

Bulletin

de

l'Esthonie



PARIS

Numéro spécial
Mai 1923

Bureau de Presse Esthonien

LÉGATION D'ESTHONIE

7, Rue de l'Alboni, 7

— PARIS (16^e) —

POUR LES AFFAIRES CONSULAIRES ET INFORMATIONS:

Heures de réception : de 10 heures à 1 heure

Téléphone : Auteuil 19-60

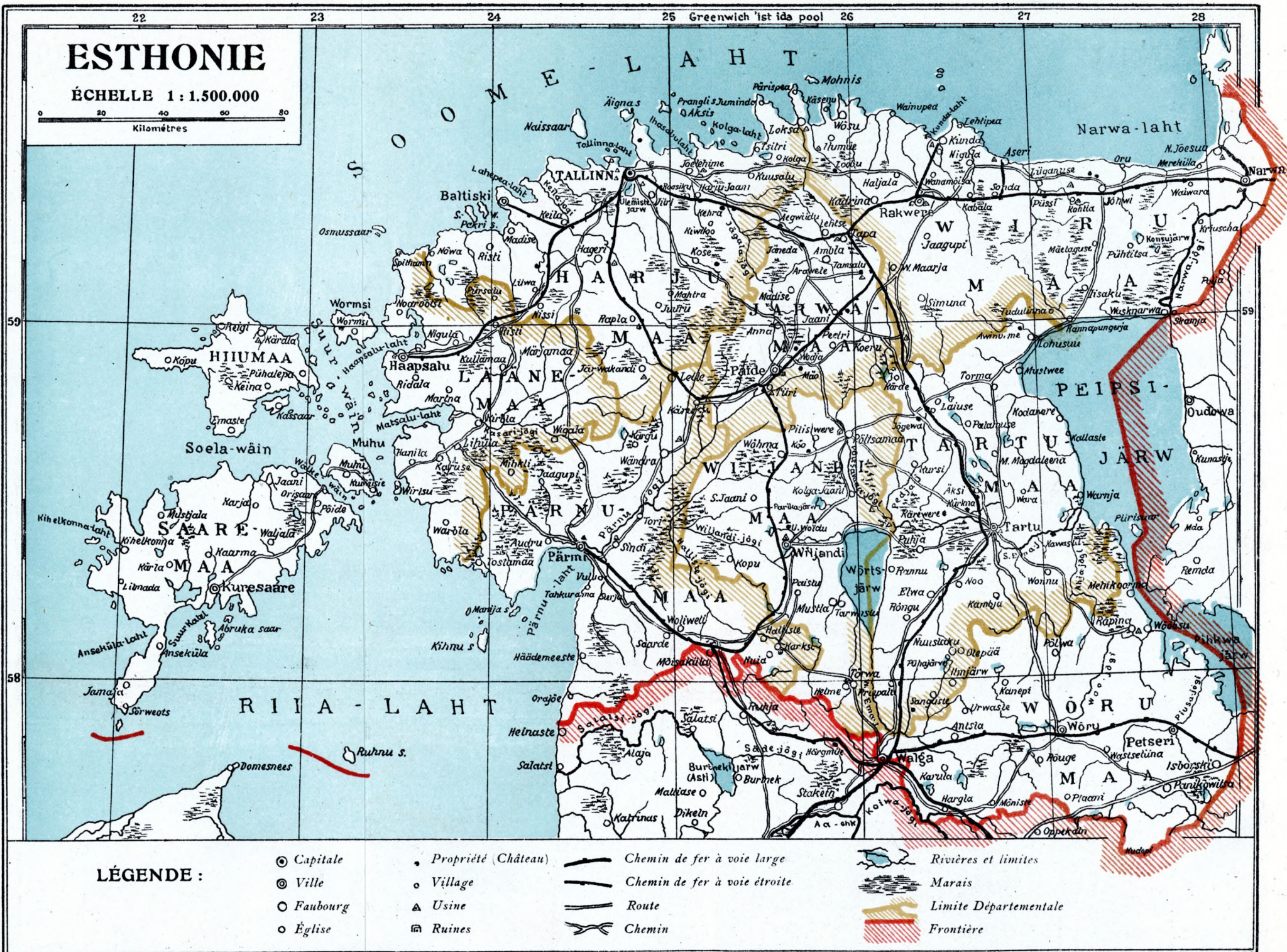
Est. A-3290

L'ESTHONIE ET SES TRANSPORTS

ESTHONIE

ÉCHELLE 1 : 1.500.000

0 20 40 60 80
Kilomètres



L'ESTHONIE ET SES TRANSPORTS

—:—

L'ESTHONIE PAYS DE TRAFIC INTERNATIONAL

Aperçu général et historique

L'Esthonie, pays limitrophe de la grande plaine sarmatique, est située sur le bord de la mer Baltique. La forte encoche du golfe de Finlande d'un côté et du golfe de Riga de l'autre en fait une sorte de promontoire dominant l'entrée de ce vaste arrière pays. Isolé par la mer de deux côtés, au nord et à l'ouest, et par les grands lacs Peïpus et Pskoff à l'est, n'étant uniquement accessible par terre que du côté méridional, le peuple esthonien s'est maintenu sur ce territoire à travers des siècles; il a conservé son caractère original et sa langue maternelle malgré les incursions de ses voisins les plus proches ou de peuples venus de loin. La configuration et la situation de son territoire l'ont invité irrésistiblement à prendre goût aux choses de la mer, et les navigateurs esthoniens ont parcouru depuis des temps immémoriaux les mers les plus lointaines, avant qu'ils fussent mis en servitude et que leur esprit d'entreprise fut entravé pendant les sept siècles de soumission qu'ils vécurent sous le joug de différents peuples. Mais avec l'émancipation de la tutelle étrangère cet esprit a repris déjà son essor d'autrefois, et le peuple esthonien ne tardera pas à reconquérir sa place comme intermédiaire dans les échanges commerciaux entre l'Occident et l'Orient.

Le littoral esthonien, qui a un développement de 3.403 kilomètres, est parsemé d'un grand nombre de baies et anses admirablement appropriées à l'établissement de ports et d'emplacements d'ancrage. Il s'agit donc de mettre en évidence cette situation

Est. A

30378

privilegiée et de chercher à l'utiliser pour le bénéfice de l'Esthonie, en même temps que de ses voisins de l'arrière-pays, en s'efforçant d'améliorer toutes les voies d'accès et de perfectionner les aménagements déjà existants.

Avant l'ère des chemins de fer et des bateaux à vapeur, quand les transports s'effectuaient par les voies fluviales et les routes carrossables de l'intérieur du continent vers la mer, il y avait une voie de communication bien connue qui, passant par la ville d'étape de Pskoff du royaume de Novgorod sur le lac Peïpsi (Peïpus), utilisait la rivière d'Emajõgi, traversait le lac de Virtsjärv, franchissait la ligne de partage des eaux, auprès de Viljandi, et descendait par la rivière de Pärnu pour déboucher dans la baie de Pärnu, échancrure du golfe de Riga. La grande route carrossable passant par Narva longeait plus ou moins la falaise du golfe de Finlande pour aboutir à Tallinn (Reval) au fond d'une baie large et bien protégée des vents où se peut abriter toute une flotte.

Mais les voies de communications antérieures à l'établissement des chemins de fer ne sont plus fréquentées et il est nécessaire de tenir compte de l'évolution des moyens de transport. L'Esthonie étant un pays maritime, c'est du développement de ses ports maritimes que dépend, en premier lieu, le succès de son commerce international; mais les ports sans voies de communication appropriées avec l'intérieur n'ont qu'une importance limitée et il faut considérer en même temps que les ports, les voies ferrées qui y donnent accès et qui les relient au réseau des chemins de fer de l'arrière-pays.

Sur le littoral esthonien, il y a au total, dans les baies et les anses, 24 ports pourvus d'appontements pour l'accostage des navires; la majorité de ces ports n'est utilisable que pour le cabotage, faute de communications ferroviaires. Les ports qui sont reliés par voie ferrée avec l'intérieur sont, d'abord, le port de Tallinn (Reval) et Baltiski (Port-Baltique), tous les deux destinés à servir de ports d'hiver pour Pétrograd. En hiver un chenal peut facilement être entretenu dans le port de Reval à l'aide de brise-glaces pour l'entrée et la sortie des bateaux; à Baltiski les conditions sont encore plus favorables à ce point de vue. Cette situation avait déjà été reconnue et appréciée par l'empereur Pierre 1^{er} qui entreprit à Baltiski la construction d'une base navale, mais dont les travaux échouèrent et dont il ne reste que le bassin actuel qui sert aux besoins de la navigation commerciale.

Les premiers rails sur territoire esthonien furent posés en 1870

pour relier ces deux ports avec la capitale de la Russie et par un raccordement entre les stations Gatchina de la ligne du chemin de fer baltique et Tosno sur la ligne de Pétrograd à Moscou. Ces deux ports, et notamment celui de Tallinn, furent mis en communication directe avec Moscou et le centre de la Russie.

En 1876, un embranchement fut créé, reliant la station de Tapa à la ville universitaire et au port fluvial de Tartu, situé au bord de la rivière d'Emajogi qui déverse les eaux du lac Virtsjärv dans le lac Peipsi, et sert de voie de communication pour les riverains de ces deux lacs. Ensuite, pour mettre en communication ferroviaire les chefs-lieux de la Livonie d'antan avec la capitale gouvernementale de Riga, une ligne allant de Riga à Tartu par Venden, Volmar et Valk fut inaugurée en 1889, et ainsi fut établie une artère ferrée à travers les provinces baltiques qui fut reliée les années suivantes avec le réseau russe par la ligne de raccordement de Valk à Pskoff.

Enfin, sur le bord de la mer Baltique, en face de l'archipel, se trouve l'ancienne ville de Haapsalu, renommée par son climat doux et ses bains de mer. Depuis 1906, elle est reliée par chemin de fer à Tallinn, mais malgré cela, son port ne peut prendre d'essor parce que la profondeur d'eau ne permet pas l'accostage des navires ayant un tirant de plus de 4 mètres. Cependant, à 7 kilomètres de distance de Haapsalu, au lieu dit Rohuküla, une base navale avec des appontements et entrepôts a été établie par le gouvernement russe pendant la guerre. Elle subit malheureusement de sérieux dégâts du fait de sa mise hors de service, ordonnée lors de la retraite des forces militaires devant l'invasion allemande en 1917. Cinq appontements desservis par des voies ferrées et de vastes bassins de 5 à 6 m. de profondeur existent encore. Ce port peut être remis en état pour les besoins commerciaux. Actuellement il sert d'embarquement pour la traversée des détroits séparant l'archipel du continent.

Le port et la ville de Pärnu, sur l'embouchure de la rivière du même nom, se trouvent désavantagés faute de communications ferroviaires. La raison en est que sous l'ancien régime russe cette partie nord-ouest des anciennes provinces baltiques était regardée comme un promontoire consacré à la défense navale; le point de vue militaire prévalait sur les considérations économiques maritimes, et tout le trafic commercial était dirigé vers les ports de Libau et de Vindau sur la mer Baltique, au détriment des ports qui se trouvent actuellement sur territoire esthonien. Pärnu, comme ville de

la province de Livonie étant administrativement rattachée à Riga, la capitale, il n'y avait alors qu'un intérêt régional à la mettre en communication avec cette dernière par voie ferrée passant par Valk et en établissant une ligne de chemin de fer à voie étroite de Pärnu à Valk qui fut inaugurée en 1895. Au cours des années suivantes la ville de Viljandi, au centre d'une région fertile et cultivée, fut reliée à cette ligne par un raccordement qu'on finit par prolonger jusqu'à Tallinn (Reval), de sorte qu'aujourd'hui, du fait de la transformation accomplie dans la situation du pays, la ville de Pärnu se trouve dans une position fâcheuse n'ayant pas de communication directe avec la capitale du pays auquel elle appartient. Ce n'est que par une voie détournée qu'on peut y accéder de la capitale et de tout le reste du pays. Cet état de choses se trouve aggravé du fait que la ligne du chemin de fer économique n'a pas été entretenue pendant les années de la guerre et de l'occupation. La compagnie du chemin de fer est désorganisée et c'est à grande peine qu'un service de voyageurs et de marchandises se maintient actuellement sur cette ligne. Pour la ville de Pärnu, il est urgent qu'on remédie à ce manque de communication par l'établissement d'une ligne ferrée qui la mette en relation directe avec le réseau des lignes à voie large.

A ce propos, il faut faire ressortir qu'en Esthonie les lignes de chemins de fer à voie large contournent le pays laissant son intérieur dépourvu de communications directes, et que la ligne à voie étroite, qui traverse actuellement cette région et la dessert, ne peut pas suffire, d'ores et déjà, aux exigences du trafic existant.

Donc, actuellement, le port de Tallinn seul est en mesure de répondre aux besoins du trafic international. Il a servi pendant les deux dernières années de port d'entrée et de sortie pour le trafic du transit avec la Russie, le commerce international de la Russie n'ayant été repris, après le blocus de la guerre et les troubles intérieurs, que vers la fin de l'année 1920. Comme l'aménagement du port de Tallinn, celui de Baltiski n'était pas jusqu'à présent suffisamment complet et ce n'était qu'occasionnellement qu'on avait recours à cet avant-port de Tallinn pour le trafic international.

Avant de donner un aperçu exact de la situation maritime de l'Esthonie en passant en revue les différents ports situés sur le littoral esthonien, rappelons les traits caractéristiques du régime de la mer Baltique auquel ces ports sont soumis.

La mer Baltique comme *mare clausum*, n'a pas de marées ni de courants réguliers; sous l'entraînement des vents existe seu-

lement une circulation des eaux qui se dirigent sur la côte occidentale d'Esthonie du sud au nord et dans le golfe de Finlande vers l'est. Les vents dominants sont ceux de l'ouest et du sud-ouest qui produisent des vagues de 3 mètres de hauteur et jusqu'à 12 mètres de longueur. Chassée par ces vents, l'eau de la mer s'élève et s'abaisse; ses variations de niveau ne dépassent pas 1 m. 80. La plus grande profondeur de la mer Baltique est de 180 mètres au large et de 64 mètres dans le golfe de Finlande, tandis que dans le golfe de Riga, elle ne dépasse pas 49 mètres. Comme l'eau douce des grands lacs de la plaine sarmatique et celle de fleuves nombreux se déverse dans ce bassin presque fermé, la teneur saline de ces eaux est très faible, et, dans les deux golfes de Finlande et de Riga, elle n'est que 0,6 %. Il s'ensuit qu'en hiver les côtes de la mer Baltique se couvrent facilement de glace à une distance de plusieurs kilomètres de la rive et que les golfes de Finlande et de Riga sont complètement bloqués. Dans ces conditions, le port de Pétrograd est inaccessible pendant 5 à 6 mois de l'année, les ports de Riga et de Pärnu le sont à peu près pendant une même période, tandis que les ports de Tallinn et de Baltiski sont plus favorisés en raison de leur situation à proximité immédiate de la mer libre. En moyenne la baie de Tallinn est envahie par les glaces pendant une cinquantaine de jours par an; pour Baltiski cette période est sensiblement réduite, elle dépasse rarement 3 à 4 semaines, et, il y a des années où le port reste entièrement libre de glaces. Les côtes occidentales de l'archipel esthonien sont rarement envahies par les glaces.

I. — Les Ports maritimes d'Esthonie

TALLINN (REVAL)

La fondation de la ville de Tallinn remonte à 1219. Cette année là, le roi danois, Voldemar II, vint avec une grande flotte devant Lindanisa, chef-lieu de la région de Tallinn, à l'entrée du golfe de Finlande, pour conquérir cette place et la soumettre à sa domina-

tion, ce qu'il réussit à faire après un long siège et des combats acharnés. A la place du chef-lieu, il fit construire un fort autour duquel surgit bientôt une agglomération d'habitations qu'on appela Tallinn, ce qui veut dire « ville danoise ». Grâce à sa situation géographique et aux facilités maritimes dont elle jouissait, cette ville acquit une grande importance pour le commerce entre la Russie et l'Europe occidentale, et en 1346, la ville de Reval entra dans la ligue hanséatique. Avec la conquête de Tallinn par Pierre 1^{er}, en 1710, la prospérité commerciale de la ville subit un ralentissement qui ne fut compensé que plus d'un siècle et demi après par l'éta-



LE PORT DE TALLINN

blissement du chemin de fer baltique en 1870. Celui-ci donna un tel essor au trafic du port de Tallinn que des travaux d'élargissement devinrent nécessaires.

Au cours des quinze dernières années du dix-neuvième siècle, les travaux de reconstruction des digues de protection furent exécutés et de nouveaux quais et bassins furent établis. La construction de la digue et du quai bordants le port du côté nord-ouest fut entreprise immédiatement avant la guerre; suspendus pendant les hostilités, les travaux furent repris par le gouvernement esthonien et seront achevés vers la fin de cette année.

Après l'achèvement de tous ces travaux d'agrandissement, le port de Tallinn possédera trois bassins complètement sûrs avec une profondeur d'eau de 7 à 10 mètres et une superficie de 16 hectares; des quais en maçonnerie d'une longueur totale de 3.200 m. permettront l'amarrage des plus grands bâtiments.

La capacité du port peut être estimée à 100.000 tonnes. Sur les terre-pleins sont établis un grand nombre de hangars et d'entrepôts, desservis par des voies ferrées communiquant avec les quais et qui toutes aboutissent à la gare des marchandises située à peu de distance du port. Le silo, qui se trouve au bord du bassin médian, a une capacité de manutention de 3.225 tonnes de grains. Pour le déchargement des navires pétroliers, le port possède des réservoirs en tôle munis de la tuyauterie nécessaire pour la vidange des navires et l'entrepôt dans ces réservoirs.

Comme appareils de manutention des marchandises, le port de Tallinn est actuellement pourvu de grues et bigues, montées sur pontons remorqués, d'une puissance de 25 à 80 tonnes. Elles ont rendu l'année dernière de bons services dans le débarquement de locomotives, de lourdes pièces de machinerie de navire et pour leur chargement sur wagons de chemins de fer. De plus, pour perfectionner l'équipement du port de Tallinn, le gouvernement esthonien a commandé dix grues électriques de 1, 5 à 3 tonnes de puissance destinées à être montées sur les trois quais bordant les bassins.

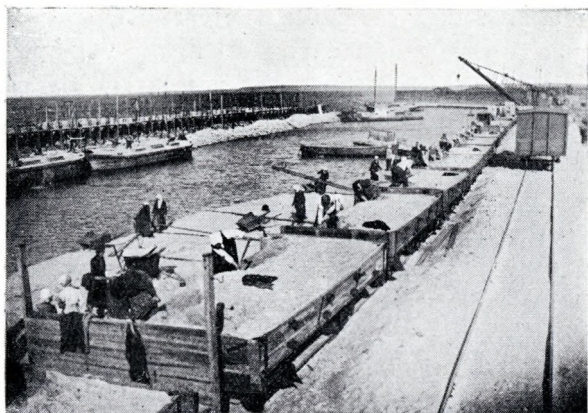
Il est inutile de mentionner que toute une flottille de remorqueurs à vapeur est à la disposition des chargeurs du port. Enfin le port de Tallinn, pour maintenir pendant toute l'année l'entrée de la baie qui gèle parfois sur une étendue d'une vingtaine de kilomètres, dispose de deux brise-glaces.

Pour la réparation des navires qui ont subi des avaries, les ateliers de construction mécanique de l'Etat, situés aux abords du bassin médian, possèdent 4 docks flottants d'une puissance respective de 1.200, 1.600, 2.000 et 3.000 tonnes, dont les deux plus puissants peuvent être accouplés, de sorte qu'un navire de 5.000 peut être soulevé et réparé.

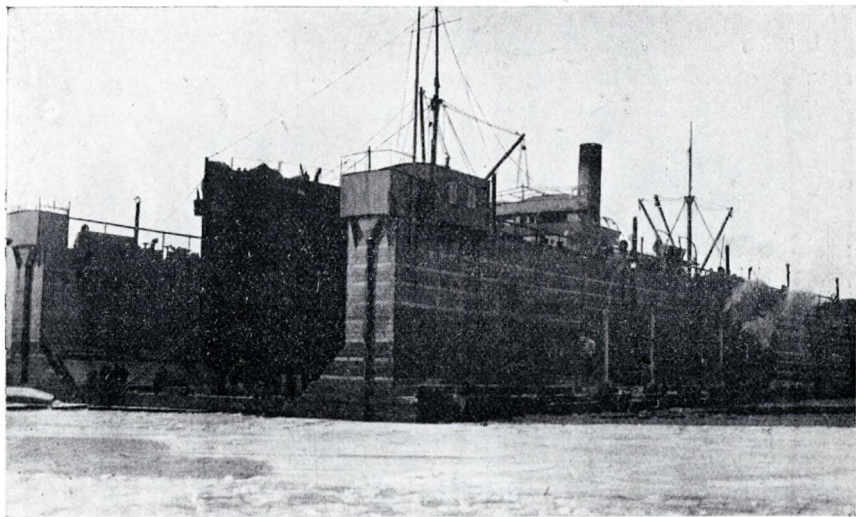
Le port de Tallinn possède également, dans les environs de la ville, trois chantiers de constructions navales, à savoir :

1^o Les ateliers de Noblessner ayant des cales sèches pour la construction ou la réparation simultanée de 13 navires;

2^o Les ateliers Anglo-Baltiques, les plus grands chantiers des Etats limitrophes situés sur le bord de la mer Baltique; ils



CONSTRUCTION D'UN MÔLE



CHANTIERS NAVALS DE L'ÉTAT

couvrent une superficie de terrain de 90 hectares, y compris la colonie des ouvriers. Ces chantiers ont deux cales sèches de 275 m. de long aménagées pour la construction des navires de 50.000 tonnes et 6 autres pour les bateaux de moindre capacité;

3^o Les ateliers de Becker, actuellement mis hors de service par suite de l'évacuation de leur outillage pendant la guerre.

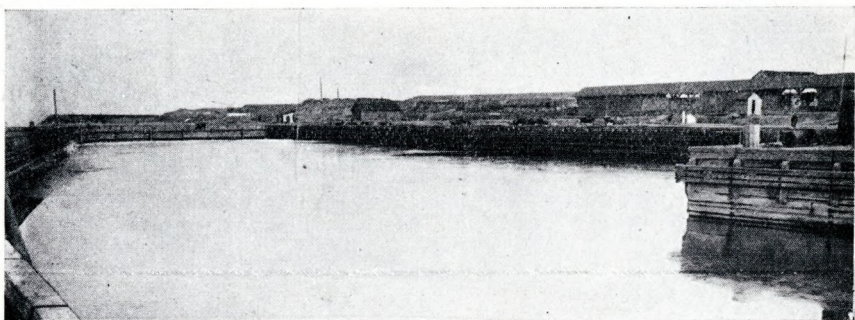
La ville de Tallinn compte encore quelques ateliers mécaniques, dont les plus importants sont ceux de la Société anonyme « Ilmarine », et de « Dvigatel » ainsi que la maison Krull et C^o. Les ateliers électriques de la société « Volta » ont également beaucoup souffert de la guerre, mais peu à peu sont remis en état.

Le sauvetage maritime est confié à la Compagnie baltique de Sauvetage dont le siège social est à Tallinn et qui dessert tout le littoral de la mer Baltique. Elle possède tout un équipement de sauvetage, y compris une flotille de bateaux de sauvetage à rames et à moteurs.

BALTISKI (PORT-BALTIQUE).

A 33 milles marins à l'ouest de Tallinn, et à 48 kilomètres par chemin de fer, se trouve Baltiski, port créé par l'empereur Pierre 1^{er}. En raison de sa proximité de Tallinn et de sa situation plus favorisée au point de vue des glaces, celui-ci a servi de port de refuge sans parvenir à se faire une place prépondérante parmi les ports esthoniens, bien que sa situation géographique à l'entrée du golfe de Finlande et ses conditions topographiques et hydrologiques le prédestinent à jouer un rôle beaucoup plus important dans l'évolution et la mise en valeur des moyens de transport du littoral esthonien.

La baie, d'une étendue de 11 kilomètres sur 2,5 kilomètres, est parfaitement abritée par les deux îles qui la devancent et sa berge se prête admirablement bien à l'établissement d'un port en eau profonde. Le gouvernement esthonien s'est bien rendu compte de ces avantages et, en 1921, a déclaré Baltiski port franc pour le trafic de transit. Comme l'aménagement de ce port était des plus modestes, il a demandé des crédits qui ont été votés pour l'approfondissement jusqu'à 7 mètres du bassin existant et la construction d'appontements pourvus de voies ferrées, qui actuellement offrent une longueur de 430 mètres à l'accostage des



UN BASSIN DE BALTISKI

bateaux. La superficie du bassin est de 425 mètres carrés. Mais cela indique seulement que le premier pas pour la mise en valeur de ce port est fait ; des travaux plus considérables restent à entreprendre pour son agrandissement, et des voies ferrées doivent être construites pour le relier convenablement au réseau des chemins de fer de l'arrière-pays. Par suite du développement du port, la ville ne manquera pas de prendre aussi un essor ; actuellement elle n'a que très peu d'importance dans la vie économique esthonienne.

PARNU.

La ville de Pärnu est connue comme ville de commerce maritime depuis le XIII^e siècle et son nom, Berne ou Bärenau, fait supposer une origine gothique. Par sa situation sur l'embouchure d'une rivière, qui est le débouché de tout un réseau de voies fluviales canalisant une région boisée à profusion, elle sert surtout de port d'exportation des bois et du lin provenant de ces contrées basses.

La ville ancienne est située sur la rive gauche et des faubourgs se sont constitués sur la rive droite. Les appontements construits sur la rive gauche s'étendent sur 530 m. de longueur, mais la rivière elle-même peut être utilisée sur plus de 2 kilomètres pour l'amarrage des bateaux et chalands descendant la voie fluviale. La largeur de la rivière à cet endroit varie de 200 à 400 mètres, et sa profondeur atteint jusqu'à 6 m. 50. Les bateaux de moindre tirant d'eau peuvent même remonter jusqu'au barrage des usines de tissus de Sindi à une distance de 15 kilomètres. L'entrée du port est assurée par des jetées qui s'étendent sur 2 kilomètres de long

dans la mer avec un écartement de 28 m. et un tirant d'eau de 6 m. 50.

Les voies ferrées du chemin de fer régional à voie étroite qui arrivent jusque sur les appontements de la rive gauche facilitent le transbordement des marchandises. Sur cette même rive il existe un bassin de radoub pour les réparations de petite importance. Les hangars qui s'élèvent sur le terre-plein ont une capacité de 100.000 tonnes.

La ville occupe une langue de terre entre la rive gauche, et la mer d'une largeur de 1 kilomètre 800; le bord de la mer est garni d'un bois qui est aménagé en parc donnant sur une plage magnifique pour les bains de mer, de sorte que Pärnu serait une ville d'eau esthonienne de première classe, si elle possédait de meilleures communications avec la capitale et l'intérieur du pays.

Cette ville a subi beaucoup de dommages pendant la guerre du fait des attaques navales et aériennes, et, son plus grand établissement industriel, l'usine de celluloïd Woldhof, située aux portes mêmes de la ville, fut complètement détruite pour des raisons stratégiques.

HAAPSALU.

Cette ville fondée en 1279, pour l'établissement d'un siège épiscopal, sur une presqu'île qui s'avance dans une anse de la côte occidentale, ne peut répondre aux exigences d'un port moderne à cause de la faible profondeur d'eau dont elle est entourée. Un appontement d'une longueur de 200 m. se trouve à 2 kilomètres de distance de la ville. La profondeur d'eau y atteint à peine 4 mètres, permettant l'accostage aux seuls bateaux de cabotage. Comme Haapsalu est en liaison ferroviaire avec la capitale son port, conjointement avec le port de Rohukula, sert de point de départ aux bateaux faisant le service des îles qui se trouvent en face de Haapsalu.

NARVA-ESTUAIRE.

La rivière de la Narova est navigable en aval de la ville de Narva située à 13 kilomètres de distance de l'embouchure, et nombre d'appontements se trouvent sur la rive gauche. Sur ce parcours, la rivière a une profondeur permettant le passage des

grands bâtiments de mer, mais son entrée est bouchée par une barre réduisant ses eaux à une profondeur ne dépassant pas 4 mètres et par des ensablements ne laissant qu'environ 2 mètres d'eau, ce qui nécessite des dragages continuels. Actuellement on est en train de draguer un chenal de 6 mètres de profondeur et l'année prochaine ces travaux seront continués pour ouvrir un passage jusqu'aux appointements existant au-dessous de la ville de Narva, sur une longueur totale de 850 mètres avec 3 mètres d'eau, et à l'embouchure même sur une longueur d'environ 700 mètres avec plus de 10 mètres d'eau. Mais comme l'exportation du bois, dont le chargement s'effectue sans intermédiaire d'appointements, est le commerce principal de ce port, l'étendue de ces appointements n'entre pas en ligne de compte pour l'évaluation de la capacité de ce dernier. Pour avoir un meilleur rendement, ce port doit être mis en communication par rails avec le chemin de fer qui est en projet.



ESTUAIRE DE LA NARVA

PORTS DE CABOTAGE SUR LE GOLFE DE FINLANDE.

Nombre d'anses sur la côte méridionale du Golfe sont bien appropriées à l'établissement de ports; ceux de l'anse de *Pape*, le port de *Loksa* et dans la baie de *Kunda* le port du même nom sont pourvus d'appontements. Le port de *Kunda* est aménagé spécialement pour les besoins de l'usine de ciment établie à proximité du port et munie de trois grues à vapeur pour la manutention des barriques de ciment et d'huiles minérales.

Le port de *Loksa* fut établi en 1878 en vue de servir à l'écoulement des produits des briqueteries et des scieries de bois établies sur le bord de cette anse. La longueur totale des appontements atteint 400 mètres avec une profondeur d'eau de 6 mètres. Le port possède des formes de radoub dans lesquelles dix bateaux peuvent être mis en chantier simultanément.

Les îles esthoniennes de la mer Baltique, dont les deux plus grandes sont *Saaremaa* (Oesel) et *Hïoumaa* (Dagœ), la première d'une superficie de 2.583 kilomètres carrés et la deuxième de 967 kilomètres carrés, jouissent d'un climat moins rigoureux en hiver que le territoire continental, et leur sol est couvert en grande partie de bois de toutes sortes et de conifères. Toute une série d'anses pourvues d'appontements se prêtent à l'accostage des bateaux qui sont l'unique moyen d'intercommunication pour les habitants de ces parages. Les eaux de *Kuresaar* (Arensburg), chef-lieu de l'archipel, dans l'île de *Saaremaa* ont une bonne réputation et attirent une clientèle nombreuse pendant la saison estivale. Le port se trouve à une distance de 4 kilomètres de la ville avec une jetée de 700 mètres de long à laquelle les bateaux accostent des deux côtés. La profondeur d'eau est de 3 à 4 mètres. Un chemin de fer Decauville fait le service entre le port et la ville, et se prolonge à travers l'île jusqu'en face de l'île de *Hïumaa*.

II. — Les Chemins de fer Esthoniens

Le réseau des chemins de fer en Esthonie comprend d'abord les lignes à voie large, d'un écartement de 1.524 mm. ou 5 pieds anglais, identique à celui des chemins de fer russes, et ensuite un réseau de lignes à voie étroite de 750 mm. d'écartement.

Toutes les lignes à voie large sont limitrophes du système Nord-Ouest des chemins de fer de l'Etat russe; elles furent cédées à l'Esthonie par le traité de paix, conclu le 2 février 1920 entre elle et la Russie. Ces lignes sont actuellement administrées comme chemins de fer de l'Etat esthonien. Leur longueur totale est de 650 kilomètres.

Le réseau des lignes à voie étroite a une longueur totale de 340 kilomètres; la majeure partie, soit une longueur de 261 kilomètres, est, en tant que propriété de la première Compagnie des chemins de fer économiques russes, administrée à présent par un conseil de curatelle jusqu'à ce que la compagnie soit reconstituée et que ses titres soient rétablis. Le reste, soit 79 kilomètres de lignes à voie étroite, qui ont été construites par l'Etat russe pour les besoins militaires aux environs de Tallinn et le raccordement établi par les troupes d'occupation en 1918 entre la ville de Païde et la station Tamsal, est également placé sous l'administration des chemins de fer de l'Etat.

L'Esthonie, d'une étendue territoriale de 46.500 kilomètres carrés et comptant 1.100.000 habitants, possède en tout 990 kilomètres de voies ferrées, y compris les lignes à voie étroite, mais abstraction faite des voies ferrées industrielles qui ne sont pas affectées au service public. En comparaison avec d'autres pays dont la population a un caractère analogue, nous estimons que l'Esthonie dont les 76 % des habitants sont des ruraux, est encore parcimonieusement dotée de chemins de fer.

La proportion de la longueur des voies ferrées par 100 kilomètres carrés et 10.000 habitants est la suivante dans les différents pays :

En France	9,5	km.	par 100	km. c.	et	13,0	km.	par 10.000	hab.
En Suisse	11,8	—	—	—	et	13,7	—	—	—
En Danemark ..	9,7	—	—	—	et	14,4	—	—	—
En Pays-Bas ...	9,8	—	—	—	et	5,6	—	—	—
En Espagne	3,1	—	—	—	et	8,2	—	—	—
En Roumanie ..	2,8	—	—	—	et	5,3	—	—	—
En Esthonie ...	2,1	—	—	—	et	7,9	—	—	—
En Bulgarie	2,0	—	—	—	et	4,6	—	—	—

A. — LES LIGNES A VOIE LARGE.

Par suite de leurs conditions topographiques, le port et la ville de Tallinn, situés sur le bord de la mer et en contrebas d'une falaise d'une trentaine de mètres de hauteur qui s'étend sur toute la longueur de la côte du golfe depuis la Narova jusqu'aux alentours de Baltiski, furent choisis comme point de départ de la plus ancienne ligne construite sur le territoire esthonien. La voie ferrée gravit cette falaise par le développement d'une rampe de 0.01 par mètre.

La gare de Tallinn est une gare terminus d'où sortent en bifurcation les deux lignes de Narva et Baltiski; l'une, qui contourne la ville, se dirige vers l'est et l'autre, qui monte la rampe de Nõmme, se dirige vers le sud-ouest jusqu'à Keila, d'où partent deux embranchements, l'un descendant vers l'ouest sur Baltiski et l'autre vers le sud-ouest sur Haapsalu. La ligne de Narva, d'une longueur de 210 kilomètres, parcourt un terrain peu accidenté, avec des rampes maxima de 0,008, peu nombreuses, représentant une longueur de 5 kilomètres 500, soit à peine 3 % de la longueur totale du parcours. Les courbes sont de 600 mètres de rayon maximum et leur développement ne dépasse pas 2 % de la longueur totale de cette ligne.

La répartition des stations est telle que la distance d'une station à l'autre varie entre 5 kilomètres 500 et 12 kilomètres, et est en moyenne de 7 kilomètres 500 pour les 26 stations qui se trouvent sur le parcours.

Sur les deux embranchements de Haapsalu et Baltiski les conditions du tracé sont sensiblement les mêmes que sur la ligne précédente.

De la station de Tapa, à 77 kilomètres de distance de Tallinn sur la ligne de Narva, se détache la ligne de Tartu-Valk qui établit la liaison avec Riga d'un côté et avec Pskov de l'autre, par Valk comme gare de jonction. Cette ligne a été tracée suivant les mêmes dispositions que les lignes précédentes, mais les conditions topographiques sont ici moins favorables. Partant de Tapa, la ligne du chemin de fer a à surmonter une échine de 124 mètres au-dessus du niveau de la mer pour descendre de l'autre côté sur Tartu au bord de la rivière d'Embach à la cote de 35 mètres; ensuite, sur le parcours de ce point à Valk, de fréquentes rampes et pentes maxima se succèdent, occupant plus de 70 % de tout le parcours de 195 kilomètres. Sur la ligne de Valk vers Pskov jusqu'à Irboska, station frontière, ces conditions sont légèrement atténuées.

Sur tout le parcours de Tapa à Tartu et Valk jusqu'à Irboska, les stations sont distantes de 4 kilomètres 500 à 15 km., soit en moyenne de 9 km. pour les 31 stations que comporte le trajet total de 313 km.

La voie ferrée de toutes les lignes à voie large, sauf l'embranchement de Haapsalu, est établie avec des rails de 33 kilos et demi par mètre sur traverses en bois de pin, réparties à raison de 1.500 par kilomètre, et reposant sur un ballastage de sable et gravier d'une épaisseur de 0 m. 40. Les rails de la ligne de Haapsalu sont du type de 30 kilos par mètre.

Pour le service des locomotives, des dépôts avec ateliers de réparation sont établis à Tallinn, Tapa, Narva, et Valk; en plus des remises des gares terminus de Baltiski et Haapsalu, il existe aux 4 stations intermédiaires, des hangars de locomotives.

Les ateliers principaux de réparation pourvus d'un bon outillage, sont établis à Tallinn et à Valk. Les premiers sont capables de construire 15 locomotives et 50 à 60 wagons par an et les seconds de 4 à 5 locomotives et 40 wagons. Les réparations courantes sont effectuées dans les ateliers des dépôts.

Le matériel roulant se trouvait au moment du transfert des chemins de fer à l'administration de l'État esthonien dans des conditions déplorable. Pendant les trois premières années du régime esthonien, il fallut faire un formidable effort pour remettre en état le parc des locomotives et des wagons. Ce travail fut accompli dans un délai comparativement bref, grâce au concours des ateliers mécaniques de la ville de Tallinn. Pendant cette période, les ateliers du chemin de fer ont réfectionné 32 locomotives et les ateliers de la ville ont contribué à la remise en état de 35 locomotives.

Le matériel roulant comprend :

A) *Locomotives.*

Nombre locomotives	Force de traction	HP	Essieux
10	5.197 kilos	500	2 — 3 — 0
3	5.837 —	530	1 — 3 — 0
8	5.223 —	530	1 — 3 — 0
6	5.144 —	480	2 — 2 — 0
3	6.815 —	530	1 — 3 — 0
1	7.521 —	680	1 — 3 — 1
53	7.924 —	500	0 — 4 — 0
22	5.500 —	365	0 — 3 — 0
1	4.728 —	350	0 — 3 — 0
2	7.170 —	570	0 — 4 — 0
1	1.666 —	88	0 — 2 — 0

110 locomotives au total, dont 38 se trouvent en réparation pour le moment.



B) Voitures.

9	voitures	de I ^{re} classe de la C ^{ie} des Wagons-Lits.	.
62	—	de II ^e classe de l'Etat esthonien.	
204	—	de III ^e classe de l'Etat esthonien.	
49	—	auxiliaires de service	

Soit 324 voitures pour le service des voyageurs, 40 fourgons pour les bagages et la poste.

C) Wagons :

422	wagons	plate-forme	
2.756	—	fermés	
154	—	spéciaux.	
3.332	wagons	de marchandises.	
181	wagons	de service auxiliaire	

Le parc des voitures et wagons comprend donc un total de 3.877 unités, dont 385 sont en réparation.

Par rapport à la longueur du réseau de 650 kilomètres, la répartition de ce matériel s'établit comme suit :

a)	locomotives	—	0,17	par kilomètre de voie
b)	voitures	—	0,50	— — —
c)	wagons	—	5,13	— — —

Toutes les locomotives et voitures sont munies de freins continus du système Westinghouse et les trains de voyageurs marchent sous contrôle de ces freins; les trains de marchandises n'ont que des freins à main. Les voitures et fourgons sont des véhicules à 3 essieux et à 3 boggies de 2 essieux chacune; les voitures à 2 essieux ne sont qu'en nombre insignifiant. Les wagons sont tous à 2 essieux et capables de porter une charge de 16.400 kilogrammes.

La composition des trains comporte pour les trains de voyageurs au maximum 46 essieux en été et 40 essieux en hiver; dans les trains de marchandises les locomotives les plus puissantes, de 7 à 8 tonnes de traction, peuvent remorquer un train ne dépassant pas 720 tonnes sur les lignes à déclivité modérée; sur les lignes plus accidentées entre Tartu, Valk et Irboska, ce poids se réduira à 650 tonnes et sur les deux rampes à la sortie de la gare de Tallinn à 620 tonnes. Pour les locomotives de 5 à 6 tonnes de puissance de traction, ces chiffres seront réduits de sorte que sur les lignes d'un bon profil le poids du train peut atteindre jusqu'à 500 et 550 tonnes et sur les longues rampes 470 à 520 tonnes au maximum.

Toutefois, aucun train ne saurait dépasser la longueur totale de 55 wagons à 2 essieux. Pour la supputation du poids des trains, on compte comme poids de tare 7 tonnes par wagon, pour un fourgon à 3 essieux 16 tonnes et pour un fourgon à 4 essieux 20 tonnes, pour les voitures à 3 essieux 20 tonnes et à 4 essieux 37 tonnes chacune.

Le service des trains sur les lignes de chemins de fer esthoniens est réglé de manière normale. Tandis que les trains affectés au service des voyageurs sont mis en circulation suivant un horaire établi, les trains de marchandises n'ont pas d'horaire de circulation; pour ceux-ci les heures de départ pour chaque section de service sont seules fixées d'avance et les trains sont mis en circulation suivant les besoins. Les trains de marchandises cheminent à travers chaque section suivant les indications téléphoniques données d'une station à l'autre, à l'allure moyenne de 27 kilomètres à l'heure entre les stations.

Le parc des locomotives ne comptant que des machines de grande puissance, on est obligé pour obtenir un meilleur rendement, de former nombre de trains, destinés au service des voyageurs, en trains mixtes qui circulent à l'allure de 30 à 32 kilomètres à l'heure; les trains de voyageurs sans attachement de wagons de marchandises ont une vitesse moyenne de 35 à 40 kilomètres à l'heure entre stations.

Parcours kilométrique des trains et du matériel roulant sur les différentes lignes à voie large pendant les années 1920 et 1921.

	en 1920	en 1921
<i>I. Ligne de Tallinn à Narva, 210 kilom.</i>	—	—
Trains mixtes, trains-kilomètres.....	301.000	309.000
Par essieu en milliers de kilomètres	10.800	13.790
Trains de marchandises, trains-kilom...	242.627	20.388
<i>II. Ligne de Tallinn à Valk, 272 kilom.</i>		
Trains de voyageurs, trains-kilom.....	28.830	260.429
Par essieu en milliers de kilomètres....	946	9.456
Trains mixtes, trains-kilom.	371.600	170.534
Par essieu en milliers de kilomètres....	13.926	8.301
Trains de marchandises, trains-kil. ...	245.100	222.537
Par essieu en milliers de kilom.	12.990	14.423
<i>III. Ligne de Tallinn à Haapsalu, 104 kilom.</i>		
Trains mixtes, trains-kilomètres	120.520	155.150
Par essieu en milliers de kilomètres ...	3.964	5.113
Trains de marchandises, trains kilom.	4.463	5.077
Par essieu en milliers de kilomètres ...	167	251

	en 1920	en 1921
<i>IV. Ligne de Tallinn à Balliski, 48 kilom.</i>	—	—
Trains mixtes, trains-kilom.	35.136	37.488
Par essieu en milliers de kilomètres ..	1.058	1.079
<i>V. Ligne de Valk à Irboska, 118 kilom.</i>		
Trains de voyageurs, trains-kilom.	7.378	42.126
Par essieu en milliers de kilomètres ...	164	906
Trains mixtes, trains-kilom.	129.871	86.990
Par essieu en milliers de kilomètres...	3.790	3.170
Trains de marchandises, trains-kil	34.271	5.413
Par essieu en milliers de kilomètres ...	1.190	193

En somme, sur toutes les lignes à voie large, le parcours de tous les trains, y compris les trains spéciaux, militaires, de banlieue et d'entretien se répartit ainsi :

	1920	1921
	—	—
Total de trains-kilomètres	1.684.853	1.724.592
Par voiture en milliers de kilomètres ...	9.516	9.886
Par wagon en milliers de kilomètres....	20.020	26.141
Par essieu en milliers de kilomètres.....	65.126	83.541

Le parcours kilométrique des locomotives pendant l'année 1921 a été le suivant :

Pour le service des trains	1.727.939
Pour le service des manœuvres et parcours à vide..	1.050.604
Total	2.778.543

Les locomotives, pour le plus grand nombre, sont chauffées au bois avec des bûches de 0 m. 76 de long. On est dans l'obligation d'employer ce mode de chauffage depuis la guerre, faute de charbon et de mazout, qui constituaient jusqu'alors le combustible par excellence et dont l'approvisionnement fut d'abord entravé par le blocus des ports baltiques pendant la guerre, puis par les prix élevés qu'atteignirent ces combustibles. Le schiste combustible, dont les mines se trouvent aux abords de la ligne de Narva et dont la valeur calorifique par tonne équivaut à 2 stères et demi de bois, est employé comme combustible complémentaire.

A un moindre degré la tourbe est également utilisée.

La consommation des combustibles pendant l'année 1921 s'établit comme suit :

Pour le service des locomotives :

Bois de chauffage	270.000 stères
Schiste combustible	4.550 tonnes
Tourbe comprimée	489 tonnes

Pour le service des ateliers, les chiffres sont respectivement : 15.000 stères de bois, 1.150 tonnes de schiste et 390 tonnes de tourbe auxquels il faut ajouter 200 tonnes de charbon et coke pour la fonderie.

Le prix moyen par tonne de ces trois combustibles était de 18 à 20 marks-esthoniens, y compris tous les frais de manutention et ceux nécessités pour l'adaptation des machines à l'utilisation de ces matières nouvelles pour leur chauffage.

La fréquence des trains affectés au service des voyageurs est en moyenne de deux trains par jour, ce qui fait pour la ligne de Tallinn à Tapa qui se divise en deux branches, l'une sur Narva, l'autre sur Tartu-Valk, une fréquence de 4 trains par jour. Sur la ligne de Tallinn à Baltiski, à 8 kilomètres de distance de Tallinn, a surgi depuis une quinzaine d'années une ville suburbaine, Nõmme, avec laquelle fonctionne un service de navette.

Le tableau ci-dessus rend compte de l'importance du trafic sur les différentes lignes du réseau à voie large et montre que la ligne de Tallinn à Narva est celle du trafic de transit avec la Russie et où, par conséquent, la circulation des marchandises est le plus intense, tandis que le trafic des voyageurs est plus important sur la ligne de Tallinn à Valk qui est actuellement la ligne de communication avec l'Europe centrale et occidentale, par suite des entraves existant pour le moment dans le trafic international entre la Russie et l'Esthonie. Le service des voyageurs a pris un essor considérable sur la ligne de Valk depuis l'établissement de trains directs, au mois d'août 1920 de Tallinn à Riga, en correspondance avec les grands express européens comportant des wagons-lits de la Compagnie Internationale des Wagons-lits et des grands Express Européens jusqu'à Tallinn.

B. — LIGNES A VOIE ÉTROITE.

Toutes les lignes à voie étroite desservant le territoire esthonien sont en relations avec les autres voies de communication, bien que rattachées à une administration distincte. L'administration des lignes à voie étroite appartenant à l'Etat est soumise à la gestion

financière des chemins de fer de l'Etat et son budget est dressé sans distinction des deux types de lignes. Les lignes de la Compagnie des chemins de fer régionaux sont administrées par la direction, dont le siège est à Pärnu, pour le compte de la Compagnie, sans intervention directe de l'Etat dans sa gestion financière. La surveillance effectuée par le Ministère des Communications a seulement trait au maintien d'un service régulier de voyageurs et de marchandises, laissant toute la responsabilité de l'administration au comité de tutelle qui est désigné, depuis le commencement de cette année, pour s'occuper des affaires de la compagnie défaillante.

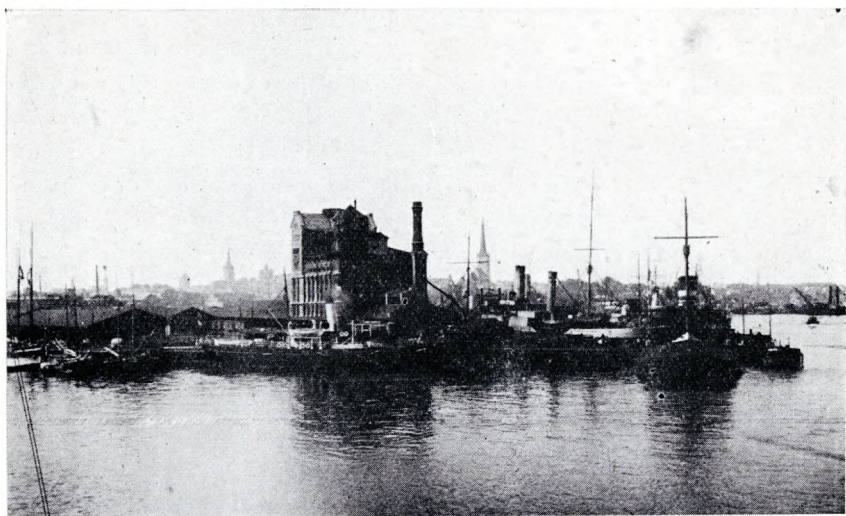
Sur tout le parcours de 249 kilomètres entre la station de départ de Tallinn et le point terminus de la dite ligne, à Pärnu, un service direct de trains mixtes est maintenu pour les voyageurs à raison de 2 trains par jour qui circulent à une allure de 20 kilomètres à l'heure, l'état défectueux de la voie ferrée ne permettant pas de vitesse plus grande. La durée du voyage de Reval à Pärnu est de 16 heures et demie, ce qui représente une vitesse moyenne de 15 kilomètres à l'heure. Le service des marchandises n'est pas en mesure de répondre d'une manière satisfaisante aux besoins du commerce de la région traversée par ce chemin de fer faute de matériel roulant. Comme il est certain qu'un chemin de fer à voie étroite ne pourra jamais faire face aux besoins d'une région aussi importante, on doit envisager l'établissement d'une ligne mettant en communication directe le port de Pärnu avec le réseau des voies larges et capable de desservir à souhait une région productrice de matières premières et alimentaires. Les lignes existantes seront donc utilisables comme voies d'alimentation de la ligne principale traversant le pays du nord au sud et reliant les trois ports de Tallinn, Baltiski et Pärnu au réseau des chemins de fer russes par l'embranchement de Valk à la gare de Pskov comme un point important de raccordement.

III. — Les Transports Maritimes et Ferroviaires

TRAFIC INTERNATIONAL

Seuls les ports baltiques qui sont reliés par chemins de fer aux centres de commerce de l'arrière-pays peuvent participer au trafic de transit. Comme parmi les trois ports remplissant cette condi-

tion en territoire esthonien, celui d'Haapsalu est, par sa situation au bord d'une mer basse inaccessible aux navires de grand tonnage et celui de Baltiski, par l'exiguité de son bassin, ne se prête qu'à un trafic d'importance secondaire, il ne reste que le port de Tallinn qui puisse servir au trafic international à travers l'Esthonie. Etant donnée sa situation à proximité de Pétrograd qui en fait un port de relâche pendant l'hiver, lorsque le port de Pétrograd est complètement bloqué par les glaces, le port de Tallinn a toujours eu un trafic intense malgré les restrictions qui lui étaient imposées comme base navale au point de vue commercial. L'activité du port s'est même accrue au cours des quinze années qui précédèrent la guerre



ÉLÉVATEUR ET ENTREPOT DU PORT DE TALLINN

européenne, comme le prouvent les statistiques de la Chambre de Commerce de Tallinn.

Les importations pendant la période de 1897 à 1912 s'accroissent d'une façon constante, elles s'élèvent en 1897 à 250 mille tonnes et, graduellement, atteignent 600 mille tonnes en 1912. L'année suivante l'importation présente une brusque augmentation et s'élève à 800 mille tonnes. Mais la guerre qui suspend tout le trafic russe par la mer Baltique arrête également le commerce de Tallinn.

200 mille tonnes de marchandises importées par voie maritime furent expédiées annuellement à l'intérieur par voie ferrée de 1897

jusqu'à 1912, de sorte que c'est la ville de Tallinn qui a bénéficié de l'augmentation des importations par mer.

Les exportations pendant la même période sont représentées par une courbe sinueuse; la moyenne des marchandises exportées par le port de Tallinn est de 300 mille tonnes avec un maximum de 400 mille et un minimum de 200 mille tonnes. Les arrivages par voie ferrée suivent de près la courbe des exportations, avec un excédent de 100 mille tonnes au bénéfice de la ville de Tallinn. Il s'ensuit que la ville est alimentée de marchandises qui sont en majeure partie importées par voie de mer. De même que les importations maritimes, les apports par rail se sont élevés brusquement en 1913 jusqu'à 600 mille tonnes et se sont même encore accrus au cours des années suivantes, ce qui s'explique par le blocus des ports et le ravitaillement de guerre pour la base navale.

Pendant les années de la guerre européenne et de la guerre d'émancipation esthonienne menée contre l'invasion et l'assaut des forces bolcheviques, la vie économique fut naturellement suspendue et ce n'est qu'à partir du commencement de 1920 qu'on put établir de nouveau une statistique des transports effectués sur les voies de communication esthoniennes.

Le tableau ci-après permettra de se rendre compte du mouvement des navires qui ont fait relâche dans le port de Tallinn au cours des deux dernières années.

MOUVEMENT DU PORT DE TALLINN

Pavillons	Nombre des navires		Tonnage total	
	1920	1921	1920	1921
Anglais	14	54	13.655	45.442
Américain	8	36	20.303	75.666
Allemand	104	378	57.310	187.824
Français	3	4	2.380	4.070
Suédois	113	113	24.110	46.976
Danois	51	57	19.360	24.650
Hollandais	23	21	5.441	6.345
Norvégien	18	43	8.587	30.178
Russe	2	7	189	5.932
Finlandais	378	492	50.631	124.990
Letton	20	14	2.618	2.742
Polonais	—	1	—	240
Esthonien	2.249	2.642	88.976	134.627
Total	2.982	3.862	293.590	689.682

Comme la flotte marchande esthonienne disposait à cette époque de 66 bateaux à vapeur, de 365 voiliers et de 98 bateaux à moteur, c'est elle qui a joué le rôle le plus important dans la reprise du trafic maritime, aussitôt que la navigation commerciale fut en état de reprendre son activité d'avant-guerre.

Des lignes régulières de navires à vapeur furent établies entre *Tallinn* et les ports suivants : *Hull* par les deux bateaux « Kajak » et « Sakala »; *Copenhague* par le bateau « Baltonia »; *Stettin* par les deux bateaux « Vasa » et « Thorsten »; *Stockholm* par les deux bateaux « Kalevipöeg » et « Gothic ». Entre *Tallinn* et *Helsingfors* un service bi-hebdomadaire fut fait par les deux bateaux finnois « Viola » et « Ebba Munck ».

En 1921 furent créées d'autres lignes allant de *Tallinn* à *London* par les trois bateaux anglais : « Baltobor », « Baltonic » et « Baltriger »;

Stettin desservie par les trois bateaux allemands : « Princesse Sophie-Charlotte », « Regina », « Oberburgerm-Haaken »; par le bateau esthonien « Thorsten »; par le bateau finnois « Ariadne » faisant le tour par *Helsingfors*;

Riga-Libau-Danzig par le bateau esthonien « Vasa »;

Liverpool par le bateau anglais « Hava » et

Dunkerque par bateaux battant différents pavillons.

Malgré les rigueurs excessives du dernier hiver pendant lequel les détroits danois ont été bloqués par les glaces et la navigation a été interrompue durant plusieurs semaines, l'entrée du port de *Tallinn* a été entretenue constamment libre au moyen des deux brise-glaces dont dispose ce port pour les services de secours à la navigation hivernale.

Les importations par voie maritime étaient de 163.000 tonnes en 1920 dont 30.000 tonnes furent expédiées en Russie par les chemins de fer esthoniens.

Les exportations de la même année ne s'élevaient qu'à 64.000 tonnes dont 4.000 tonnes provenaient de Russie. Le service du transit de la Russie n'a été repris que vers la fin de l'année 1920.

Pendant l'année 1921, les importations par mer s'élevaient déjà à 344.000 tonnes tandis que les exportations fléchissaient à 40.000 tonnes, dont 1.000 seulement de provenance russe. Sur le chiffre des importations, 211.000 tonnes de marchandises et 9 locomotives décapodes, débarquées au port de *Tallinn* à destination

des chemins de fer russes, étaient expédiées en Russie par chemin de fer.

Pour le transport des marchandises en transit à destination de la Russie, les wagons sont fournis par les chemins de fer russes et le nombre de ceux qui ont passé la frontière estho-russe pour ce service a atteint au cours de l'année 1921 près de 19.000. Faute de marchandises à exporter, la plupart de ces wagons arrivaient vides au port de Tallinn pour prendre un chargement; 240 seulement y apportèrent des marchandises.

Dans l'hiver de 1921 à 1922, le trafic du transit a pris une grande extension par suite du transport des marchandises envoyées de l'étranger pour remédier à la disette en Russie, de sorte que les transports en transit pendant les seuls premiers six mois de 1922 dépassaient déjà les chiffres de l'année précédente tout entière, le nombre de wagons chargés dépassant 20.000 et le tonnage 270.000 tonnes. Les marchandises venant de la Russie n'atteignirent cependant que 11.000 tonnes environ et se composèrent en majeure partie de lin et de pétrole.

TRAFFIC A L'INTÉRIEUR

Pour se rendre compte de la vie économique en Esthonie il est intéressant de jeter un coup d'œil sur le développement des transports à l'intérieur du pays.

Le trafic des marchandises pendant les deux dernières années sur les chemins de fer à voie large se présente de la manière suivante :

	1920	1921
a) Marchandises en grande vitesse, tonnes...	9.422	6.175
Transport en milliers de tonne-kilom.....	1.092	807
Parcours moyen d'une tonne en kilom.....	116	131
b) Marchandises en petite vitesse, tonnes.....	649.642	746.928
Transport en milliers de tonne-kilom.....	76.403	93.070
Parcours moyen d'une tonne en kilom.....	117	125
c) Marchandises en transit, tonnes.....	34.100	211.615
Transport en milliers de tonne-kilom.....	7.502	46.555
sur un parcours de 220 kilomètres		

Le tonnage total des marchandises en grande et petite vitesse transportées pour le trafic intérieur sur les chemins de fer estho-

niens pour l'année 1921 s'élève à 753.103 tonnes et à 93.877.000 tonnes-kilom.; les recettes relatives au transport de ces marchandises se sont élevées à 865.816.342 marks esthoniens, de sorte que le transport de ces marchandises a rapporté en moyenne 2 marks 83 par tonne-kilom.; pour le transit ce rapport a été de 4 marks 15.

Pour le service des voyageurs, il y a deux classes dans les trains de voyageurs sur toutes les lignes esthoniennes; ce n'est que dans les trains directs, allant à Riga et comportant des wagons-lits, que les voyageurs prenant place dans ces wagons sont obligés de se munir de billets de première classe. Le tableau ci-dessous rend compte pour les deux dernières années de la circulation des voyageurs.

a) Dans les trains à l'intérieur :	1920	1921
Nombre de voyageurs II ^e classe	197.941	125.456
— — — III ^e classe	2.700.606	2.918.404
b) Dans les trains internationaux :		
Nombre de voyageurs I ^{re} classe	—	1.383
— — — II ^e classe	—	1.410
— — — III ^e classe	—	162
Nombre total de voyageurs transportés sur les chemins de fer esthoniens	2.898.547	3.046.815
Nombre total de kilomètres parcourus par les voyageurs (en milliers) :		
a) Dans les trains à l'intérieur	196.372	181.278
b) Dans les trains internationaux	—	770
Parcours kilométrique moyen d'un voya- geur sur les lignes esthoniennes	68	60

En 1921, les recettes du service des voyageurs de II^e classe ont été de 31.162.673 marks esthoniens et en III^e classe de 162.453.688 marks esthoniens; dans les trains internationaux les recettes pour les trois classes ont été de 2.379.825 marks esthoniens, — ce qui fait pour le service des voyageurs la somme de 195.996.186 marks esthonien soit par voyageur-kilomètre 1 mark 75.

D'autre part on ne saurait passer sous silence le trafic du cabotage qui s'effectue entre les divers ports esthoniens. La participation de ces ports au commerce maritime intérieur est la suivante :

	Nombre de navires qui ont fait escale	Tonnage total des bateaux	Marchandises en tonnes	
			Importées	Exportées
<i>Balliski :</i>	—	—	—	—
En 1920	100	33.290	4.300	7.500
En 1921	161	87.820	4.750	9.250
<i>Pärnu :</i>				
En 1920	656	36.340	15.500	26.500
En 1921	719	35.830	26.000	23.000
<i>Narva-estuaire :</i>				
En 1920	407	213.384	800	36.000
En 1921	173	87.266	300	6.200
<i>Haapsalu :</i>				
En 1920	500	16.470	1.400	260
En 1921	429	17.700	3.200	720
<i>Loksa :</i>				
En 1920	727	17.260	350	12.000
En 1921	461	14.190	510	10.000
<i>Kunda :</i>				
En 1920	410	4.560	720	4.650
En 1921	234	1.743	840	9.700

Le trafic des ports de l'archipel, y compris le plus important d'entre eux, a été, pendant l'année 1921, effectué par 693 bateaux d'un tonnage total de 82.000 tonnes, portant sur un total d'importations et d'exportations de 16.000 tonnes.

Comme le port de Tallinn a reçu par le cabotage pendant l'année 1921 pour 62.000 tonnes de marchandises, dont 48.000 tonnes de bois de chauffage, et a expédié 7.000 tonnes, il s'ensuit que le trafic maritime des autres ports esthoniens est absorbé entièrement par le cabotage du port de Tallinn.

IV. — Les Tarifs esthoniens dans les ports et sur les chemins de fer

TARIF DES PORTS.

Les nouvelles dispositions ministérielles concernant les droits de port auxquels sont soumis les bateaux faisant escale dans les eaux esthoniennes sont les suivantes :

I. — Les droits d'entrée au port sont calculés sur le tonnage net du vaisseau.

a) pour les navires à vapeur et à moteur à raison de 20 marks esthoniens par tonne;

b) pour les voiliers à raison de 14 marks esthoniens par tonne.

Les navires qui entrent dans le port pour chercher refuge en cas de détresse ou pour leur ravitaillement sans manutention de cargaison ne paient que 25 pour cent des taxes précitées.

La franchise de ces droits est accordée aux bateaux de sauvetage, aux navires de guerre étrangers et aux yachts de plaisance.

Les paquebots desservant régulièrement une ligne de navigation ne paient que pour les huit premiers voyages en mer Baltique et 4 voyages en mer du Nord.

Les bateaux de cabotage à vapeur et à moteur ne paient que la moitié des droits précités.

II. — En surestarie, il est payé 2 marks par tonne et par jour.

Sont prévus comme délais de manutention de la cargaison : pour les bateaux d'une charge de 600 à 1000 tonnes : 15 jours, et, pour les bateaux d'une charge de plus de 1000 tonnes, il est accordé un jour de plus pour chaque 100 tonnes supplémentaires.

Ces délais se rapportent aux bâtiments munis d'appareils de manutention manuels; mais pour les navires ayant à bord des appareils mécaniques ces délais sont réduits de moitié et le droit de surestarie est doublé.

III. — En cas d'hivernage, un prix de location est prélevé sur les bateaux à vapeur à raison de 13 marks par R. T. (registered tonne) et sur les voiliers à raison de 10 marks par R. T.

IV. — Pour le pilotage, qui est obligatoire dans la baie de Reval, les bateaux à vapeur ont à payer 1 mark 50 par R. T. et les voiliers 1 mark.

V. — Une contribution de 35 marks par R. T. est prélevée pour l'entretien des feux et phares.

La contribution à payer pour l'assistance médicale par les autorités du port est de 550 marks pour les navires jaugeant moins de 1000 tonneaux; 740 marks pour ceux de 1.000 à 2.000 tonneaux et 1.000 marks pour les navires au-dessus de 2.000 tonneaux.

Ne sont pas compris dans ces droits les frais de quarantaine et de désinfection.

VI. — Un droit de pesage est perçu sur les marchandises manutentionnées au port qui varie de 3 à 12 marks par 100 kilos suivant la valeur de la marchandise.

VII. — Pendant les mois d'hiver, comptés de novembre jusqu'à avril, les navires faisant escale à Tallinn doivent payer 10 marks par R. T. pour les frais de brise-glaces avec un supplément qui est tarifé d'après la nature de la cargaison.

TARIF DES CHEMINS DE FER.

Au cours des deux premières années de l'administration esthonienne des chemins de fer, l'établissement des tarifs pour les transports de voyageurs et marchandises ne pouvait se faire que par tâtonnements, puisque la valeur du mark esthonien n'était nullement fixée et que son pouvoir d'achat subissait des variations imprévues. Ce ne fut pas sans difficulté que la Commission des Tarifs réussit à ajuster les prix de transports aux frais d'exploitation et parvint à équilibrer le budget des chemins de fer. Ce travail était achevé pour l'année 1921 et nous reproduisons ci-dessous les tarifs mis en vigueur au début de cette année.

I. — *Service des voyageurs.* — Le tarif pour le transport des voyageurs est un tarif proportionnel compté par kilomètre parcouru ainsi qu'il suit : en première classe : 3 marks esthoniens; en deuxième classe : 2 marks esthoniens; en troisième classe : 1 mark esthonien.

Les enfants au-dessous de dix ans payent la moitié du tarif, et pour les écoliers en voyage régulier se rendant à l'école le tarif est réduit à 0 mark 12 par kilomètre. Il n'y a pas de billets aller et retour à prix réduit.

Comme les voitures des deux classes sont aménagées de fa-

çon que pour la nuit les sièges puissent servir de couchettes, un supplément est perçu pour ces places d'après la distance parcourue à savoir :

Pour les premiers 100 kilom.	75 marks en II ^e	et 45 marks en III ^e .
— 101 à 150 kilom.	115 marks en II ^e	et 56 marks en III ^e
— 151 à 200 — 150	— — et 90	— —
— 201 à 250 — 185	— — et 110	— —
— 251 à 300 — 220	— — et 130	— —
au-dessus de 300 — 250	— — et 150	— —

Dans les wagons-lits de la C^{ie} Internationale, les suppléments ci-dessous sont prélevés en francs français escomptés au cours du change pour les parcours :

De Reval à Valk	13 fr. 70 en I ^{re}	10 fr. 95 en II ^e
De Valk à Riga	8 fr. 70 —	6 fr. 95 —
Reval à Riga	23 fr. 40 —	18 fr. 80 —

Le prix de la location est de 2 fr. par place réservée.

II. — Services des bagages et messageries. — Le tarif des bagages et messageries qui sont transportés dans le fourgon des trains de voyageurs, est, pour chaque 10 kilos, de 0 mark 20 par kilomètre à parcourir.

Les petits animaux, chiens et chats, paient à raison de 0 mark 40 par kilomètre parcouru. Le transport des bicyclettes est tarifé à raison de 0 mark 40 et les tandems à 0 mark 60 par kilomètre de parcours.

Cette tarification est celle appliquée également au transport sur les lignes à voie étroite avec une majoration de 50 % pour les billets de voyageurs de deuxième et troisième classes et une majoration de 25 % pour les tarifs de marchandises en petite vitesse.

Tous les impôts d'Etat sont compris dans les tarifs donnés ci-dessus.

III. — Marchandises. — Le transport des marchandises se fait en grande et en petite vitesse. Le tarif de la grande vitesse est celui de la petite vitesse majoré de 50 %.

Les tarifs de la petite vitesse sont établis sur la base kilométrique et, pour leur tarification, les marchandises sont divisées en 7

classes suivant leur nature, leur volume et leur valeur. Il est tenu compte dans ce tarif de l'expédition par colis isolés et par wagons complets.

Les prix par 100 kilos pour chaque kilom. parcouru s'établissent pour les 7 classes comme suit (en mark esthonien) :

1re Classe	0 m. 90	en colis	et 0 m. 70	en wagons complets		
2 ^e	— 0 m. 75	—	et 0 m. 56	—	—	—
3 ^e	— 0 m. 60	—	et 0 m. 42	—	—	—
4 ^e	— 0 m. 50	—	et 0 m. 30	—	—	—
5 ^e	— 0 m. 40	—	et 0 m. 21	—	—	—
6 ^e	— 0 m. 30	—	et 0 m. 14	—	—	—
7 ^e	— 0 m. 20	—	et 0 m. 09	—	—	—

Les expéditions en colis séparés ont à acquitter comme frais accessoire une taxe de 5 marks 50 pour chaque 100 kilos et pour les expéditions en wagon complet de :

4 m. 50	pour les marchandises	des 3 premières classes.
3 m. 90	—	— des 3 classes suivantes et
3 m. 30	—	— de la dernière classe.

Si le chargement et le déchargement doivent être effectués par les soins de l'administration du chemin de fer, il est perçu une taxe supplémentaire de 4 marks pour chaque 100 kilos. S'il y a lieu à transbordement des marchandises, les frais sont recouvrables à raison de 8 marks par 100 kilos.

Pour un repesage à l'arrivée, une taxe de 2 marks 50 est demandée par 100 kilos et 150 marks pour un wagon complet.

Les taxes pour le magasinage des expéditions en colis sont de 1 mark 50 par 100 kilos et 0 mark 75 par 100 kilos en wagons complets, pour chaque journée; pour les autos, locomobiles et autres véhicules, une taxe de 25 marks est due et de 75 marks pour des locomotives.

Le délai pour le chargement et le déchargement des wagons est fixé à 6 heures. Pour les retards, il est perçu 60 marks pour la première journée; 180 marks pour la deuxième journée et 360 marks pour chaque jour en sus.

Pour la désinfection des wagons, il est perçu 80 marks par wagon.

Le transport d'animaux sur pied s'effectue soit en wagons complets ou en unités par tête; le tarif par expéditions en wagon complet est de 18 marks 50 par kilomètre, plus des frais accessoires

de 100 marks par wagon ; les expéditions unitaires sont taxées à raison de 7 marks par tête et kilomètre de parcours, plus 6 marks de frais accessoires par tête. Les taxes pour le transport des chevaux, chameaux et fauves en wagons complets sont de 37 marks par kilom. plus 100 marks par wagon, et en unités, 10 marks par tête et kilom. plus 6 marks par tête de frais accessoires.

V. — L'Esthonie par rapport au transit de la Russie

Il suffit d'un coup d'œil jeté sur la carte géographique des chemins de fer de la plaine sarmatique pour s'apercevoir que le port de Tallinn est incontestablement la tête de ligne sur la mer Baltique de la grande artère qui traverse dans le sens latitudinal cette plaine et se raccorde au delà des montagnes de l'Oural avec la grande ligne ferroviaire transsibérienne.

L'autre artère transversale, qui prend naissance à Rybinsk comme point d'étape sur la Volga à la confluence des voies fluviales venant de toutes les directions, n'a pas de débouché sur un port de la mer libre et c'est Baltiski qui pourra le mieux combler cette lacune par l'établissement d'une ligne directe qui, se détachant de la ligne principale à Valk pour aboutir, par la voie de Viljandi, tout droit sur Baltiski, servira de débouché à cette artère sur la mer Baltique. L'urgence d'une telle tête de ligne s'est déjà fait sentir puisqu'on a été obligé, l'année dernière, de diriger une partie du trafic de transit de Tallinn par la ligne existante qui part de Valk et aboutit à Tallinn par le détour de Tartu et Tapa. Le port de Tallinn était encombré de navires et un grand nombre durent attendre leur tour d'entrée au port. Donc, d'ores et déjà, la nécessité d'une meilleure répartition du trafic maritime entre les trois ports de Tallinn, Baltiski et Pärnu se fait sentir, et tous les trois doivent être reliés convenablement aux artères ferroviaires qui desservent un territoire d'une étendue considérable.

La longueur de chacune de ces artères sont les suivantes :

En partant de Tallinn : pour *Pétrograd*, 365 kilomètres ; jusqu'à *Tcheliabinsk*, point de raccordement de la ligne transsibérienne,

par la voie de Pétrograd, Vologda, Viatka, Perm et Ekaterinebourg : 2.700 kilom. ; sur *Moscou* par l'embranchement de Gatchina Tosno et via Bologoie sur la grande ligne de Pétrograd-Moscou : 960 kilomètres.

En partant de *Baltiski* et en empruntant la ligne projetée, pour *Valk*, en ligne directe par Viljandi : 210 kilomètres ; pour *Pskov* comme point de raccordement d'une importance primordiale 350 kilomètres ; sur *Rybinsk* suivant la même route par *Valk*, *Pskov*, Bologoie, la distance est de 1000 kilomètres.

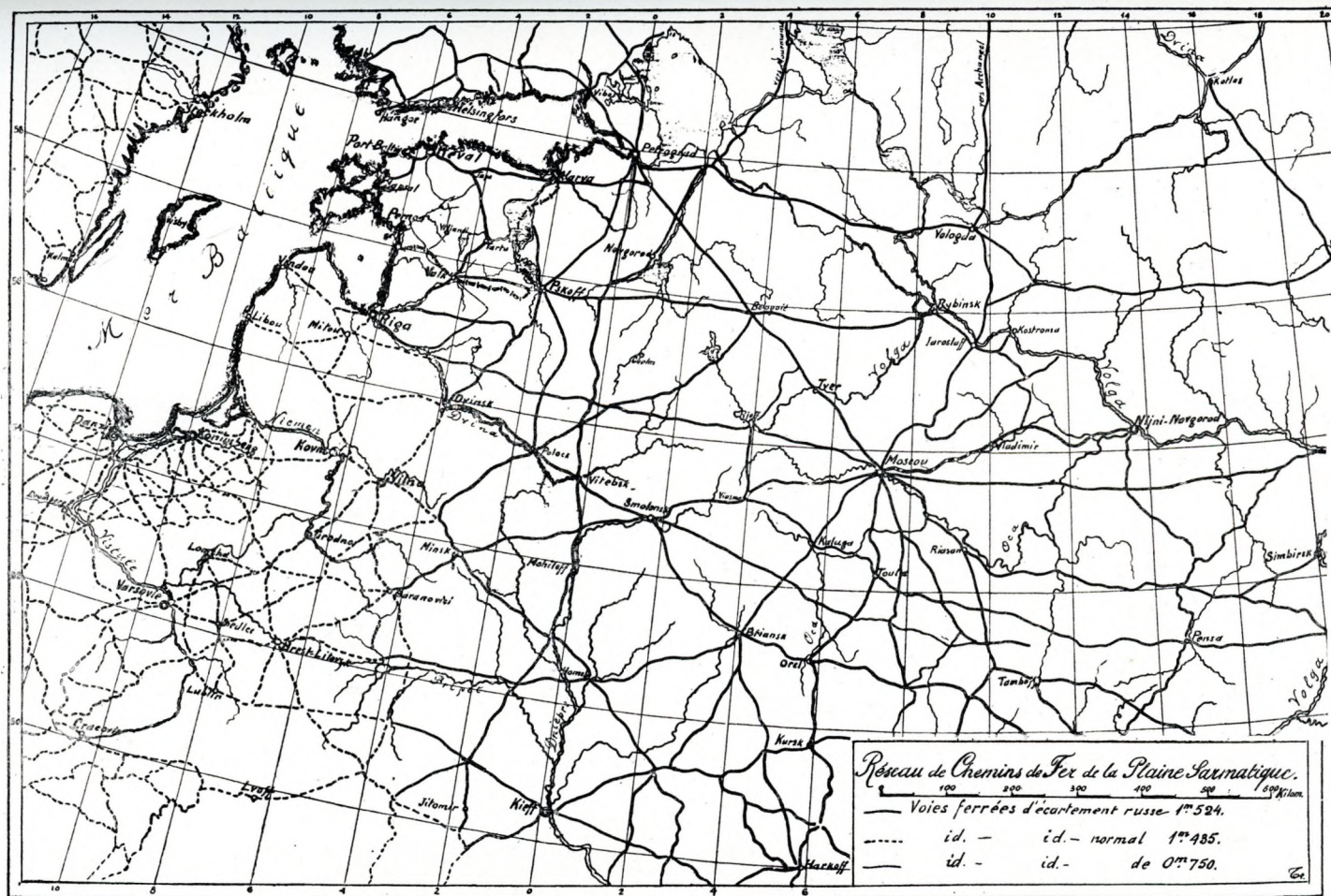
Un embranchement sur le port de Pärnu de la ligne directe projetée, *Valk-Baltiski*, mettra celui-ci à une distance de *Rybinsk* inférieure à la distance de cette ville au port de Riga, qui est actuellement la tête de ligne de cette artère importante. Les deux ports se trouvent sensiblement sur le même rang quant à la navigation : c'est-à-dire quant à leur accessibilité en hiver et à la distance par voie de mer, tandis que *Baltiski* est un port accessible dans toutes les saisons et prêt à abriter les plus gros bâtiments.

Il y aura donc grand intérêt pour le nouvel Etat à mettre à profit l'avantage que sa situation lui procure pour les transports, et il devra mettre ses ports en état de répondre aux besoins de la navigation maritime et des communications ferroviaires.

Tout le problème des ports est dominé par la nécessité de gagner du temps sur le stationnement des navires et par l'obligation de tenir compte dans la solution de ce problème des dimensions croissantes que provoque, pour les cargos comme pour les paquebots, le désir de réduire les frais. Il faut qu'un port moderne soit accessible aisément à toute heure, se prête à un accostage facile et à une manutention rapide. La promptitude des manœuvres prend une importance de plus en plus grande par suite de l'élévation croissante des droits de surestaries.

Il est proclamé par tous les armateurs, par tous ceux qui suivent de près les problèmes de navigation, que le marché des frets est particulièrement influencé par l'outillage des ports. Le problème du fret est, en effet, lié à celui du travail rapide et prompt des ports.

L'augmentation du tonnage des navires risque d'augmenter l'encombrement des ports si l'on n'augmente pas en même temps leur faculté de réception, si l'on n'améliore pas les conditions du travail de manutention par l'emploi d'engins mécaniques et les moyens d'évacuation vers l'intérieur par un accroissement des voies de transport.



Dans le régime normal de paix les moyens de transport esthoniens vont être appelés à jouer un double rôle : d'abord desservir le pays, tant pour ses importations qui seront de plus en plus considérables que pour ses exportations qui iront en s'accroissant d'autant plus que son évolution sera exempte des entraves d'antan ; puis servir au transit des ports où feront escale les navires de grand tonnage qui viennent d'outre-mer amener des marchandises pour l'importation d'un arrière-pays immense et chercher les matières d'exportation. Tout cet échange commercial doit être effectué par les voies ferrées qui constituent les routes les plus propices et dans le plus bref délai. Il faut donc que les ports s'outillent en vue de manipulations rapides et soient desservis par les voies d'accès d'un débit suffisant. Au lieu de constructions coûteuses souvent démodées au moment où on vient de les achever, on peut se demander s'il ne conviendrait pas d'avoir recours à des installations plus rapides, plus provisoires, moins coûteuses et par conséquent susceptibles de se modifier en s'adaptant à des besoins nouveaux.

Ainsi, pour mettre Baltiski en état de contribuer, ainsi que lui permettent de le faire sa situation exceptionnelle et ses conditions maritimes, au développement des moyens de transport esthoniens, nous préconisons pour son élargissement la construction, conformément au système américain, de wharfs parallèles pouvant s'allonger au fur et à mesure des besoins et construits en bois ou ciment armé, à l'exclusion des quais pleins qui coûtent 3 ou 4 fois plus cher. Pour les navires qui sont obligés d'attendre leur accostage au wharf, la baie de ce port offre une rade-abri excellente. Les terrains au bord de la baie sont disponibles et ne sont pas encombrés par des bâtisses qui gêneraient l'extension des magasins d'entrepôt et l'établissement de formes de radoub et de chantiers de construction.

Il ne faut pas oublier également que Baltiski se trouve juste en face de la capitale suédoise, Stockholm, et que l'administration des chemins de fer de l'Etat suédois a étudié soigneusement un projet de service de ferry-boats à travers les mers du Nord et Baltique pour diriger le trafic du transit de l'ouest à l'est de l'Europe par la Suède, pays richement doté de chemins de fer par rapport au nombre d'habitants. Baltiski est tout désigné pour la réalisation d'un tel projet. Ce port constituera le point d'atterrissage où s'effectuera le transbordement des marchandises des véhicules des chemins de fer à voie normale sur ceux des voies ferrées à écartement russe et vice-versa. Un seul transbordement sera ainsi opéré

pour les marchandises en transit sur tout le parcours depuis l'Angleterre à travers la Suède jusqu'en Sibérie en passant par la plaine sarmatique et en traversant la chaîne montagneuse de l'Oural. Le trafic de cette route portera sur les produits de pâturage des plaines sarmatique et sibérienne dont on expédiait avant la guerre de grandes quantités et qui demandent une expédition rapide quand ils ne sont pas expédiés frigorifiés.

Le port de Pärnu reprendra son essor d'autrefois, une fois relié directement au réseau des chemins de fer à voie large, et il ne lui manque que les estacades pour le transbordement des marchandises des bateaux aux wagons et une série de « ducs d'Albe » pour l'amarrage des bâtiments fluviaux.

Les travaux d'agrandissement du port de Tallinn sont activement poursuivis au compte du Gouvernement esthonien et seront menés à bonne fin l'année prochaine. Un site bien adapté est désigné pour l'établissement d'un port franc, et un avant-projet a été dressé par les ingénieurs de l'Etat.

La réorganisation et l'élargissement des ports avec l'établissement de voies ferrées, reliées à ces nouveaux quais, va entraîner des dépenses importantes qui dépassent pour le moment la capacité financière du nouvel Etat, tant éprouvé par la guerre et l'occupation ennemie. Mais la remise de ces améliorations à longue échéance apporterait un grave mécompte à la vie économique du pays. Il est indispensable de rechercher le concours des capitaux étrangers pour entreprendre ces travaux d'aménagement et pourvoir de moyens d'exploitation les ports et les chemins de fer, d'autant plus que le budget de l'Etat est déjà lourdement grevé par les dépenses destinées à l'amélioration de la défense nationale, à l'aménagement des routes, à l'instruction publique, etc.

Pour se rendre compte de la capacité de transport de la grande ligne de transit de Tallinn à Narva, nous donnons ci-dessous des données statistiques pour l'année 1916 où le trafic sur cette ligne a atteint son maximum par suite du ravitaillement pendant la guerre.

Pour le seul service des marchandises 3.776 trains sont entrés à la gare de marchandises de Tallinn et 2.944 trains en ont été expédiés, soit une circulation de 118.200 wagons en chaque sens, représentant plus d'un million de tonnes de marchandises. En même temps 3.490 trains sont arrivés à la gare des voyageurs et 3.950 trains en sont partis avec une circulation de 42.660 voitures en chaque sens, ce qui représente une moyenne de plus de 10 trains de voyageurs par jour dans les deux sens et autant de

trains de marchandises. Il a été délivré 817.147 billets de voyageurs à la gare de Tallinn, dont la majeure partie pour Pétrograd. Les recettes se chiffraient à 2.257.707 roubles-or pour la gare des voyageurs et à 8.590. 711 roubles pour la gare des marchandises. Tout ce trafic de la gare de Tallinn peut être mis au compte du transit puisque le trafic des autres lignes y aboutissant était comparativement de peu d'importance à cette époque.

Maintenant, depuis l'établissement du régime esthonien, on est parvenu avec les moyens de transport disponibles, à effectuer en dehors du service intérieur un trafic de transit sur la même ligne, et, au moment de son intensité maxima, au mois d'avril 1922, 5.354 wagons ont été expédiés, transportant près de 90.000 tonnes de marchandises vers la Russie soviétique. Cela donne une moyenne de 180 wagons ou 6 à 7 trains par jour de 400 à 500 tonnes chacun.

Ce service était cependant fortement handicapé par l'insuffisance de matériel roulant. Il devait fournir du matériel aux chemins de fer soviétiques pour le transport de leurs marchandises car, bien que, d'après les stipulations de la convention sur le transit venant de la Russie, il incombât aux chemins de fer soviétiques de faire face à ces transports par leurs propres wagons, les chemins de fer esthoniens, pour ne pas retarder l'évacuation de ces marchandises du port de Tallinn, ont dû avoir recours aux wagons esthoniens.

On trouvera ci-contre un tableau statistique des chemins de fer esthoniens comparés aux chemins de fer helvétiques pour l'année 1921. Le trafic des chemins de fer esthoniens durant cette année peut être considéré comme se rapprochant du trafic normal et la comparaison avec les chemins de fer suisses se justifie par le fait que les deux pays, ayant à peu près la même étendue, sont, de par leur position géographique, des pays de transit par excellence. Une coïncidence fait de plus que le tonnage total des marchandises transportées en transit a été pendant cette année de 212.000 tonnes en Esthonie et en Suisse de 244.000 tonnes, et est par conséquent en tout point comparable. En 1922, ces chiffres seront plus élevés pour l'Esthonie et probablement aussi pour la Suisse. La comparaison de l'activité des chemins de fer de ces deux pays mettra bien en évidence les conditions actuelles des transports en Esthonie; et si on tient compte de la différence de densité de population des deux pays on pourra se former une juste appréciation des résultats d'exploitation et de la gestion financière des chemins de fer esthoniens. On doit noter que le change à cette époque était pour le franc suisse de 55 marks esthoniens en moyenne.

Il faut également remarquer que les statistiques esthoniennes se rapportent aux lignes ferrées à voie large, à l'exclusion des lignes à voie étroite d'un intérêt régional, et qui actuellement se trouvent dans un état normal.

Statistique des chemins de fer pour 1921 **En Esthonie** **En Suisse**

Longueur des voies en exploitation, kilomètres	650	5404
---	-----	------

Matériel roulant :

Nombre de locomotives en stock....	108	1410 + 124 ⁽¹⁾
Par kilomètre de voie	0,166	0,34 + 0,09
Nombre de voitures	339	14,775 + 351 ⁽²⁾
Par kilomètre de voie, essieux	1,80	2,73
Wagons à marchandises (id.).....	6.700	45.113
Par kilomètre de voie (id.).....	10,30	8,35
Charge par essieu	8,20	6,30

Parcours kilométrique :

Parcours utile d'une locomot. kilom...	33.000	35.580
Parcours kilométrique d'un essieu de wagons à march. kilom.....	7.900	12.388

Transport :

Voyageurs-kilomètres (en milliers)...	182.048	1.937.425
Par kilomètre de voie	280.000	358.517
Parcours moyen d'un voyageur, kil...	60	18,70
Transport de marchandises, tonnes ..	964.718	19.230.000
En tonnes-kilomètres, (milliers).....	140.432	1.173.139
Par kilom. de voie, (tonnes-kilom.)...	216.000	217.000
Parcours moyen d'une tonne, (kil.)...	146	60,70

Personnel :

Nombre total d'employés	6.650	41.799
Par kilom. de voie	10,20	7,70

1. Locomotives à vapeur et électrique.
2. Voitures essieux et voitures motrices.

Résultats financiers :

	marks estho.	francs suisses
Recettes du service voyageurs, (milliers)	196.000	95.129
Par kilom. de voie	300.000	17.603
Par voyageur transporté	64,50	0,92
Par voyageur-kilomètre	1,08	0,05
Recettes du service marchandises, (en milliers).....	458.333	178.225
Par kilom. de voie	705.000	33.000
Par tonne transportée	475	9,22
Par tonne-kilomètre	3,27	0,15
Recettes totales d'exploitation (milliers)	697.674	289.371
Par kilom. de voie	1.070.000	53.500
Par train-kilomètre	404	10,48
Par essieu-kilomètre	8,35	0,38
Dépenses totales, (en milliers).....	678.030	262.223
Par kilomètre de voie	1.010.000	48.523
Par train-kilomètre	393	9,49
Par essieu-kilomètre	8,10	0,35
Coefficient d'exploitation	0,97	0,91

Il ressort de la juxtaposition de ces données statistiques que les différences constatées, par unité kilométrique dans l'exploitation ferroviaire de ces deux pays, ne sont pas excessives et dans certains cas sont très peu sensibles; mais, au point de vue financier, en tenant compte du taux d'échange des deux devises, on constate que les chemins de fer de l'Esthonie sont d'une exploitation moins couteuse. Le coefficient d'exploitation étant, cependant, sensiblement égal pour les deux pays, il résulte qu'en général les tarifs dans les deux cas sont également déficitaires ou les frais d'exploitation démesurés pour une exploitation profitable. Pour l'Esthonie une diminution de ces frais doit être recherchée dans une réduction du personnel dont le nombre par unité kilométrique est excessif; ensuite, vu que le parcours moyen des voyageurs et des marchandises est deux à trois fois celui effectué en Suisse, le coefficient d'exploitation devrait être meilleur à moins que les tarifs ne répondent pas à une exploitation rationnelle.

Transports aériens

En Esthonie les transports aériens sont encore en voie d'organisation et ce n'est qu'au cours de cette année que s'est constitué à Tallinn une Société anonyme « Aéronaut » pour l'exploitation de

lignes aériennes partant de Tallinn et se dirigeant vers l'ouest jusqu'à Stockholm, vers le nord jusqu'à Helsingfors, vers l'est à Pétrograd et vers le midi jusqu'à Riga, y compris un service desservant toutes les villes esthoniennes. Pour mettre successivement en marche ces diverses lignes au cours des années prochaines, cette société a établi un aérodrome sur le plateau situé aux environs immédiats de la ville de Tallinn et compte dès cette année ouvrir au trafic les lignes de Riga et Helsingfors. Elle s'est réservée la faculté d'entrer en relations avec d'autres entreprises étrangères pour étendre son service aérien en correspondance avec leurs lignes.

Transports routiers

Les routes qui sillonnent le pays n'ont jamais été bien entretenues et pendant les années de la guerre elles ont été abîmées. Actuellement le Gouvernement esthonien est en train de classer les différentes routes pour confier leur entretien aux soins des administrations cantonales. Jadis, il y avait un service de diligences desservant les villages qui se trouvaient éloignés des voies ferrées. Le rétablissement de ce service est à l'étude. Les différentes lignes seront données par adjudication à des entreprises privées ou concédées en régie par les administrations cantonales.

Un service d'autobus a été inauguré, cet été, à titre d'essai sur un parcours d'environ 40 kilomètres entre Rakvere, et la côte du Golfe de Finlande où se trouve dans l'anse de Kaspervick la station balnéaire de Vösu, et cela bien que l'état actuel des routes ne soit pas bien encourageant pour remplacer les anciennes diligences par des services d'autobus.

Le Gouvernement esthonien se rendant compte de l'importance des transports pour le pays et de l'interdépendance des trafics maritime et ferroviaire a confié la surveillance générale et la gestion de ces entreprises aux soins d'un ministère à qui ressortissent aussi les postes, télégraphes et téléphones, les routes nationales, les constructions civiles et les bâtiments de l'Etat. C'est à ce Ministère des voies et communications qu'appartient le soin de prévoir les moyens d'amélioration et de développement des transports, de les adapter aux conditions nouvelles créées par les transformations politiques de ces dernières années.

A. TRELLE,
Ingénieur civil.

BULLETIN DE L'ESTHONIE

BULLETIN DE L'ESTHONIE

LE SYSTÈME MONÉTAIRE DE L'ESTHONIE

Après l'effondrement de l'Empire russe, et pendant que le rouble-papier se rapprochait de sa dépréciation catastrophique, le commandement de l'armée allemande d'occupation publia une ordonnance spéciale qui réglait le système monétaire en Livonie et en Esthonie (20 juillet 1918). Par suite de cette ordonnance, le rouble cessa d'être un moyen de paiement et les transactions durent se faire en marks.

Pour les obligations qui avaient été prises après le 31 décembre 1917, on établit comme base des paiements 1 mark = 1 rouble. Cette ordonnance fut ratifiée le 19 novembre 1918 par le Gouvernement provisoire d'Esthonie et resta en vigueur jusqu'au 10 avril 1919, où fut promulguée une loi d'après laquelle, en plus du mark allemand (le « Reichsmark », l' « Ostmark » et le rouble valaient 2 marks), le mark finlandais fut mis en circulation au cours de 1 à 1.

Enfin, le 2 mai 1919 (*Journal officiel*, 1919, N° 30-31), le gouvernement provisoire de l'Esthonie publia une ordonnance relative à l'introduction d'une unité monétaire esthonienne et indépendante, le « Eestimark » ou mark esthonien, qui fut déclaré seule monnaie légale et destiné à tous les paiements d'anciennes obligations, au pair avec le mark allemand. C'est ainsi qu'il remplaça les monnaies autrefois en circulation, rétablissant l'ordre et l'unité dans la monnaie de l'Esthonie. C'est une monnaie de compte. L'équivalent de cette valeur était le bon du Trésor gouvernemental (Eesti Vabariigi Kassatäht). La circulation des bons de l'Etat 5 % de 50, 100, 200, 500, et 1.000 marks fut autorisée; cependant, ces bons ont été plus tard retirés. L'émission de papier-monnaie fut occasionnée par la guerre avec la Russie des Soviets, qui nécessita l'emploi de l'imprimerie pour faire face aux dépenses pendant et après la guerre. Le tableau suivant indique la valeur du papier-monnaie en circulation :

Date	Valeur nominale du papier-monnaie en circulation	Cours du change de la livre sterling
1 ^{er} juin 1919	169.542.909,00	120
1 ^{er} juillet 1919	242.166.562,00	150
1 ^{er} août 1919	288.130.581,00	200
1 ^{er} septembre 1919.....	293.951.447,50	300
1 ^{er} octobre 1919	344.110.557,50	320
1 ^{er} novembre 1919	432.328.398,00	350
1 ^{er} décembre 1919	528.562.894,50	370
1 ^{er} janvier 1920	590.979.567,80	400,50
1 ^{er} février 1920	622.073.031,30	375,40
1 ^{er} mars 1920	807.345.286,80	370
1 ^{er} avril 1920	875.152.023,30	450
1 ^{er} mai 1920	982.049.532,30	520
1 ^{er} juin 1920	1.086.881.613,30	780
1 ^{er} juillet 1920	1.210.317.355,80	800
1 ^{er} août 1920	1.309.387.867,80	900
1 ^{er} septembre 1920	1.409.764.627,65	1.000
1 ^{er} octobre 1920	1.548.479.948,15	1.200
1 ^{er} novembre 1920	1.707.429.468,05	1.300
1 ^{er} décembre 1920	1.896.097.623,15	1.350
1 ^{er} janvier 1921	2.092.248.723,05	1.350
1 ^{er} juillet 1921	2.778.841.881,00	1.365
1 ^{er} janvier 1922	2.757.181.271,00	1.535
1 ^{er} avril 1922	2.880.552.902,00	1.502
1 ^{er} mai 1922	2.870.725.397,00	1.490

Ce tableau montre combien le pays fut rapidement inondé par un flot de papier-monnaie en 1919 et 1920, et quel effet cela produisit sur le cours du change. On peut supposer aujourd'hui que cette inflation touche à sa fin, et que le cours du change est stabilisé. En 1920, le change de la livre sterling s'éleva à plus de 3 fois sa valeur, tandis qu'il se trouve aujourd'hui presque au même niveau qu'en 1921. Depuis mai 1921, l'émission du papier-monnaie a cessé en pratique, et la quantité de billets en circulation est restée au niveau de 2.800 millions de marks.

La réserve d'or de l'Esthonie s'élève à présent à 11.155.532, 50 roubles en or monnayé et à 85.527.500 marks esthoniens en barres d'or.

Il faut remarquer que le montant total de la circulation fiduciaire ne constitue pas une lourde charge pour la population, car il ne s'élève qu'à 1 1/2 livre sterling par habitant, tandis que la charge

correspondante est de 18 livres en France, 7,2 en Danemark et 9,32 en Angleterre.

Dans la Russie d'avant-guerre, les obligations étaient de 12 roubles-or par habitant, ce qui, au cours actuel du change, ferait 2.250 marks esthoniens, donc à peu près la charge qui pèse sur les épaules de chaque Esthonien. Les réformes entreprises à présent dans le système monétaire sont les suivantes : les billets de la Banque d'Etat de 1 à 50 marks seront retirés peu à peu de la circulation et remplacés par des monnaies spéciales qui seront légales pour de petites valeurs jusqu'à 200 marks et pour des monnaies de 10 et 20 marks jusqu'à 200 marks. Il faut distinguer dans cette émission une partie qui doit être remplacée par de la monnaie d'un alliage bon marché. En outre, les billets d'une valeur nominale plus grande seront repris par la Banque d'Etat, qui en émet pour les besoins du commerce et de l'industrie sur base commerciale. Les plus grands bons seront remplacés peu à peu par des billets qui n'ont que la garantie ordinaire de la banque, ne sont pas un moyen légal de paiement et servent seulement aux besoins des transactions. De cette manière, la circulation fiduciaire sera réduite aux billets d'une valeur nominale moyenne, auxquels la réserve d'or mentionnée servira de garantie. Enfin, quand le cours du change sera stabilisé en permanence, et que le budget de la République reposera sur une base solide, la question de la monnaie métallique sur base d'or sera prise en considération.

La Banque d'Etat a déjà été autorisée par les statuts du 24 février 1919 à émettre des billets, mais la première émission n'a eu lieu qu'en mars 1921. Dans l'intervalle, plus de 2.000 millions de marks en bons du Trésor et autres billets de la Banque d'Etat furent mis d'un côté en circulation, tandis que de l'autre, les conséquences de l'émission ne furent pas prévues avec assez de clarté. La loi publiée dans le *Journal officiel* (n° 25, 13 avril 1921) fixe en premier lieu que les billets de banque ne sont pas considérés comme la monnaie de l'Etat et que la Banque est obligée de les changer à présentation contre des reçus du Trésor de l'Etat.

Afin d'assurer d'un côté le change facile des billets en monnaie de l'Etat, dans le cas où les détenteurs le désirent, et d'autre part pour conserver les billets comme un équivalent de la monnaie dans les transactions commerciales, ainsi que pour ne pas revenir à un système de papier-monnaie irréversible sur les établissements d'émission, ce qui aurait pour effet d'augmenter le prix des marchandises, la loi ci-dessus mentionnée a stipulé ce qui suit :

1^o La Banque d'Etat doit détenir des valeurs de l'Etat comme couverture pour 10 % des billets en circulation.

2^o La Banque doit détenir pour 50 % simplement des actifs de commerce, traites escomptées, prêts sur traites et marchandises, etc., qui constitueront la couverture des billets en circulation.

3^o Pour les 40 % qui restent, la Banque doit posséder divers actifs, parmi lesquels de l'or, des monnaies étrangères, etc., et cette couverture doit être portée en compte au prix d'achat ou au prix courant du marché du change, dès qu'il est plus bas.

Il faut remarquer à ce sujet que, conformément aux précédents statuts, la garantie-or de l'émission des billets doit être évaluée de la façon suivante : pour 1 mark, le même poids d'or pur contenu dans un franc-or. Mais cette règle n'est pas applicable, car la pièce d'or de 10 roubles russes vaut 1.650 marks esthoniens, et le franc-or coûte à présent environ 60 marks esthoniens. Si la monnaie étrangère est évaluée au cours du change, il est évident que dans les circonstances actuelles et jusqu'à une réforme radicale du système monétaire, l'or devra être la base du cours du change. En outre, la loi prévoit un maximum de la circulation fiduciaire, fixé par le gouvernement. C'est aussi le cas de la Banque de France et, jusqu'à un certain degré, celui de la Reichsbank (un impôt de 5 % sur les billets qui dépassent cette limite de la circulation).

Ainsi, le gouvernement a le pouvoir de fixer une limite à la circulation fiduciaire, si les actionnaires ont le droit de se charger de la Banque et de prendre la direction entre leurs mains.

La nouvelle loi prévoit aussi que les obligations de la Banque ne doivent pas dépasser 10 fois le capital de fondation, de sorte que la position et le crédit de la Banque puissent être consolidés. En même temps elle augmente le capital de fondation qui passe de 10 à 250 millions de marks. De plus, une augmentation semblable ne peut se faire que par une ordonnance légale, de sorte que le gouvernement peut empêcher à l'avenir une expansion des opérations de la Banque en refusant de consentir une augmentation du capital. La Banque est du reste obligée d'avoir dans son portefeuille une garantie pour ses obligations (non seulement pour l'émission des billets de banque, pour lesquels une couverture de 10 % en monnaie de L'Etat est prévue), y compris les dépôts et comptes courants, jusqu'à 1/5 des obligations de la Banque en argent comptant et aussi des droits d'émission inemployés. Il s'ensuit donc que la Banque est obligée d'émettre ses propres billets pour couvrir ses obligations ; elle doit aussi pourvoir à la couverture des billets émis au moyen de

monnaie de l'Etat (10 %), d'effets de commerce (50 %) et de divers actifs (40 %).

Bien que la « Eesti Pank » soit considérée officiellement comme une banque anonyme privée, tout le capital-actions appartient jusqu'ici au gouvernement. Le président de la Banque et la moitié des directeurs sont nommés par le gouvernement de la République sur la recommandation du ministre des Finances.

Les actionnaires réunis en assemblée générale, élisent les autres directeurs, la commission de surveillance et le comité d'examen.

LE COURS DU MARK ESTHONIEN EN 1922.

Le cours du mark esthonien pendant 1922 fut remarquablement stable. Si nous comparons les fluctuations du dollar aux bourses de Londres, Paris, Copenhague, Stockholm, Reval et Helsingfors, nous voyons que le pourcentage de la fluctuation entre les cours minima et maxima en Esthonie suit celui des pays possédant des réserves d'or considérables.

Cours du dollar :

		Le plus bas	Le plus haut	% %
A Stockholm ...	Kr.	3,69	4,07	9,17
A Copenhague ..	—	4,55	5,00	9,9
A Londres	Sh.	4,27	4,79	12,15
A Reval	Emk.326 —	368 —	—	12,8
A Paris	fr.	10,80	15,30	41,7
A Helsingfors ...	Smk	33,60	54,50	62,25

Ainsi le pourcentage des fluctuations à Reval suit immédiatement celui de Londres (12,15 et 12,8), distançant de loin les pays dont l'unité monétaire est le franc. Cette stabilité ne diffère pas beaucoup de la situation normale qui était celle de la plupart des pays, avant la guerre. Parmi les causes de cette stabilité nous pouvons indiquer d'abord et surtout la grande confiance dont jouit le mark esthonien dans le pays même et à l'extérieur.

Nous donnons ci-après à titre justificatif le cours du change à la première Bourse de chaque mois de janvier 1922 à avril 1923.

	1 dollar	1 livre sterling	100 kr. suédois	100 fr. français
1922 Janvier 3	365	1.530	9.100	2.925
» Février.....	350	1.500	8.900	2.900
» Mars 2	335,5	1.498	8.950	3.100
» Avril 1	340	1.500	8.900	3.050
» Mai 4	334	1.485	8.650	3.050
» Juin 1.....	328	1.460	8.550	2.980
» Juillet 1.....	339	1.500	8.775	2.850
» Août 1	340	1.515	8.850	2.775
» Septembre 2.....	340	1.520	9.040	2.650
1923 Janvier 3	342	1.589	9.210	2.520
» Février 1	341,5	1.583	8.100	2.000
» Mars 5	339,5	1.597	9.035	2.070
» Avril 4	339,5	1.585	9.035	2.230

LES SCHISTES COMBUSTIBLES DE L'ESTHONIE

Parmi les richesses naturelles de l'Esthonie les schistes combustibles occupent, par l'étendue de leurs gisements et l'importance de leur valeur, la première place. Bien qu'on n'ait commencé à l'utiliser comme combustible qu'au temps de la crise aiguë provoquée par la guerre, le schiste a su néanmoins se faire une place de premier rang dans l'industrie esthonienne. Actuellement de nombreuses locomotives chauffées au schiste circulent sur les chemins de fer, et ce combustible est très généralement employé pour alimenter les fourneaux dans les usines, pour obtenir la fusion du fer et du cuivre; et enfin, à l'exclusion de tout autre combustible, il sert à la chauffe du four tournant pour la cuisson du ciment de Portland. On en extrait également l'huile brute.

Le schiste combustible, bien que n'existant comme produit industriel que depuis quelques années, est connu dans le domaine de la science depuis plus d'un siècle déjà. Pour la première fois des informations sur le schiste de l'Esthonie apparaissent en 1791. Puis l'année 1837 voit paraître sur cette question un ouvrage assez intéressant de l'académicien Helmersen, qui s'est occupé de sa distillation. En 1870, c'est Schamarin qui traite des com-

positions chimiques du schiste. Au début du ^{xx}e siècle, et encore pendant la guerre mondiale, le schiste combustible d'Esthonie fut exploré par les savants russes : l'ingénieur Fokine, le géologue Pogrebov et le botaniste Zalessky. Pendant ces dernières années a paru dans la presse scientifique allemande toute une série d'études sur les schistes; mais ces études ne font pour la plupart que reproduire les données déjà publiées sur ce sujet. Grâce aux dispositions du gouvernement esthonien, les travaux de prospection ont pu être poursuivis, depuis 3 années, avec succès par les spécialistes esthoniens. C'est ainsi que les études faites dans les mines de Kohtla, et plus récemment dans celles de Vanamõis et de Kukruse, ont prouvé que le schiste combustible se présente par couches. Pour ce qui est de l'étendue des gisements, M. Pogrebov a déjà démontré dans ses ouvrages qu'ils traversent, de l'Est à l'Ouest, tout le Nord de l'Esthonie et que c'est surtout la zone d'Est, entre Jõhvi et Rakvere, qui, sur une distance de 80 kilomètres, présente les meilleures conditions d'exploitation. On peut ajouter que cette zone, directement exploitée par l'industrie d'Etat et qui s'étend entre les stations de Jõhvi et Rakvere distantes de 13 km, est maintenant la mieux connue grâce aux nombreux puits qui y ont été percés sur tout l'espace qui sépare les deux stations.

Ces gisements appartiennent à des couches géologiques cambrienne et silurienne et forment le substratum du sol de l'Esthonie. Ils commencent sur les bords rocheux et abruptes du golfe de Finlande et s'inclinent sous un angle très petit vers le Sud-Ouest. L'inclinaison générale des gisements vers le Sud est d'un quart environ; on la retrouve aussi à la couche de Kukruse. Dans la direction de l'Est à l'Ouest, entre les stations de Kohtla et de Jõhvi, la couche de schiste semble être rigoureusement horizontale. Les gisements les plus au Nord sont à fleur de terre et situés entre le chemin de fer et la mer, à une distance de 5 km. de l'un et de l'autre.

Entre la couche supérieure de Jõhvi et la couche des calcaires à échinosphériles se trouve une couche d'une épaisseur de 5 mètres environ formée d'un mélange de schiste et de calcaire. Dans cette zone, des travaux ne sont exécutés que dans la partie inférieure où la couche de schiste est d'un diamètre de 3 à 3,3 mètres.

Les réserves de schiste combustible. — Dans la région de Kohtla-Kukruse, la quantité de schiste est de 1,5 à 2 tonnes par mètre-carré. Les gisements, présentant les conditions techniques nécessaires pour l'exploitation, s'étendent sur 80 km. de long et 10 de largeur soit 800 km², de sorte que leur rendement total peut être évalué à 1.500.000.000 tonnes environ.

Les propriétés physiques et chimiques du schiste. — Le schiste combustible réduit en poudre a l'aspect de la poudre de cacao. Par endroits il est cependant d'une teinte grisâtre ou même noirâtre, et plus il est humide plus sa couleur est foncée. Il n'est pas dur et se laisse facilement mettre en morceaux à l'aide d'un couteau.

Le schiste provient de la décomposition dans un milieu sans air des restes de plantes et d'animaux, qui s'étant imbibés de sable et d'argile ont ainsi constitué un combustible solide. Son poids spécifique est de 1,2 à 1,8. Il prend feu même d'une allumette et sa flamme est longue et fumante.

L'humidité des couches schisteuses ne subit au cours de l'année presque aucun changement et oscille entre 11 et 14 pour cent. Exposé à l'air, le schiste sèche en un jour, s'il est réduit en petits morceaux, et si les morceaux sont plus gros au cours de quelques jours. Séché à l'air, il ne contient pas plus de 1 à 3 pour cent d'eau.

L'analyse approximative du schiste combustible se présente comme suit :

	en été	en hiver
Humidité	13.0 %	18.0 %
Cendres	31.0 %	29.5 %
CO ²	9.5 %	9.0 %
Matière combustible	46.5 %	43.5 %
	100. %	100 %

Le minimum du pouvoir calorifique moyen est en été de 3.600 calories, en hiver 3.350 cal. et pour le schiste sec 4.400 cal.

L'analyse élémentaire, suivant les expériences de Fokine, Kogerman et Lindenfein, des matières organiques entrant dans sa composition chimique a donné les résultats suivants :

	C	H	N	O	S
Fokine	72.37-73.4	8.31-9.02	0.68	16-72	1.6-2.6
Kogerman	71.58	7.4	0.48	19.04	1.5
Lindenfein	76.67-77.1	9.67-9.12		13.66	13.37

Le pouvoir calorifique des matières organiques est de 8.000 à 8.600 calories. Le contenu des cendres varie sur une échelle très large.

SO ²	18,9-55,0 %
Al ² O ³ + Fe ² O ³ ..	2,2-45,3 %
CaO	5,4-55,0 %
MgO	0,35-8,5 %
SO ³	0,96-12,1 %
P ² O ⁵	des traces

La distillation du schiste combustible.— On sait que la quantité d'huile et de gaz obtenue par la distillation de combustibles solides est fonction des procédés de distillation employés et de la température à laquelle on opère.

Les expériences de laboratoires ont donné pour le schiste les chiffres suivants :

Température de la distillation (en degrés)	Pourcentage d'huile	gaz (pieds cub.)	NH ³ %	Quantité d'huile (en galons)
410	27,1	1.900	—	63,3
500	29,7	2.250	—	72,9
600	30,8	3.000	0,02	74,8
700	27,5	4.500	0,04	65,0
900	21,7	7.200	0,11	49,7

M. Lindenbein obtint à la distillation à vide (160°—262° C, pression de 7 à 20) : du goudron 28,30 %, eau 5 %, coke 15 %, cendres 43 %, gaz et perte 8,4 %.

Quant au goudron de vide le même auteur s'exprime comme suit : « Le goudron de vide est un liquide brun rougeâtre s'enflammant difficilement, extrêmement peu fluide et doué d'une forte fluorescence verte et d'une odeur très caractéristique isoprénique ; l'eau a une réaction acide, ce que l'on observe du reste aussi pour l'eau du goudron ordinaire, contrairement à celle de la houille. »

Le goudron de vide contenait 3,35 % d'acides, 21,42 % de phénols, 0,23 % de bases, 0,25 % d'alcools, 74,74 % d'hydrocarbures non saturés.

Outre les expériences de laboratoire effectuées dans ce domaine, deux expériences considérables de distillation à vapeur ont été réalisées dans les fabriques. L'huile brute obtenue par distillation à vapeur est liquide, de couleur brun foncé avec fluorescence, son poids spécifique s'élève à 0,939 à 17°. Une troisième usine d'essai a été installée par l'industrie d'Etat et a travaillé sur les bases mêmes de l'industrie, du mois d'août 1921 jusqu'à aujourd'hui. Cette usine traite environ 9 tonnes de schiste par jour. La température de distillation est de 500 à 600° C.. La quantité d'huile obtenue du schiste de première qualité (contenant 14 % d'eau et 40 % de cendres) est de 20 %, mais il faut dire que dans les usines d'essai manquent encore les installations nécessaires pour recueillir des gaz les huiles légères, ce qui donnerait un surplus de 2 % en huiles légères.

Le poids spécifique de l'huile ainsi obtenue est 1,01. Sa visco-

sité d'après Engler est 5,5 à 50 °. Elle s'enflamme de 100 à 120 °. La distillation du schiste donne :

Huile	Jusqu'à 200°C	2-3 %
	de 200 à 250°	10-12 %
	de 250 à 300°	25-35 %
	à plus de 300°	40-55 %
Coke		10-12 %
Gaz et perte		7-9 %

Actuellement se trouve en construction une usine de distillation d'après le système de J. Pintsch avec 6 gazogènes pouvant traiter 200 tonnes de schiste par jour.

Les usines à gaz de Tallinn et de Tartu emploient aussi du schiste, quoique en petite quantité, pour la fabrication du gaz d'éclairage. On a obtenu couramment, d'une tonne de schiste, 270 à 300 m³ de gaz, 3 à 5 % de goudron, peu d'ammoniac. D'après l'analyse de l'usine à gaz de Tallinn, le gaz de schiste contient :

H ²	37 %
CH ⁴	25,8 %
hydrocarbures lourds	1,6 %
CO	19 %
CO ²	13,3 %
N ²	2,6 %

La cuisson du ciment de Portland.—Depuis deux années déjà, les usines de ciment esthoniennes ont adopté le schiste comme combustible exclusif. A cette fin, on le sèche, on le réduit en poudre, et puis on l'insuffle dans le four tournant. Comme ce combustible est réduit en poudre, avant le brûlage, sa forme primitive est sans intérêt et tous les producteurs de ciment achètent le schiste de troisième qualité—le meilleur marché—dont l'utilisation est difficile pour les chaudières.

Disons pour montrer le succès rencontré par cette nouvelle utilisation du schiste que les producteurs de ciment en achèterent en 1919, 69.261 pouds, en 1920, 750.151 pouds, et en 1922, 2 millions 273.659 pouds.

L'Esthonie est excessivement riche en couches de calcaire et d'argile, et maintenant qu'elle possède chez elle un combustible meilleur marché que la houille anglaise fort coûteuse et qu'il remplace d'ailleurs avantageusement, il faut espérer que l'industrie du ciment connaîtra un rapide développement.

L'extraction du schiste et les consommateurs. — L'extraction du schiste s'est faite jusqu'ici par l'entreprise de l'Etat. Les entreprises privées ne sont pas allées plus loin que les travaux préparatoires. Depuis 1918, date de l'exploitation des gisements par l'Etat, la quantité de schiste vendue fut en 1919 de 588.007 pouds, en 1920 de 2.815.831 pouds, et en 1921 de 3.498.173 pouds. La production totale s'est élevée pour 1921 à 5.785.751 pouds et pour 1922 à 8.179.726 pouds.

Les prix du schiste sont (en marks esthoniens) :

		1 ^{re} qualité	2 ^e qualité	3 ^e qualité
1920 mai-août	le poud	4	3	
1921 janvier	le poud	16.50	11.50	7.00
1921 depuis le 1 ^{er} juin	le poud	12	8	5.00
1922	le poud	10	7.50	5.00

Les consommateurs du schiste en 1921 furent :

	nombre de pouds	% de la production
Les usines à gaz.	195.513	5.58
Les consommateurs privés	43.593 1/2	1.25
Les entreprises industrielles	239.364	6.84
Les usines de ciment de Portland	2.273.659	64.99
Les entreprises des municipalités	27.667	0.80
Les entreprises d'Etat	124.811	3.57
Les chemins de fer.	563.734	16.12
En stock	29.831 1/2	0.85
Totaux	3.498.173	100%

En 1922, les principaux consommateurs ont été :

Les usines de ciment	pour 6.932.272 pouds
Les chemins de fer	— 909.774 —
Les usines d'huile	— 111.348 —
Les fours à chaux	— 19.270 —
Les gisements eux-mêmes	— 389.573 —

INFORMATIONS

LA CONFÉRENCE DE DÉSARMEMENT DE MOSCOU.

Sur la rupture de la Conférence de désarmement de Moscou, qui quoique prévue par tous les Etats participant, les surprit tous par sa soudaineté, le *Postimees* écrit : « Dès l'ouverture de la conférence, toute la presse officielle (la presse libre n'existe pas en Russie) fut mobilisée pour échauffer l'opinion publique. On voulut persuader les russes que les Soviets désirent toujours et « éternellement » la paix. En même temps, on expliquait que les Etats baltes se trouvent entièrement sous l'influence des capitaux anglais et français, et qu'ils s'appliqueront tout naturellement à combattre l'idée généreuse des Soviets. On alla même jusqu'à leur reprocher une politique agressive et hostile envers les Soviets. L'impression générale fut que ceux-ci convoquèrent la conférence avec l'arrière-pensée de créer, aux frais des autres Etats participants, une opinion favorable aux Soviets et défavorable aux Etats baltes représentés comme belliqueux.

De la part des Etats baltes, au contraire, le travail préparatoire fut très sérieux, la documentation très complète. Pour les représentants de ces Etats le mot « désarmement » n'était pas un mot dénué de sens, mais un fait, un pas dont la valeur doit être bien calculée. Mais les Russes, n'ont-ils pas refusé de se prêter à tout examen du désarmement naval, n'ont-ils pas avoué comme effectif de leur armée terrestre le chiffre de 800.000 hommes au lieu du chiffre véritable de 2 millions ?

Le *Postimees* continue en déclarant inacceptable la proposition russe de réduire au 1/4 de leur effectif du moment les armées de chacun des Etats participants, attendu que son acceptation aurait tendu à la perte des Etats baltiques, en assurant aux Soviets une armée non pas de 200.000 hommes — mais en réalité

de 1.400.000 hommes (total des effectifs autorisés par la convention et de ceux de l'armée non avouée) c'est-à-dire supérieure à celle de tous les Etats baltes réunis.

Et comme conclusion : « Si les Russes ont touché à la question de désarmement, ce n'est pas dans un désir de paix, mais pour connaître les forces militaires de ses voisins, pour obtenir d'eux toute garantie et aussi pour sauver leur prestige aux yeux des partisans de la 3^e Internationale ». Mais *Postimees* ne croit pas à la vérité et à la sincérité de ce sentiment. Si les soviets ne troublent pas la paix de l'Europe, c'est uniquement parce que la situation économique ne leur permet pas de reprendre les attaques. Aussi le résultat de la conférence est-il que, connaissant maintenant la pensée et la situation véritables de la Russie, les Etats baltes doivent avec beaucoup de fermeté commencer sans retard d'assurer leur défense sous la forme d'une Entente baltique, prolongée de la mer Baltique à la mer Noire.

De son côté, le Président de la délégation polonaise à la Conférence de désarmement de Moscou, dans sa réponse à la déclaration soviétique rejetant la responsabilité de la rupture de cette conférence, expliqua ainsi la position prise par les Etats participants à la conférence : « Au cours de la Conférence de Moscou, on a très vite compris quels buts les délégués soviétiques cherchaient à atteindre. En l'espèce, le gouvernement des soviets voulait obtenir le droit de contrôler les forces militaires de ses voisins ainsi que leurs budgets de guerre. Il est clair que nous ne pouvions accepter une pareille intervention dans nos affaires intérieures. En ce qui concerne les Etats baltiques, cette intervention aurait d'ailleurs représenté bien des dangers. Un représentant du Commissariat des affaires étrangères avait en outre proposé que l'Allemagne soit comprise dans le nombre des puissances quisigneraient le traité d'arbitrage relatif au désarmement. Nous ne contestons pas l'utilité pour la Russie et l'Allemagne de contrôler l'armée polonaise et les dépenses militaires de la Pologne, mais nous sommes cependant obligés de reconnaître que ce projet est pour le moins naïf. Etant donné cette situation, les délégations polonaise et des Etats baltiques firent leur proposition que la délégation soviétique rejeta. Ensuite, la délégation soviétique ayant violemment attaqué la Ligue des Nations ainsi que la France et l'Angleterre, il ne pouvait plus être question que de la rupture des négociations. La conférence de Moscou aura eu cependant cela de bon, qu'elle a largement contribué à l'affermissement des bonnes relations entre la Pologne et les Etats baltiques.

*
*
*

Interpellé à la Chambre esthonienne sur la Conférence de désarmement, de Moscou, M. Hellat, ministre des Affaires étrangères d'Esthonie, a donné sur elle les explications les plus détaillées que *Postimees* résume de la manière suivante :

« Le ministre explique, dans un long discours, la préparation à la conférence et la marche de ses travaux. Il montre clairement la duplicité des Russes dans la question du désarmement et comment, en même temps que la Conférence de désarmement, se tenait également une autre conférence, la conférence des discours belliqueux et des opinions non pacifiques celles-là. C'est ainsi qu'au moment de la réception des délégations, des télégrammes étaient envoyés à Lénine dans lesquels les chefs de l'armée rouge exprimaient leur impatience de commencer la guerre, et qu'au moment de la réception « cordiale » de la délégation d'Esthonie, on qualifiait dans la presse rouge le Ministre des Affaires étrangères d'assassin et d'escroc. Tout cela a fini par éveiller des doutes sur la sincérité du désir de paix de la Russie — d'autant plus que les Soviets se refusaient par ailleurs à désarmer leurs forces navales.

Mais se basant sur ce fait que les Etats baltes ne possèdent ni stocks de munitions ni usines pour en fabriquer, que les exigences matérielles et intellectuelles des soldats esthoniens sont beaucoup plus grandes que celles des soldats russes, et enfin que les dépenses russes sont invérifiables alors que celles du Gouvernement esthonien sont rigoureusement contrôlées, les délégations des Etats baltes estimèrent impossible d'appliquer à tous les Etats cette unité commune. Elles se déclarèrent cependant prêtes à faire procéder à un examen sérieux de cette proposition par une Commission d'experts. Les Russes s'y refusèrent.

Enfin les délégations des pays baltes, par leur proposition de créer d'abord une atmosphère favorable au désarmement par la signature d'une convention de non-agression réciproque — proposition qui fut rejetée par les Russes — ont montré qu'ils ne poursuivent pas une politique agressive, mais sont satisfaits de leurs frontières actuelles. Il n'en est pas de même pour la Russie soviétique. Cela suffit à montrer à qui incombe la responsabilité de la rupture de la Conférence.

UNE RÉUNION DE L'ASSOCIATION FRANCE-ESTHONIE

Le 30 décembre 1922 eut lieu, au Cercle de l'Union interalliée, une réunion de l'Association « France-Esthonie ».

Après quelques mots d'introduction de Monsieur Pusta, Monsieur Reynald, sénateur prit la parole. Puis l'on passa à l'examen de l'ordre du jour de la séance qui comportait la discussion des statuts de l'Association et la nomination du Conseil d'administration.

Après une brève discussion, les statuts furent approuvés avec une seule modification à l'article 5 dont le nouveau texte porte que le montant des cotisations pour les Membres de l'Association est fixé comme suit :

300 francs pour les membres fondateurs ou pour les Sociétés adhérentes ; 100 francs pour les sociétaires ; 20 francs pour les adhérents.

Le Conseil d'administration fut ensuite constitué. M. le Sénateur Reynald, Délégué de la France à la Société des Nations, se vit appelé à la Présidence et M. Honnorat, sénateur, ancien ministre à la Vice-Présidence. La fonction de trésorier fut attribuée à M. Vrinat et celle de secrétaire général à M. J. Luchaire, Inspecteur général de l'Instruction publique.

Rappelons enfin que l'Association « France-Esthonie » a l'honneur d'avoir comme Présidents d'Honneur M. Pusta, Ministre d'Esthonie ; M. Appell, Recteur de l'Académie ; M. Henri de Jouvenel, Sénateur, Délégué de la France à la Société des Nations ; M. Leygues, ancien Président du Conseil ; M. Noulens, sénateur, ancien ministre ; M. Victor Boret, ancien ministre ; Madame Menard-Dorian ; M. Barthou, ministre ; M. Delombre, ancien ministre — et qu'elle compte parmi ses membres : M. le baron d'Anthouard, ministre plénipotentiaire, Madame Pusta, M. Géo Gérald, député, M. Barou, professeur du Lycée Montaigne, M. Cornudet, député, M. Maurice Croiset, membre de l'Institut, M. Eisenmann, professeur à la Sorbonne, M. Franklin-Bouillon, ancien ministre, M. Fernand Laudet, membre de l'Institut, M. Thoumyre, député, M. Trouvé, sénateur, M. le Ct Terquem, M. Léon Robelin, homme de lettres, Mlle Louise Weiss, M. Fournol, M. Auguste Gauvain, membre de l'Institut, M. Henri Hauser, professeur à la Sorbonne, M. Lefebure, syndic, M. Raphaël Georges-Lévy, sénateur, membre de l'Institut, M. Laudet, M. le Dr Leppik, Conseiller de Légation, M. Paul

Labbé, Secrétaire-général de l'Alliance Française, M. Lenail, député, M. Seguy, M. Seignobos, professeur à la Sorbonne, M. M. Vrinat, Madame Warren, M. le Pasteur Henri Soulié, M. le Ct Hurstel, ancien chef de la mission militaire.

Le siège de l'Association est à Paris, 67, rue Saint-Lazare.

LA CONFÉRENCE ÉCONOMIQUE DES ÉTATS BALTIQUES
A HELSINGFORS.

La Conférence économique des Etats baltiques s'est terminée le 9 mars.

Son programme était le suivant :

- 1^o La coopération économique des Etats;
- 2^o Organisation des ports de la mer Baltique;

- a) création de ports-francs;
- b) service de brises-glace et installation mécanique des ports;
- c) formalités de douane;
- d) chargement et déchargement des marchandises;

- 3^o Communication entre les Etats;

- a) entre Helsingfors et Tallinn;
- b) entre les Etats baltes et les Etats de l'Europe occidentale;

- 4^o Organisation d'un bureau d'information économique entre les Etats représentés;

- 5^o Question concernant la contrebande.

- a) sur mer;
- b) sur terre;

Sur la base de ce programme, elle a fixé les grands principes et les directives générales à tenir pour chacune des questions soulevées, mais a laissé les réalisations aux soins des Etats représentés. Des experts envisageront concrètement les moyens à employer pour aboutir à la mise en pratique des vœux exprimés et dont le résumé suit :

La représentation commerciale devra être organisée sur une plus vaste échelle qu'elle l'est actuellement.

Des conventions commerciales devront être établies le plus tôt qu'il sera possible entre les Etats participant à la conférence.

Les Etats représentés devront stabiliser leur monnaie sur la base de l'or et réaliser toutes réformes nécessaires pour atteindre ce but.

Une conférence financière sera convoquée pour discuter de toutes questions financières ou connexes, l'Esthonie étant chargée de la convoquer et d'établir le programme de ses travaux.

La coordination des efforts des établissements de crédit des Puissances représentées est nécessaire pour favoriser les échanges commerciaux.

Dans le but de faciliter les voyages et les relations de tous ordres, les formalités de délivrance de passeport devront être simplifiées et les prix de visa diminués.

Quant à l'information économique mutuelle de ces pays, la Conférence constate qu'il est nécessaire d'organiser une information directe tant officielle que privée. Dans chaque Etat, les organes ou établissements d'information seront sollicités par leur gouvernement de donner tous renseignements économiques désirables aux Représentants diplomatiques et consulaires étrangers.

La création de Chambres de Commerce est également jugée des plus désirables.

Les ports de chaque Etat participant devront être aménagés de telle façon qu'ils satisfassent pleinement à toutes les nécessités du commerce maritime et du transit.

En vue du développement de la navigation tous moyens devront être employés pour l'unification des services administratifs et de transport des ports ainsi qu'en matière de tarifs. Et à cette fin la Finlande reçoit la mission de convoquer une réunion d'experts et de présenter un projet.

Enfin, des conventions devront être établies pour limiter, dans toute la mesure du possible, la contrebande qui actuellement sévit dans la Baltique.

Le meilleur esprit régna durant toute la conférence. Et tous les rapports témoignent du développement économique des Etats baltiques — dont la situation actuelle est redevenue ce qu'elle était avant la guerre — ce qui est la meilleure preuve que ces Etats peuvent exister en dehors de la Russie.

TRAITÉ DE COMMERCE ENTRE L'ESTHONIE ET LA HONGRIE

Le traité de commerce entre l'Esthonie et la Hongrie a été signé le 19 octobre. Ce traité est, avec quelques restrictions, établi sur le principe de la nation la plus favorisée.

L'échange des marchandises se fera suivant le principe de compensation réciproque. L'Esthonie exportera en Hongrie une certaine quantité de fils de coton et de laine, des tissus, du papier, des placages de bois et autres produits de l'industrie du bois, et, les tarifs d'entrée des marchandises hongroises, telles que : vin, tabac, machines agricoles, seront sensiblement diminués. Le traité est conclu pour un temps indéterminé et peut être dénoncé par un préavis de trois mois.

NÉGOCIATION D'UNE CONVENTION CONSULAIRE AVEC LA POLOGNE

Le Ministre des Affaires Étrangères a été autorisé à négocier une convention consulaire avec le Gouvernement de la Pologne, sous réserve que la convention n'entrera en vigueur qu'après ratification par l'Assemblée d'Etat.

SUPPRESSION DE LA FRONTIÈRE DOUANIÈRE ENTRE L'ESTHONIE ET LA RUSSIE

Les coopératives russes ont présenté au Gouvernement une proposition tendant à la suppression de la frontière douanière entre l'Esthonie et la Russie.

Comme on le sait, depuis l'échéance du traité de commerce russo-finlandais, c'est-à-dire depuis le 3 octobre, une ligne douanière a été établie entre l'Esthonie et la Russie, ce qui cause au commerce de grandes difficultés. Il en est de même pour l'exportation en Russie des marchandises lettonnes. Les coopératives russes, étant en relations commerciales très actives avec les Etats limitrophes, viennent de soumettre à leur Gouvernement une proposition tendant à l'abolition de la ligne douanière.

MARCHANDISES ESTHONIENNES ADMISES
EN FRANCHISE EN FINLANDE

Par suite de l'entrée en vigueur du traité de commerce estho-finlandais les marchandises esthoniennes suivantes sont admises en Finlande en franchise de douane et de toutes taxes d'entrée :

Bétail sur pied : chevaux, bêtes à cornes.

Semence : graines de lin, semence de trèfle rouge et blanc, semence de trèfles d'autres espèces, semence de fléole, autressemen ces d'herbes fourragères, semences de betterave et de rutabagas, semences de choux, de betterave, de chicorée, de légumes à cosse et de navets.

Pommes de terre : à l'état naturel, coupées, séchées.

Chicorée : séchée.

Pommes.

Articles de bois : placages de bois, d'une épaisseur inférieure à 7 mm., placages contreplaqués, bois de pin, de bouleau, de sapin et de tremble.

Plâtre de loutes sortes.

Schistes combustibles : Diverses huiles de schiste.

Bois de teinture — et autres plantes employées pour la teinture qui ne sont pas mentionnés dans les autres paragraphes, — râpé, moulu ou préparé de tout autre manière de même que les extraits tinctoriaux de plantes, à l'état liquide ou solide.

Sulfate de soude, bi-sulfate de soude, sulfate de potassium, bi-sulfate de potassium.

LES RÉCOLTES DE 1922

D'après les premiers renseignements recueillis les récoltes ont été :

	en 1922	en 1921
Pour les seigles	8.656.493 pouds	11.318.100 pouds
Pour l'orge	8.875.052 —	7.606.200 —
— l'avoine	8.911.950 —	9.857.700 —
— le blé	1.359.888 —	
— les pommes de terre	43.817.326 —	47.722.000 —
— lins, fibre	574.695 —	410.300 —
— — — En 1910-19	728.700 —	
— — — En 1900-09	1.037.800 —	
— Graines de lin	508.281 —	482.100 —
— — — En 1910-19	685. 00 —	
— — — En 1900-09	932.900 —	

DU BLÉ POUR LA RUSSIE

Le Gouvernement des Soviets a décidé d'importer par Reval plusieurs millions de pouds de blé, dont 5.000 tonnes sont déjà arrivées. On a également décidé d'expédier par le même port pendant l'hiver 2 millions de pouds de coton.

Le Gouvernement d'Esthonie s'emploie de son mieux à faciliter ces opérations de transit.

LA RÉCOLTE DU LIN.

Le principal article d'exportation qui puisse cette année permettre d'envisager une entrée appréciable d'argent étranger en Esthonie est le lin. D'après l'estimation des experts, l'Esthonie peut exporter dans l'année courante 7.000 tonnes de lin, pour une valeur probable de 500.000 livres sterling.

La récolte de lin en 1922 fut, en effet, sensiblement meilleure que celles des années précédentes. La surface cultivée fut 21.921 déciatines; avec une production moyenne de 26,2 pouds de fibre et 23,2 pouds de graines par déciatine. Le chiffre total de la récolte est de 574.330 pouds de fibre et de 508.567 pouds de graines. Comparée aux récoltes des années précédentes nous trouvons les chiffres suivants :

	Surface	Fibre	Graines
1908	35.625	1.262.758	1.223.625
1920	18.537	314.744	290.865
1921	18.389	422.947	478.114
1922	21.921	574.330	508.567

L'exportation en 1921 et 1922 a été :

	Fibre	Graines
Pour 1921	339.885	77.951
Pour le 1 ^{er} semestre 1922 ..	332.582	60.000

CONTRÔLE DE L'EXPORTATION LINIÈRE PAR LE MINISTÈRE
DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Les mesures suivantes seront prochainement mises en vigueur.

Tous les exportateurs de lin et de graines de lin doivent se faire inscrire au Ministère du Commerce et de l'Industrie — département du Commerce — en indiquant leur adresse et la situation du magasin où ils désirent voir effectuer le contrôle des marchandises à exporter. Ces magasins devront nécessairement être situés dans les limites du territoire d'un port.

Le contrôle des lins et graines de lin s'effectuera sur demande adressée par les exportateurs aux courtiers attachés au Ministère du Commerce — et ne pourra être exigé qu'après un délai de trois heures suivant le dépôt de la demande.

Les exportateurs eux-mêmes doivent, avant l'arrivée des courtiers contrôleurs, grouper les marchandises d'après leur sorte et qualité réelles, et si la demande leur en est faite, ils sont tenus d'ouvrir les ballots pour permettre aux contrôleurs de procéder à la vérification des marchandises.

Tout le lin exporté d'Esthonie portera, en outre des marques usuelles de spécification, une lettre spéciale désignant son district d'origine. Ces districts sont au nombre de 6 et sont représentés par les lettres suivantes :

1^o District de Petseri, lettre P. et les divisions seront : P. C. — P. R. — P. H. D. — P. D. — P. L. D. — P. I. O. D.

2^o District de Wõru, lettre W et les spécifications seront : W. G. — W. R. — W. H. D. — W. D. — W. O. D. — W. L. O. D.

3^o District frontière, lettre Ps. Les spécifications seront : Ps. G. — Ps. R. — Ps. H. D. — Ps. D. — Ps. O. D. — Ps. L. O. D.

4^o District de Tartu, lettre T. Les spécifications seront : Tx. Gx. — Tx. Rx. — Tx. H. Dx. — Tx. Dx. — Tx. O. Dx. — Tx. L. O. Dx.

5^o District de Pärnu, lettre P. Les spécifications seront : Px. Cx. — Px. Rx. — Px. H. Dx. — Px. Dx. — Px. O. Dx. — Px. L. O. Dx.

6^o District de Livonie. Aucune lettre correspondante, mais les seules spécifications suivantes : G. — R. — H. D. — D. — O. D. — L. O. D.

Tous les lins doivent être remis et emballés d'une manière uniforme et correspondre strictement aux sortes et à la qualité dont ils portent les spécifications.

Si les sorte et qualité ne correspondent pas aux spécifications faites, elles seront déterminées et qualifiées par les courtiers eux-mêmes.

L'AMÉRIQUE ET LE MARCHÉ ESTHONIEN

Les journaux de Philadelphie du 1^{er} décembre, après avoir constaté que les Esthoniens n'aiment pas les marchandises allemandes, ont relevé que pour les exportateurs d'Amérique une possibilité immédiate et facile se présente d'acquérir une situation privilégiée en Esthonie. Pour qu'il en soit ainsi, il est nécessaire que les industriels américains s'intéressent à ce marché, plus qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici. Ils trouveront d'ailleurs le peuple esthonien très sympathique aux Américains et dans son gouvernement toute la stabilité désirable.

UNE SOCIÉTÉ BALTO-AMÉRICAIN EN AMÉRIQUE

Une Société Balto-Américaine vient d'être fondée en Amérique; son but est de créer des relations commerciales entre l'Esthonie, la Lettonie, la Lithuanie et l'Amérique.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA SOCIÉTÉ CENTRALE DES COOPÉRATIVES ESTHONIENNES

D'après les évaluations faites, le chiffre d'affaires de la Société centrale des Coopératives esthoniennes, pendant les neuf premiers mois de 1922, atteint 1.200 millions de marks. Vu le développement de la Société, le chiffre d'affaires probable pour l'année courante est estimé à deux milliards de marks environ.

BUREAU DE GARANTIE DES MATIÈRES D'OR, DE PLATINE ET D'ARGENT

Le bureau esthonien de garantie des matières d'or, de platine et d'argent fonctionne déjà depuis trois ans. Pendant cette période,

plus de 150 pouds d'or (le poud = 16 kg 38), dont la valeur totale s'élève à un demi-milliard environ, ont passé par le Bureau de Garantie. De ce poids total, 32 pouds étaient constitués par des bijoux, dont 300.000 bagues. Il faut remarquer que pour l'Esthonie c'est une quantité d'or comparativement très importante. Pendant cette même période 244 pouds d'argent ont été poinçonnés.

Le poinçonnage des métaux précieux constitue un revenu important de l'Etat. La vérification des poids et mesures rentre également dans les fonctions du Bureau de Garantie, et celles-ci vont être prochainement étendues. Le Bureau de Garantie a toujours eu des rapports tendus avec les bijoutiers qui désiraient voir les choses se passer comme en Allemagne, où chaque fabricant appose lui-même sa marque sur les bijoux fabriqués dans ses ateliers. Une nouvelle loi vient d'être votée rendant obligatoire le poinçonnage.

Une autre modification importante sera l'introduction du système métrique. Un projet a été élaboré et a reçu l'approbation de la commission spéciale. Suivant ce projet, les mesures russes ne seront plus poinçonnées cinq mois après la mise en vigueur du système métrique.

Pendant l'année qui suivra l'établissement du système métrique, les anciens poids et les anciennes mesures russes seront poinçonnés pour la dernière fois. Trois années après la proclamation du système métrique, l'usage des mesures et poids russes en Esthonie sera interdit. Les nouveaux modèles de poids sont fixés par le projet.

D'après les statistiques les plus récentes, il existe en Esthonie en tout 23 fabriques de poids et mesures qui travaillent pour les besoins du pays.

Des pourparlers ont été engagés pour faire des commandes à ces fabriques, dont les propriétaires cherchent à se pourvoir de commandes russes. Etant donné que l'industrie esthonienne des poids et mesures est au courant des exigences du marché russe, on croit pouvoir organiser au cours de l'année prochaine l'exportation des poids pour la Russie.

L'EXPORTATION DES MÉTAUX PRÉCIEUX, DES PIERRES PRÉCIEUSES ET DES BIJOUX.

D'après les autorisations délivrées par le Ministère des Finances, l'exportation d'Esthonie des métaux précieux, des pierres

précieuses et des bijoux, au cours de l'année 1922, se présente comme suit :

Au mois d'octobre, il a été exporté : platine, 27.909.000 marks esthoniens ; or, 15.579.064 marks ; argent, 7.498.211,50 marks ; pierres précieuses, 1.492.700 marks ; bijoux, 52.959.075,50. Le total de cette exportation s'élève à 52.959.075,50 marks esthoniens.

Depuis le commencement de l'année, il a été exporté : platine, 215.946.523 marks, or, 65.458.090 marks, argent, 68.379.710, 75 marks, pierres précieuses, 25.233.185 marks, bijoux, 1.178.600 marks, objets d'art, 6.081.079 marks, et des marks esthoniens pour une valeur de 2.058.192. La valeur totale de l'exportation est de 384.335.379 marks esthoniens.

L'exportation des œuvres d'art est libre, depuis le 28 juillet 1922. L'or de transit n'est pas compris dans les chiffres donnés ci-dessus.

LE PÉTROLE EN ESTHONIE

On annonce la découverte de gisements pétrolifères sur l'île de Dagœ. Le Gouvernement participera à leur exploitation. Il a accordé des concessions à la Société belge Léon Gion, à Lellep et Cie, à Erik et Cie.

LE NAPhte DE HIIU (Dagœ).

Les travaux de prospection entrepris cet été en vue de la recherche du naphte dans l'île de Hiiu ont donné déjà quelques résultats.

La première autorisation de prospection a été délivrée par le département des Mines, le 1^{er} juin. L'autorisation comprenait un terrain d'un kilomètre carré et était accordée pour trois ans.

Les demandes d'autorisation pour les travaux de prospection se multiplièrent très vite, de sorte que, jusqu'à ce jour, 308 autorisations sont déjà délivrées.

Diverses informations ont paru dans la presse étrangère sur le naphte de Hiiu. La revue la plus importante de l'industrie du naphte à Londres, *Petroleum Times*, a publié dernièrement un article d'après lequel la présence du naphte dans l'île de Hiiu est complète-

ment établie. Le naphte se trouverait à une profondeur de 15 à 20 sagènes (la sagène = 3 mètres 13).

L'extraction du naphte à une profondeur de 30 à 40 mètres est considérée comme facile, si on prend en considération que les puits de naphte à Bakou ont une profondeur de 250 à 350 sagènes et ceux de Grozny de 650 sagènes.

TRAVAUX DE PROSPECTION PRÈS DE LA STATION DE KEHRA

Actuellement le groupe des entrepreneurs belges, qui compte parmi ses membres le professeur J. Dubois, MM. F. Mathieu et E. Knotz, est en train de prospecter un terrain de 20 kilomètres carrés près de la station de Kehra. Le groupe belge a exprimé le désir d'obtenir encore une concession du côté de Kohtla.

Les travaux de prospection entrepris pour établir l'étendue des gisements de schistes ont donné la certitude que les couches épaisses de schistes s'étendent de Kohtla jusqu'au méridien de Tapa.

CONCESSION DE SCHISTE A L'ESTHONIAN OIL DEVELOPMENT SYNDICATE LTD.

L'Esthonian Oil Development Syndicate Ltd. a obtenu, le 24 novembre 1922, du ministère du Commerce, la concession d'exploitation des gisements gouvernementaux de schistes de Vanamõisa. Ces gisements ont été cédés avec l'outillage actuel et les travaux de prospection déjà accomplis. Pour cet outillage et ces travaux la société paiera 100.000 livres sterling dont 50 % en actions privilégiées.

LES PHOSPHORITES D'IRU

Des demandes ont été présentées au Département des Mines, en vue d'obtenir des autorisations pour l'exploitation des phosphorites d'Iru. Au mois de juillet, à la suite de l'abandon par le Finlandais Vuorinen de l'exploitation d'un terrain de 110 hectares qu'il avait à sa disposition, un groupe d'entrepreneurs français demanda une autorisation d'exploitation sur un terrain à Iru.

LE TRANSIT EN 1922

Les marchandises en transit dirigées vers la Russie en 1922 présentent un total de 19.876.487 pouds, dont 15.851.492,5 pouds de denrées alimentaires, 1.265.492, 7 pouds de charbon, 857.624,2 pouds de moyens de transport, 720.528 pouds de métaux bruts et manufacturés, 277.528 pouds de produits textiles. En outre 76 locomotives ont transité par l'Esthonie à destination de la Russie.

Les pays vendeurs se classent par ordre d'importance de la manière suivante : l'Amérique, 11,8 millions, l'Angleterre, 3, 5, l'Allemagne 2,6, la Norvège, 0, 6, la Suède 0,5, Danzig 0,4, la Finlande 0,12 millions, etc. La France occupe une place modeste avec 994,3 pouds.

La quantité de marchandises exportées de la Russie par l'Esthonie se chiffre par 777.914, 6 pouds, dont 478.534 de produits textiles, et 155.989,7 de bois.

Ainsi le transit par l'Esthonie pendant l'année 1922 fut de 20.654.401,7 pouds et 76 locomotives.

D'après le trafic ferroviaire, il a été expédié d'Esthonie à destination de la Russie 18.528 wagons de marchandises en transit et 4.991 wagons de produits d'origine esthonienne.

LE MOUVEMENT DU PORT DE REVAL EN 1922

Les entrées dans le port de Reval s'élevèrent en 1922 à 4.621 navires d'un tonnage de 839.065 tonnes dont 2.855 navires de cabotage jaugeant 89.872 tonnes.

En comparant ces chiffres avec ceux des années précédentes nous obtenons le tableau suivant :

	1913	1919	1920	1921	1922
Navires ...	4.213	1.387	2.975	3.862	4.621
Ton. net. ..	958.848	210.519,23	293.803,2	689.682	839.065

Le nombre des navires de 1913 dépasse de 408 unités celui de 1922, mais le tonnage de 1922 présente 87,5 % de 1913, en augmentation sensible sur la proportion du tonnage de 1921 qui était par rapport à cette même année 1913 de 71,9 %.

LES LIGNES DIRECTES MARITIMES

Les pourparlers engagés entre l'Agent commercial de France à Reval et le Gouvernement esthonien, en vue de l'établissement de relations maritimes directes entre L'Esthonie et la France, ont heureusement abouti au cours du mois de mai.

Un service régulier et direct est désormais assuré entre Dunkerque et Reval par les Compagnies françaises des Messageries Maritimes et Worms et C^{ie}.

UNE NOUVELLE LIGNE DE NAVIGATION PROJETÉE

D'après le bureau de presse polonais, « la ligne de navigation polonaise » a reconnu la nécessité de la création d'une ligne spéciale entre la Pologne, la Lettonie et l'Esthonie, libre de l'influence étrangère.

LE NOUVEAU BRISE-GLACE « SUUR TÕLL ».

Le Gouvernement esthonien est rentré en possession du brise-glacé « Väinämöinen » qui lui revient d'après le traité de paix avec



LE « SUUR TÕLL »

la Russie et qui jusqu'ici se trouvait entre les mains du Gouvernement finlandais.

Ce navire, construit en 1914 à Stettin, par les chantiers « Vulcan », pour le Gouvernement russe, a un tonnage brut de 2.391 tonnes et net de 822 tonneaux; sa longueur est de 244, 4 pieds, sa largeur de 57,3 pieds et sa hauteur de 27,8 pieds. Il déplace 4.866 tonneaux. Il a 3 propulseurs, un en avant, deux en arrière. La force des machines se monte à 5.150-5.800 H. P. lui donnant une vitesse maxima de 15 nœuds.

Il s'appellera dorénavant « Suur Tõll ».

UNE LIGNE DIRECTE LONDRES-TALLINN

L'United Baltic Corporation a créé une ligne régulière de navigation entre Tallinn et Londres.

Cette ligne est desservie par les vapeurs *Ballatov* et *Edmée*. Le premier arrivé à Reval le 10 février en est parti le 14 et le second parti de Londres le 19 est arrivé à Reval le 21 février. A bord du *Ballatov* sont aménagées des chambres frigorifiques pour le chargement de la viande, du beurre et des œufs esthoniens destinés aux marchés anglais. Une installation similaire est en voie de construction sur un second navire.

COMMUNICATIONS FERROVIAIRES ENTRE L'ESTHONIE ET L'EUROPE CENTRALE OU MÉRIDIONALE.

A la suite d'un accord intervenu entre les réseaux des Chemins de fer Esthoniens, Lettons, Polonais et Tchéco-Slovaques, le transport des voyageurs de Tallinn (Reval) pour Varsovie, via Riga, qui auparavant se faisait en 54 heures s'effectue depuis le 15 octobre dernier dans des conditions particulièrement favorables de confort et de vitesse, en 38 h. environ.

Une voiture-lits directe de la Compagnie internationale des Wagons-Lits circule journallement dans les trains de Reval à Prague, via Riga et Varsovie, et les voyageurs de cette voiture ne sont pas astreints à descendre aux frontières pour la visite de la douane et

des passeports, toutes ces formalités étant remplies dans la voiture même. Un wagon-restaurant circulera incessamment côte à côte avec la voiture-lits pendant le trajet de jour.

Enfin les voyageurs, qui empruntent cette ligne, bénéficient, sur le réseau polonais, d'un tarif de billets relativement très bas.

L'horaire est le suivant :

Départ de Tallinn (Reval)	18.00
Arrivée à Riga	7.30
Départ de Riga	8.00
Arrivée à Varsovie	8.00 le lendemain
Départ de Varsovie	8.45
Arrivée à Prague	7.38

Dans le sens inverse :

Départ de Prague	21.00
Arrivée à Varsovie	17.10
Départ de Varsovie	18.30
Arrivée à Riga	20.45 le lendemain
Départ de Riga	21.10
Arrivée à Reval (Tallinn)	10.00

D'autre part, à partir de Prague, les voyageurs trouvent des communications pour l'Europe méridionale et l'Europe centrale, avec des voitures-lits de la Compagnie internationale des Wagons-Lits pour toutes les directions.

LA CONFÉRENCE DES CHEMINS DE FER A AIX-LA-CHAPELLE.

La Conférence des chemins de fer, tenue à Aix-la-Chapelle au mois de novembre, a réalisé un accord unanime entre les représentants de l'Esthonie, de la Lettonie, de la Lithuanie, de l'Allemagne, de la Belgique et de la France. Le résultat de cet accord est que les trains directs de Berlin à Reval effectueront ce trajet en 39 heures 45 m. au lieu de 63 heures 37 m. actuellement nécessaires.

La convention entrera en vigueur le 1^{er} juin 1923.

UNE NOUVELLE LIGNE DE CHEMIN DE FER.

Un groupe de capitaliste français a sollicité du Gouvernement esthonien la concession de la construction de la ligne ferrée Tartu-Petser.

Entre ces 2 villes il n'y a pas en effet à l'heure actuelle de ligne directe. La communication doit s'effectuer par Valk et oblige à un parcours de 210 km., alors qu'entre Tartu et Petser il n'y a guère que de 80 à 90 km.

La création projetée présente une grande importance pour le trafic de Tallinn vers l'intérieur de la Russie par Pihkva (Pskov), car la nouvelle ligne mettrait Tallinn à égale distance de Pihkva que Riga.

Le Ministère des Voies et Communications a préparé un projet de concession.

L'INTÉRÊT DE L'ANGLETERRE A L'ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE FERRÉE TALLINN-MOSCOU.

L'ingénieur Rosenthal a établi un projet de ligne directe de chemin de fer de Tallinn à Moscou, dont le manque de capitaux n'a pas permis la réalisation. Maintenant, les journaux anglais impriment de nombreux articles sur ce projet, révélant l'intérêt qui, à son objet, se manifeste en Angleterre. On croit même que les capitaux anglais ne se refuseront pas de collaborer à la réalisation de ce grand projet, pour l'aboutissement duquel le Gouvernement esthonien peut de son côté entrer en communication directe avec le Gouvernement russe.

CONVENTION POSTALE ENTRE LES PAYS BALTIQUES

La nouvelle convention postale entre l'Esthonie, la Lettonie et la Lithuanie, mise en vigueur le 1^{er} décembre, assure aux lettres et cartes postales échangées entre ces pays le bénéfice des taxes postales appliquées à l'intérieur du pays expéditeur.

D'ailleurs, ce régime fonctionnait déjà entre l'Esthonie et la Lettonie depuis le 1^{er} septembre 1922.

LISTE DU PERSONNEL DIPLOMATIQUE ET
CONSULAIRE EN ESTHONIE

Les représentants diplomatiques suivants sont accrédités en Esthonie :

Etats-Unis de l'Amérique : COLEMAN, Frederik, W. B. — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Riga*.

Belgique : De l'ESCAILLE, Bernard — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Varsovie*.

Grande-Bretagne : MM. VAUGHAN — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.

Danemark : De LERCHE, Flemming — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Helsingfors*.

Espagne : De EZPELETA y MONTENEGRO, Joaquin — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Helsingfors*.

Pays-Bas : Chevalier de RAPPARD, Willem Louis Frederik Christian — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Copenhague*.

Italie : STRANIERI, Auguste — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Tallinn* (Reval),

Japon : SASAKI, Seigo — Agent diplomatique; résidence, *Tallinn* (Reval)

Lithuanie : GAILIUS, Victoros — Chargé d'Affaires; résidence, *Tallinn* (Reval).

Lettonie : SESKIS, Janis — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Tallinn* (Reval)

Norvège : URBYE, Andreas Tostrup — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Helsingfors*.

Pologne : DOBRZYNSKI, Venceslas Tadeus — Chargé d'Affaires; résidence, *Tallinn* (Reval).

France : De VIENNE — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Tallinn* (Reval).

Suède : UNDEN, Ulf Torsten — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Riga*.

Allemagne : von HENTIG, Werner — Chargé d'Affaires; résidence, *Tallinn* (Reval).

Finlande : HOLSTI, R. — Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire; résidence, *Tallinn* (Reval).

Hongrie : JUNGERTH, Michel — Chargé d'Affaires; résidence, *Tallinn*.

Russie : STARK, Leonid — Chargé d'affaires; résidence, *Tallinn* (Reval.)

Argentine : MANTECON, Antonio — Chargé d'Affaires et Consul général; résidence, *Tallinn*.

Les fonctionnaires consulaires des Etats suivants ont été agréés par le Gouvernement esthonien :

Etats-Unis de l'Amérique : ALBRECHT, Charles, consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République. — PERKINS, William, vice-consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République. — PACKER, Earl, vice-consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République.

Autriche : HOLST, Robert, consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République.

Belgique : NICAISE, Michel, consul; résidence, *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — REMES, Albert, consul général; résidence, *Riga*; circonscription, le territoire de la République.

Grande-Bretagne : LESLIE, James, consul, résidence *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — LONERGAN Ernest, vice-consul; résidence *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — SULLIVAN, William John, vice-consul, résidence *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — STEERS, Charles, vice-consul; résidence, *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République.

Danemark : JOHANSEN, Jens, consul général; résidence, *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — RYDER, Paul, vice-consul; résidence, *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — WESTENBERG, W., vice-consul; résidence, *Narva*; circonscription, *Narva-ville* et *Narva-Jõesuu* (Hungerburg).

Espagne : RANK, Richard, vice-consul; résidence, *Narva*; circonscription, le territoire de la République.

Pays-Bas : van den BOSCH, Arie, consul; résidence, *Tallinn* (Reval); circonscription, le territoire de la République. — RODE, Adolf, consul; résidence, *Pärnu*; circonscription, *Pärnu-ville* et district de *Pärnu*. — LANGE, Victor, vice-consul; résidence, *Kuresaar* (Arensburg), circonscription *Kuresaar*, ville et *Saaremaa* (Oesel). — BOCK, J., vice-consul; résidence, *Tartu* (Dorpat); circonscription, *Tartu-ville* et district de *Tartu*. — WESTENBERG, W., vice-consul; résidence, *Narva*; circonscription, *Narva-ville* et district de *Narva*.

Italie : SCHEEL, Klaus, agent consulaire; résidence *Tallinn*; circonscription, *Tallinn*.

Lithuanie : PUCHK, Joachim, consul; résidence *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République.

Lettonie : OSOLIN, Janis, vice-consul; résidence, *Walk*; circonscription, *Walk* ville et district de *Walk*.

Norvège : FORSMAN, Eduard, consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République. — BERG, Hans, vice-consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, *Tallinn*. — BENTZEN, Andreas, vice-consul; résidence, *Pärnu*; circonscription, *Pärnu*-ville et district de *Pärnu*.

Pologne : SWIERZBINSKI, Antoine, consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République.

Suède : HEDMAN, Olaf, consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République. — SIMENSON, Jakob, vice-consul; résidence *Narva*; circonscription, *Narva*-ville et district de *Narva*. — SCHWALBACH, Hans, vice consul; résidence, *Kuresaar*; circonscription, *Kuresaar*-ville et *Saaremaa*. — WIRKAUS, Adalbert, vice-consul; résidence *Tartu*; circonscription *Tartu*-ville et district. WYLHUITZEN, Hendrik, vice-consul; résidence *Pärnu*; circonscription, *Pärnu*-ville et district.

Allemagne : SCHMIDT, Robert, vice-consul; résidence *Pärnu*; circonscription *Pärnu*-ville et district.

Suisse, HOFER, Andreas, consul; résidence, *Tallinn*; circonscription, le territoire de la République.

Finlande : SLÖÖR, Fritjof, vice-consul; résidence, *Narva-Jõesuu*; circonscription, *Narva*-ville et *Narva-Jõesuu*.

M. HOLSTI, MINISTRE DE FINLANDE EN ESTHONIE.

Le Président de la République finlandaise vient de nommer M. R. Holsti, ancien ministre des Affaires étrangères, ministre de Finlande en Esthonie et en Lettonie, avec résidence à Reval. M. Holsti est connu comme un protagoniste résolu de l'Entente des Etats baltiques.

Sur la demande des Gouvernements finlandais, esthonien et letton, le Conseil de la S. D. N. a nommé, à sa dernière séance, M. Holsti, membre de la Commission pour la réduction des armements.

M. Dr. O. KALLAS, MINISTRE D'ESTHONIE EN HOLLANDE.

Le 8 janvier le Dr. O. Kallas, ministre plénipotentiaire d'Esthonie près S. M. la Reine des Pays-Bas, a remis ses lettres de créance.

LE REPRÉSENTANT DE L'ARGENTINE EN ESTHONIE

Monsieur Antonio E. Mantecon, Chargé d'Affaires et Consul général de la République Argentine pour l'Esthonie, a transporté sa résidence de Berlin à Tallinn (Reval).

LES AGENTS CONSULAIRES DE L'ESTHONIE.

M. Aertssens, Agent consulaire d'Esthonie à Anvers, est nommé consul d'Esthonie avec juridiction sur Anvers, Gand et Malines.
Son adresse est : 8, rue du Margrave.

MM. Rasini et Scarciglia ont reçu l'exequatur du Ministère des Affaires étrangères d'Italie en leur qualité respective de Vice-Consul d'Esthonie à Milan et à Naples.

Leurs adresses sont à Milan, Corso Venezia, 95, et à Naples, Parco Margherita, 90.

M. Paul Collet a reçu l'exequatur en sa qualité de Vice-Consul d'Esthonie à Dunkerque.

Son adresse est, 30, rue Carnot.

SUPPRESSION DE VISA DES PASSEPORTS

Après accord entre les gouvernements italien et esthonien, le visa des passeports a été supprimé entre l'Italie et l'Esthonie.

Dé même le gouvernement esthonien est actuellement en pourparlers avec la France et les Etats baltiques et scandinaves en vue de la suppression du visa entre ces pays. On sait que le visa n'est déjà plus nécessaire pour la circulation entre la Finlande et l'Esthonie.

BUDGET DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE POUR 1923

DÉPENSES

1^o Dépenses ordinaires.

A) Pouvoir législatif et exécutif: Riigikogu (Parlement)	
Riigivanem (Chef d'Etat) et Chancellerie d'Etat..	80.303.200
B) Contrôle d'Etat	35.968.000
C) Administrations centrales de l'Etat :	
Ministère des Finances	792.876.700
Ministère du Commerce et de l'Industrie	21.690.500
Ministère de l'Instruction Publique	551.556.000
Ministère de la Justice	274.430.700
Ministère de l'Intérieur	325.162.520
Ministère de la Guerre	1.308.541.650
Ministère de l'Agriculture	286.471.400
Ministère des Voies et Communications	1.324.410.500
Ministère des Affaires Etrangères	114.952.040
Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale ..	231.444.200
Total des dépenses ordinaires	5.347.807.410

2^o Dépenses extraordinaires.

A) Dépenses des Administrations centrales de l'Etat.	877.059.750
B) Fonds d'opérations	528.840.300
Total des dépenses extraordinaires ...	1.405.900.050
Total des dépenses	6.753.707.460

RECETTES

1^o Recettes ordinaires :

A) Impôts directs	569.875.000
B) Droits de timbre, patente, etc..	289.561.000
C) Divers	394.600.000
D) Impôts indirects	2.354.120.000
E) Revenus des administrations de l'Etat	2.074.302.800

Total des recettes ordinaires

5.682.458.800

2^o Recettes extraordinaires

1.071.248.660

Total des recettes

6.753.707.460

Le budget de la République Esthonienne pour l'exercice 1923 s'élève à 6.753.707.460 de marks esthoniens. Les dépenses ordinaires constituent 5,347.807.410 marks, les dépenses extraordinaires 1.405.900.050 marks. En fait, la principale augmentation des dépenses ordinaires de l'exercice 1923 est provoquée par le relèvement des appointements des fonctionnaires de l'Etat.

La solution de la question des traitements des fonctionnaires a été, depuis la constitution de l'Etat esthonien, un des problèmes les plus difficiles. L'appareil gouvernemental a été constitué au temps où toutes les forces du pays s'étaient concentrées sur la défense nationale. L'Etat esthonien, sans expérience dans ce domaine, a dû, lors de sa constitution, prendre pour exemple l'organisation de l'ancien Empire russe. Ce fait rendit l'organisation des institutions d'Etat très difficile et onéreuses, en sorte que la Caisse d'Etat ne put suffire aux dépenses.

Par suite de la médiocrité des appointements, les meilleurs fonctionnaires quittèrent le service de l'Etat pour les entreprises privées. Le Gouvernement elabora alors l'organisation actuellement en vigueur dans les Ministères, qui fut confirmée par l'Assemblée d'Etat. Au cours de l'année 1921, on réussit à réduire le nombre des fonctionnaires de 15 %. Pour la fixation du budget de 1923, on a estimé que l'époque de transition ne touche pas encore à sa fin et que, pour cette raison, il n'est pas désirable de fixer d'un seul coup les cadres de l'appareil gouvernemental, mais de le faire par degrés.

Les nouvelles dispositions relatives aux traitements des fonctionnaires de l'Etat rangent ces derniers en 16 catégories. Dans l'établissement des différentes catégories, le Gouvernement esthonien a été obligé de se conformer aux principes adoptés sous ce rapport par les autres Etats. Le nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers de l'Etat, compte tenu des réductions apportées, ne s'élève actuellement qu'à 20.700, dont 4.500 cheminots. Une réduction de 1.300 personnes a déjà été effectuée. Il faut cependant signaler que ce personnel est encore trop important pour l'Etat esthonien. Mais d'autre part il n'est pas certain qu'il puisse être sensiblement diminué dans l'avenir le plus proche, vu que l'Etat se trouve toujours dans une période de transition. Les nouveaux traitements exigent de l'Etat 360.000.000 marks.

La loi sur les successions ne donne à l'Etat que peu de recettes. Cela s'explique parce que la loi elle-même, de même que le mode de perception des impôts sur les successions, est surannée.

Un nouveau projet de loi, élaboré par le ministère des Finances, sera prochainement soumis à l'Assemblée d'Etat. La loi sur les patentes est de même en remaniement. Un nouveau tarif de douane vient d'être également élaboré et est actuellement soumis à l'examen des commissions de l'Assemblée d'Etat. Enfin une commission spéciale de l'Assemblée examine le nouveau règlement douanier dont la prompte entrée en vigueur est particulièrement désirable.

En résumé, on peut dire, bien que les besoins de l'Etat soient très grands, qu'il n'est cependant pas dans l'obligation de recourir à un emprunt extérieur. L'Etat tâchera de vivre avec ses propres ressources économiques en ne réalisant que ceux de ses projets que celles-ci lui permettent de mener à bien.

EXPOSITION D'ART HONGROIS EN ESTHONIE

Pendant ces derniers temps un vif intérêt s'est manifesté en Hongrie en faveur de l'Esthonie.

Les expositions d'art que le Gouvernement de Hongrie a décidé d'organiser en Esthonie et en Finlande sont la meilleure preuve de ce mouvement. Ces expositions ont coïncidé avec les fêtes organisées en l'honneur du plus grand poète lyrique de la Hongrie, Petöfi.

L'organisateur principal de ces expositions est le Dr Aladar Ban déjà bien connu en Esthonie.

Comme le Dr Ban l'a fait connaître dans une interview, 200 tableaux environ et 40 à 50 œuvres de sculpture ont été envoyés en Finlande.

A ces expositions ont pris part les groupements suivants l'Union des sculpteurs de la Hongrie, l'Union des aquarellistes et pastellistes, l'Union générale des artistes, l'Union des architectes et ingénieurs, l'Union Szinyei Merse et l'Union Bencur.

M. Ban a écrit en l'honneur de l'Esthonie un poème en langue hongroise intitulé « Au peuple du Kalevipoeg ». Ce poème, traduit en esthonien fut lu à l'occasion de cette Exposition.

M. Ban parle bien le finnois et il a aussi quelques connaissances de l'esthonien. De plus M. Ban est en train d'écrire un ouvrage sur l'Esthonie et il compte profiter de son séjour dans ce pays pour compléter sa documentation.

LA PROPAGANDE COMMUNISTE.

D'après le journal socialiste de Finlande *Sosial demokraali*, on aurait découvert à Moscou d'importants gaspillages de l'argent destiné à la propagande communiste à l'étranger. Les prélèvements sur la caisse s'élèvent à 5,1 millions roubles-or, et la valeur des matières précieuses gaspillées atteint 1,6 million de roubles-or.

D'après les livres de caisse il a été donné :

à Frossard (Français) 425.000 roubles-or.

à Eino Rahja (Finnois) 1.200.000 roubles-or.

à V. Kingissepp (Esthonien) 400.000 roubles-or.

à Sadoul (Français) 320.000 roubles-or.

Severin, Zinoviev et Radek ont également reçu des sommes importantes.

Ainsi le gaspillage fut particulièrement intense dans les Etats baltes, en Allemagne et en France où les agents et les hommes de confiance des soviets ont dépensé largement les sommes reçues sans donner aucun compte.

La Commission de contrôle a décidé de faire arrêter les coupables, mais ceux-ci se trouvent ou ont fui à l'étranger en temps opportun. Victor Kingissepp a été convaincu par le tribunal de guerre de Tallinn de complot armé contre la République esthonienne et fusillé au mois de mai 1922.

NOMBRE ET NATIONALITÉ DES HABITANTS DE TALLINN AU 1^{er} DÉCEMBRE 1922.

D'après les données du Bureau statistique municipal, le nombre des habitants de Tallinn s'élève au 1^{er} décembre à 127.561 dont 66.235 femmes et 61.326 hommes. Le seul mois de novembre a marqué une augmentation de 1.597.

D'après leur nationalité le nombre des habitants se répartit comme suit :

107.612 Esthoniens ; 10.085 Allemands ; 4.745 Russes ; 2.273 Juifs, 1.751 Lettons, 400 Polonais ; 141 Suédois ; 131 Finnois ; 88 Tartares ; 24 Suisses, 22 Italiens, 20 Danois ; 16 Américains ; 10 Hollandais ; 3 Norvégiens et 114 de nationalités diverses.

FORMALITÉS D'OPTION POUR LES CITOYENS ESTHONIENS EN UKRAINE

La commission esthonienne de rapatriement en Ukraine communique ce qui suit touchant les formalités d'option des citoyens esthoniens : toutes les personnes nées sur le territoire de l'Esthonie ont le droit d'opter pour la nationalité esthonienne au cours d'une année à compter du jour de la ratification de la convention entre l'Esthonie et l'Ukraine. Les personnes désirant opter pour la nationalité esthonienne doivent présenter une demande à la commission esthonienne en Ukraine. Toutes les personnes, ayant atteint l'âge de 18ans, doivent présenter individuellement leur demande d'option.

PROJET DE LOI FIXANT LE DROIT DES MINORITÉS DE FAIRE USAGE DE LEUR LANGUE.

Le Ministère de l'Intérieur a présenté au Parlement un projet de loi fixant le droit des minorités de faire usage de leur langue. Cette loi précisera les conditions dans lesquelles les minorités esthoniennes (russes, allemands, suédois et autres) pourront se servir de leur langue dans les institutions municipales et les institutions judiciaires de même que dans les institutions locales de l'Etat. Les conditions de l'emploi de la langue des minorités dans les institutions centrales de l'Etat sont déterminées par la Constitution.

Ce projet de loi est élaboré conformément au paragraphe 23 de la Constitution stipulant que les conditions dans lesquelles les minorités pourront faire usage de leur langue seront fixées par une loi spéciale.

PROLONGATION DU DÉLAI ACCORDÉ AUX OPTANTS ESTHONIENS POUR QUITTER LA RUSSIE

A l'expiration du délai d'un an, les autorités russes ayant commencé à évacuer de force les optants esthoniens, tandis que ce délai était prolongé pour les optants lettons, le Ministère des Affaires étrangères d'Esthonie a sommé le Gouvernement russe d'étendre cette même mesure aux optants esthoniens, conformément à l'article 13 du traité de paix estho-russe.

Le Gouvernement russe a donné son consentement à la nomination de M. Tomberg, Consul d'Esthonie à Pétrograd.

ASSOCIATIONS POUR LA S. D. N. A TARTU ET A TALLINN.

Le 25 novembre eut lieu dans la salle de l'Hôtel de ville de Tartu, sous la présidence de M. le professeur P. Põld, assisté de plusieurs autres professeurs, l'assemblée constitutive d'une association pour la Société des Nations. Le nombre des membres à la fin de l'assemblée était de 80.

Au mois de décembre fut également créée à Tallinn une société avec un programme et un but identiques.

CONFÉRENCE DES PROFESSEURS ET INSTITUTEURS DES PAYS BALTIQUES

Pendant le prochain festival musical se tiendra également à Reval la deuxième Conférence des professeurs et instituteurs d'Esthonie, Lettonie, Finlande, Lithuanie et Pologne.

A son programme figure une série de rapports sur les questions de l'organisation scolaire, de la coopération intellectuelle.

La première Conférence s'est tenue l'an passé à Riga.

UNE DISTINCTION HONORIFIQUE A UN PROFESSEUR ESTHONIEN

La Société de Géographie à Paris a décidé dans sa séance du 15 février de remettre à M. le professeur L. Pussepp, Directeur de la clinique névrologique de Dorpat, la médaille de Gandy de 1922, honorant ainsi ses travaux scientifiques.

LA IV^e CONFÉRENCE DE L'UNION INTERNATIONALE DE CHIMIE

Sur la demande de son Gouvernement, le ministre de France en Esthonie a prié le Gouvernement esthonien de lui faire savoir s'il serait disposé à se faire représenter à la quatrième Conférence que l'Union internationale de Chimie projette de convoquer à Paris pour le mois de juin prochain.

UN REFERENDUM EN ESTHONIE.

Sur l'initiative du parti populaire-chrétien, on a procédé en Esthonie au referendum populaire sur la question de l'enseignement de la religion dans les écoles élémentaires. On sait que la presque totalité des Esthoniens professe la confession luthérienne et que d'après la constitution esthonienne, l'Eglise est séparée de l'Etat. Une majorité écrasante des votants s'est prononcée pour l'enseignement de la religion non obligatoire mais aux frais de l'Etat; sur 461.313 personnes qui participèrent au vote, 328.548 se prononcèrent en faveur de la proposition et 130.681, contre.

Dès le résultat connu, le Parlement, qui, à une faible majorité, s'était antérieurement prononcé en sens contraire a été déclaré dissous.

Les nouvelles élections ont eu lieu du 6 au 8 mai.

LE 100^e ANNIVERSAIRE DE PASTEUR

Le 18 mars, l'Esthonie a fêté le centième anniversaire de Pasteur, sous la présidence du docteur Männik, directeur du département de l'hygiène, du docteur Lossmann et de M. Wallner. L'Union des médecins d'Esthonie, la Société des médecins esthoniens de Reval, la Société des pharmaciens d'Esthonie, l'Union des pharmaciens d'Esthonie et beaucoup d'autres sociétés ont prêté leur concours à cette fête qui a revêtu une grande solennité.

Ont pris successivement la parole, le Ministre de France en Esthonie, le Dr Luiga (en français et en esthonien) au nom de l'Union des médecins d'Esthonie, M. le professeur Puusep (en français) de la part de l'Institut de France en Esthonie, le Dr Mannik (en français et en esthonien), le Dr Zitowitch (en français), M. Wallner (en français et en esthonien) etc. Le Dr Männik traita de la vie de Pasteur et de la valeur scientifique de son œuvre, le Dr Zitowitch du rôle de Pasteur en bactériologie et biologie, M. Wallner de l'influence de Pasteur sur la pharmacologie, etc.

Cette importante réunion, tenue dans la salle d'honneur de l'Hôtel de Ville de Reval, se déroula devant un public nombreux de diplomates, de médecins, d'hommes politiques et de représentants de la haute société esthonienne. Les discours furent accompagnés

de projections lumineuses sur le sujet des discours : Pasteur, sa vie, son institut et quelques-unes de ses opérations.

La fête se termina sur une allocution du Ministre d'Italie, soulignant la grandeur de Pasteur.

Tous les discours prononcés à cette fête seront réunis en un volume qui constituera le premier ouvrage en esthonien sur Pasteur.

DÉLÉGATION ESTHONIENNE AUX FÊTES DE PASTEUR A STRASBOURG.

Les représentants de l'Université de Tartu aux fêtes du Centenaire de Pasteur à Strasbourg seront le professeur L. Puusep et le professeur agrégé Schlossmann, docteur en médecine.

LES FÊTES DE CHANT EN ESTHONIE.

Le 24 juin prochain, pour la première fois depuis la conquête de l'indépendance, aura lieu dans la capitale de la jeune république de l'Esthonie la grande fête nationale des « Laulu pidu » : fête chorale et musicale.

Les travaux préparatoires en sont commencés depuis un an et, à la date du 1^{er} janvier, s'étaient déjà fait inscrire pour ce festival national 556 chœurs et orchestres comptant 16.019 membres. A l'heure actuelle, toute l'Esthonie s'organise avec un vif intérêt en vue de cette fête nationale. L'espoir de tous est que les pays étrangers, et spécialement la France, donnent une bienveillante attention à cette manifestation, et l'attente commune est d'avoir le plaisir de saluer à cette occasion, sur le territoire esthonien, un grand nombre des amis étrangers de l'Esthonie.

C'est en 1869 que fut organisée en Esthonie la première fête de chant — exemple bientôt suivi par les pays voisins et amis de l'Esthonie, alors, comme elle, simples provinces de l'empire russe. Ces fêtes eurent dès leur origine un caractère nettement patriotique et agirent profondément dans le sens d'un réveil du sentiment national.

Au point de vue musical, un progrès très sensible a été fait de 1869, date de la première fête célébrée à Tartu (Dorpat), à 1910, époque de la dernière manifestation de ce genre qui eut lieu à Tallinn.

Tandis que la première ne groupait guère que huit cents chanteurs, la dernière en voyait le nombre atteindre et dépasser dix mille.

Quant au programme, nulle composition d'origine esthonienne n'y figurait en 1869; tous les morceaux étaient de compositions étrangères avec paroles traduites en langue esthonienne. Dix ans après, en 1879, les Esthoniens pouvaient déjà produire quelques œuvres de Kunileid, compositeur esthonien, talent musical sinon très productif, du moins original. En 1864, à la fête célébrée à Tartu, à laquelle participèrent près de quatre mille chanteurs, le nombre des compositions esthoniennes interprétées et des chants populaires exécutés était encore accru et les chœurs y furent même dirigés par des musiciens esthoniens de profession, possédant une instruction musicale supérieure. C'est l'un d'eux, M. Turnpu, qui dirigera les chœurs cette année. A Tartu en 1909, les chœurs unis firent entendre uniquement des compositions de musiciens esthoniens. De même, un an plus tard, 8.000 chanteurs interprétaient à Tallinn de la musique exclusivement esthonienne, en commençant par les chants des compositeurs dilettantes pour finir par les œuvres artistiques, musicalement très intéressantes, de A. Kapp, M. Saar, et R. Tobias, tandis que les chœurs élus qui, l'année précédente, avaient présenté à Tartu *l'Alhania* de Mendelssohn, sous la direction de M. Kapp, interprétaient, sous la direction de M. Ludig, le *Requiem* de Mozart, et qu'un orchestre symphonique exécutait en outre de la III^e et V^e symphonie de Beethoven, une symphonie du pianiste esthonien, M. Arthur Lemba, ancien professeur du conservatoire de Pétersbourg, et maintes compositions de MM. Tobias, Saar, A. Kapp et M. Ludig.

La fête prochaine a aussi dans son programme un oratoire, la composition monumentale de Händel, *Messias*, qui naturellement sera chantée en langue esthonienne. Si dans leur ensemble les chants pour chœurs unis présenteront des compositions plus simples que lors des dernières manifestations d'avant-guerre, la raison en est dans l'interruption que, pendant de longues années, la guerre mondiale, les révolutions russes et la guerre pour l'indépendance imposèrent à la culture musicale esthonienne.

Mais cependant les milliers de chanteurs des chœurs unis exécuteront quelques morceaux déjà compliqués, parmi lesquels quelques compositions très caractéristiques de M. Saar et C. Kreek, écrites sur des motifs de chants populaires esthoniens.

Le compositeur esthonien le plus important Rudolphe Tobias (1876-1918) qui a écrit deux oratoires (musique instrumentale et vocale) verra interpréter quelques morceaux pour chœurs et entre

autres une composition religieuse. Il faut dire, à cette occasion, que les Esthoniens ont aussi des chants populaires religieux des plus intéressants et originaux. Ces chants populaires sont recueillis et arrangés pour chœurs par le jeune compositeur esthonien (né en 1890) C. Kreek (M. Kreek sera représenté à la fête par une composition chorale). Le nombre de ces chants est très considérable. La société des étudiants de Tartu en a déjà réuni et enregistré 15.000. Mais tous ne sont pas encore imprimés, parce que le travail de rassemblement et de concentration n'est pas encore terminé.

Parmi les compositeurs esthoniens qui ont déjà travaillé sur les chants populaires esthoniens, le plus important est M. Mart Saar, dont on donnera deux compositions de ce genre.

Le siècle passé avait encore une physionomie de dilettantisme; par contre, dans ces dix dernières années, la vie musicale a fait en Esthonie de grands progrès. A Tallinn, plusieurs chœurs ont déjà exécuté des œuvres de la jeune école artistique esthonienne qui réunit MM. Tobias, Saar, Suda, etc.

En outre Tallinn et Tartu ont leurs orchestres qui donnent des concerts symphoniques réguliers.

A Tallinn, l'Opéra national accueille non seulement de belles voix esthoniennes, mais, l'année passée, il a présenté sur sa scène des célébrités mondiales telles que Chaliapin, Neshdanova, Smirnoff, Jörn etc., qui ont chanté avec les artistes esthoniens plusieurs opéra de compositeurs français et italiens.

Tandis que, sous la domination russe il n'existait pas de conservatoire en Esthonie, avec l'indépendance est née la possibilité d'en fonder deux, un dans la capitale, l'autre dans la ville universitaire de Tartu.

L'EXPOSITION COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE D'ESTHONIE

En 1922, l'Exposition commerciale et industrielle d'Esthonie a connu, au dire même des journaux étrangers, le plus vif succès. En quelques jours le chiffre des transactions effectuées a atteint, en effet, d'après les données officielles 500 millions de marks esthoniens.

Le 2 juin prochain, s'ouvrira à Reval, pour durer jusqu'au 11, la seconde Exposition commerciale et industrielle d'Esthonie et l'on escompte que son succès dépassera de beaucoup celui de l'an dernier. Elle comprendra 39 sections d'exposition où figureront no-

tamment les machines agricoles (moteurs, tracteurs), les multiples produits de l'industrie électrotechnique, de l'industrie textile et de l'industrie du bois (cellulose, cartons et papiers), les instruments d'optique et des échantillons de tous les produits ou marchandises esthoniens.

Le bureau de l'Exposition se trouve à *Tallinn, Vana Viru uul. 12*, (téléphone 23-64) et son adresse télégraphique est *Nailus Tallinn*.

Pour se rendre à Tallinn peuvent être empruntées, au choix du voyageur, la voie maritime, le chemin de fer ou la voie aérienne.

Par voie d'eau, Reval se trouve à 44-46 heures de Stettin à 20-22 heures de Stockholm et à 4-5 heures d'Helsingfors. Par voie ferrée, elle est distante de 11 heures de Riga, et par voie aérienne 2 heures seulement la séparent de Riga, 3 de Stockholm et 30 minutes de Helsingfors.

Les étrangers exposants et visiteurs seront reçus aux gare et port de Reval par des délégués de l'Agence de tourisme qui s'emploieront à les guider vers des logements préalablement retenus sur simple demande, par les soins de l'Agence. Un bureau fonctionnera en outre, sur la place même de l'Exposition, pour fournir aux étrangers tous renseignements désirables. L'adresse de cette Agence est *Eesli Reisibüroo Pikk uul. 6 Tallinn (Reval)* — et son adresse télégraphique : *Erbo Tallinn*.

Enfin, à titre indicatif, les frais de séjour à Tallinn (logement compris) s'élèvent de 350 à 700 marks esthoniens par jour (le dollar cotant de 330 à 335 marks esthoniens.)

Tous renseignements complémentaires sur l'Exposition commerciale et industrielle d'Esthonie peuvent être obtenus auprès de la Légation d'Esthonie à Paris, 7, rue de l'Alboni.

LE PILLAGE DU CONSULAT ESTHONIEN A PÉTROGRAD.

Au commencement du mois d'avril, un propagandiste bolchevik, qui était recherché par la police de Reval pour l'assassinat d'un commissaire de police esthonien, a été arrêté dans les rues de Reval. Comme le malfaiteur s'appêtait à tirer sur l'agent de police ce dernier en se défendant l'a abattu d'un coup de revolver.

En signe de protestation, les organisations communistes de Pétrograd ont organisé une manifestation à main armée contre le consulat général d'Esthonie. Pendant une heure la foule, menaçant de mort le consul général et ses employés, se livra au pillage

du consulat, arracha le drapeau esthonien et le souilla. Parmi les manifestants, il y avait bon nombre de fonctionnaires des Soviets et de gardes rouges en uniforme. Le pillage accompli, la police soviétique arriva pour rétablir l'ordre et le représentant du Commissariat présenta ses excuses. Le Gouvernement esthonien adressa une note énergique de protestation à Moscou en attirant l'attention du gouvernement soviétique sur le fait que le pillage du consulat fut préparé ouvertement par des meetings publics et par des articles de journaux sans qu'aucune mesure préventive ait été prise par la police russe.

COMMERCE DE L'ESTONIE POUR LE MOIS DE FÉVRIER.

En février c'est l'Angleterre qui fut le meilleur acheteur de l'Estonie : à savoir pour 259.683 pouds d'une valeur de 155.988.453 marks, soit 29 % de l'exportation totale.

La Belgique occupe la deuxième place avec 56.762 pouds de marchandise d'une valeur 107.848.100 marks esth. (27,8 %). Puis vient l'Allemagne avec 94.458 pouds et 50.318.020 marks esth. (12,7 %). Ensuite la Finlande avec 20.850 pouds, et 33.669.676 marks esth. (8,7 %), les Etats-Unis d'Amérique avec 36.574 pouds et 14.800.031 marks (3,8 %). Enfin le Danemark, la Lettonie, la Suède, la Russie et le Japon.

Le transit, à travers l'Estonie, des marchandises de Russie à destination de l'Europe, s'est élevé pendant ce mois à 7.446.300 pouds, et celui des marchandises expédiées en Russie à 39.054.800 pouds.

LES MARCHANDISES RUSSES A LA FOIRE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE ESTHONIENNE.

Le représentant des Soviets en Estonie, professeur Wolkow, a informé le bureau de la Foire esthonienne qu'il a reçu l'ordre de retenir un emplacement pour les marchandises que le Commissariat du commerce extérieur a décidé d'envoyer à la Foire de Reval.

LES BANQUES D'ESTHONIE ET LEURS CAPITAUX
AU 31 DÉCEMBRE 1921¹.

LES BANQUES	CAPITAL		BILAN	
	Mk.	P.	Mk.	P.
1. Banque d'Esthonie ²	250.000.000		5.540.421	837,41
2. Banque du Commerce et de l'Industrie d'Esthonie	130.000.000		795.853	141,61
3. Banque populaire	4.237.000		108.181	860,43
4. Banque d'Escompte d'Esthonie	10.000.000		127.1269	82,62
5. Banque de Harju	50.000.000		423.802	152,58
6. Banque de Pärnu	1.000.000		50.009	301,21
7. Banque du Nord	15.000.000		117.602	335,47
8. Banque de Sakala	5.000.000		54.514	782,10
9. Banque de crédit de Tallinn	20.500.000		204.778	491,11
10. Banque d'Escompte et Banque de prêts et d'escompte	5.000.000		36.316	936,58
11. Banque de Tärtn	10.000.000		137.712	528,25
12. Banque régionale de Tartu	3.000.000		28.206	265,55
13. Banque de Tallinn (Soc. par act.)	30.000.000		80.690	453,88
14. Banque de Viru	1.500.000		34.600	035,45
15. Banque Commerciale	6.000.000		45.425	834,41
16. Banque de Crédit de Pernau	3.000.000		58.142	892,25
17. Banque municipale de Reval	2.098.130,37		77.103	978,57
18. Banque de Valga	1.000.000		24.745	017,33
19. Banque Esto-Russe	25.000.000		160.350	890,76
20. Banque Franco-Esthonienne	5.000.000		9.596	938,53
21. Banque de Werro	2.000.000		10.985	743,67
Banquiers :				
1. G. Scheel et C ^{ie}	50.000.000		2.304	845.358,75
2. Rosen et C ^{ie}	250.000		25.668	015,75
3. Pung et C ^{ie}	5.000.000		21.093	010,53
4. Fr. Kangro	1.750.000		2.138	00

1. Outre les 25 banques ci-dessus, il existe en Esthonie 197 comptoirs de prêts et d'escompte. Les grandes banques esthoniennes choisissent leurs correspondants à l'étranger, parmi les grandes banques des divers pays.

2. Les principaux correspondants de la Banque d'Esthonie sont : en France, la Société Générale et la Banque Nationale de Crédit; en Belgique, la Banque d'Anvers; en Italie, Banco di Roma.

LA DETTE D'ETAT A L'ETRANGER.

La dette de l'Esthonie à l'étranger au 1^{er} janvier 1923 se répartit comme suit :

Etats-Unis (gouvernement).	Dollars.	14.517.863 , 28
— (comité de secours)	—	2.127.614 , 21
Angleterre	Livres.	353.592 , 64
France	Francs.	6.581.944 , 10
Danemark	Croners.	463.930 , 24

Au mois de mars, 1,9 millions de francs ont été remboursés au Gouvernement français.

L'ÉPARGNE EN ESTHONIE.

Au 1^{er} décembre 1922, l'épargne esthonienne a atteint la somme de 2.549.189.986,88 marks esthoniens — déposés à la Banque d'Esthonie pour 1.082.904.481,43 et pour le restant, soit 1.143.067 770.28, dans vingt banques privées.

CIRCULATION AU 1^{er} MARS 1923.

Le montant de l'émission de papier-monnaie était au 1^{er} mars 1923 de 2.342.699.421,30 + 71.477.060 auxquels il faut ajouter la monnaie divisionnaire pour une somme de 116.041.358 marks esthoniens. La marge d'émission se trouve être encore de 857.300. 578,70.

DOCUMENTS

DÉCRET RELATIF A L'ENTRÉE DES NAVIRES DE GUERRE ÉTRANGERS DANS LES PORTS DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE ¹

Décret relatif à l'entrée des navires de guerre étrangers dans les ports de la République esthonienne, promulgué par le Gouvernement de la République, le 13 octobre 1922.

§ 1. Sous le nom de «navire de guerre», sont compris tous les navires armés ayant un caractère et un rôle militaires, y compris les navires de guerre auxiliaires de tous les types.

§ 2. Les navires de guerre étrangers désirant entrer dans la zone fortifiée ou non-fortifiée, dans les différents ports, rades ou fleuves de la République esthonienne, doivent en faire la demande par voie diplomatique ordinaire. Aucun navire de guerre étranger, non muni de cette autorisation, ne peut entrer ni faire escale dans la zone fortifiée ou non-fortifiée, dans les différents ports, rades ou fleuves de la République.

§ 3. Ne sont pas tenus à se conformer aux dispositions du paragraphe précédent les navires qui par suite d'avaries ou risques de mer (force majeure) sont obligés de relâcher dans les ports ou dans les eaux territoriales de la République.

§ 4. L'Etat-Major de la marine indique aux navires étrangers soit dans le port, soit en rade de *Tallinn* (Reval), un poste d'amarrage ou les fait changer d'emplacement s'il le juge nécessaire. Quant aux autres ports ou rades, où existent des bureaux de la marine, le capitaine du port en réfère au commandant en chef du navire de guerre esthonien si un tel navire se trouve en rade et se met d'accord avec lui.

1. Promulgué par le Gouvernement de la République, le 13 octobre 1922.

§ 5. Les navires de guerre étrangers ne sont pas tenus à prendre de pilote lorsqu'ils s'approchent des ports et des rades de la République; les navires de guerre étrangers doivent se conformer aux règlements spéciaux qui sont en vigueur dans les zones fortifiées, ports et rades.

§ 6. Si le navire de guerre étranger ne se conforme pas aux règlements du port, le capitaine du port ou tout autre représentant du Gouvernement de la République attire sur ce fait l'attention du commandant du navire de guerre et l'invite à se conformer strictement aux dispositions en vigueur. En cas de récidive le navire de guerre étranger est prié de quitter immédiatement le port.

§ 7. Aussitôt qu'un navire de guerre étranger entre dans le port de Tallinn, l'Etat-major de la marine ou le commandant en chef des navires de guerre esthoniens se trouvant en rade envoie un officier à sa rencontre qui offre au commandant de ce navire l'aide des autorités du port. L'officier indique au commandant du navire étranger le poste d'amarrage qui lui est désigné, en même temps il reçoit du commandant du navire tous les renseignements relatifs à la venue du navire et à la durée approximative de l'escale, aux noms du commandant et du navire et autres renseignements exigés en pareils cas.

§ 8. Si l'officier envoyé à la rencontre du navire de guerre étranger pour le saluer arrive à bord quand le navire a déjà jeté l'ancre ou qu'il a accosté, le navire restera à l'endroit où il est amarré ou bien un autre poste lui sera désigné.

§ 9. Dans les autres ports et rades de la République, le capitaine du port ou son remplaçant remplit les devoirs mentionnés dans les §§ 7 et 8. Dans les ports où il n'y a pas de capitaine du port, ils incombent au chef de la garde-côtière.

ÉCHANGE DE TÉLÉGRAMMES ENTRE M. PUSTA, MINISTRE D'ESTHONIE EN FRANCE, ET M. TSCHAKSTE, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE.

A l'occasion de l'élection de M. Tschakste à la Présidence de Lettonie, M. Pusta, Ministre d'Esthonie à Paris, lui a adressé ses félicitations dans les termes suivants.

Admirateur de votre haute et sympathique personnalité, partisan convaincu de la collaboration intime entre la Lettonie et l'Esthonie,

pour laquelle vous avez témoigné tant d'intérêt, j'apprends avec joie, votre élévation à la plus haute magistrature et prie votre Excellence de bien vouloir accepter mes respectueuses félicitations.

M. Tschakste a répondu par un télégramme ainsi conçu :

Je prie votre Excellence d'agréer mes bien sincères remerciements pour ses félicitations et paroles d'amitié adressées à l'occasion de mon élection à la Présidence de Lettonie. J'ai toujours la mémoire récente de la plus parfaite harmonie qui régnait entre nous lors de notre collaboration à Paris.

On sait que M. Tschaskte était, en 1919, président de la délégation lettone auprès de la Conférence de la Paix à Paris.

LETTRE DE M. C. R. PUSTA A M. MUSSOLINI

Le 27 novembre 1922.

Monsieur le Président,

Dans le discours que vous avez prononcé à la Chambre italienne, vous avez bien voulu souligner les liens d'amitié qui unissent l'Italie aux Etats baltiques et l'intérêt que l'Italie prendrait à nouer des accords commerciaux avec ces Etats.

Comme ministre de la République d'Esthonie près Sa Majesté le Roi d'Italie, j'ai été vivement touché par la cordiale déclaration de Votre Excellence et j'ai regretté de ne pas pouvoir me rendre immédiatement auprès de vous pour vous dire combien celle-ci a été appréciée par le peuple et par le Gouvernement esthoniens. En attendant que je puisse vous renouveler personnellement les sentiments de haute admiration et de grande sympathie que le peuple esthonien nourrit à l'égard de l'Italie, permettez-moi de vous dire, Monsieur le Président du Conseil, que tous les Esthoniens trouveront dans vos paroles un nouveau témoignage de la magnanimité avec laquelle l'Italie a tenu à soutenir la juste cause de l'Esthonie et des autres Etats baltiques, dès le début de leur vie indépendante. Nous ne doutons pas qu'en défendant ses droits l'Italie pourra et voudra défendre aussi avec beaucoup d'autorité les droits des petites nations, qui ayant obtenu leur liberté, ne demandent qu'à travailler pour l'ordre et la paix. Les petits peuples, conscients d'eux-mêmes, ne restent jamais indifférents aux paroles de sympathie qui leur sont

adressées et encore tiennent-ils à prouver qu'ils savent serrer la main qu'on leur tend.

Veillez recevoir, Monsieur le Président, avec mon profond respect, les vœux que je forme pour la grandeur de votre pays.

(signé) C. R. PUSTA.

M. C. R. PUSTA A ADRESSÉ LA LETTRE CI-DESSOUS AU COMTE ZAMOYSKI A LA SUITE DE L'ASSASSINAT DE M. G. NARUTOVICZ.

Monsieur le Ministre,

Profondément ému par la nouvelle de la fin tragique de Son Excellence Monsieur Gabriel Narutovicz, Président de la République polonaise, je viens vous demander d'associer la Légation d'Esthonie et ma famille aux amis de la Pologne qui déplorent avec elle son malheur.

Comme membre de la Délégation esthonienne à la Conférence de Gênes, j'avais eu le plaisir de collaborer avec M. Narutovicz, et tous les délégués esthoniens avaient hautement apprécié sa sagesse et sa sincère cordialité. Au mois d'octobre dernier, M. Narutovicz avait tenu à venir à la Conférence des ministres des Affaires étrangères des Etats baltiques à Tallinn et là encore il avait soutenu de son autorité autant que de sa sympathique personnalité la cause de l'entente entre la Pologne et les Etats baltiques. Il est certain que son intervention personnelle a renforcé beaucoup l'idée de cette collaboration qui est devenue chère à tous les Esthoniens dès le début de leur vie indépendante. On a gardé dans mon pays les meilleurs souvenirs de M. Narutovicz, Ministre des Affaires étrangères de Pologne et son élection à la Présidence de la République polonaise avait été saluée en Esthonie comme l'avènement d'un ami. Sa disparition sera déplorée par l'Esthonie comme une perte inoubliable pour la Pologne en même temps que pour toute l'Union de la Baltique.

DÉCLARATION DU NOUVEAU REPRÉSENTANT DE POLOGNE EN ESTHONIE

Le *Kurjer Polski* a publié une interview du nouveau représentant de Pologne en Esthonie M. Dobrzinsky, qui est arrivé à Tallinn, le 1^{er} novembre. M. Dobrzinsky a déclaré :

RAAMUTAMAA
TARTU ÜLKOGU

Je suis heureux d'avoir été chargé de la mission honorable de diriger, en qualité de Chargé d'affaires, la Légation de Pologne à Tallinn. Le peuple esthonien, bien qu'il ait vécu des siècles sous le joug étranger, a su garder intactes sa langue et sa culture et a fait preuve, les armes en mains, de son désir de mener une existence indépendante. Il peut compter sur les plus chaleureuses sympathies et surtout sur celles de la Pologne, qui a toujours combattu au premier rang pour la Liberté commune. Actuellement, après avoir été reconnue de *facto* et de *jure* et avoir été admise dans la Société des Nations, l'Esthonie se livre au travail pacifique, qui a pour but de garantir son existence et sa situation internationales. La politique de l'Esthonie vis-à-vis de la Pologne a été toujours non seulement loyale au plus haut degré, mais encore la plus amicale. Je ne puis oublier de rappeler ici que M. Hellat pendant son séjour en Pologne, comme Ministre plénipotentiaire d'Esthonie accrédité auprès du Gouvernement de Pologne, a beaucoup contribué à resserrer ces liens d'amitié. L'Esthonie a conclu un grand nombre de conventions internationales. En ce qui concerne en particulier la Pologne, après la convention, conclue le 17 mars à Varsovie, l'Esthonie a projeté de négocier avec la Pologne une convention consulaire, ce qui est d'un grand intérêt surtout parce que ce serait la première convention de ce genre conclue avec ce pays. La conférence économique qui doit se réunir prochainement à Helsingfors donnera certainement à la Pologne la possibilité de conclure également des conventions commerciales avec les autres pays Baltiques. J'ai déjà commencé de faire connaître à l'Esthonie l'industrie de la Pologne : l'exploitation du charbon, du naphte, l'industrie textile, etc. Il serait désirable que les milieux industriels de la Pologne prissent connaissance des conditions et exigences des marchés des Pays baltiques. Outre ces intérêts matériels, la Pologne pourrait trouvé dans les Pays baltiques un champ d'activité pour sa riche culture artistique et y gagner une grande popularité. Dans ce but, il faudrait organiser des voyages en Esthonie d'artistes polonais, qui ne manqueraient pas d'avoir un résultat heureux pour le rapprochement culturel des deux pays. En un mot, je suis prêt à faire tout mon possible pour contribuer, selon mes forces, au développement des sympathies réciproques nées entre la Pologne et l'Esthonie.

REVUE DE LA PRESSE

LA FRANCE ET LES ETATS BALTIQUES.

Le *Temps* a publié dans son numéro du 29 décembre 1922, un article de son correspondant particulier à Riga, intitulé : « L'influence anglaise dans les Etats baltes ». Dans cet article, l'auteur anonyme expose des idées — pour le moins singulières — qui n'aideront guère le lecteur à se faire une opinion exacte des questions baltiques.

Pour le correspondant du *Temps* un seul fait domine la politique orientale de l'Europe, c'est la rivalité anglo-russe et de ce fait il voit encore la confirmation dans la récente reconnaissance *de jure* de la Lithuanie par la Conférence des Ambassadeurs, prétexte de son article. En voilà du reste le résumé et quelques-unes d'entre les plus singulières affirmations.

La reconnaissance *de jure* de la Lithuanie est un succès anglais. Depuis longtemps la Grande-Bretagne « travaille » les Etats baltiques qu'elle aspire à entraîner dans son orbite et à gouverner effectivement. Son dessein, qui remonte à 1919 et fait partie de son plan impérialiste, est de couper la Russie de toutes relations directes avec la mer et, en l'isolant ainsi, d'affaiblir et de mettre hors de combat la puissance qui reste pour l'Angleterre la principale ennemie, celle qui peut menacer ses possessions des Indes.

Pour ce faire, l'Angleterre a soutenu de tous ses moyens les Etats baltes, mieux, c'est elle même qui a suscité

ces nationalités assoupies depuis longtemps et qui n'aspiraient et qui n'aspirent encore qu'à une large autonomie dans l'empire russe. Mais malgré tous les édits, toutes les défenses, le russe reste la langue courante habituelle dont on se sert ici dans tous les actes de la vie. Au début certains gouvernants lithuaniens et lettons ne durent-ils pas se mettre à l'étude de la langue de ces peuples qu'ils représentaient.

Economiquement parlant, ces pays ne peuvent pas vivre isolés. L'Esthonie et la Lettonie ne sont que les débouchés de la Russie sur la Baltique. C'est par leurs ports que se fait tout le commerce d'importation et d'exportation de toute la Russie-Blanche, de toute la région de Moscou. L'exportation de l'Esthonie et de la Lettonie se réduit à bien peu de chose; ce ne sont que des zones de transit.

Aussi, continue le correspondant du *Temps*, les Anglais qui ont vite senti ce danger, ont-ils cherché à susciter en ces pays un mouvement économique particulier, à créer des courants d'échange constants entre eux et la Grande-Bretagne. « Missions diplomatiques, militaires et économiques ont travaillé d'un commun accord à réaliser ce programme ». Ils furent puissamment aidés par les banques et plus spécialement par la Metal and Chemical Bank, entre les mains et sous le contrôle de laquelle « passe actuellement tout le commerce de ces pays ».

Et tout ceci pour aboutir à la conclusion suivante :

Tous les efforts de l'Angleterre resteront vains. Il suffit de parcourir ces pays, de causer avec les gens qui l'habitent pour s'en convaincre. Tous nos interlocuteurs, quels qu'ils fussent, propriétaires, avocats, paysans, curés, cheminots, pasteurs, rabbins, tous nous ont parlé avec émotion de la Russie, du temps bienheureux où elle était une force ! Actuellement, ils ne désirent pas encore rentrer dans son giron. Le calme n'est pas suffisant à Moscou et à Pétrograd; mais, dès maintenant, ils prévoient que l'heure approche. Elle viendra bientôt. Ce jour-là ils ne demanderont qu'à redevenir Russes ! Evidemment, ils réclameront des avantages spéciaux, ils exigeront même une certaine autonomie; mais ils seront heureux et fiers de redevenir Russes.

Aussi, la conséquence de cette politique à courte vue ne se fera pas longtemps attendre. Malgré leur reconnaissance *de jure*, l'Esthonie, la Lettonie, la Lithuanie, ne resteront pas longtemps indépendantes, et bientôt redeviendront terre russe. Le succès britannique ne sera pas de longue durée. Le duel anglo-russe va bientôt recommencer : dès maintenant, on peut le prévoir.

Restreindre à un épisode du conflit anglo-russe les événements de l'Orient nordique de l'Europe est vraiment par trop simpliste et ridicule. Aussi ne nous donnerons-nous même pas la peine de réfuter, en ce qui concerne l'Esthonie, les opinions émises par le correspondant du *Temps*. Les articles publiés depuis 4 ans dans le *Bulletin d'Esthonie*, tant sur la formation de son indépendance que sur les conditions de sa vie économique et financière, ont donné une preuve suffisante de la réalité de cette indépendance et de la volonté de la nation de la conserver, de la renforcer et, si jamais

elle était menacée, de la défendre jusqu'à l'extrême limite de ses forces. Nous nous attacherons simplement à montrer, par la citation de quelques articles de journaux, l'émotion soulevée en Esthonie par cet article malheureux.

L'ensemble de la presse esthonienne considère cet article du *Temps* comme un moyen de pression sur la politique anglaise dans la crise actuelle de l'Entente.

Sur l'auteur de l'article le *Kaja* écrit : « Chaque ligne de cet article révèle en son auteur un ancien monarchiste russe, qui maintenant raconte des légendes aux Français : telles le désir des habitants des Etats baltes de « devenir russes » et l'emploi que nous faisons du russe comme langue usuelle, etc., en un mot ce que les monarchistes ont toujours aimé à répéter sans avoir jamais été entendus par personne ».

Telle est aussi l'opinion du *Postimees* : « D'abord nous devons remarquer que derrière l'anonymat de cet article ne se cache pas un russe monarchiste-émigrant, mais que nous devons chercher l'auteur plus près de nous, parmi les Allemands baltes russifiés, qui furent sous le tsarisme les défenseurs les plus sûrs du trône, et pendant l'occupation allemande les fidèles partisans du « grand Empire allemand », et qui maintenant, après avoir vu échouer leur aventure avec l'Allemagne, aspirent de nouveau à rentrer dans le sein de la Grande Russie ».

Quant au but poursuivi par le *Temps*, *Paevaleht*, après avoir témoigné son étonnement et son regret du changement d'opinion du grand journal parisien, qui jusqu'ici s'était toujours montré bienveillant envers les petits Etats qui de haute lutte ont acquis leur indépendance, le présente ainsi. Rappelant cette phrase du sénateur Henri de Jouvenel « que chaque fois qu'une nation acquiert sa liberté le cercle des amis de la France s'accroît », il la commente : « Cette jolie phrase était la juste expression du passé, de la tradition du caractère français. Mais à côté de cette politique haute et idéaliste, il en est une autre essentiellement réaliste, dictée par les événements ».

Quels sont ces événements? Ce sont toutes les frictions qui se sont produites entre la France et l'Angleterre et qui ont abouti à la tension actuelle.

« Les Anglais et les Français, déclare *Waba Maa*, sont en désaccord sur les Réparations, sur la question turque, sur celle des Détroits, etc. Et pour s'influencer l'un l'autre, chacun d'eux emploie des *bombes* qui font habituellement beaucoup de bruit et dont l'article du *Temps* est sans doute un exemple ».

Dans la suite de l'article, que nous avons déjà mentionné, le *Postimées* formule le même jugement.

« Il faut avouer que l'auteur de cet article a fort bien exploité la situation tendue entre la France et l'Angleterre, situation qui justifie l'emploi par les deux parties de tous les arguments possibles. Le *Temps* a fait paraître cet article pour dresser devant l'Angleterre le fantôme de la « Grande Russie » renaissante. Les Etats baltes n'ont donc pas à s'en inquiéter ».

Nous ne pouvons pas cacher que l'article du *Temps* a produit en Esthonie une impression fâcheuse et pénible; fâcheuse, parce qu'il peut paraître impliquer un changement de front de la politique française à l'égard des Etats baltiques, pénible parce que les arguments qu'il contient sont autant de contre-vérités. On aimerait à voir l'opinion française informée avec plus d'exactitude et d'impartialité des questions baltiques. Du reste la citation suivante du *Postimees* indique avec exactitude la réaction de l'opinion publique esthonienne :

« S'il peut paraître au *Temps* sans intérêt de se soucier des moyens qu'il emploie dans ses luttes politiques, nous ne pouvons pas, quant à nous, nous montrer indifférents à la qualité de ces moyens. Nous avons lutté pour notre indépendance et poursuivons avec ardeur nos efforts pour sa consolidation — et il nous semble que l'article en question veut saboter cette œuvre. Mais il ne faut pas oublier que la France peut perdre quelque chose à ce jeu. Comme toutes les Grandes Puissances, elle cherche à se créer des milieux d'influence, au moins d'influence morale. De grands efforts ont été accomplis par elle dans les Etats baltes où les instituts, les collèges et autres institutions culturelles, qui ont été créés pour favoriser le rapprochement de ces pays et de la France, ont déjà beaucoup fait dans ce sens. Mais, s'il fallait en juger d'après l'article du *Temps*, il nous semblerait que tout ceci n'est qu'un jeu et encore un jeu blessant.

« Nous savons très bien que les habitants de l'Europe sont très mal informés sur la question russe, et même professent, quant à l'avenir de la Russie, les opinions les plus enfantines. Cependant les relations entre la Russie et les Etats baltes devraient être claires à tout le monde et il n'est pas permis à un journal tel que le *Temps* de donner des informations aussi fausses à ses lecteurs.

« Discuter cet article serait absurde. Nous demandons seulement quel est sur cette question l'avis du Ministre français M. Gilbert et ce qu'en pensent les collèges et autres institutions françaises.

Ils doivent être bien et exactement informés de la situation et sont en mesure d'agir, s'ils s'intéressent vraiment au rapprochement de la France et des Etats baltiques. Peut-être l'opinion française serait-elle heureuse d'être exactement informée ».

Fort heureusement les relations amicales de deux pays ne sont pas à la merci d'un article de journal, même officieux. C'est ce que conclue le *Paevaleht* dans le passage suivant : « L'Esthonie qui a inscrit sur son drapeau l'amitié, la paix et les meilleures relations avec tous, veut marcher au premier rang des amis de la France, en même temps qu'elle désire voir la France au premier rang de ses amis. Nous ne devons pas, malgré cet incident, refuser notre sympathie à la France, parce que nous devons comprendre qu'il y a une différence entre les sentiments d'amitié qui jaillissent de l'âme des Français et les manœuvres dictées par les nécessités de la politique étrangère ».

UNE CONVENTION COMMERCIALE ENTRE L'ESTHONIE ET L'ANGLETERRE

La *British Export Gazette*, après avoir dans son numéro de mars apprécié avec la plus grande bienveillance les tractations en cours en vue de l'établissement d'une convention commerciale entre l'Angleterre et l'Esthonie, s'exprime de la manière suivante :

« Jusqu'ici les relations commerciales entre l'Angleterre et l'Esthonie étaient par rapport aux exportations esthoniennes en Angleterre dans la proportion de 3 à 1. Mais à l'heure actuelle le développement économique de l'Esthonie revêt une grande rapidité. Ses exportations de schiste combustible et de produits agricoles s'accroissent dans des proportions telles que l'Esthonie s'annonce comme devant être l'un des meilleurs acheteurs des produits anglais manufacturés. D'autre part, l'industrie esthonienne se développe très rapidement — d'où une demande considérable de machines et installations modernes. Notamment les industries textiles, des cuirs, des papiers et des produits chimiques sont extrêmement actives et travaillent suivant les méthodes les plus perfectionnées. L'Esthonie peut être sûre d'un avenir florissant et l'Angleterre trouvera dans ce pays un marché assuré pour beaucoup de ses produits.

SOMMAIRE du Bulletin de l'Esthonie

Numéro Spécial Mai 1923

L'ESTHONIE ET SES TRANSPORTS 1 — XLI

BULLETIN DE L'ESTHONIE

I. <i>Le système monétaire de l'Esthonie</i>	1
II. <i>Les schistes combustibles de l'Esthonie</i>	6
III. <i>Informations</i>	
La Conférence de désarmement de Moscou	12
Une réunion de l'Association France-Esthonie	15
La Conférence économique des Etats Baltiques à Helsingfors	16
Traité de commerce entre l'Esthonie et la Hongrie	18
Négociation d'une convention consulaire avec la Pologne	18
Suppression de la frontière douanière entre l'Esthonie et la Russie	18
Marchandises esthoniennes admises en franchise en Finlande	19
Les récoltes en 1922	19
Du blé pour la Russie	20
La récolte du lin	20
Contrôle de l'exportation linière	21
L'Amérique et le marché esthonien	22
Une Société balto-américaine en Amérique	22
Le chiffre d'affaires de la Société centrale des coopératives esthoniennes ..	22
Bureau de garantie des matières d'or, de platine et d'argent	22
L'exportation des métaux précieux, des pierres précieuses et des bijoux ..	23
Le pétrole en Esthonie	24
Le naphte de Hiiu (Dagoe)	24
Travaux de prospection près de la station de Kehra	25
Concession de schiste à l'Esthonian Oil Development Syndicate Ltd	25
Les phosphorites d'Iru	25
Le transit en 1922	26
Le mouvement du port de Reval en 1922	26
Les lignes directes maritimes	27
Une nouvelle ligne de navigation projetée	27
Le nouveau brise-glace « Suur Tõll »	27
Une ligne directe Londres-Tallinn	28
Communications ferroviaires entre l'Esthonie et l'Europe centrale ou mé- ridionale	28
La Conférence des Chemins de fer à Aix-la-Chapelle	29
Une nouvelle ligne de chemin de fer	30

L'intérêt de l'Angleterre à l'établissement de la ligne ferrée Tallinn-Moscou	30
Convention postale entre les Pays baltiques	30
Liste du personnel diplomatique et consulaire en Esthonie	31
M. Holsti, Ministre de Finlande en Esthonie	33
M. Dr O. Kallas, Ministre d'Esthonie en Hollande	34
Le Représentant de l'Argentine en Esthonie	34
Les Agents consulaires de l'Esthonie	34
Suppression de visa des passeports	34
Budget de la République esthonienne en 1923	35
Exposition d'art hongrois en Esthonie	37
La propagande communiste	38
Nombre et nationalité des habitants de Tallinn au 1 ^{er} décembre 1922	38
Formalités d'option pour les citoyens esthoniens en Ukraine	39
Projet de loi fixant le droit des minorités de faire usage de leur langue	39
Prolongation du délai accordé aux optants esthoniens pour quitter la Russie	39
Associations pour la S. D. N. à Tartu et à Tallinn	40
Conférence des professeurs et instituteurs des pays baltiques	40
Une distinction honorifique à un professeur esthonien	40
La IV ^e Conférence de l'Union internationale de Chimie	40
Un referendum en Esthonie	41
Le 100 ^e anniversaire de Pasteur en Esthonie	41
Délégation esthonienne aux fêtes de Pasteur à Strasbourg	42
Les fêtes de chant en Esthonie	42
L'Exposition commerciale et industrielle d'Esthonie	44
Le pillage du Consulat esthonien à Pétrograd	45
Commerce de l'Esthonie pour le mois de février 1923	46
Les marchandises russes à la foire commerciale et industrielle esthonienne	46
Les banques d'Esthonie et leurs capitaux au 31 décembre 1921	47
La dette de l'Etat à l'étranger	48
L'épargne en Esthonie	48
Circulation au 1 ^{er} mars 1923	48

IV. Documents..

Décret relatif à l'entrée des navires de guerre étrangers dans les ports de la République esthonienne	49
Echange de télégrammes entre M. Pusta et M. Tschakste, Président de la République lettonne	50
Lettre de M. Pusta à M. Mussolini	51
Lettre de M. Pusta au comte Zamoyski à la suite de l'assassinat de M. G. Narutovicz	52
Déclaration du nouveau représentant de Pologne en Esthonie	52

V. Revue de la Presse.

La France et les Etats Baltiques	54
Une convention commerciale entre l'Esthonie et l'Angleterre	58

BIBLIOGRAPHIE

M. Martna. — *L'Esthonie, les Esthoniens et la question esthonienne.* Armand Colin, Paris 1920, p. 265.

Mémoire sur l'indépendance de l'Esthonie présenté à la Conférence de la Paix par la Délégation esthonienne. Paris, avril 1919.

E. Vesterinen. — *Agricultural conditions in Esthonia.* Nelsonki, 1923. Deuxième édition, 85 pages.

Eesti Pank.

Manchester Guardian commercial. — La reconstruction de l'Europe, 12 nos.

G. E. Luiga. — *Die Agrarreform in Eesti.* Helsingfors, 1920.

Gaston Gaillard. — *L'Allemagne et le Ballikum,* Chapelot Paris 199, p. 278.

— *Le mouvement panrusse et les Allogènes,* Chapelot, Paris 1919, p. 78.

Ralph Butler. — *The new Eastern Europe* Longmans. Londres 1919, p. 716.

Henri Hauser — Nouveaux Etats baltiques : Lettonie, Esthonie, dans la *Vie des Peuples*, avril 1923.

Heinrich-Rosenthal. — *Kulturbestrebungen des estnischen Volkes während einer Menschenalters* (1869-1900). Reval, 1912 p. 374.

Publication du Bureau central de statistique en Esthonie 1920-1923.

Est
A-3290
1923
+ 830348

