

ment, directeur de la Douane, capitaine du port, inspecteur des Travaux publics, commissaire gouvernemental des Chemins de fer de Macédoine ; enfin y siège le directeur de la succursale salonicienne de la Banque nationale de Grèce. La zone franche fut ouverte le 19 octobre 1925.

La zone franche embrasse la plus grande partie du port construit en 1903, laisse en dehors d'elle le port non abrité qui s'étend le long de la ville et est surtout fréquenté par les *mahonnes*, barques à voiles. Sa superficie première était de 158 000 mètres carrés sur mer et de 178 400 mètres carrés sur terre. Ces derniers furent portés en 1928 à 193 000 mètres carrés (v. fig. 39). La zone est contiguë aux gares de marchandises, établies à l'Ouest de Salonique, au Sud du quartier « du Vardar ». Une série de lois exproprièrent les maisons de commerce privées qui se trouvaient dans l'enceinte. Un emprunt de 10 millions de drachmes, consenti par la Banque nationale, permit de construire dès 1925 de nouveaux hangars, de commencer des hangars métalliques, de refaire les entrepôts délabrés, de poser de nouvelles lignes de chemins de fer : aux 2 350 mètres de voies ferrées existant dans l'enceinte, s'ajoutèrent 1 520 mètres nouveaux. En trois années, les entrepôts furent portés à 71 171 mètres carrés, dont 28 232 loués à des particuliers.

Devant le port règne la plus grande activité. Peu à peu, on modernise les vieux bâtiments turcs, où s'est installée la direction de la zone et quelques magasins spéciaux, pour les étoffes, les huiles, les fers, les légumes, surtout les pommes de terre. C'est surtout vers l'Ouest, sur les terrains libres, que la zone développe ses hangars et ses services. Au delà de la « zone libre serbe » — dont nous parlerons plus loin —, au reste à peu près vide, s'élèvent les bâtiments neufs, tout en ciment et en asphalte. Là sont les écuries et étables ultra-modernes : une première, à trois étages en béton armé, d'un modèle qui rappelle un peu les fermes normandes avec leurs bois apparent et leur toiture de tuiles rouges, est à la fois une étable et un grenier. En haut, sous la toiture, dépôt de foin et de fourrage, enlevé par des grues, transporté aux crèches par des wagonnets électriques. Au second étage, les animaux sont amenés par des planchers inclinés : ici les moutons (il y a mille places), parqués en neuf compartiments, séparés par des grillages mobiles, munis chacun de crèche et d'abreuvoir à eau courante ; par le plancher incliné, les urines et liquides sont automatiquement conduits à un collecteur général, tandis que le fumier est déversé par des ouvertures *ad hoc* sur les wagons qui le transportent au loin ; là l'étable à bœufs (pour cent têtes), agencée de même. Enfin, au premier étage, deux étables à bœufs de 100 places chacune, une écurie à chevaux de trente-deux boxes, munis de murs bas et mobiles, une étable à taureaux de douze boxes. Le nettoyage rapide est assuré par des conduites d'eau à grande pression. Le tout est éclairé à l'électricité. Un peu plus loin, isolée, l'étable à porcs, divisée en huit compartiments de quarante places chacun. A côté, le dispensaire vétérinaire.

Au delà encore, vers l'Ouest, les immenses citernes à pétrole de la *Standard*. De ce côté on projette, pour agrandir le port, devenu trop étroit, la construction de trois nouveaux bassins, dont les dépenses sont évaluées à 500 millions de drachmes : il est prévu un nouveau quai de 300 à 350 mètres de longueur, un troisième môle de 300 mètres sur 150 (on arriverait ainsi à une longueur totale de quais de 1 500 mètres) ; on doit bâtir encore 15 000 mètres carrés d'entrepôts, d'abord à un étage, à deux étages par la suite. On doit y faire accéder de nouvelles voies ferrées.