisés et centrifugés, poudres et pains, au gré du client. Leurs opérations, qui se chiffrent par près de 4 millions, sont de tout repos, ce qui conviendrait admirablement aux vendeurs français. Elles se font, en effet, invariablement au comptant, avec 2 % d'escompte, par contrats d'expéditions mensuelles ou bi-mensuelles.

D'autre part, si les six savonneries installées aux environs de Salonique ont sérieusement compromis l'importation de cet article, il n'est pas douteux qu'avec une plus grande activité, nos marchands d'huiles fines ne puissent accroître leurs débouchés dans la région. Présentement, la France et l'Italie se partagent le monopole des huiles fines. Mais l'importation française, qui n'est que de 400.000 francs, pourrait facilement doubler. Même remarque pour les bougies : les articles français de ce genre sont fort estimés, mais les envois en sont plus que restreints.

Jadis nous avons presque le monopole de l'importation des cuirs et peaux. Aujourd'hui, sur un chiffre total de 4 millions et demi, nous cédon la première place à la Belgique parce que nous n'avons pas su nous plier aux nouvelles exigences de notre vieille clientèle, et nous ne fournissons plus ces articles que pour environ un demi-million.

Ainsi, à l'importation, les marchandises françaises ne figurent que pour 5 millions et demi environ sur un total de 15, soit un peu plus de 1/15. Avec quelque activité, en se pliant aux goûts d'une clientèle certainement particulière, et en profitant de l'« amitié très sincère » qu'on manifeste aux Français en Macédoine, nos importations pourraient facilement doubler ou tripler à Salonique.

De même, nos achats pourraient augmenter, pour le plus grand profit du travail et de la consommation dans notre pays. Nous en exportons, en effet, pour plus de 6 millions de francs ; et ce ne serait pas sans bénéfices que nos négociants développeraient leurs commandes sur les principaux articles d'exportation.

En première ligne, le plus gros chiffre est obtenu par le commerce des viandes (porcs vivants et viandes salées) qui atteint près de 4 millions et demi. Outre les produits d'alimentation, nous achetons encore des matières brutes, cocons, chanvre, chrome, opium, peaux, soie grège, minerais divers qui parfont presque le total des exportations dirigées sur la France. Il n'est donc pas douteux que, les circonstances aidant, l'initiative de nos acheteurs serait rémunérée aussi facilement que celle de nos vendeurs.

*
* * *

Quoi qu'il en soit, l'atonie que nous constatons, provient, comme toujours, de nos mauvaises méthodes commerciales et de cette prudence excessive qui contraint le négociant français à l'inertie. Aussi notre consul remarque-t-il mélancoliquement que « si nous achetons peu, nous ne savons pas davantage faire connaître les produits français » et que « sur les marchés du Levant, la clientèle ignore nos marchandises » (malgré sa vive propension vers tout ce qui vient de France) parce que celles-ci « le plus souvent ne sont pas offertes, ni même représentées » !

Cependant, nous disposons du principal des moyens pour développer cette activité économique française en Macédoine.

En effet, dans le port de Salonique, le pavillon français est bien représenté. En 1907, 86 vapeurs, représentant 120.833 tonneaux, y ont fréquenté. Notre marine y tient donc le troisième rang, après les pavillons grecs (174.500 tx), et autrichien (1.61.654 tx), avant ceux de l'Angleterre (99.829 tx) et de l'Allemagne (65.000 tx). Puisque nous avons l'instrument des échanges, il appartient aux négociants français de l'utiliser au mieux de leurs propres intérêts et de ceux de la Macédoine.

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 3 juillet 1909)

Il est question de la création d'un port franc à Salonique, ce qui favoriserait le trafic du port qui concentre à peu près tout le mouvement commercial de la Macédoine et qui peut servir de principal intermédiaire pour les échanges de la Serbie.

Desfossés, 1910 : fausse piste.

AGO, 12/3
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 mars 1910)

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 19 mars 1910)

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 12 courant en assemblée générale ordinaire. Les bénéfices nets s'élèvent à 120.066 fr. 37 ; le conseil propose de prélever une somme de 17.940 fr. 30 sur le reliquat de l'exercice 1908 et de l'ajouter à ce bénéfice afin de procéder à la répartition suivante : 6 003 fr. 30 à la réserve légale ; 6.003 fr. 30 au conseil d'administration ; 126.000 francs aux actions, soit un dividende de 15 francs par titre.

Les comptes et la proposition de répartition ont été approuvés.

Port de Salonique
(*Manuel des sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*
par E. Puech (Banque impériale ottomane)
5^e édition, Constantinople, 1911, pp. 192-196)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Edmond Bartissol, pdt ;
Amiral Caubet, v.-pdt ;
Jules Robert, marquis de Laurens-Castelet, Levi Modiano, amiral Joseph Nabona,
Hadjibiar effendi, Emm. Salem, adm.

PORT DE SALONIQUE
(La Cote de la Bourse et de la banque, 23 mars 1911)

Les quelques désordres politiques qui ont marqué l'année 1910, c'est-à-dire les difficultés qui ont éclaté entre la Turquie et la Grèce et qui ont eu pour résultat le boycottage momentané de ce dernier État n'ont amené qu'une perturbation légère dans l'exploitation de la Société du Port de Salonique. Bien au contraire, l'amélioration continue de la situation tant économique que commerciale a été d'un effet favorable sur le trafic du port et a largement compensé le préjudice causé par les événements politiques de l'année.

Les résultats de l'exercice écoulé se traduisent comme nous l'avons indiqué succinctement dans notre numéro du 8 courant, par un bénéfice net de 131.112 77 contre 120.060 30, soit une augmentation de 11.000 fr. environ. Après adjonction du reliquat de l'exercice précédent, le solde disponible ressort à 143.197 69 au lieu de 118.761 52 en 1909. En conséquence, l'assemblée qui a eu lieu hier 22 courant, a décidé de maintenir le dividende à son chiffre antérieur de 15 fr. par action. Sa distribution aux 8.400 actions de 500 fr. composant le capital social, qui s'effectuera à partir du 1^{er} avril prochain, absorbe 126.000 fr. Le report à nouveau est de 5.753 49 contre 10.754 92 précédemment.

Voici comment se comparent les deux derniers comptes de Profits et Pertes :

	1909	1910
Charges		
Gratifications personnel	1 850 00	—
Frais généraux Paris	41.645 72	42.870 55
Frais généraux Salonique	128.423 40	144 990 53
	171.919 12	187 861 08
Produits		
Solde répart, recettes.	100.000 00	100.000 00
Prélèv. frais d'exploitation	170.546 50	204.569 G3
Redevance municipalité	11.363 64	11.363 64
Intérêts divers	8.225 28	6.370 58
	290.135 42	322 303 83
Rappel des charges	171.919 12	187.861 08
Bénéfices nets	118.216 30	134 442 77
Report antérieur	30 545 22	10 754 92
Solde disponible	148.761 52	145.197 69

Les divers chapitres de ces comptes offrent peu de changement, la plus-value du prélèvement pour frais d'exploitation provient de l'augmentation sensible des recettes totales du port qui sont passées de 852.732 53 à 1.022.848 17. La répartition du solde

bénéficiaire adoptée par l'assemblée se présente de la manière suivante comparativement à celle de l'année dernière :

	1909	1910
Réserve légale	6.003 30	6.772 10
Dividende	126.000 00	126.000 00
Tantièmes	6.003 30	6.772 10
Report à nouveau	10.754 92	5.753 49
	<u>148.761 52</u>	<u>145.197 69</u>

Nous venons de dire que les recettes diverses de l'exercice écoulé présentent une augmentation sensible sur les précédentes. Cette progression porte sur toutes les branches du trafic qui ont acquis en cours du dernier exercice un développement important, du fait de l'amélioration de la situation générale du pays. Cette amélioration a porté sur l'état des chemins de fer, par la création de nouvelles lignes, et aussi, sur la culture qui, après avoir paru subir un temps d'arrêt, a repris d'une façon intensive.

Dans son rapport, le conseil fournit les chiffres suivants sur le trafic du port en 1910. Les droits d'ancrage et d'amarrage perçus se sont élevés à 45.799 37 en plus-value «le 5.295 05 sur l'exercice précédent. Le tonnage moyen des navires est passé de 933 à 1.062 tonnes malgré une diminution du nombre de ces navires (4.474 contre 5.281) du fait de l'application du boycottage contre les produits et les navires grecs depuis le mois de juin ; cet événement a entraîné la suppression pour les seules Compagnies hellènes de 170 vapeurs jaugeant 61.000 tonnes, enfin, l'apparition du choléra en Turquie a déterminé certains navires à brûler l'escale de Salonique ou à effectuer leurs opérations en rade, et le développement de la fièvre aphteuse sur le bétail serbe a ralenti l'exploitation pendant la seconde quinzaine de novembre et l'a totalement annulée en décembre. Malgré ces circonstances, les recettes d'amarrage présentent un excédent, car le nombre de tonnes fournies qui est le facteur des taxes est passé de 1.549.649 à 1.826.052 pour les vapeurs seuls.

La perception des droits d'embarquement et de débarquement sur les voyageurs a atteint 7.862 16 en diminution de 568 03 par suite du nombre moindre de voyageurs, qui s'explique par la situation créée par le boycottage de la Grèce et l'apparition du choléra.

Le montant des recettes des droits de quai à l'exportation a été de 264.266 03 en plus-value de 25.538 30. Cette augmentation provient des marchandises diverses, car l'exportation du bétail indigène s'est ralentie notablement. Le tonnage des marchandises diverses a crû de 22.000 tonnes et les recettes correspondantes de 31.363 11 par suite du développement de l'exportation des céréales pendant le premier semestre de l'année.

Aux importations, les recettes ont produit 592.810 fr. en augmentation de 101.647 fr. qui a porté sur presque tous les articles importés.

Les droits de stationnement sur les quais se sont élevés à 3.057 72. Ceux de magasinage et location de terrains et hangars ont atteint 77.908 contre 71 873 en 1909.

La Société a continué le service des grues en appliquant les anciens tarifs de la douane jusqu'au 13 juillet. À partir de cette date, les nouveaux tarifs admis par la direction des Contributions indirectes ont été mis en vigueur. Il a été manutentionné en douane 229.076 colis pesant environ 48.000 tonnes moyennant 146.193 piastres 75 et

hors douane 7.578 colis moyennant 21.811 p. 25. La recette totale a donc atteint 38.183.63 et les dépenses s'étant élevées à 45.943 francs 80, le déficit apparent ressort à 7.760 francs 17 ; en réalité, ce poste laissera un léger bénéfice, car la douane versera à la Société le montant des droits qu'elle a perçus pour son compte, de mars 1909 à juillet 1910.

Le raccordement des voies de quais de la Société aux voies ferrées de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, obtenu du Gouvernement en 1909, est réalisé.

La Compagnie Immobilière de Salonique, qui avait demandé, l'an dernier, un délai pour le paiement de sa dette de 195.618 fr., vient de procéder à quelques ventes de terrains qui lui permettront de verser à la Société, en juin prochain, un acompte important sur le solde de sa dette.

Le bilan au 31 décembre dernier se compare de la manière suivante à celui de l'exercice précédent :

	31 déc. 1909	31/12/1910
ACTIF		
Concession et dép. 1 ^{er} étab.	3.966.305 00	3.966.305 00
Annuités à recevoir	8.576 000 00	8.478.000 00
Caisse et banque	284.300 33	325.793 24
Débiteurs divers	642.281 80	618.565 86
Comptes à amortir	—	188.548 08
	<u>13.468.887 13</u>	<u>13.577.212 18</u>
PASSIF		
Capital social	4 200 000 00	4.200.000 00
Obligations	8.576.000 00	8.478.000 00
Réserve légale	29.663 62	35.660 92
Prèlev. sur recettes	—	240.422 16
Créditeurs divers	499 396 74	454.547 18
Compte d'ordre	16.065 25	23.378 23
Profits et pertes :		
Bénéfice de l'exercice	120 066 30	134.442 77
Report antérieur	28 695 22	10.754 92
	<u>13.468.887 13</u>	<u>13.577.212 18</u>

Le chapitre « débiteurs divers », qui figure pour 618.565 fr. 86, représente la créance de la Compagnie Immobilière de Salonique, les frais d'installations du service des eaux et de l'éclairage, les frais de réfection des voies et une avance temporaire de 54.017 56 actuellement soldée. Les comptes à amortir comprennent les dépenses de travaux divers de parachèvements et de pavage.

La situation financière de la Société est satisfaisante. Les exigibilités atteignent 454.547 18 tandis que les disponibilités représentent 940.000 environ en y comprenant le chapitre Débiteurs divers.

MM. Bartissol, Hadjibiar, de Laurens-Castelet et Modiano, administrateurs sortants, ont été réélus.

NÉCROLOGIE

Contre-amiral Jules Caubet

(*Le Figaro*, 1^{er} février 1912)

(*Gil Blas*, 1^{er} février 1912)

On annonce la mort du contre-amiral en retraite Jules Caubet, commandeur de la Légion d'honneur, décédé à l'âge de quatre-vingt-trois ans, en son domicile, 23, rue de Bruxelles. Le contre-amiral laisse deux fils : le docteur Edmond Caubet et le capitaine de frégate Louis Caubet.

La Guerre italo-turque

Les opérations de la flotte italienne

(*Le Journal des débats*, 23 avril 1912)

Le commandant du port de Salonique a reçu de Rhodes la nouvelle officielle que le 21 avril, sept cuirassés et trois torpilleurs italiens sont arrivés dans les eaux de Rhodes, et qu'ils ont regagné la haute mer après un arrêt de trois quarts d'heure.

Des informations de Chio et Tenedos annoncent également l'apparition de navires italiens. Dans les milieux du comité, le bruit court que des représentants du comité à Constantinople ont reçu de source autorisée l'assurance que l'on ne devait pas s'attendre à une attaque de Salonique par les Italiens ; néanmoins, on continue à prendre ici et dans les forts du grand cap, ainsi que sur les côtes de la Chalcidique, toutes les mesures de précaution possibles avec une ardeur soutenue pour le cas d'une attaque.

Valeurs à revenu fixe

Société anonyme ottomane d'exploitation du port de Salonique

(*Le Journal des finances*, 21 décembre 1912)

La Société anonyme ottomane d'exploitation du port de Salonique est au capital de 5 millions de francs divisé en 10.000 actions de 500 francs sur lesquelles 1.600 sont amorties et remplacées par des actions de jouissance. La société a pour objet la construction du port, des quais et des entrepôts de Salonique, ainsi que l'exploitation de leur concession. Elle a émis, en 1905, 17.000 obligations de 500 francs 5 % remboursables avant 19[??] par tirages ou par rachats ; l'intérêt de 5 (?) francs est payable par coupons semestriels les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet. Leur cours actuel est de 486 francs. Étant donné qu'elles détacheront en janvier prochain un coupon de 11 fr. 35 net environ, leur prix ressort à 475 francs et leur revenu à 4,77 % net. C'est un rendement satisfaisant auquel s'ajoutent des garanties sérieuses.

La Compagnie a, en effet, obtenu jusqu'ici, des résultats satisfaisants ; ses recettes brutes ont sensiblement progressé depuis 1908. L'an dernier, une légère diminution

s'est manifestée, par suite des circonstances défavorables : boycottage des navires et produits grecs, guerre italo-turque. Le dividende a été immuablement fixé à 15 francs depuis 1906. La guerre actuelle aura vraisemblablement des conséquences favorables pour l'activité commerciale de la ville de Salonique, comme nous avons déjà eu l'occasion de le faire remarquer ; les territoires qui deviendront la propriété des Alliés feront l'objet d'une mise en valeur active ; les participations se développeront et le port verra s'accroître sensiblement le trafic des marchandises.

Les obligations de la Société du port de Salonique nous paraissent donc recommandables.

Société ottomane d'exploitation du Port de Salonique
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 juin 1913)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société ottomane d'exploitation du Port de Salonique a eu lieu le 12 juin, sous la présidence de M. Bartissol, président du conseil.

Il ressort des rapports que les bénéfices de l'exercice 1912 se sont élevés à 120.907 69

Le report de l'exercice antérieur était de	500 78
Le solde du compte de profits et pertes en 1912 est donc d	121.408 47
que le conseil a proposé de répartir comme suit :	
Réserve légale 5 % sur 120.907 francs 69	6 045 35
Allocation au conseil d'administration, 5 % sur 120.907 fr. 69	6.045 35
Dividende de 10 francs pour chacune des 8.400 actions non amorties	84.000 00
Total	96.090 70
Report au prochain exercice	25.317 77
Total égal	121.408 47

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a approuvé les comptes et la répartition proposée par le conseil.

Elle a ratifié la nomination de M. le général de Moriez, en remplacement de M. l'amiral Caubet, décédé, et réélu MM. Robert et Salem, administrateurs sortants.

Enfin, elle a renouvelé pour l'exercice en cours, les pouvoirs de MM. Masseron et Saül Merzbach, commissaires des comptes.

GUERRES BALKANIQUES SOUVERAINETÉ GRECQUE SUR SALONIQUE

Le budget grec
(*Le Temps*, 7 décembre 1913)

Notre correspondant d'Athènes nous télégraphie :

M. Diomède, ministre des finances, a présenté à chambre son budget rectificatif pour 1913. De son long et très nourri exposé, voici les parties les plus saillantes. Les dépenses présumées de guerre s'élèveront à 379 millions dont 290 pour l'armée de terre sans compter la valeur du matériel et la capitalisation des pensions de retraite.

A ces frais, on doit ajouter le grave problème des réfugiés dont le chiffre se monte au total de 76.000. Dès l'occupation de Salonique ils, constituèrent une grave charge. Ils en constitueront une plus grave encore dans l'avenir par suite des frais énormes qu'entraînera leur établissement déjà commencé.

Cette dépense éminemment philanthropique fait d'autant plus honneur à la Grèce que la quart des réfugiés sont musulmans et que 2.650, chose typique, sont bulgares.

Pour faire face à toutes ces dépenses, aucun recours ne sera fait aux impositions extraordinaires afin de laisser intactes les disponibilités du pays et ne pas, ajouter une pression supplémentaire à l'immense effort fourni en hommes. Le même principe fut suivi dans les provinces occupées auxquelles la Grèce, seule entre les États belligérants, n'imposa aucune contribution extraordinaire, quoique les nouvelles provinces soient moins imposées que la Grèce. On permit ainsi aux frères délivrés de panser avec une grande rapidité leurs terribles blessures de la guerre.

La Grèce put suivre pendant la première période une pareille politique grâce à sa réserve métallique de 55 millions sagement mise de côté sur les excédents des exercices 1910-11. On eut ensuite recours au crédit de l'État. L'excellence de ce crédit est démontrée par la fermeté extrême des fonds publics, le maintien du change au pair, malgré le cours forcé. Cela permet d'emprunter à des conditions moins onéreuses que celles subies par d'autres États européens, même non-belligérants.

La Grèce conserva aussi sa liberté d'action, dans l'avenir, tandis que les autres États durent consentir différentes concessions, telles que des travaux publics.

Examinant les conditions de l'emprunt, le ministre relève que si celles-ci sont lourdes, ceci est dû uniquement à la situation actuelle du marché européen, sollicité tant par des emprunts publics que par des entreprises privées, d'où le phénomène, aujourd'hui universel, de la hausse du taux de l'intérêt.

Fait d'une importance capitale, la position florissante de la Banque nationale, laquelle reflète la situation économique du pays, permet à cette grande institution de crédit grecque de prendre ferme la majeure partie des emprunts, soit plus de 130 millions.

Quant aux nouvelles provinces, la Grèce se conformant scrupuleusement au droit international conserva l'impôt sur le système ancien quoique celui-ci fût infiniment plus léger que le système fiscal grec.

Parlant de la diminution des recettes de douane dans les nouvelles provinces, notamment à Salonique, le ministre releva qu'elle était bien moindre que celle que l'on avait crainte et s'explique parfaitement Par suite de la guerre, les ports ont été privés en partie de leur hinterland primitif. Cependant, le ministre exprime sa conviction que grâce aux travaux d'aménagement de son port, Salonique a devant elle un avenir très prochain plus brillant encore que son passé.

En conclusion, les ressources immenses que donneront les nouvelles provinces quand l'État aura achevé l'œuvre dispendieuse de leur mise en valeur et de leur outillage économique, permettront, dans un avenir prochain, à la plus grande Grèce de remplir les devoirs, qui lui sont imposés envers les populations anciennes et nouvelles, par la conception de l'État moderne et de faire face tant aux soins de sa rénovation intérieure qu'à ceux. découlant de la nouvelle situation internationale.

La convention serbo-grecque
(*Le Temps*, 30 mars 1914)

Notre correspondant de Belgrade télégraphie :

Le conseil des ministres réuni hier soir a étudié les modifications proposées par le ministre des finances dans le texte préliminaire de la convention serbo-grecque relative au port de Salonique.

Le préambule modifié sera envoyé aux délégués serbes avec les instructions nécessaires.

On croit dans les cercles qui touchent au gouvernement que l'accord sera établi et signé au cours de la semaine prochaine.

Les Affaires d'Orient
(*Gil Blas*, 12 avril 1914)

Les concessions accordées par la Grèce à la Serbie à Salonique consistent notamment en la cession sans réserve de la convention des chemins de fer, en une partie du port de Salonique située dans la zone franche. La circulation des trains venant de Serbie se fera librement, sans, aucun transbordement à la frontière. — Une nouvelle ligne, allant de la Vieille-Serbie à Salonique, est autorisée.

LE PORT DE SALONIQUE
(*La Correspondance d'Orient*, 16 avril 1914)

Le consul de Belgique à Athènes écrit à la date du 23 décembre 1913 :

Pour mieux saisir la complexité de la plupart des questions qui se posent actuellement au sujet du port de Salonique, il faut connaître le rôle qu'il jouait sous le régime ottoman. Il constituait à la fois la base d'approvisionnement et le débouché des produits de la Macédoine, de l'Épire, de l'Albanie, de la Vieille Serbie, et même d'une partie de la Thrace, donc d'une région peuplée de près de 4 millions d'habitants. Voici quelques chiffres approximatifs, qui donnent une idée de l'importance que ces contrées donnaient au commerce du port de Salonique :

Exportation annuelle de produits agricoles	200.000.000 fr.
Commerce général	350.000.000 fr.
Nombre de maisons de commerce	900

Les événements survenus ont naturellement changé, en grande partie, ces conditions anciennes. Une fraction considérable de l'hinterland, comprenant la Vieille Serbie, Monastir, l'Albanie, la Thrace et une partie de la Macédoine, a été enlevée au ressort de Salonique. Les douanes de la Bulgarie, de la Serbie et de l'Albanie se dresseront désormais entre le grand marché d'approvisionnement qu'était Salonique et plusieurs des régions qu'il desservait. Le caractère économique du port sera changé ; toutefois, des mesures sont projetées et en discussion pour apporter quelque tempérament au préjudice résultant de la perte partielle de son ancienne zone d'influence. Mais, constatons d'abord que la situation actuelle se présente ainsi en deux mots : une crise de transition.

Par le fait même qu'elle est transitoire et inhérente aux circonstances actuelles, il y a lieu d'espérer que cette crise ne sera que temporaire ; il n'en importe pas moins d'en analyser les éléments. Elle se caractérise d'abord par une diminution des affaires commerciales, tant de celles qui concernent l'approvisionnement intérieur de l'hinterland que de celles qui relèvent du mouvement du port proprement dit. Pour ce qui regarde l'approvisionnement intérieur, la diminution s'explique facilement par les barrières douanières, par l'état de guerre, par la cessation et, ensuite, la désorganisation

inévitables des transports par chemins de fer, par les pertes pécuniaires subies par les populations. De toutes ces causes, la première seule pourrait avoir un caractère permanent.

Quant au mouvement du port, il a fléchi d'un tiers environ. Il se ressent naturellement de la situation indiquée pour l'intérieur, et il est comme une espèce de baromètre de l'atmosphère économique de la Macédoine. Il subit aussi le contrecoup de la gêne financière qu'éprouve en ce moment Salonique, et qui est due aux circonstances suivantes :

Les négociants de l'hinterland de Salonique, qui traitaient avec les maisons de commerce de cette ville, étaient souvent débiteurs de sommes assez élevées que les marchands thessaloniciens recouvraient au moyen de créances. Les négociants de l'intérieur, de leur côté, renouvelaient sans cesse leur avoir par de nouvelles ventes. Mais, pour plusieurs d'entre eux, ce moyen de renouvellement est venu à manquer par suite du fractionnement entre plusieurs pays de l'hinterland de Salonique et des complications que les divers systèmes douaniers y ont apportées. Des créances, dont le total forme un chiffre élevé, n'ont pas pu être recouvrées et la situation financière de plusieurs maisons du port en a été affectée. L'incertitude, inévitable en période de transition, au sujet du régime douanier qui sera appliqué aux importations de Salonique a contribué aussi à la gêne commerciale et financière du moment.

Avant d'analyser les remèdes proposés pour combattre ces difficultés momentanées et pour établir un système permanent et favorable à Salonique, il ne sera pas sans intérêt d'étudier le mouvement d'importation et d'exportation de ce port pendant les mois de novembre et décembre 1912 et pendant le premier semestre de 1913. Voici d'abord les principaux produits, importés, avec leur valeur en drachmes ou francs, pour les mois de novembre et décembre 1912.

Produits	Francs
Farines	1.714.660
Sucre, confiserie, vins	1.601.161
Fils et tissus de coton	631.228
Fils et tissus de laine	242.014
Minerais bruts	578.391
Métaux et machines	208.047
Autres produits	1.353.310
Total	<u>6.328.811</u>

Ces chiffres ne présentent plus guère qu'un intérêt rétrospectif ; ils expriment les résultats d'une période absolument anormale. C'est seulement lorsque l'on possédera les statistiques du dernier trimestre de 1913 et du premier trimestre de 1914 que l'on pourra juger exactement de l'importance moyenne du commerce de Salonique, sous l'administration grecque, en période à peu près normale. En attendant, les chiffres qui vont suivre, et qui donnent les résultats du commerce pendant le premier semestre de 1913, abstraction faite des produits envoyés pour l'approvisionnement des troupes, lesquels n'apportent aucun élément dont on puisse tenir compte pour l'estimation du trafic du port, présentent de l'intérêt comme point de comparaison :

Produits	Trois premiers mois de 1913 (francs)
Farines	1.394.941
Sucre	2.691.026
Vins	59.340
Spiritueux	606.853
Fils et tissus de coton	912.403
Fils et tissus de laine	616.818
Minerais bruts	330.843
Métaux et machines	240.518
Riz, pommes de terre, café, huiles	1.656.656
Peaux et cuirs	318.399
Produits de la pêche	148.353
Articles de sport et chapeaux	285.362
Soiries	162.256
Autres produits	6.493.768
Total	<u>15.916.922</u>

Les résultats généraux de l'importation pour le premier semestre sont les suivants (en francs) :

Premier trimestre	15.916.922
Deuxième trimestre	18.013.493
Total pour le semestre	<u>33.930.415</u>

Voici maintenant comment se décomposent ces chiffres, par pays de provenance :

Pays de provenance	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	Totaux
Allemagne	2.026.412	3.061.037	5.087.449
Autriche-Hongrie	5.042.163	4.699.201	9.741.364
Amérique	416.922	371.936	788.858
Belgique	305.938	644.429	950.367
Égypte	136.651	135.550	272.201
France	1.442.988	1.910.476	3.353.464
Grande-Bretagne	1.431.839	2.491.130	3.922.969
Grèce	47.008	58.749	105.757

Italie	1.240.821	994.531	2.235.352
Pays-Bas	495.711	819.462	1.315.173
Russie	1.261.210	1.069.359	2.330.569
Suisse	263.486	241.157	504.643
Autres pays	1.805.773	1.516.476	3.322.249

Comme on peut le constater par le tableau ci-dessus, l'augmentation a été très sensible pendant le second trimestre en ce qui concerne l'Allemagne (environ 33 %), la Belgique (plus de 100 %), la France (environ 25 %), la Grande-Bretagne (environ 75 %) et les Pays-Bas (près de 90 %). En revanche, l'Autriche-Hongrie, l'Italie et la Russie accusent des diminutions assez sensibles.

Quant au commerce d'exportation, il a donné les résultats suivants :

	Francs
Novembre 1912	389.366
Décembre 1912	1.130.101
Janvier 1913	1.070.160
Février 1913	923.260
Mars 1913	1.843.750
Premier trimestre de 1913	3.837.170
Deuxième trimestre de 1913	4.257.581
Total du premier semestre de 1913	8.094.751

Il résulte de ces statistiques que Salonique est surtout un port d'importation et d'approvisionnement. Nous verrons plus loin qu'on espère arriver à développer son exportation en augmentant à la fois l'industrie de la ville et la production des territoires de l'hinterland dont son port est le débouché naturel.

Auparavant, faisons la comparaison approximative du commerce tel qu'il résulte des chiffres produits, avec le commerce antérieur à l'occupation hellénique.

Le rapport du consul général d'Autriche-Hongrie évaluait à 120 millions les importations annuelles de Salonique sous le régime ottoman. D'autre part, l'administration des douanes ottomanes fixait, en chiffres ronds, les importations de ce port, du 13 mars 1910 au 13 mars 1911, à 116 millions de francs, et le chiffre des exportations à 36 millions et demi. Or, les importations n'ont atteint que 34 millions environ pour le premier semestre de l'année 1913, ce qui supposerait un total approximatif de 68 millions pour l'année entière. Mais il faut tenir compte de la période particulièrement troublée que représentent les six premiers mois de 1913 et je tiens de bonne source que les importations accusent une plus-value importante pour le troisième trimestre. On peut donc prévoir que le total des importations de 1913 atteindra le chiffre de 80 millions. C'est une diminution d'un tiers sur la moyenne annuelle antérieure.

Encore une fois, il faut attendre, avant de se baser sur cette diminution pour établir des pronostics d'avenir, que quelques mois de conditions normales se soient écoulés, car les données actuelles sont trop problématiques ; et soit que l'on se base sur la diminution du semestre pour émettre des avis pessimistes, soit que l'on se fonde sur

l'augmentation comparative des derniers mois pour se montrer très optimiste, on risque également de pencher trop d'un côté ou de l'autre.

Contentons-nous donc d'examiner rapidement les remèdes préconisés pour relever le commerce de Salonique. Les commerçants et industriels de Salonique, de même que le gouvernement grec, se sont émus d'une situation qui, à la longue, pourrait devenir très préjudiciable au port, car si les marchés qui s'approvisionnaient autrefois à Salonique, et qui sont maintenant serbes ou bulgares, s'habituèrent à prendre leurs approvisionnements et à écouler leurs ressources dans un autre centre, à Dédéagatch par exemple, la diminution dans la partie du trafic de Salonique alimentée par cette source pourrait devenir définitive. Il importe donc de chercher à atteindre deux buts : le premier d'empêcher, par des accords douaniers, que la partie de l'hinterland devenue serbe ou bulgare soit perdue pour le commerce du port ; le second, de compenser les pertes possibles de ce côté et de mettre Salonique au rang des ports les plus prospères, par le développement de son industrie et de son rôle futur de port de transit. Devenant un port d'exportation internationale, il serait alors à l'abri des fluctuations possibles du commerce d'importation dans l'hinterland immédiat.

Dans le premier cas, il faut distinguer les mesures qui ont un caractère transitoire et celles qui seront définitives. Parmi ces dernières, il y a les ententes auxquelles aboutiront peut-être les gouvernements des Balkans entre eux, et, parmi ceux-ci, les gouvernements hellénique et serbe, pour régler de commun accord leurs tarifs et aplanir les questions douanières qui surgissent naturellement au sujet de Salonique. Sans aller jusqu'à admettre pour le moment que l'idéal économique d'une union douanière des Balkans soit réalisable, on peut, sans faire preuve d'un optimisme exagéré, envisager l'éventualité de quelques accords possibles et prochains.

Quant aux mesures provisoires dans ce sens, elles ont abouti au *modus vivendi* actuel, qui comporte la suppression des droits d'entrée à Salonique pour les marchandises destinées aux royaumes de Serbie et de Bulgarie. On se souvient que ces deux pays avaient, dès l'origine de leur occupation, frappé de droits toute marchandise importée par les nouvelles frontières. Or, ces marchandises payant déjà des droits de douane à leur entrée à Salonique, le commerce se trouvait dans une situation des plus difficiles, à laquelle il a été fin par la suppression des droits d'entrée à Salonique pour les marchandises destinées au transit vers la Serbie et la Bulgarie.

Le second but à atteindre, celui du développement de l'industrie et du commerce de transit à Salonique, a donné lieu à de nombreuses études. Il s'agirait d'abord de faire de Salonique à la fois l'entrepôt des pays balkaniques, un port en communication régulière avec l'Égypte, l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient, et une ville industrielle s'étendant le long de la mer du côté du Vardar. En même temps il faudrait empêcher que cet emporium macédonien ne devienne un concurrent du Pirée.

Cet idéal indiqué, voici en résumé les deux grandes questions qui sont agitées dans les milieux gouvernementaux, politiques, économiques et commerçants :

1° Faut-il faire de Salonique un port franc ou une ville libre, ou est-il préférable d'y créer une zone franche ?

2° Faut-il y établir le système du libre échange ou celui du protectionnisme ?

Enfin, une mesure provisoire et d'acheminement qui a donné des résultats excellents a été la création de dépôts et d'entrepôts privés.

Commençons par exposer les deux premières questions. Ce rapport n'étant qu'un travail de constatation et non de discussion, je n'entrerai pas dans le détail des controverses auxquelles a donné lieu le problème du port franc et de la ville libre. Ce problème est à l'étude. Le gouvernement n'a pas encore fait connaître la solution définitive qu'il lui donnera. Je me bornerai donc à chercher un indice de la direction possible que prendront les idées de la nouvelle administration, et je le trouverai dans cette déclaration faite à la fin de septembre dernier par M. le directeur des Finances du gouvernement général de Macédoine :

« Dans la zone franche qui sera créée à Salonique, il y aura de vastes magasins où seront déposées toutes sortes de marchandises sans que celles-ci aient à payer des droits de douane. Chaque commerçant aura là son magasin particulier où il aura le droit de manipuler ses marchandises. En outre, dans le port franc, toutes espèces d'entreprises commerciales et industrielles pourront être librement installées. C'est le système adopté par l'Allemagne pour Hambourg, Brème et Stettin, par le Danemark pour Copenhague, par l'Italie pour Gênes, et par l'Autriche pour Trieste. Nous n'avons qu'à imiter ces nations. Inutile d'inventer un système original et étrange. »

Quant à la question du système économique à appliquer au nouveau territoire de Grèce le même indice nous est fourni par la même autorité ; il est nécessaire, d'après ses déclarations, d'instituer une législation protectionniste.

Je le répète, ce n'est là qu'un indice, et le gouvernement ne s'est pas prononcé ; mais il est vraisemblable que, pour favoriser l'éclosion des industries que l'on espère voir naître à Salonique, on appliquera des droits élevés à certaines catégories de marchandises importées.

Il me reste, pour finir, à exposer l'œuvre bien accueillie et très heureuse des entrepôts privés. C'est un essai de zone franche réduite.

Le 18 février 1913, ce système a été appliqué pour la première fois par la douane de Salonique. Certains magasins généraux des banques de la ville, étant sans emploi, furent reconnus par le gouvernement comme entrepôts privés. Les marchandises déposées dans ces magasins n'étaient ni dédouanées, ni soumises au paiement des droits, pourvu qu'elles fussent consommées sur place ou expédiées à l'étranger. En même temps cette méthode était appliquée à certaines industries locales : on leur laissait un dépôt de matières premières qui avaient été introduites en franchise de droits, à la condition que ces matières, après leur transformation par le travail en fabrique, ne seraient pas écoulées dans le pays, mais exportées à l'étranger. Voici d'après les statistiques officielles, le mouvement auquel a donné lieu ce système, depuis le 18 février, jusqu'à la fin du premier trimestre de l'année 1913, soit pour une période de 42 jours :

Dépôts privés

Demandes de mise en dépôt	1.283
Demandes de mise en consommation	604
Demandes d'expédition vers l'étranger	1.399
Demandes d'expédition vers l'intérieur	50
Total des opérations	<u>3.336</u>

Marchandises mises en entrepôt, privé	Kg	Francs
Céréales	22.873	3.888
Blé	2.821.585	634.856
Farines	102.180	34.074
Denrées	2.678	2.893
Sucre	1.170.255	418.952
Confiseries	20.364	7.628

Café	52.631	92.797
Riz	316.889	107.367
Produits de la pêche	—	5.480
Aliments pour animaux	200	1.000
Boissons alcooliques	1.672	2.033
Coton	11.490	17.235
Tissus de coton	73	4.978
Fils de coton	1.906	5.171
Fils de laine	645	2.709
Toile de chanvre	—	25.896
Sacs de chanvre	—	831
Houille	180.000	7.560
Cuirs apprêtés	8.683	21.519
Substances oléagineuses	14.374	11.864
Teintures végétales	780	5.163
Papier	24.000	4.152
Imprimés	559	2.918
Minerais	3 890	—
Métaux	300	1.905
Produits chimiques	300	900
Bougies	8.934	6.627
Ustensiles en général	10.757	9.602

Le pays qui en a profilé pour le plus grand nombre de marchandises est l'Autriche-Hongrie. Les blés de Roumanie en ont beaucoup bénéficié aussi. On trouvera ci-dessous les chiffres les plus élevés.

Marchandises	Kg	Francs
Autriche-Hongrie		
Sucre	1.170.255	418.952
Café	17.398	33.084
Métaux et objets en métal	11.057	11.507
Fils de coton	—	1.560
Tissus de chanvre	—	25.896
Riz et divers	50.461	26.457
Total	—	517.856

Roumanie		
Blé	2.821.585	634.856

Les chiffres des autres pays sont de beaucoup inférieurs.

Comme on le voit par ces quelques constatations, le port de Salonique est en pleine période de transition. L'année 1914 sera une époque de la plus haute importance pour la fixation de son statut économique. On a pu juger déjà de quel côté vont les préférences. En attendant d'en voir les résultats, il a fallu se contenter de noter les grandes lignes de la situation transitoire actuelle.

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 2 mai 1914)

Port de Salonique, 475. Bénéfices nets 1913 : 120.000 francs contre 120.908 francs. A l'assemblée du 14 mai, il sera proposé le maintien du dividende à 10 francs par action.

LÉGION D'HONNEUR
Edmond Bartissol
(*Le Figaro*, 19 mai 1914)

Le troisième est nommé officier de la Légion d'honneur : c'est M. Bartissol, ingénieur et architecte, dont le mérite et la renommée devaient recevoir cette nouvelle consécration

PORT DE SALONIQUE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 janvier 1915)

La Compagnie d'exploitation du Port de Salonique n'ayant pu réussir à faire rentrer en France les recettes du port de Salonique ne se trouve pas en mesure d'effectuer le paiement du coupon de ses obligations échu le 1^{er} janvier courant.

Le nouveau front des Alliés dans les Balkans
(*Le Temps*, 26 décembre 1915)

Rome, 25 décembre.

Selon une information de Salonique au *Giornale d'Italia*, le nouveau front des alliés embrasse toute la péninsule allant du Vardar jusqu'au golfe des Orfans.

Un autre télégramme de Salonique à la *Gazzetta del Popolo* contient les détails suivants : « L'évacuation grecque de Salonique est presque accomplie. La ville a pris l'aspect d'une formidable forteresse. On y remarque un mouvement intense de troupes se dirigeant sans trêve vers le nouveau front, emportant avec elles des quantités énormes de munitions et d'artillerie lourde. »

La conviction générale est que dans les conditions actuelles, l'armée alliée est en mesure de braver toute attaque ennemie.

Une escadre alliée de dix navires est dans le port de Salonique pour assurer la protection de la ville. Ces cuirassés pourront éventuellement participer avec leurs grosses pièces à la défense.

Les forces ennemies sont concentrées partiellement dans la région de Kilkir-Kilindir et le restant entre Doiran et Stroumitza.

LA SITUATION DANS LES BALKANS
LA GRÈCE ET L'ENTENTE
(*Le Temps*, 11 juin 1916)

Un télégramme de Salonique au *Secolo* assure que le blocus économique des côtes grecques a été déclaré vendredi matin. Aucun navire hellénique ne pourra sortir des ports ; ceux qui se trouvent en mer seront conduits par les vaisseaux des Alliés, soit en France, soit à Malte. Le capitaine grec du port de Salonique a été remplacé par un officier de marine français. La proclamation du blocus, outre le coup grave qu'elle portera aux compagnies de navigation helléniques, lesquelles gagnaient en ce moment des sommes fantastiques, empêchera aussi l'arrivée en Grèce de tous ravitaillements et de tous produits.

Toute la presse gouvernementale proteste contre ce qu'elle appelle « le blocus » de la Grèce.

.....

MORT D'EDMOND BARTISSOL

DEUIL
(*Le Figaro*, 18 août 1916)

On annonce la mort du vicomte Edmond Bartissol, ancien député des Pyrénées-Orientales, décédé à Paris à l'âge de quatre-vingt-quatre ans. [...]

(*Le Journal des débats*, 7 octobre 1916)

Ce matin a commencé le débarquement du premier contingent des troupes britanniques et françaises dans le port de Salonique où se trouvent actuellement quatre transports français et un transport anglais.

PORT DE SALONIQUE
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 décembre 1916)

L'état de guerre européenne a été favorable à la Société d'exploitation du Port de Salonique qui a obtenu, en 1915, les résultats les plus brillants qui aient été enregistrés

jusqu'à ce jour. Le port de Salonique a bénéficié de sa situation géographique aussi bien que des événements ; d'abord, les Dardanelles étant fermées, en contribuant au ravitaillement de la Russie et de la Roumanie par la voie de la Bulgarie ; puis celle-ci entrant à son tour en guerre, en adoptant par la Serbie une voie détournée ; enfin, la Serbie étant envahie, en servant de base de débarquement et de ravitaillement aux Alliés qui occupent la partie de la Macédoine formant l'hinterland immédiat de Salonique.

Les recettes de 1915 s'élèvent à 1.363.189 fr. ; elles accusent, comparativement à celles de 1911 qui atteignaient 817.051 fr. une augmentation de 571.322 96 ou 72 %. Les bénéfices nets, report antérieur compris, qui ressortent à 271 876 fr. pour l'exercice 1915, sont en augmentation de 335.445 fr. sur les précédents, ce qui a permis de répartir pour 1915 un dividende de 15 fr. par action contre 10 fr. pour 1914.

Les deux derniers comptes de Profits et pertes se comparent ainsi :

	1914	1915
CHARGES		
Frais généraux à Paris, Salonique et Athènes	173 198	214 595
Comptes amortis	—	129.440
Report antérieur	17 945	14 187
Total des charges	<u>191.143</u>	<u>358 222</u>
PRODUITS		
Report du prélèvement pour frais d'exploitation	163 411	272.638
Prélèvement sur les recettes	100.000	100.000
Prélèvement de 40 % sur le solde des bénéfices	—	146 054
Redevance de la municipalité de Salonique	11 364	11.364
Agio, intérêts et commissions	1 933	85 854
Total des produits	<u>276.708</u>	<u>615.910</u>
Rappel des charges	191.143	358.222
Bénéfice net	85.565	257.688
Report antérieur	17.945	14.188
Solde disponible	<u>103.510</u>	<u>271.876</u>

Il y a lieu de remarquer que 129.440 fr. qui ont été passés pour amortissement au débit du compte de Profits et Pertes pourraient en réalité être encore compris dans les bénéfices de 1915.

La société possède une créance de 810.953 fr. sur le gouvernement hellénique, dont elle a demandé le règlement, mais que le ministre des Finances grecques a estimé devoir différer car ce règlement est, selon lui, lié à la solution d'autres questions. Le conseil ne partage pas cette manière de voir et s'est exprimé ainsi à l'assemblée :

Si le gouvernement royal a voulu parler des questions d'ordre général à régler entre lui et la société, au point de vue des droits et obligations de celle-ci envers l'État, nous ne demandons pas mieux que d'examiner ces questions dont le règlement loyal et équitable ne pourra que nous être avantageux. Vous savez, en effet, tous les sacrifices que la société s'est imposés pour la construction du port (et son développement, les concessions qu'elle a faites lors de la conclusion de la Convention de 1914, les pertes qu'elle supporte du fait de la non édification de la gare centrale, qui devait s'élever sur des terrains conquis aux frais des actionnaires et qui restent improductifs, tous les

préjudices qu'elle subit du fait de la non exécution de la Convention de la part du Gouvernement et tous les dommages résultant du changement de régime économique sur la base duquel notre contrat a été conclu.

Ce sont pourtant ces circonstances qui ont rendu et rendent encore la situation de la société bien critique. Les actionnaires n'ont pu toucher, jusqu'à ce jour, qu'un intérêt dérisoire de 2 à 3 % et il n'a pas été possible de penser à l'amortissement du capital-actions actuel, amortissement cependant nécessaire, si on considère qu'à la fin de la concession, toutes nos installations doivent gratuitement faire retour à l'État. C'est dire, par conséquent, que nous sommes les premiers à désirer le règlement des questions pendantes envers l'État, car nous sommes convaincus que toutes ces circonstances seront prises en considération équitable et que les droits légitimes des actionnaires seront sauvegardés.

Voici comment s'établissent dans leurs principaux postes les deux derniers bilans au 31 décembre :

	1914	1915
ACTIF		
Concessions et dépenses de premier établissent.	3.966.305 00	3.966.305 00
Annuités à recevoir	8 034 500 00	7.909 500 00
Caisse et banque	337.420 07	1.229 732 92
Portefeuille	155.285 30	155 285 30
Débiteurs divers	464 636 22	1.081.855 91
Travaux neufs et divers, hangars, écuries, etc.	487 171 07	—
Comptes à amortir	156.567 43	—
	<u>13.601 885 09</u>	<u>14 342 679 13</u>
PASSIF		
Capital	4.200.000 00	4.200.000 00
Obligations	8.034.500 00	7.909.500 00
Réserve légale	61 442 57	66 618 07
Prélèv. sur les recettes	429 378 17	—
Créditeurs divers	703.003 30	1.823.391 36
Compte d'ordre	52.105 43	52.105 43
Profits et Pertes	121.455 62	286.063 77
	<u>13 601.885 09</u>	<u>14 342 679 13</u>

Le fonds de roulement, qui ressort à 483.196 francs 97, est suffisant ; la situation financière apparaît assez à l'aise.

QUERELLES D'HÉRITAGE

Gazette des tribunaux
TRIBUNAL DE LA SEINE (2^e Chambre) : « Oh ! mes lettres d'amour, de vertu, de
jeunesse ! »
(*Le Figaro*, 1^{er} mai 1918)

Victor Hugo, qui a chanté ses « lettres d'amour, de vertu, de jeunesse », eût été quelque peu surpris qu'on pût discuter si ces lettres, qui ne redoutent pas parfois la publicité littéraire, peuvent être produites en justice.

Le cas se présentait cependant, hier, à la 2^e Chambre du Tribunal, présidée par M. Garreau.

M. Bartissol, ancien député des Pyrénées-Orientales, est mort, avenue du Bois-de-Boulogne, le 16 août 1916, laissant une fortune de plus de 10 millions de francs. Il était âgé de soixante-quinze ans.

L'ancien député, ingénieur, entrepreneur de travaux publics, officier de la Légion d'honneur, instituait légataire universelle sa nièce, M^{me} Robert, née Bartissol, avec charge d'acquitter différents legs, dont un d'un million de francs à M^{me} X..., son « amie », et un autre legs de plusieurs millions, celui-là, aux enfants de M^{me} X..., âgés, l'un de six mois, l'autre de neuf ans.

M^{me} Robert se refusa à la délivrance du legs aux deux enfants de M^{me} X... car, prétendait-elle, M. Bartissol a été berné par sa maîtresse qui lui a fait croire qu'il était le père des deux enfants. Les manœuvres dolosives de la jeune femme se manifestent, déclarait M^{me} Robert, dans les lettres qu'elle a écrites à l'ancien député.

Et M^{me} Robert produisait soixante-quinze lettres de M^{me} X... adressées à M. Bartissol par son amie.

Ces lettres, répondait M^{me} X..., sont des lettres d'amour, à ce titre confidentielles. Elles ne sauraient être produites en justice. C'est pourquoi je demande qu'elles soient rejetées du débat.

Sur plaidoiries de M^{es} du Laurens de la Barre et Paul Guillain, le Tribunal a rendu un jugement où ce principe est posé d'abord :

Attendu que les lettres missives d'une maîtresse à son amant sont de nature confidentielle, sans qu'il soit besoin d'une indication générale de leur auteur à cet égard ; que les confidences qu'elles renferment s'adressent exclusivement au destinataire ; qu'elles ne peuvent faire l'objet d'une communication à aucun tiers ; qu'elles ne sont pas transmissibles aux héritiers du destinataire.

Le jugement continue :

Attendu que le principe de l'inviolabilité du secret des lettres confidentielles et de leur intransmissibilité aux héritiers du destinataire, doit recevoir exception toutes les fois que leur auteur a agi avec fraude.

Attendu que M^{me} Robert demande la nullité du legs qui, d'après elle, découlerait des manœuvres dolosives de la dame X. pour faire gratifier ses enfants mineurs ; qu'elle prétend, en outre, que la cause déterminante dudit legs aurait été la croyance en laquelle le testateur aurait été induit que les enfants, objets de sa libéralité, étaient ses enfants.

Le Tribunal, après avoir déclaré licite à titre exceptionnel la production aux débats des soixante-quinze lettres d'amour de M^{me} X. a déclaré nul, pour cause illicite, le legs fait aux deux enfants de cette dernière, qui est en puissance de mari.

[Le conflit se termina par une transaction]

(La Correspondance d'Orient, 15 juillet 1919)

La Compagnie du Port de Salonique répartit pour le dernier exercice un dividende de 5 % sur lequel 10 francs nets, seront mis en paiement le 15 juillet. Le solde sera payé ultérieurement.

AOÛT-SEPTEMBRE 1920 : RÈGLEMENT TRANSACTIONNEL AVEC LES OBLIGATAIRES

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 21 mai 1921)

L'action du Port de Salonique se traite à 297 à l'approche de l'assemblée convoquée pour le 31 mai, qui examinera les comptes de l'exercice 1920 qui se soldent par un bénéfice de 208 500 fr. au lieu de 213.056 fr. en 1919. Le dividende proposé est de 25 fr. bruts comme l'an dernier.

Kemal et la Yougo-Slavie
(*Le Temps*, 7 juin 1921)

Notre correspondant de Londres téléphone
On mande de Belgrade au *Daily News* que Kemal pacha aurait reconnu les droits des Serbes au port de Salonique et aurait invité les Yougo-Slaves à commencer une offensive contre le port grec.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 2 juin 1922)

Du fait de la chute de la drachme, dont le cours moyen a été de 0 fr. 52 en 1921, contre 1 fr. 54 en 1920, le compte d'exploitation se solde par une insuffisance de 81.113 francs et le compte de profits et pertes par un déficit final de 125.149 francs, au lieu d'un bénéfice de 208.500 fr. en 1920.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 7 juillet 1922)

Les comptes de l'exercice 1921, laissant un solde déficitaire de 125.149 francs 29 ont été approuvés par l'assemblée du 24 juin. Il n'est pas réparti de dividende.

Chronique des changes
(*Le Journal des finances*, 11 août 1922)

La drachme, très rarement cotée, s'est inscrite mercredi à 31,73.

La Commission financière internationale de la dette publique qui contrôle les réserves affectées au service des emprunts grecs vient de publier un rapport dans lequel elle souligne notamment, les répercussions de la dépréciation de la drachme sur la situation économique du pays. Les cours de la drachme qui s'étaient déjà ressentis en 1920 de l'augmentation de la circulation à concurrence de 400 millions se sont encore avilis en 1921 sur l'émission d'une nouvelle tranche de 500 millions de drachmes réalisée en dépit de l'opposition de la Commission. Le prix de la livre sterling est monté successivement : 51 drachmes 30 en janvier 1921, 62 drachmes en mai, 80 drachmes 32 en septembre, 98 drachmes 02 en décembre. Elle en vaut actuellement 143. Le change de la drachme sur Paris qui s'établissait à 92 drachmes 80 en janvier de la même année, montait à 131 dr. 25 en mai, 154 dr. en septembre, 190 dr. 44 en décembre pour atteindre, le 1^{er} août 1922, 250 dr.

La Commission fait justement observer que si les plus-values de revenus affectés au service de la dette hellénique pour l'année écoulée, soit 7.862.000 dr., ont théoriquement un caractère satisfaisant, il faut prendre garde que ces recettes ont été perçues en drachmes-papier et que la dépréciation de cette monnaie fait subir un grave préjudice aux porteurs d'emprunts. La disparition des bénéfices de change entraîne, en effet, une diminution notable des intérêts supplémentaires alloués aux intéressés. La Commission ajoute que la baisse de la drachme en s'accroissant risque de provoquer une réduction considérable des excédents et partant de menacer la sécurité des emprunts dont ces derniers sont les garants. Il suffit pour constater le caractère illusoire des plus-values exprimées en drachmes, de remarquer que les [recettes des ports du Pirée et de Salonique](#), accusent théoriquement, pour les cinq premiers mois de l'année, une plus-value de 49.700.000 drachmes papier. mais qu'après conversion en or, il existe effectivement un déficit de 1.750.000 dr.- or, par rapport aux recettes de la période correspondante de 1921.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 26 mai 1923)

Les comptes de 1922 accusent une perte légèrement supérieure à celle de l'exercice précédent, soit 141.732 fr., contre 125.149 francs. Le solde débiteur total ressort ainsi à 266.882 francs. Il convient de noter, toutefois, qu'une somme de 94.883 francs a été affectée au fonds d'amortissement des actions.

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 22 juin 1923)

Les comptes de l'exercice 1922 accusant une perte de 266.882 fr. et ne comportant aucune répartition ont été approuvés par l'assemblée du 13 courant.

Société d'exploitation du port de Salonique
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 13 juin 1923.

Les résultats de l'exercice ont été défavorablement influencés par la baisse de la drachme qu'un relèvement des tarifs n'a pas suffi à compenser.

Le compte de Profits et pertes se solde par une perte de fr. 141.732 contre une perte de fr. 125.149 pour l'exercice précédent.

La société fait d'actives démarches pour un nouveau relèvement des tarifs.

Qui êtes-vous ? 1924 :

KLAPKA (Georges de), directeur de banque.

8, rue Gounod, T. : Wagram 51-24.

Chevalier de la Légion d'honneur.

Né à Cognac, le 23 septembre 1865.

Marié à M^{lle} Gabrielle Goulden. Une fille : Marie-Thérèse, mariée à M. Jacques Masselin.

Éduc. : collège Sainte-Barbe.

Sports : golf ; chasse.

[On le rencontre d'abord dans des sociétés hasardeuses (commissaire suppléant de la Société d'études et d'exportation du Soudan en 1899, administrateur de la Sté française d'explorations minières en Chine), puis il devient vers 1902 secrétaire du conseil, puis (1913) secrétaire général de la Banque ottomane, qu'il représente au Port de Salonique, à la Société d'exploitations minières en Serbie, à la Banque franco-serbe, à la [Compagnie marocaine](#) et à la Compagnie commerciale d'Orient.

En 1925-1926, il passe à la Société parisienne de banque et la représente aux Grands Moulins de Paris, à la Coopérative d'approvisionnement, de transport et de crédit (CATC) et (1934-1938) à la [Cie minière coloniale](#).]

Société d'exploitation du Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 16 mai 1924)

Le bénéfice de l'exercice 1923 est de 158.760 francs, après amortissement des pertes antérieures. Il sera proposé à l'assemblée du 11 juin un dividende de 16 francs net.

Au bilan, les disponibilités sont de 2.546.374 francs, et les débiteurs de 1.278.708 francs. En regard, les créditeurs apparaissent pour 2 millions 429.769 francs.

Société d'Exploitation du Port de Salonique
(*La Vie financière*, 13 juin 1924)

Les actionnaires se sont réunis hier sous la présidence de M. l'amiral Nabona, en assemblée générale ordinaire.

On lit dans le rapport :

« L'exercice a été bon, bien qu'influencé par la situation de la Grèce, qui a dû terminer une guerre dont les conséquences ont eu une profonde répercussion sur la politique intérieure du pays et sur son change.

En outre, nous avons quelque peu bénéficié du trafic belge.

En considérant ces résultats. il convient de signaler la remarquable vitalité commerciale de la ville de Salonique, si souvent et si fortement éprouvée ».

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1923, qui se soldent par un bénéfice de 138.761 fr. 65.

Le dividende a été fixé à 15 francs net par action, payable aux caisses du Comptoir national d'escompte de Paris à partir du 30 juin 1924 contre remise du coupon n° 20.

L'assemblée a décidé d'amortir 700 actions par voie de tirage au sort, et donne au conseil tous pouvoirs nécessaires pour effectuer cet amortissement.

L'assemblée a ratifié les nominations d'administrateurs de MM. Louis Bergé et Marcel Pouard faites à titre provisoire par le conseil et réélu administrateur pour 3 ans M. l'amiral Nabona

L'assemblée a nommé commissaire des comptes pour 1924 M. Henri Guilmin ⁷ et commissaire suppléant M. François Davigot.

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 20 juin 1924)

L'assemblée qui s'est tenue le 11 courant a approuvé les comptes de l'exercice écoulé. Le dividende fixé à 16 fr. sera mis en paiement le 30 juin.

DÉPARTEMENTS
Une cargaison d'ossements humains
(*Le Journal des débats*, 24 décembre 1924)

Le cargo « Zan », portant pavillon anglais, fait actuellement route sur Marseille. Ce navire, qui vient de Constantinople, aurait un chargement de 400 tonnes d'ossements provenant de Moudania, port turc de la mer de Marmara, dont la moitié serait des ossements humains ayant appartenu aux victimes des derniers massacres d'Arménie. De nombreux ouvriers des quais de Salonique, indignés, voulurent s'opposer au départ du cargo, mais le consul britannique et les autorités grecques du port de Salonique intervinrent pour calmer les esprits et réussirent à obtenir le départ pour Marseille du « Zan », dont la cargaison macabre serait destinée à l'industrie marseillaise.

Le « Zan » n'a pas encore touché le port, mais cela ne saurait tarder. Toutefois, les industriels, qui, à n'en pas douter, ignorent totalement les faits avancés, auront à contrôler de près la singulière cargaison qui leur est destinée.

ITALIE
Activité et progrès de la marine marchande
(*Le Temps*, 20 février 1926)

Selon les journaux, tant par le nombre des navires qui ont ancré dans le port de Salonique que par les tonnages qu'ils représentent, le pavillon italien vient en tête de toutes les autres marines marchandes étrangères pour 1925. Viennent ensuite, par rang d'importance l'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne. Au Pirée, l'Italie tient aussi la première place.

⁷ Henri Guilmin (1850-1925) : ancien directeur en Angola de la Mossamédès. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/Compagnie_de_Mossamedes.pdf
Déjà commissaire aux comptes de la Compagnie immobilière et de régie de terrains à Salonique

(Le Journal des finances, 15 mai 1926)

Le Port de Salonique est calme à ;573 en attendant l'assemblée du 9 juin qui votera un dividende de 25 fr., égal au précédent.

(Le Journal des finances, 18 juin 1926)

L'action du Port de Salonique clôture à 780 après l'assemblée ordinaire du 9 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1925, qui font ressortir un bénéfice, net de 290.656 fr. Le dividende a été fixé à 25 fr.

(Le Journal des finances, 27 août 1926)

Le Port de Salonique un moment vainement offert à 950, s'inscrit finalement à 1.025 venant de 1.200 environ ; la société a opposé, en effet, un démenti formel aux bruits mis un moment en circulation, d'après lesquels des pourparlers auraient été engagés en vue de la cession de ses quais au gouvernement hellénique pour le prix de 12 à 14 millions de drachmes.

(Le Journal des finances, 13 mai 1927)

L'action du Port de Salonique s'est traitée, en dernier, à 810 ; les comptes qui seront présentés à l'assemblée du 8 juin, se soldent, après 125.000 francs contre 116.250 francs d'amortissements, par un bénéfice net de 215.973 francs contre 290.958 francs. Le conseil proposera le maintien du dividende à 25 fr.

Société d'exploitation du Port de Salonique
(Le Courrier maritime nord-africain, 27 juin 1927)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1926, arrêtés au 31 décembre 1926, qui font apparaître un bénéfice net de 191.046 fr. L'assemblée a décidé la distribution d'un dividende de 25 fr. par action. Une somme de 11.941 fr. a été reportée à nouveau.

L'amiral Nabona et M. Marcel Pouard, administrateurs sortants, ont été réélus.

COUPONS EN MONNAIE-OR

(Le Journal des finances, 1^{er} juillet 1927)

L'action du Port de Salonique s'est inscrite à 760 ; son marché n'a pas été excessivement ému par le jugement de la 1^{re} chambre du tribunal condamnant la société à effectuer en or le service de son emprunt 5 %.

Obligations Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 15 juillet 1927)

Nous avons indiqué, dans de précédents numéros du journal, que la Compagnie du Port de Salonique avait été condamnée à effectuer en or le service de ses obligations. Il nous paraît intéressant de reproduire ci-après le texte du jugement

Le Tribunal,

Donne défaut, faute de constitution d'avoué, contre la Société défenderesse ;

Attendu que Trévisian, porteur de cinq obligations 5 % de 500 francs de la Société ottomane d'exploitation du Port de Salonique, a, suivant exploit en date du 16 mars 1927, assigné ladite société pour entendre dire que celle-ci est tenue d'effectuer le paiement des coupons et éventuellement le remboursement du capital des obligations faisant partie de l'emprunt émis par elle en 1905, en monnaie d'or ;

Attendu que les obligations dont il s'agit portent un double texte imprimé en français et en turc et stipulant les conditions de l'emprunt ;

Attendu que, sur le texte français, on relève les mentions suivantes :

Le porteur a droit : 1^o) A un intérêt annuel de 5 % payable à Paris à raison de 25 francs et à Constantinople ou Salonique à raison de 110 piastres-or par coupons semestriels, les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année après déduction des impôts exigibles aux lieux de paiement ; 2^o) A partir du 1^{er} janvier 1906, au capital de 500 fr. ou 23 livres turques par voie de tirages au sort ;

Attendu que la société défenderesse, société ottomane ayant son siège social à Constantinople, devait prévoir nécessairement et a effectivement prévu le paiement des coupons en monnaie turque ;

Que la désignation de la piastre-or comme base de paiement révèle clairement son intention d'adopter une monnaie fixe, indépendante du cours du change et constituait pour les porteurs étrangers une monnaie invariable ;

Que cette indication de la piastre-or était, en réalité, un engagement que le montant des revenus ne pourrait être influencé par les variations incessantes de la piastre medjidié ou piastre-argent ;

Que cet avantage était la condition première du succès de l'émission dans un pays comme la France où la monnaie avait alors une valeur stable ;

Attendu qu'au moment où sont intervenues les conventions entre la société émettrice et les prêteurs, le franc, à la différence de la piastre turque, avait, en fait, une valeur correspondant à l'or ; que l'assimilation de la piastre-or et du franc était alors des plus logiques et des plus naturelles ;

Attendu que l'établissement du cours forcé en France et en Turquie ne saurait constituer un obstacle légal à l'exécution de la convention ; que les contractants d'avant guerre sont tenus de respecter les conditions de paiement qu'ils avaient librement stipulées ;

Attendu qu'il est constant que, lors de l'émission des obligations 5 % de l'emprunt 1905, la Société du port de Salonique a adopté une monnaie de paiement en or, qui, en Turquie ou en France, serait calculée sur la piastre-or dont la valeur or fin était fixée de façon invariable ;

Attendu que la demande de Trévisian apparaît ainsi comme justifiée,

Par ces motifs,

Dit que la Société ottomane d'exploitation du port de Salonique, lors de l'émission en 1905 de ses obligations 5 %, a pris, vis-à-vis des souscripteurs, l'engagement de leur payer en or ou en valeur correspondant à l'or, les coupons et l'amortissement desdites obligations ;

Condamne ladite Société en tous les dépens distraits au profit de M^e Bertin, avoué, sur son affirmation de droit.

(Le Journal des finances, 24 février 1928)

L'action Port de Salonique est revenue à 1.170, car on ne sait rien de précis au sujet des négociations engagées avec le gouvernement hellénique.

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE
(Le Journal des débats, 14 avril 1928)

Le bénéfice net de 1927 s'élève à 233.446 fr. contre 215.973. Il sera proposé à l'assemblée du 10 mai un dividende de 25 francs brut, égal au précédent.

(Le Journal des débats, 12 mai 1928)

L'ass. ord. d'hier, après avoir approuvé les comptes de l'ex. 1927, dont le bénéfice net s'élève à 233.446 fr., a fixé le dividende à 25 fr. par act.

Société d'exploitation du Port de Salonique
(Le Courrier maritime nord-africain, 29 mai 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue le 10 mai, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, clos le 31 décembre, qui font apparaître un bénéfice net de 196.578 francs, auquel s'ajoutent les reports antérieurs, soit 56.868 francs.

L'assemblée a décidé la distribution d'un dividende de 25 francs net de l'impôt sur le revenu, payable à raison de 21 francs net à partir du 15 juin prochain. Une somme de 8.170 francs a été reportée à nouveau.

L'assemblée a décidé d'amortir 250 actions par tirage au sort et a donné au conseil tous pouvoirs pour effectuer cet amortissement

Elle a réélu MM. J. Robert, Salem et L. Bergé, administrateurs sortants.

Grèce
Les grèves
(Le Journal des débats, 20 juin 1928)

Selon l'officieuse Agence d'Athènes, la situation ne serait pas encore grave. La réunion du conseil de la Confédération générale du travail, qui a eu lieu au Pirée, aurait seulement examiné la situation et les possibilités d'une grève générale, tandis que le

gouvernement continuerait à prendre des précautions en vue d'une grève générale. Les informations gouvernementales ne mentionnent comme fait nouveau que la proclamation de la grève par les ouvriers du port de Salonique, et ajoutent qu'à Salonique, Drama, Cavalla, Volo, Dédéagatch et Agrinion, la grève des ouvriers des tabacs se déroule sans incidents.

Mines de Bor
(*Le Journal des finances*, 12 octobre 1928)

[...] L'utilisation de Salonique comme port d'expédition, pendant la période d'hiver, au lieu du Danube, a permis d'accélérer et de régulariser la cadence des rentrées provenant des ventes de cuivre. [...]

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 25 octobre 1928)
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Immobilier/regie_terrains_Salonique.pdf

Les actionnaires, réunis hier en assemblée extraordinaire, ont donné tous pouvoirs au conseil pour le transfert à la Compagnie immobilière et de régie de terrains à Salonique, ou au gouvernement hellénique d'immeubles sis à Salonique et qui avaient été vendus à la Compagnie Immobilière, dont la valeur avait été versée à la Société du Port. Lesdits immeubles ont été cédés par la Compagnie immobilière au gouvernement hellénique, mais se trouvaient encore inscrits au nom de la Société du Port de Salonique.

1928 (novembre) : SOCIÉTÉ FRANCO-HELLÉNIQUE D'EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE société anonyme française

Les accords gréco-yougoslaves
par Auguste GAUVAIN
(*Le Journal des débats*, 18 mars 1929)

Aujourd'hui dimanche, à Genève, M. Koumanoudi, ministre intérimaire des affaires de Yougoslavie, et M. Carapanos, ministre des affaires étrangères de Grèce, signent une convention en six parties qui règle tout ce qui concerne l'utilisation des voies ferrées de la frontière macédonienne des deux pays à Salonique, le régime des douanes, des postes et télégraphes, et le régime de la zone franche yougoslave dans le port de Salonique. En même temps, les deux ministres paraphent un pacte d'amitié qui doit être très prochainement signé solennellement à Belgrade.

Il serait fastidieux d'énumérer les clauses des six protocoles constituant la convention économique et commerciale. Chacune a son importance, et un assez grand nombre ont exigé de minutieuses négociations, par exemple les conditions de reprise du tronçon de

la ligne des anciens chemins de fer orientaux qui se trouve sur le territoire grec et sur lequel la Yougoslavie avait acquis des droits en même temps que sur le reste du réseau macédonien. Mais, du point de vue politique, l'essentiel est l'élimination du désaccord provoqué par la conclusion de la convention Pangalos. Pendant la brève dictature de ce général, les cabinets de Belgrade et d'Athènes avaient signé sur la zone yougoslave de Salonique et les questions connexes un accord dont plusieurs articles soulevèrent en Grèce des critiques véhémentes. Le général Pangalos fut renversé peu de temps après, et aucun des gouvernements qui lui succédèrent ne voulut endosser la responsabilité de ce qu'il avait signé. Il en résulta entre les deux pays une tension qui aurait pu prendre des proportions fâcheuses si, des deux côtés, les hommes dirigeants ne s'étaient attachés à la calmer. En revenant au pouvoir, M. Venizelos résolut de dissiper les malentendus et de rétablir des rapports sincèrement amicaux avec un pays pour lequel il éprouve de chaudes sympathies. Au printemps dernier, au cours de son voyage en Occident, il passa par Belgrade avant de rentrer en Grèce. Il eut un long et cordial entretien avec le roi Alexandre. Il éclaircit à fond avec lui la question de Salonique. Il fut alors décidé que des instructions allaient être données aux négociateurs des deux pays pour qu'ils règlent tout dans un esprit parfaitement amical en déblayant le terrain de toutes les chicanes administratives. Ainsi fut fait. A Belgrade, l'autorité du roi, surtout depuis la transformation du régime, supprima les obstacles. En Grèce M. Venizelos, investi d'un pouvoir quasi plébiscitaire à la suite des élections triomphales d'août, facilita de même l'arrangement final.

En vertu de la convention du 17 mars, la Yougoslavie bénéficiera dans le port de Salonique et sur les voies d'accès de toutes les facilités nécessaires à son commerce terrestre et maritime. Elle disposera d'une vaste zone franche. Mais les privilèges qu'elle acquiert ne comportent aucune atteinte aux droits de souveraineté de la Grèce et n'ont point de caractère politique.

Du reste, la situation locale s'est bien améliorée depuis la dictature Pangalos. Malgré de grandes difficultés financières, la ville et le port de Salonique ont été transformés, les voies d'accès convenablement aménagées, et les conditions du trafic tant sur la ligne de Guevguéli que dans la zone grecque du port mises en rapport avec les besoins. Les causes de querelles ont disparu. Il y a donc lieu de croire qu'il ne se produira plus de froissements graves.

Quant au pacte d'amitié, de caractère politique, il est destiné à remplacer le traité d'alliance dénoncé par le gouvernement yougoslave. On se rappelle les fâcheuses péripéties qu'éprouva ce traité du temps du roi Constantin. Depuis lors, les arrangements généraux et spéciaux élaborés par la Société des Nations ou sous ses auspices et le pacte Kellogg ont modifié la physionomie internationale. On conclut maintenant des pactes d'amitié, d'arbitrage, de conciliation et de collaboration plutôt que des alliances militaires, quand on ne se sent pas menacé directement.

C'est un traité de ce genre, analogue à celui que M. Venizelos a signé l'an dernier avec M. Mussolini, que MM. Carapanos et Koumanoudi ont paraphé ce matin. Il assure non seulement la paix, mais aussi des rapports de confiance entre les deux pays. Les bonnes intentions des deux contractants seront bientôt mises en pleine lumière quand les signatures seront apposées solennellement à Belgrade.

LES PROTOCOLES GRÉCO-YOUGOSLAVES (*Le Temps*, 19 mars 1929)

.....
L'accord tel qu'il a été réalisé apparaît absolument équitable il assure au trafic serbe par Salonique toutes les facilités désirables et, en même temps, il sauvegarde

pleinement le principe général de la souveraineté hellénique dans le grand port de la mer Égée. Le communiqué publié hier à Genève, à l'issue de la cérémonie de la signature des protocoles, fournit quelques précisions qui ne permettent guère d'en douter. Le trafic serbe obtient en somme, les plus grandes facilités, et l'on ne voit pas quelles garanties supplémentaires pourraient lui être données dès l'instant où l'on est résolu à rester sur le terrain nettement délimité du respect dû à la souveraineté grecque. Les navires entrant, après s'être conformés aux formalités du service sanitaire hellénique, dans la zone libre yougoslave du port de Salonique, ne seront soumis, en ce qui concerne leur chargement et leur déchargement, à aucun contrôle de la part des autorités grecques. De même, les marchandises apportées par ces navires seront exemptes de tout contrôle grec en ce qui concerne leur acheminement par voie ferrée vers la Yougoslavie. En somme, pour l'importation comme pour l'exportation, le trafic serbe obtient toute liberté et toute satisfaction par le régime ferroviaire prévu et les conditions qui précisent l'usage consenti pour la zone yougoslave du port. Seulement, il est stipulé que cette zone du port de Salonique réservée au commerce yougoslave demeure partie intégrante du territoire grec et reste placée sous la souveraineté hellénique. Au point de vue de la police du port et du fonctionnement de la justice, c'est l'autorité hellénique qui, seule, peut s'exercer dans la zone libre et c'est au préfet grec de Salonique que doivent être présentés le rôle d'équipage et le rapport de mer des navires entrant dans la zone yougoslave du port ou en sortant.

On peut en déduire que s'il ne s'agit que d'assurer au commerce yougoslave toutes les facilités compatibles avec le principe de la souveraineté grecque, le gouvernement de Belgrade obtient satisfaction. Par ailleurs, si les Hellènes n'ont eu d'autres préoccupations en refusant de ratifier l'accord qui était intervenu il y a trois ans entre le cabinet de Belgrade et le gouvernement dictatorial du général Pangalos que de sauvegarder leur pleine souveraineté à Salonique, les protocoles signés hier leur apportent tous les apaisements qu'ils pouvaient désirer. L'accord de principe conclu lors du passage de M. Venizelos à Belgrade, à l'automne dernier, s'est traduit en formules suffisamment claires et souples pour ne laisser place à aucune équivoque. D'ailleurs, il est prévu qu'en cas de dissentiment sur l'interprétation de certaines clauses des accords relatifs à la zone serbe-croate-slovène dans le port de Salonique, au service ferroviaire, postal et douanier, le différend serait soumis directement à l'arbitrage ou confié au conseil de la Société des nations.

.....

Société franco-hellénique d'exploitation du port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 7 juin 1929)

Le Port de Salonique fléchit de 1.290 à 1.250. Le bénéfice de 1928 ressort à 273.000 fr. contre 233.000 fr. précédemment. Il sera proposé à l'assemblée du 26 juin un dividende de 25 fr. (égal au précédent), soit 21 fr. 42 net. Au bilan, 5.045.239 fr. de disponibilités font face à 6.018.291 fr. de créiteurs divers. Ainsi qu'on le sait, la société, sous sa nouvelle raison sociale de Société franco-hellénique d'exploitation du port de Salonique, est sous le régime français depuis novembre 1928.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 8 juin 1929)

L'exercice 1928 se solde par un bénéfice net de 228.916 francs. Solde disponible 273.956 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 26 juin le maintien, du dividende à 25 francs par action.

La zone yougoslave du port de Salonique
(*Le Journal des débats*, 3 juillet 1929)

Belgrade, le 2 juillet. — On mande de Bitolj :
Hier, ont eu lieu les dernières formalités de la remise à l'administration yougoslave de la ligne de chemin de fer Kenali-Bitolj.

À cette occasion, les délégués grecs ont remis aux délégués yougoslaves les stations de Kenali et de Bitolj avec tout leur matériel. Le premier train yougoslave circulant sur la ligne est parti ce matin, à 5 h. 30 de Bitolj.

Les opérations de la douane s'effectueront à l'avenir à Kenali.

La zone libre yougoslave du port de Salonique commence effectivement ses opérations aujourd'hui. Un bureau de douane grec est installé en gare de Guevgueli conformément aux clauses du protocole de Genève du mois de mars dernier. (Havas).

OBLIGATIONS 5 % DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-HELLÉNIQUE D'EXPLOITATION DU PORT
DE SALONIQUE

(*Le Journal des débats*, 3 juillet 1929)

(*Le Journal des débats*, 3 août 1929)

(*Le Journal des finances*, 7 septembre 1929)

À la demande de l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières et en raison de la période des vacances, la Société franco-hellénique d'exploitation du port de Salonique a accepté de proroger jusqu'au 30 septembre 1920. le délai fixé pour l'acceptation des propositions adressées aux porteurs d'obligations 5 % de cette société.

Il est rappelé que ces propositions comportent la majoration du capital nominal des titres de 500 à 1.000 francs français, l'intérêt semestriel étant porté de 12 fr. 50 à 25 fr. français.

Des notices explicatives, accompagnées d'un bulletin d'adhésion, sont à la disposition des porteurs au siège de l'Association nationale, 22, boulevard de Courcelles, Paris.

CONCESSION AFFERMÉE À LA GRÈCE

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 9 novembre 1929)

À une assemblée convoquée pour le 29 novembre, il sera proposé de conférer au conseil pleins pouvoirs pour concéder au gouvernement hellénique ou à la zone franche hellénique de Salonique l'exploitation du port de Salonique et de toutes les dépendances jusqu'à la fin de la durée de la concession, moyennant un prix de location forfaitaire annuel.

Il sera proposé, en outre, de donner au conseil l'autorisation de faire tous arrangements ou transactions avec les porteurs des obligations en circulation, éventuellement racheter celles-ci en totalité ou en partie, aux prix et conditions qu'il jugera, opportun, soit par des paiements effectifs, soit par voie d'échange avec de nouvelles obligations.

A cet effet, conférer au conseil pleins pouvoirs pour émettre de nouvelles obligations de la valeur nominale qu'il jugera nécessaire avec des conditions d'amortissement et taux d'intérêt qu'il considérera utiles.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 15 novembre 1929)

Le Port de Salonique s'affaiblit encore à 280, à proximité de l'assemblée du 29 novembre qui aura à statuer sur la reprise de l'exploitation du port par le gouvernement hellénique ou la zone franche hellénique de Salonique jusqu'à la fin de la durée de la concession moyennant un prix de location annuel. Le gouvernement grec a proposé à la société de lui verser pendant quinze ans une annuité dont le chiffre est encore en discussion, mais qui permettrait de verser aux actionnaires un dividende au moins égal à celui qu'ils recevaient sous le régime actuel et de continuer le remboursement du capital (déjà amorti de plus de moitié) sur un rythme qui assurerait l'amortissement total dans le délai de quinze années.

Par ailleurs, on sait qu'un procès est pendant avec les obligataires. Le gouvernement grec laisse à la société le soin de s'entendre avec eux. L'annuité versée permettrait également de proposer aux obligataires de transformer leurs obligations de 500 francs en obligations de 1.000 francs avec intérêt annuel de 50 francs au lieu de 25 francs, le remboursement étant assuré sur cette base d'ici la fin de la concession.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 1^{er} décembre 1929)

L'assemblée du 29 novembre a conféré au conseil pleins pouvoirs pour concéder au gouvernement hellénique ou à la zone franche hellénique de Salonique l'exploitation du port de Salonique et de toutes ses dépendances jusqu'à la fin de la durée de la concession moyennant un prix de location forfaitaire annuel.

L'assemblée a, en outre, autorisé le conseil à racheter éventuellement en totalité ou en partie les obligations en circulation soit par paiement effectif, soit par voie d'échange avec de nouvelles obligations à émettre.

OBLIGATIONS 5 % DE LA SOCIÉTÉ FRANCO-HELLÉNIQUE D'EXPLOITATION DU PORT
DE SALONIQUE.

(*Le Journal des débats*, 11 janvier 1930)

On nous communique :

« Par son information du 7 novembre 1929, l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières a fait connaître aux porteurs d'obligations 5 % de la Société franco-hellénique du port de Salonique qu'une entente de principe était

intervenue entre cette société et le gouvernement hellénique au sujet des conditions d'affermage de l'exploitation du port.

D'après une communication que vient de recevoir l'Association nationale, la loi instituant une « Caisse de port » spéciale, en vue d'assurer cette exploitation, a été votée en première lecture par le parlement hellénique le 21 décembre 1929.

Ce Parlement s'est ajourné en vacances jusqu'au 12 janvier, mais le gouvernement hellénique a pris les mesures nécessaires pour que la loi soit votée en seconde lecture dès réouverture de la session.

L'Association nationale rappelle à cette occasion que les obligataires qui n'ont pas jusqu'à présent transmis leur adhésion aux propositions qui leur ont été présentées par son entremise ont maintenant un intérêt urgent à le faire en envoyant leur adhésion au siège de l'Association nationale.

Il est rappelé que ces propositions comportent la majoration du capital nominal des titres de 500 à 1.000 francs français, l'intérêt semestriel étant porté de 12 fr. 50 à 25 francs français.

Des notices explicatives, accompagnées d'un bulletin d'adhésion, sont à la disposition des porteurs au siège de l'Association nationale, 22, boulevard de Courcelles, Paris.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 10 février 1931)

Les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1930 font ressortir, déduction faite des frais généraux, charges obligatoires et amortissements divers, un bénéfice net de 317.261 francs, au lieu de 426.455 fr. l'an dernier. Le dividende qui sera proposé à l'assemblée du 26 février n'est pas encore connu ; on sait que, pour l'exercice précédent, il avait été réparti 35 francs par action de capital et 10 francs par action de jouissance.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 19 février 1931)

Le conseil proposera à l'assemblée du 26 février de porter le dividende à 40 francs, contre 35 francs par action de capital, contre 10 francs par action de jouissance.

FRANCO-HELLÉNIQUE D'EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 28 février 1931)

L'assemblée ordinaire tenue le 26 février a approuvé les comptes de l'exercice 1930 laissant un solde créditeur du compte de profits et pertes de 560.010 fr. 84. Le dividende qui ressort à 40 francs par action de capital et à 15 francs par action de jouissance, soit 36 fr. 48 net pour les actions de capital et 13 fr. 07 net pour les actions de jouissance, sera mis en paiement à partir du 1^{er} avril 1931.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 10 avril 1931)

Le Port de Salonique, qui vient de mettre en paiement un dividende de 40 francs brut, soit 36,48 net, revient à 809.

L'activité de la zone libre yougoslave de Salonique
(*Le Temps*, 25 août 1931)

Les accords de Genève du 17 mars 1922 ont assuré le fonctionnement définitif de la zone libre yougoslave dans le port de Salonique. D'autre part, certaines mesures nationales ont été nécessaires pour donner à cette institution la souplesse voulue. C'est ainsi qu'une décision en date du 21 novembre 1929 faisait passer l'avènement de la zone au ministère du commerce qui fit promulguer une loi sur l'organisation des services de la zone. Des crédits ont été accordés ensuite pour assurer l'exécution des travaux les plus urgents.

Grâce à ces mesures, le fonctionnement de la zone yougoslave de Salonique a enregistré les résultats les plus satisfaisants. Au cours de l'année 1930, la zone libre yougoslave a reçu et réexpédié, dans des conditions relativement favorables, environ 10.000 wagons de marchandises yougoslaves en transit.

Depuis, les efforts pour développer l'activité de la zone se sont poursuivis. De nouvelles mesures ont été prises et de nouveaux travaux abordés pour faciliter techniquement les opérations de transit. Grâce à ces mesures, une grande partie du transit yougoslave, qui empruntait autrefois la zone franche hellénique, est revenue à la zone libre yougoslave.

La statistique relative au trafic de la zone libre yougoslave pendant le premier semestre de l'année courante est, à cet égard, très éloquent : au cours de ce semestre, il est entré dans la zone yougoslave par chemin de fer et venant de Yougoslavie 55.351 tonnes de marchandises, contre 10.837 tonnes entrées dans la zone franche hellénique, tandis qu'il a été réexpédié par mer de la zone yougoslave, comme marchandises yougoslaves, 55.070 tonnes contre 7.701 tonnes parties de la zone franche hellénique. Ces chiffres indiquent que les cinq sixièmes des marchandises yougoslaves en transit ont emprunté la zone yougoslave, tandis qu'un sixième a utilisé la zone franche hellénique.

Ces résultats justifient les espoirs que l'on avait mis dans la zone yougoslave lors de la création.

Cette situation est en harmonie parfaite avec l'esprit des accords conclus entre la Yougoslavie et la Grèce. Aux termes de ces accords, la zone libre yougoslave est appelée à servir au transit yougoslave, tandis que la zone franche hellénique ne doit être utilisée à cette fin que par exception. Par contre, le trafic de la zone franche hellénique est garanti par d'autres catégories de transports très importants. C'est ainsi que la répartition du trafic entre les deux zones a été réalisée sur une base qui sauvegarde les intérêts des deux pays et qui assure le fonctionnement satisfaisant aux deux zones.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 13 novembre 1931)

Le PORT DE SALONIQUE, dont les résultats des dix premiers mois seraient satisfaisants, vaut 738 pour un dernier dividende bien assuré de 40 francs. Pas de transactions en actions.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 6 janvier 1932)

La société a obtenu l'autorisation d'effectuer, désormais, ses transferts de drachmes en francs au lieu de livres sterling. D'autre part, les résultats de l'exercice 1931 permettront très vraisemblablement d'assurer le maintien du dividende à 40 fr. par action de capital et 15 fr. par action de jouissance.

(*Le Journal des finances*, 8 janvier 1932)

Le PORT DE SALONIQUE se traite à 702. La Société qui, avant la chute de la livre faisait le transfert de ses drachmes en liv. st., a obtenu l'autorisation de le faire en francs. Par ailleurs, les résultats de 1931 permettraient, bien que les comptes ne soient pas encore arrêtés, de considérer le maintien du dividende à 40 francs comme d'ores et déjà assuré.

Le carnet du capitaliste
RÉPARTITION
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTOMAN JONCTION SALONIQUE
CONSTANTINOPLÉ
(*Le Journal des finances*, 20 mai 1932)

En exécution du règlement transactionnel du 12 août 1920, homologué par jugement du 17 septembre suivant, la Compagnie met en paiement depuis le 17 mal. à titre de seconde répartition, sur présentation et estampillage des titres aux caisses de M. P. Benoist, une somme de 14 fr. nette par obligation, à valoir sur celle de 44 francs restant due aux termes du traité.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 3 juin 1932)

Les comptes qui seront présentés à l'assemblée du 20 juin font ressortir un bénéfice de 821.229 fr., contre 318.261 fr. Le dividende sera maintenu à 40 fr. par action de capital, et 15 fr. par action de jouissance.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 22 juin 1932)

L'assemblée du 20 juin a approuvé les comptes de 1931 et maintenu le dividende à 40 fr. par action de capital, et 15 fr. par action de jouissance.

(*Le Journal des finances*, 20 janvier 1933)

Le PORT DE SALONIQUE gravit quelques échelons à 635, indifférent à la nouvelle que, par suite de la baisse de la drachme en 1932, les sommes transférées en France seront sensiblement inférieures à celles de 1931 qui s'étaient élevées à 2.624.106 fr. et avaient permis la répartition d'un dividende de 40 francs.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 5 mars 1933)

Les comptes de l'exercice 1932 se soldent par un bénéfice net de 774.225 francs contre 821.229 francs pour 1931. Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire de porter le dividende de 40 francs à 50 fr. par action de capital et de 15 fr. à 25 fr. par action de jouissance.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 30 mars 1933)

L'assemblée du 28 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1932 et fixé le dividende à 50 francs par action de capital et 25 francs par action de jouissance. Paiement le 10 avril, à raison de net : 48 fr. 01 et 24 fr. 14 net.

La France et la politique étrangère de la Grèce
(*Le Journal des débats*, 23 mai 1933)

DE NOTRE CORRESPONDANT
Athènes, mai.

.....
Un propos prêté par un journal de Paris du 30 mars à M. Dupuy, député de l'Inde, causa une seconde fois des ennuis du même genre. Il était question d'un désir exprimé par M. Mussolini d'avoir un port à Salonique. La presse athénienne réclama. un démenti officiel de Rome. On le promit. C'est le *Petit Parisien* qui le donna : c'était un ancien ministre yougoslave qui avait parlé de la chose comme traduisant les aspirations de l'Italie.

Cette déclaration ne dissipa pas tous les doutes ; mais la question n'est pas là. L'incident engagea à reprendre les investigations sur l'existence depuis 1928 d'un traité entre l'Italie et la Grèce, tendant à rendre le port de Salonique inutilisable pour la Yougoslavie en cas de conflit entre cette puissance et l'Italie.

On sait que l'hostilité témoignée en Grèce depuis 1928 dans tous les domaines où se manifeste l'activité française, et les complaisances inouïes allant, par. contre, à l'Italie, malgré le coup de force encore si récent sur Corfou, donnaient prise aux suppositions les plus troublantes. La promesse de ministres grecs d'obtenir la restitution d'îlots du Dodécanèse autorisait aussi des soupçons, d'autant que le réalisme italien s'oppose par principe à des solutions désintéressées.

.....

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 18 août 1933)

L'action Port de Salonique a fait, ces temps derniers, l'objet de fluctuations assez vives : inscrite la semaine dernière à 695 « offres réduites », elle s'est ensuite redressée à 720, niveau auquel son dividende, porté cette année de 40 à 50 fr., se capitalise à 6,6 % net.

La Société du Port de Salonique n'a plus d'exploitation propre. Celle-ci a été affermée en 1930 à un organisme d'État, moyennant paiement d'une annuité de 8 millions de drachmes jusqu'à la fin de la concession (juin 1944). L'abandon de l'étalon-or par la Grèce, en mai 1932, qui a eu pour conséquence une baisse de la drachme de 0 fr. 33, pair théorique, à 0 fr. 14, n'a pas eu d'influence sur les bénéfices de la société car celle-ci était protégée contre la dévaluation de la drachme par une clause incluse dans le contrat d'affermage, qui prévoit que la monnaie de paiement est la drachme-or telle qu'elle est définie par le décret de stabilisation du 12 mai 1928.

Les recettes brutes d'affermage ont atteint en 1932, 2.509.250 fr. contre 2.624.000 fr. en 1931, donnant avec les revenus du portefeuille (282.000 fr. contre 291.000 fr.), un total de 2.791.000 fr. contre 2.915.000 fr.

Quant aux frais généraux et charges financières, ils ont atteint en bloc 2.016.000 francs contre 2.094.000 fr. en 1931. On pourrait trouver surprenant que la diminution n'ait pas été plus sensible puisque la société n'exploite plus elle-même. En réalité, cette anomalie s'explique par le fait que les amortissements exceptionnels sur le poste « frais d'affermage » ont atteint 526.000 francs contre 459.000 francs en 1931, et les remboursements d'actions 160.000 francs contre 152.000 fr. Mais les frais généraux proprement dits et les charges obligatoires reviennent de 1.483.000 francs à 1.330.000 francs. De sorte que le bénéfice net n'est pas très sensiblement inférieur au précédent à 774.000 francs contre 821.000 francs. La répartition d'un dividende de 50 francs par action de capital (contre 40) et de 25 francs par action de jouissance (contre 15) n'absorbe que 332.750 francs, soit moins de la moitié du bénéfice net de l'exercice.

Le conseil pourrait donc, dès maintenant, se montrer plus libéral, et sans doute devrait-il être normalement amené à augmenter encore sensiblement les répartitions au cours des prochains exercices. On doit tenir compte, en effet, que l'amortissement du poste « frais d'affermage » qui a absorbé 526.000 francs cette année sera, à ce rythme, complètement terminé dans trois ans. D'autre part, la dette obligataire diminuant chaque année par le jeu des remboursements, le service de l'intérêt absorbe des sommes de moins en moins importantes. Enfin, les frais généraux doivent décroître également. Il semble que dans un délai de quelques années, la société devrait, sauf imprévu, pouvoir aligner un bénéfice net distribuable peut-être double de celui de 1932.

Par ailleurs, la liquidation de l'entreprise en juin 1944 sera très vraisemblablement bénéficiaire. À ce moment, la dette obligataire et le capital auront été entièrement remboursés et les actions interviendront seules dans le partage de l'actif. Au 31 décembre, la société était à la tête de 1.298.000 fr. de disponibilités et d'un portefeuille de fonds d'État français de 2.047.000 fr. Avec les 760.000 francs de débiteurs divers, l'actif disponible et utilisable atteignait 4.105.000 fr. en face de 2.554.000 fr. de créiteurs divers qui ne renferment peut-être pas que des exigibilités. L'excédent d'actif net se monte ainsi à 1554.000 fr., représentant 155 fr. par action. Il est possible, enfin, que le remploi des fonds réservés chaque année sur les bénéfices (400.000 fr. environ pour 1932) grossisse sensiblement la part revenant à chaque action enfin de concession.

À 720 fr., l'action de capital Port de Salonique se capitalise, comme nous l'avons vu, à plus de 6 % net. Quant à l'action de jouissance, à 300, avec un dividende de 25 fr.,

elle offre un rendement de près de 8 % net. Des taux aussi élevés paraissent *a priori* anormaux pour des titres qui offrent, dans une certaine mesure, des garanties analogues à celles de valeurs à revenus fixes. Mais il faut tenir compte des aléas. que peut présenter pour la société la mauvaise situation financière de la Grèce qui sollicite déjà un moratoire partiel pour sa dette extérieure. On se demande, par exemple, si une aggravation des restrictions de change n'empêcherait pas la société d'effectuer les transferts nécessaires au paiement du dividende. C'est, en tous les cas, d'une éventualité de cette nature que les cours actuels paraissent tenir compte.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 24 octobre 1933)

Le conseil a décidé de mettre en paiement le 2 novembre prochain un acompte de dividende de 35 francs brut par action de capital et 10 fr. brut par action de jouissance. Le net, au porteur, ressort respectivement à 34 fr. 03 et 9 fr. 61. On sait que, pour l'exercice 1932 les dividendes (50 francs brut par action de capital et 25 francs par action de jouissance) avaient été payés en une seule fois après l'assemblée.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 20 janvier 1934)

On peut envisager que les comptes de l'exercice 1933 feront ressortir un bénéfice sensiblement égal, sinon légèrement supérieur, à celui de 1932, qui se chiffrait à 774.225 francs. Dans ces conditions, il est probable que le dividende ne sera pas inférieur au précédent, lequel avait été fixé à 50 francs par action de capital et 25 francs par action de jouissance.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 16 février 1934)

Le PORT DE SALONIQUE s'est avancé demandes réduites de 745 à 780, cours qui se compare avantageusement avec un dividende de 50 francs ayant le caractère d'un véritable revenu fixe.

RETARDS CROISANTS DE PAIEMENT DE L'ANNUITÉ

PORT DE SALONIQUE
(*Le Temps*, 25 août 1934)

Les sommes transférées à ce jour, de Grèce, sont à peu près équivalentes à celles qui l'ont été au cours de la même période de 1933. Quelques difficultés ont surgi au moment des transferts, et ceux-ci ont été opérés avec un certain retard. Il se pourrait que la société soit en mesure, cette année encore, d'augmenter ses dividendes; à moins

que des difficultés importantes pour les transferts de capitaux, ou une baisse, d'ailleurs improbable de la devise grecque, n'interviennent d'ici la fin de l'année.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 15 novembre 1934)

Le conseil a décidé la mise en paiement de l'intérêt statutaire et d'un acompte de 15 francs, soit 40 francs brut par action de capital et 15 fr. brut par action de jouissance, contre 35 fr. et 10 francs l'an dernier à pareille époque.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 21 février 1935)

Les comptes de l'exercice 1934 se soldent par un bénéfice net de 1.265.479 francs contre 916.349 francs Compte tenu du report antérieur, le solde bénéficiaire disponible ressort à 2.269.977 fr. contre 1.720.707 francs. Le conseil proposera à l'assemblée du 13 mars de fixer le dividende à 75 francs brut au lieu de 65 francs brut par action de capital et à 50 francs au lieu de 40 francs par action de jouissance. Un acompte de 40 francs par action de capital et de 15 francs par action de jouissance a été mis en paiement en novembre 1934.

Port de Salonique
(*Le Journal des finances*, 1^{er} mars 1935)

Étudiant, en août 1933, la situation nouvelle faite à la Société du Port de Salonique par l'affermage de son exploitation à un organisme d'État, nous écrivions que « le Conseil devrait être normalement amené à augmenter sensiblement les répartitions au cours des prochains exercices ».

Les faits ont déjà largement confirmé ce pronostic. Voici quels ont été les résultats financiers du Port de Salonique depuis 1930, date de l'affermage de son exploitation :

	Bénéfices	Divid. act. de capital	Divid. act. de jouiss.
1930	318.261	40	15
1931	881.228	40	15
1932	774.225	50	25
1933	916.350	65	40
1934	1.266.479	75	50

La société est assurée, en vertu du contrat d'affermage de son exploitation, d'une annuité de 8 millions de drachmes jusqu'à la fin de sa concession (juin 1944). Il convient de noter que le contrat est libellé en drachmes-or au change fixe de 0 fr. 33.

En fait, le montant de la redevance annuelle traduit en francs n'a subi depuis quatre ans que des variations insignifiantes : 2.624.000 fr. en 1931, 2.509.000 fr. en 1932, 2.608.000 fr. en 1933 et 2.614.000 fr. en 1934. Or, si la source des recettes conserve un débit constant, les dépenses tendent à se réduire. Les frais généraux qui, sous le régime de l'exploitation directe, étaient de l'ordre de 900.000 francs ne sont plus que de 300.000 fr.

L'amortissement du capital actions et obligations est déjà fort avancé. Au 31 décembre 1933, le capital actions non amorti ne s'élevait plus qu'à 1.487.500 fr., la dette obligataire étant ramenée à 4.222.000 fr., soit au total 5.709.500 francs. Au rythme d'environ 1 million par an, cadence actuelle des remboursements, l'amortissement devrait en être terminé dans 4 ou 5 ans.

Quant aux charges d'affermage, elles ont été ramenées de 2.439.000 fr. à fin 1930 à 1 million à fin 1933. Le prélèvement pour amortissement de ce poste n'a été, en 1934, que de 216.000 francs contre 464.000 francs en 1933 et 527.000 francs en 1932.

En somme, les charges d'amortissements tendent à se réduire rapidement, libérant en faveur des actionnaires une proportion de plus en plus grande des recettes d'affermage encaissées chaque année et auxquelles vient s'ajouter le revenu du portefeuille, qui est passé de 259.000 fr. en 1933 à 375.000 fr. en 1934.

Les dividendes fixés cette année à 75 fr. par action de capital et 50 fr. par action de jouissance vont absorber approximativement 575.000 francs, sur un produit brut total de 2.989.000 fr. et un bénéfice net qui, après déduction des charges diverses, atteint 1.265.000 francs. Ceci montre l'importante marge d'accroissement des répartitions au cours des prochains exercices. Et la Bourse paraît l'avoir bien compris puisque les actions Port de Salonique sont inscrites demandées sans contre-partie à 925 la capital et 530 la jouissance.

Ces cours apparaîtront encore modestes, comparés à des dividendes de 75 fr. et 50 fr. C'est que la concession de la société expirant en 1944, dans 9 ans, il convient de se demander quelle sera à ce moment la valeur liquidative de l'action. A fin 1933, l'actif net d'engagement uniquement représenté par les disponibilités et le portefeuille — les immobilisations font retour à l'État en fin de concession — atteignait environ 2 millions, représentant 200 fr. seulement par action. Certes, une part importante des bénéfices est réservée chaque année et investie en valeurs de premier ordre, augmentant ainsi la valeur de l'actif à répartir au moment de la liquidation. On ne peut, néanmoins, prévoir quelle sera l'importance de cet actif dans neuf ans, et c'est pourquoi l'action Port de Salonique comporte, à son cours actuel, un aléa impliquant un revenu assez élevé, duquel l'acheteur prudent devra déduire chaque année une « prime d'amortissement » de capital pour parer aux éventualités imprévisibles de la liquidation.

La guerre civile en Grèce
Fermeture du port de Salonique
(*Le Journal des débats*, 6 mars 1935)

On mande d'Alexandrie à l'agence Reuter :
La fermeture du port de Salonique depuis minuit à l'aide d'un cordon de mines a été annoncée ce matin au gouvernement égyptien par le consul de Grèce.

Les navires à destination de Salonique devront s'arrêter à Kara-Burnu et prendre un pilote à leur bord s'ils désirent aller plus avant.

Par ailleurs, le phare de Cassandra a été éteint jusqu'à nouvel ordre.

DERNIÈRE HEURE
Les événements de Grèce
Situation stationnaire
(*Le Journal des débats*, 9 mars 1935)

Salonique, le 8 mars. — A midi, la situation était stationnaire dans la région de la Strouma, par suite du mauvais temps. Un vent du nord très violent souffle et le ciel était couvert de nuages épais sur toute la plaine de Serrés.

Le général Condylis a déclaré que le général Yalistras, qui lutte contre les rebelles en Thrace, résiste près d'Alexandroupolis.

Un communiqué de la troisième armée annonce qu'afin de faciliter la navigation internationale, un étroit passage a seulement été ouvert dans le barrage de mines à l'entrée du port de Salonique. Depuis ce matin, les départs et les arrivées de bateaux à Salonique sont autorisés, de 9 heures à 17 heures.

Le conseil municipal de Salonique a voté un million de drachmes pour les familles des réservistes mobilisés.

Un véritable arsenal a été découvert dans le cimetière de la ville où le gardien, vénizéliste, avait placé de nombreux fusils et des armes diverses à l'intérieur des tombes.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 14 mars 1935)

L'assemblée du 12 mars a approuvé les comptes de l'exercice 1934, se soldant par un bénéfice de 1.265.479 fr. Compte tenu de l'acompte versé en novembre 1934, le solde du dividende, soit 35 fr. net par action de capital et par action de jouissance, sera payable à partir du 20 mars. L'assemblée a décidé, en outre, d'amortir 370 actions par tirage au sort.

FRANCO-HELLÉNIQUE D'EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 27 janvier 1936)

L'ordre du jour de l'assemblée ordinaire du 18 février comporte, outre les points habituels, l'amortissement d'actions.

SOCIÉTÉ FRANCO-HELLÉNIQUE DU PORT DE SALONIQUE
(*Le Temps*, 20 février 1936)

Les comptes de l'exercice au 31 décembre ont été approuvés par l'assemblée du 18 février qui a voté le maintien du dividende à 75 francs par action de capital et à 50 francs par action de jouissance.

Le conseil indique dans son rapport que le gouvernement hellénique, en raison des difficultés financières qu'il éprouve, a demandé à la société d'envisager l'ajournement du transfert d'une partie des loyers trimestriels, ce qui aurait pour conséquence d'obliger la société à ajourner la répartition des bénéfices qu'elle a jusqu'ici distribués annuellement.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 21 février 1936)

Depuis que son exploitation a été rachetée par le gouvernement grec moyennant versements, jusqu'à expiration de la concession, d'une annuité de 8 millions de drachmes-or, soit 2.650.000 francs, la Société du Port de Salonique a connu une prospérité sans nuages.

Tout en poursuivant l'amortissement de son capital et de sa dette obligataire, elle a pu élever son dividende de 40 francs en 1931 à 50 francs en 1932, 65 francs en 1933 et 75 fr. en 1934. Les bénéficiaires de 1935, égaux aux précédents, ont permis le maintien de la répartition à ce dernier chiffre.

Il est malheureusement à craindre que le transfert en France de l'annuité de rachat, opéré jusqu'à présent sans difficulté, ne puisse être assuré à l'avenir avec la même régularité.

Le rapport présenté à l'assemblée du 18 février signale, en effet, que « si le transfert des trois premières redevances trimestrielles de 1935 a pu être effectué sans retard, il n'en a pas été de même de la quatrième dont le transfert n'a été obtenu qu'avec un sensible retard et grâce aux démarches répétées de M. le ministre de France à Athènes, ainsi qu'à l'appui prêté par le ministère français des Affaires étrangères ».

En outre, le gouvernement hellénique, en raison des difficultés financières qu'il éprouve, a demandé à la société « d'envisager l'ajournement du transfert d'une partie des loyers trimestriels, ce qui aurait pour conséquence d'obliger celle-ci à ajourner la répartition d'une partie des bénéfices qu'elle a jusqu'ici distribués annuellement ». Le cas échéant, si le conseil « jugeait nécessaire de consentir à certains attermoiements pour une partie de l'affermage », toute entente à intervenir serait soumise à une assemblée extraordinaire.

Ces déclarations ne laissent pas beaucoup d'illusion quant au maintien du dividende l'an prochain. Mais que penser de ces « difficultés financières » qui amènent un État comme la Grèce à lésiner sur le transfert des quelques millions dus à la Société du Port de Salonique ? La carence de la Grèce vis-à-vis des porteurs de ses emprunts extérieurs a d'ailleurs fait la preuve du peu de cas que cet État fait de ses engagements.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 7 août 1936)

Par suite des restrictions de change imposées en Grèce, la société n'a pu encore rapatrier aucun des versements qui lui ont été faits par la Caisse du Port depuis le commencement de l'année 1936. Précédemment, les sommes versées étaient rapatriées régulièrement tous les trimestres.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 14 août 1936)

[sale, nb corr.]

Les démarches en vue du transfert à Paris des annuités encaissées en Grèce ont enfin abouti et le siège a reçu un chèque représentant la moitié de la somme qui lui est due

depuis le début de l'année. On sait que les années précédentes, ces sommes étaient transférées régulièrement tous les trimestres.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 15 septembre 1936)

La société a obtenu le transfert à Paris, à date régulière, de la moitié de la somme qui lui était due pour le troisième trimestre de l'exercice en cours.

Emmanuel Propper
(*Les Documents politiques*, novembre 1936)

En février 1934, M. Emmanuel Propper était administrateur des sociétés suivantes :
Tramways de Paris et du département de la Seine ;
La Fourmi immobilière ;
Société financière du Congo français ;
Cotons du Congo ;
Compagnie équatoriale de mines ;
Compagnie cotonnière équatoriale Française ;
[Franco-Hellénique du Port de Salonique](#) ;
Compagnies réunies du gaz et électricité de Lisbonne* ;
[Compagnie de terrains à Salonique, etc.](#)

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 17 juin 1937)

Les comptes de 1936 se soldent par une perte de 28.324 fr. au lieu d'un bénéfice de 1.150,414 fr. l'an dernier. Le conseil proposera la distribution de l'intérêt statutaire de 5 %, soit 25 fr. aux actions non amorties. L'an dernier, le dividende avait été fixé à 75 fr. par action de capital et 50 fr. par action de jouissance.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des finances*, 18 juin 1937)

Nous nous sommes fait l'écho, en février 1936, des craintes exprimées dans le rapport de la Société du Port de Salonique, relativement au transfert des redevances trimestrielles que lui paie le gouvernement grec pour prix du rachat de son exploitation, et qui constituent son bénéfice.

Ces craintes trouvent leur pleine confirmation dans les résultats de 1936. Le gouvernement grec n'a transféré, en effet, pour cet exercice, que la moitié des redevances dues à la société. Pour cette raison, le bilan se solde par une perte de 28.384 francs au lieu d'un bénéfice de 1.150.000 francs en 1935. Le dividende, prélevé sur le report antérieur, sera limité à l'intérêt statutaire de 25 francs pour les actions de capital. Les actions de jouissance ne toucheront rien. L'an dernier, le dividende avait été de 75 francs pour les premières et de 50 francs pour les secondes. Et il est

naturellement impossible de prévoir comment et dans quel délai pourra être réglée la moitié impayée de l'annuité.

Ce n'est pas tout. On laisse entendre maintenant que le gouvernement grec, tenté sans doute de s'assurer le bénéfice de la dévaluation du franc effectuée en octobre 1936, pourrait bien imposer à la société, au cours de 1937, une modification à la convention de rachat, de façon à se libérer de la clause-or dont des négociateurs prévoyants avaient obtenu qu'elle soit assortie.

Si cette menace était mise à exécution, c'est-à-dire si le gouvernement grec s'acquittait désormais en drachmes-papier et non plus en drachmes-or, il en résulterait qu'au lieu de l'indemnité contractuelle de l'ordre de 3 millions et demi (depuis la dévaluation d'octobre), la société n'aurait plus droit qu'à 1.700.000 fr. environ. Et comme le gouvernement grec n'en paie que la moitié pour cause d'impossibilité de transfert, les versements effectifs pourraient tomber à 850.000 francs, soit à peu près au quart de ce qui est dû à la Société. Dans ce cas, non seulement le capital ne pourrait plus être rémunéré, mais il faudrait réviser les modalités de l'amortissement du fonds social et de la dette obligataire.

En somme, on ne fait pas mieux chez les Turcs, en matière de spoliation des créanciers étrangers.

DEUILS

(*Le Figaro*, 10 février 1938)

On annonce la mort de M. Jules Robert, ingénieur des Arts et manufactures, président de la Société d'exploitation du port de Salonique, chevalier de la Légion d'honneur, décédé à l'âge de soixante-quatorze ans.

Société franco-hellénique d'exploitation du port de Salonique
(*La Journal industrielle*, 2 juillet 1938)

L'assemblée ordinaire tenue le 30 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1937 se soldant par une perte de 1.435.463 fr. amortie par le report bénéficiaire antérieur ainsi ramené à 96.538 francs.

L'assemblée a approuvé la proposition du conseil de ne pas distribuer de dividende, et de payer simplement aux actions non amorties l'intérêt statutaire de 5 %, soit 25 fr. brut, qui sera prélevé sur le report à nouveau.

Société franco-hellénique d'exploitation du port de Salonique
(*La Journal industrielle*, 29 septembre 1938)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 18 octobre en vue d'approuver les accords établis avec la Caisse du Port de Salonique modifiant la convention du 30 janvier 1930 passée entre ladite caisse et la société, notamment au sujet du montant de la redevance d'affermage et de la monnaie de paiement.

À l'ordre du jour de l'assemblée figure, en outre, l'établissement des modalités suivant lesquelles la société, aussitôt les accords ci-dessus définitivement ratifiés, régularisera le service de l'intérêt et de l'amortissement de ses obligations en circulation

suivant les accords établis avec l'Association nationale des porteurs français de valeurs mobilières.

Société franco-hellénique d'exploitation du port de Salonique
(*La Journal industrielle*, 6 avril 1939)

Le gouvernement grec vient de verser à la société une somme de 23.600 livres sterling, c'est-à-dire une part importante de ce qu'a prévu l'accord mis en vigueur par la loi du 23 février 1939. Le surplus, représentant l'arriéré et un semestre d'avance, soit 20.000 livres sterling environ, doit être payé d'ici le mois de juillet.

À l'aide de ces sommes, la société va d'abord régler à ses obligataires une bonification, pour tenir compte des sacrifices acceptés par ceux-ci depuis le 1^{er} juillet 1937, conformément aux négociations menées avec l'Association nationale des Porteurs français de valeurs mobilières. Elle mettra ensuite en paiement l'intérêt statutaire de 5 % des actions de capital qui a été déclaré, mais non encore acquitté. Ce n'est qu'ensuite que sera fixée la répartition qui reviendra à chaque action.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 9 juin 1939)

Les comptes de 1938 se soldent par un bénéfice de 3 millions 575.000 francs contre une perte de 1 million 435.463 francs en 1937. Le conseil proposera de fixer le dividende à 200 francs, sur lequel un acompte de 50 francs a déjà été payé le 10 mai.

PORT DE SALONIQUE
(*Le Journal des débats*, 14 juin 1939)

Le conseil proposera à l'assemblée du 29 juin d'amortir entièrement le solde du capital (511.000 fr. en 1.025 actions de 500 francs).

Les actionnaires auront également à ratifier l'accord intervenu entre la société et les obligataires, par suite de la modification de la convention de 1930 entre elle et le gouvernement grec.

SOCIÉTÉ FRANCO-HELLÉNIQUE D'EXPLOITATION DU PORT DE SALONIQUE
[Desfossés 1956/485]

Bergé (L.) [ép. Dlle Robert], 485 (pdg Port de Salonique).
Cabanis (E.), 485 (Port de Salonique).
Violet (Jacques) (1894-1963) [ép. Dlle Robert] [Byrrh], 485 (Port de Salonique).
Patrouix (René) [ing. civil P. et Ch. Fils d'Alexandre, anc. pdt des Mines de Fillols. Ép. Marie-Thérèse Robert-Bartissol. D'où Simone (M^{me} Jacques Blavet), Jeannine (M^{me} Michel Amiard), Michèle (M^{me} Jacques Birkel)], 485 (Port de Salonique), 588 (Mines du Sidi Marouf), 589 (Mines du Zaccar).
La Motte-Saint-Pierre (O. de), 485 (Port de Salonique), 1787 (Nosybéenne d'indus. agric.) [Mme Serge Robert, dir. Nosybéenne d'indus. agric.].

Chadeau (C.), 485 (comm. cptes Port de Salonique).
Le Bouar (M.), 485 (comm. cptes suppl. Port de Salonique).

CONSTITUTION : Société anonyme, constituée en 1896, sous la dénomination de Société ottomane d'exploitation du port de Salonique. Transformée en société anonyme française en 1928. Durée prorogée jusqu'au 31 décembre 2044.

OBJET : Exploitation du port, des quais et des entrepôts de Salonique.

CAPITAL SOCIAL : 5 millions, divisé en 10.000 actions de 500 fr., toutes de jouissance.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : en juin.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve, prélèvements facultatifs pour réserves ou reports. Sur le solde : 5 % au conseil d'administration. Le reliquat aux actions.

SERVICE FINANCIER : Comptoir national d'escompte.

TRANSFERTS ET CONVERSIONS : Comptoir national d'escompte.

Notice SEF : DO 22.

Ex.	Produits bruts	Amort. réserves	Charges financ.	Perte	Bénéf. nets	Bénéfices distrib.	P. act. jouiss.
(En 1.000 francs)							
1942	1.299	—	204	—	805	—	—
1943	659	—	194	—	161	—	—
1944	663	—	1 159	—	—	—	—
1945	284	—	510	226	—	—	—
1946	5.765	—	272	—	4.680	1.734	150
1947	652	—	—	80	—	—	—
1948	209	—	—	660	—	—	—
1949	166	—	—	751	—	—	—
1950	186	—	—	576	—	—	—
1951	1.660	—	—	—	56	—	—
1952	46	—	—	1.475	—	—	—
1953	7.526	—	—	—	6.020	3.000	300
1954	15.187	—	—	—	12.409	5.263	500

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (en 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire	mémoire
Réserve et provisions	3.304	3.537	2.071	8.200	17.507
Dette flottante	5.393	5.488	5.169	926	812
Comptes d'ordre	93.762	93.762	93.762	29.896	14.945
	<u>102.459</u>	<u>102.782</u>	<u>101.002</u>	<u>39.022</u>	<u>33.267</u>

ACTIF					
Immobilisé ne	mémoire	mémoire	1.000	1.000	1.000
Portefeuille	8.467	7.283	5.772	480	379
Débiteurs divers	93.817	93.912	93.812	87.420	22.796
Disponible	175	1.597	142	122	9.092
Perte	—	—	276	—	—
	<u>102.459</u>	<u>102.782</u>	<u>101.002</u>	<u>39.022</u>	<u>33.267</u>

Nécrologies Témerson :
Maurice ROGER (1896-1962) : aviateur pendant la Première Guerre mondiale.
Promoteur du crédit coopératif automobile.
Administrateur de la Place du Combat, Société de participations industrielles, Société franco-hellénique du port de Salonique.

ANNEXE

HADJIBIAR OU HADJIBIAN, aide-drogman à l'ambassade russe de Constantinople administrateur du Port de Salonique

COMLOT CONTRE ABDUL HAMID
UNE BOMBE
au harem
(*Le Matin*, 5 avril 1908)

CONSTANTINOPLE, 31 mars. — Par lettre de notre correspondant particulier.
Une bombe de 8 okes (10 kilogrammes) a été découverte au palais même, dans les appartements réservés au harem.
Cette nouvelle, quoique stupéfiante, est authentique. Je la tiens d'une personne mieux placée que qui que ce soit pour être bien informée sur ce qui se passe à Yildiz.
La découverte de cet engin a porté à son comble la terreur du sultan et de son entourage. Nombre de femmes et d'eunuques ont disparu.
On recherche activement qui a pu faire entrer cette bombe jusque dans le harem.
Aussi, au cours des interrogatoires que subit actuellement M. Hadjibiar, compromis dans les complots récents, on s'efforce de déterminer la nature des relations existant entre ce dernier et plusieurs femmes du demi-monde.
Ce point avait intrigué le drogman russe, M. Stolitzka, qui assiste aux interrogatoires. Il s'explique maintenant.

La Russie à Constantinople
POURQUOI A ÉTÉ RAPPELÉ
L'AMBASSADEUR TCHARIKOF

(*Le Radical*, 30 mars 1912)

CONSTANTINOPLE, 29 mars. — De notre correspondant particulier.

On commence à se remettre de la surprise qu'a produite le brusque rappel de l'ambassadeur de Russie près la Sublime-Porte.

Plusieurs raisons ont été données pour justifier cette décision.

Cependant, aucune n'a effleuré la véritable raison de cette disgrâce, aussi inattendue qu'imméritée.

Voici, en résumé, les circonstances, qui ont concouru au rappel de M. Tcharikow et à l'interruption de sa carrière diplomatique.

Les faits révèlés sont d'une incontestable véracité.

M. Zinowieff, ambassadeur de Russie à Constantinople, a eu pour successeur M. Tcharikow. La politique de M. Zinowieff fut, on s'en souvient, l'invariable politique des ambassadeurs russes qui se sont succédé depuis près d'un siècle : une politique de pression et de violence, de provocation et de suspicion.

Pour mener toutes ces intrigues, tant dans le divan impérial que dans les milieux officiels de l'ancien régime, les ambassadeurs russes avaient à leur solde des gens bien rétribués et assez honorés, grâce auxquels l'ambassade de Russie était à même de connaître la première les événements de n'importe quelle nature qui se passaient, tant dans le sérail que dans les kanaks des potentats de la camarilla de Yildiz-Kiosk.

Les missions diplomatiques étrangères n'étaient pas non plus épargnées. Toujours est-il que la primeur des scandales politiques ou diplomatiques, privés ou publics, était savourée par l'ambassadeur de Russie et ses intimes, et, par eux, immédiatement, connus à Saint-Pétersbourg.

Un de ces personnages, au service de Zinowieff, aide-drogman de l'ambassade, initié dans toutes les affaires et connaissant tous les arcanes de l'ambassade, garda ses fonctions, même après le départ de Zinowieff.

M. Tcharikow, mal avisé, n'y vit aucun inconvénient et consentit que l'aide-drogman, M. Hadjibiar, conservât son poste.

Il est à noter que M. Mandelstam, premier drogman de l'ambassade de Russie à Constantinople, fervent, ami des Jeunes-Turcs, vit d'un mauvais œil son subordonné Hadjibiar, qui, par ses habitudes, devait contrecarrer ses plans.

Entre-temps, M. Tcharikow, sous l'influence et les suggestions de M. Mandelstam, poursuivait sa politique personnelle et conciliatrice, temporisant sur les ordres qu'il recevait du cabinet de Saint-Pétersbourg. et, finalement, les méconnaissant en rentrant dans la voie tracée par M. Mandelstam.

L'ambassadeur ne voyait plus que par les yeux de son premier drogman, tant l'influence avait eu de prise sur lui.

Mais le mauvais génie était là. Tout n'allait pas à souhait. L'obstacle, en la personne de l'aide-drogman, empêchait la réalisation sur toute la ligne de la manœuvre adoptée par Tcharikow sur les instances de Mandelstam. Il fallait donc à tout prix l'éloigner pour pouvoir mettre en exécution les desseins de Mandelstam, religieusement suivis de M. Tcharikow.

On décida, pour avoir les bras entièrement libres, de signifier son congé à cet aide-drogman arménien, M. Hadjibiar.

Un beau matin du mois d'août dernier, M. Tcharikow le fit appeler à son cabinet. Il lui annonça qu'il se voyait dans l'obligation de devoir lui donner quinze jours de délai pour démissionner de son poste à l'ambassade.

En même temps, tout en lui exprimant ses regrets, il lui remit en compensation des longs services qu'il avait rendus à l'ambassade une somme de trois cents livres turques.

M. Hadjibiar fit semblant d'accepter, reçut les 300 livres et s'en alla en emportant une liasse de documents rien moins, que compromettants, touchant et l'ambassadeur et le premier drogman, M. Mandelstam, dans leurs relations avec les membres du

gouvernement ottoman, et pouvant les perdre tous deux, si le contenu de la liasse parvenait un jour à la connaissance des milieux officiels pétersbourgeois.

Quinze jours se passent quand, toujours un matin, Hadjibiar se présente à l'ambassade et demande à voir M. Tcharikow. Il est immédiatement, reçu. Il expose à l'ambassadeur que devant se rendre à l'étranger pour s'établir, il lui serait reconnaissant si on voulait lui remettre derechef 2.000 livres turques, les 300 qu'il avait reçues antérieurement étant tout à fait insuffisantes.

M. Tcharikow, tout en lui faisant remarquer que son cas était digne d'intérêt, refusa d'exaucer ses vœux.

M. Hadjibiar insista si bien qu'au bout d'un quart d'heure de temps perdu en pourparlers stériles, où d'assez gros mots furent échangés, on le fit sortir d'une façon par trop houleuse.

Hadjibiar rentra chez lui, refit le désordre de sa toilette, prit sa liasse, héla un fiacre et directement, il s'en fut chez le commandant de l'état de siège de la place de Constantinople.

Une fois là, après s'être bien expliqué tout au long sur les diverses petites affaires de l'ambassade, il remit sa basse de documents.

Une fois ces papiers compromettants entre les mains du général commandant, celui-ci s'empressa de les transmettre au ministère de l'intérieur, d'où ils passèrent au ministère des affaires étrangères. C'est là, du reste, qu'ils doivent se trouver encore.

Ces papiers, de la plus haute importance, une fois que les Jeunes-Turcs en prirent possession, M. Tcharikow dut capituler, pieds et poings liés.

Il ne lui restait plus aucun moyen efficace pour intervenir énergiquement, en suivant ponctuellement les ordres qu'il recevait de Saint-Pétersbourg. Il était toujours sous le coup d'une révélation sensationnelle. Fallait-il user de pression pour amener la Turquie à composition ou menacer pour l'affaire des Détroits ? La liasse était là, elle faisait l'office de la tête de Méduse, elle pétrifiait à la moindre velléité de résistance, et l'ambassadeur et son premier drogman.

Ce manège dura aussi longtemps qu'il put

Mais, à la fin, l'ambassadeur ne pouvant plus subir la charge d'homme de bois qu'il vêtait, imposée, précipita, pour ainsi dire, sa débâcle, en faisant certaine allusion, qui ne manqua pas de parvenir à la connaissance de la cour impériale de Russie.

On connaît le reste.

Si pourtant on s'avise, suivant l'habitude, de démentir en bloc notre manière de nous expliquer, nous nous réservons, dans ce seul cas, de publier la suite de cette ténébreuse affaire, en donnant, au besoin, certains détails sur le contenu de la fameuse liasse
