

81/A-3290
sf. Michel

Bulletin

de

l'Esthonie



Mars-Avril-Mai
N° 16

PARIS
Bureau de Presse Esthonien
1921

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 12 heures

Téléphone : Auteuil 19 - 60

AVIS AUX ESTHONIENS RÉSIDANT EN FRANCE

Le Gouvernement d'Esthonie informe tous les Esthoniens se trouvant en France qu'ils doivent faire connaître à la *Légation d'Esthonie*, 7, *rue de l'Alboni*, leurs nom, âge et adresse.

Ils peuvent soit se présenter à la Légation s'ils résident à Paris, soit y faire parvenir leurs passeports s'ils sont en province.



M. CHARLES-ROBERT PUSTA

Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire d'Esthonie en France

IL Y A TROIS ANS

Le Conseil National d'Esthonie, qui avait proclamé l'indépendance de l'Esthonie le 28 novembre 1917, était dissous le même jour à Tallinn (Reval) par les baïonnettes de la soldatesque russe sur lesquelles s'appuyait le « soviét » local nommé par Pétrograd. Son « Comité des Anciens » s'était réuni secrètement dans les premiers jours du mois de janvier et avait nommé les membres de la Délégation qui devaient présenter aux Puissances alliées et neutres le mémorandum sur la proclamation de l'indépendance de l'Esthonie. Poursuivis par le « Soviet » de Tallinn, les délégués se rendirent par des voies détournées en Finlande, alors déchirée par la guerre civile. Ainsi se retrouvèrent à Helsingfors M. Piip, actuellement Ministre des Affaires Etrangères de la République esthonienne, M. Martna, aujourd'hui député au Parlement, M. Menning, chargé d'affaires d'Esthonie à Berlin, M. Wirgo, Chargé d'affaires à Stockholm, M. Pusta, Ministre plénipotentiaire en France. Par suite de la guerre civile, les délégués esthoniens errèrent pendant plusieurs semaines en Finlande et c'est seulement au commencement du mois de mars qu'ils pouvaient se sauver en traîneaux par les îles d'Aland, manquant d'être arrêtés en route par les troupes d'occupation allemandes, et se rendre à Eckeröe d'où un bateau suédois les emmena à Stockholm. Ils y rejoignirent M. Tõnisson, plus tard Président du Conseil, qui put, également échapper de la prison bolcheviste.

De là, ils partaient pour commencer leur mission à l'étranger, mais dans un moment où la situation de leur pays se trouvait encore considérablement aggravée : l'Esthonie, à peine débarrassée des troupes russes, tombait sous le coup de l'occupation allemande.

Le 23 avril 1918, trois délégués d'Esthonie : MM. Piip, Pusta et Wirgo se présentaient à Londres à M. Balfour. Ils recevaient la réponse que le Gouvernement britannique qui reconnaissait le Conseil National d'Esthonie indépendant *de facto*, ferait son possible pour qu'à la future Conférence de la Paix le statut de l'Esthonie soit défini conformément aux vœux de sa population, et, il recevait M. Piip comme représentant diplomatique du Gouvernement provisoire esthonien.

Les Membres de ce Gouvernement provisoire, élu le 24 février à Tallinn, étaient emprisonnés par les autorités militaires allemandes comme M. Constantin Pâts, aujourd'hui chef de l'Etat esthonien, ou continuaient à vivre clandestinement dans le pays. La réponse du Gouvernement britannique ne faisait cependant que confirmer la légalité de ce gouvernement et répondait exactement aux vœux de la population esthonienne qui le considérait comme seul pouvoir légitime du pays.

Le 13 mai 1918, M. Pichon, ministre des Affaires étrangères, répondait à la Délégation esthonienne que la France saluait avec une très sincère sympathie les aspirations de la nation esthonienne et que le Gouvernement de la République reconnaissait provisoirement le Conseil national esthonien comme une organisation indépendante de fait. Le Gouvernement français s'engageait en même temps à faire tout son possible pour que, le moment venu, le peuple esthonien soit en mesure de présenter l'exposé de ses revendications, et voulait bien m'agréer, comme représentant d'Esthonie en France.

En des termes presque identiques le Gouvernement italien faisait connaître sa décision de vouloir appliquer à l'Estho-

nie les principes de justice et de liberté pour lesquels l'Italie avait pris les armes.

* * *

Depuis lors le temps a bien travaillé pour l'Esthonie, comme nous disait un éminent Français. Les trois années passées ont été remplies par les péripéties d'une lutte très dure, par de grands sacrifices, quelquefois par des moments d'angoisse mais pendant tout ce temps nous sommes restés animés par le même esprit d'indépendance et avons gardé la même confiance. Loin de leurs pays, privés pendant des mois de toutes nouvelles venant de l'Esthonie où les généraux prussiens dominaient en maîtres, les délégués esthoniens n'ont pas hésité à déclarer ouvertement et à toute occasion que l'avenir de l'Esthonie était étroitement lié à la victoire des Puissances alliées. Ils étaient heureux de pouvoir constater que la même conviction avait soutenu le moral de tout le peuple esthonien même pendant les heures les plus sombres de l'occupation.

Venaient les temps tragiques d'une nouvelle invasion bolcheviste à la fin de 1918. Au bout de quelques jours, la capitale de l'Esthonie, Tallinn, était sur le point de tomber entre les mains des envahisseurs et le Gouvernement provisoire avec le jeune généralissime Laïdoner n'avaient que des appels véhéments à adresser à ses volontaires. Une fois de plus la Fortune souriait à l'Esthonie : avec des volontaires finlandais bien équipés, des fusils arrivaient de l'Angleterre. Dans un magnifique élan la population courut aux armes et au mois de janvier 1919 le général Laïdoner se trouvait déjà à la tête d'une véritable armée esthonienne. Alors commença une guerre, dont les épisodes ne sont pas ignorés en France, au cours de laquelle l'Esthonie sembla un moment être appelée à jouer un rôle décisif pour les destinées de la Russie. Il faut reconnaître aujourd'hui la sagesse de ses chefs politiques et militaires qui n'ont pas laissé

entraîner leur petit pays dans une aventure qui ne manquait pas de leur être présentée sous les dehors les plus tentants et se sont proposés une œuvre moins vaste en même temps que plus salulaire pour leur pays : chasser l'ennemi du territoire esthonien et conclure la paix. Aujourd'hui l'Esthonie, devenue libre, n'est désireuse que de vivre en paix avec tous ses voisins mais elle est également consciente que pour sauvegarder cette paix elle devra se lier plus étroitement avec les nouveaux Etats qui demandent comme elle, de maintenir leur souveraineté reconquise contre toute nouvelle menace. Un danger réside, en effet, pour elle comme pour ses voisins, dans la situation de trouble et de déséquilibre où se trouve actuellement la plus grande partie de l'Europe orientale. Il faut donc que les îlots formés par les petits Etats de la Baltique qui ont su se sauver du chaos russe et organiser chez eux l'ordre, le travail et les institutions de la civilisation, forment une ligne de démarcation et établissent une zone de pacification.

Le danger, nous le voyons également dans les théories d'une prétendue « grande politique », ainsi qu'elle se nomme elle-même, qui considère ces quelques millions de braves cultivateurs et soldats comme bons pour se fondre dans la population turbulente de la Russie. Nous croyons que pour l'assainissement même de la Russie auquel tous les peuples de la Baltique ne demandent qu'à collaborer, leur immolation serait un crime inutile. Heureusement nous n'avons pas à craindre ce danger puisque l'entente des Etats baltiques à laquelle les délégués esthoniens sont heureux de pouvoir collaborer avec leurs collègues des Etats voisins depuis trois ans, est aujourd'hui sur le point de se réaliser.

Pendant ces trois ans, la France a appris le nom de l'Esthonie, et c'est « pour marquer la sympathie qu'elle éprouve pour le peuple esthonien et pour rendre hommage aux efforts qu'il a accomplis, afin d'organiser dans l'ordre et la paix sa

vie nationale », ainsi que le déclarait M. Briand, président du Conseil suprême, en portant à la connaissance de son représentant la décision de cette assemblée, que la France vient de reconnaître la souveraineté de l'Esthonie.

Le nom de la France était connu bien avant en Esthonie. Mais pour que ce nom répété aujourd'hui avec tant de sympathie par les Esthoniens nous rappelle à l'avenir comme dans les jours passés la communauté de nos idéals et de nos intérêts, il faut qu'il soit répandu d'une manière digne de son grand peuple dans ce pays, si perméable actuellement à toute influence occidentale, étant encore dans sa première phase d'organisation. Nous ne doutons pas que le Ministre de France à Tallinn, qui y sera reçu en ami, ne réussisse dans cette mission et nous espérons que des représentants du Commerce, de l'Industrie, et de la Science français ne manqueront pas de l'y aider.

C.-R. P.

Paris, le 19 mai 1921.

BULLETIN DE L'ESTHONIE

CHRONIQUE

NOMINATION DE M. C. R. PUSTA, COMME MINISTRE D'ESTHONIE A PARIS.

M. Constantin Päts, Chef de la République Esthonienne, vient de nommer M. C. R. Pusta, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire d'Esthonie en France.

M. C. R. Pusta qui était venu dès le mois de mai 1918 à Paris plaider la cause de l'indépendance de l'Esthonie auprès des Puissances, fut ensuite membre de la Délégation esthonienne à la Conférence de la Paix et Délégué d'Esthonie en France.

M. Pusta a été reçu le 12 mai par M. Briand, président du Conseil, ministre des Affaires Etrangères, et a présenté ses lettres de créance à M. Millerand, Président de la République, le 19 mars.

Lors de la réception qui a eu lieu avec le cérémonial habituel, M. C. R. Pusta a prononcé l'allocution suivante :

Monsieur le Président,

Il y a trois ans, le Gouvernement de la République française, par une lettre de M. Pichon, ministre des Affaires étrangères, en date du 13 mai 1918, faisait savoir à la Délégation esthonienne qu'il recon-

naissait l'indépendance de l'Esthonie *de facto* et me recevait comme représentant diplomatique du Gouvernement provisoire esthonien. Dans cette lettre et dans des notes ultérieures, le Gouvernement français nous assurait qu'il ferait tout son possible pour que le futur statut de l'Esthonie soit établi conformément aux vœux de sa population.

Ces vœux, le peuple esthonien y est resté fermement fidèle depuis la proclamation de l'indépendance de l'Esthonie par son Conseil National le 28 novembre 1917. Il a prouvé sa volonté irrévocable et unanime de former un Etat libre et souverain, basé sur les principes démocratiques, par la lutte héroïque qu'il a soutenue pendant deux ans. Dès que le territoire esthonien fut libéré de la présence de l'ennemi, son peuple s'adonna entièrement à l'organisation de son Gouvernement, des institutions législatives, de l'instruction publique et du travail. Soutenu par une volonté inébranlable et conscient de sa capacité à se gouverner librement lui-même, le peuple esthonien, au cours de sa lutte pour l'indépendance, s'adressa aux Grandes Puissances et tout particulièrement à la France, le pays traditionnel de la liberté, pour demander le secours et l'appui moral nécessaires. Il pouvait constater avec joie que le Gouvernement de la République française suivait avec intérêt les étapes successives de cette lutte et que les sympathies du grand peuple français lui étaient acquises. Ceci lui était la garantie que le jour viendrait où la France reconnaîtrait définitivement la souveraineté de la République esthonienne.

Aujourd'hui, Monsieur le Président, c'est un fait accompli. Le Gouvernement français, au mois de janvier dernier, a pris la décision de reconnaître l'Esthonie comme Etat souverain. L'Esthonie, qui entend désormais vivre en paix avec tous ses voisins et dans une entente parfaite avec les nouveaux Etats qui ont comme elle, reconquis leur liberté pendant la grande guerre, est sûre de trouver en la France une grande amie et un bon conseiller.

Le chef de l'Etat esthonien, qui m'a honoré de la haute mission de représenter l'Esthonie près de Votre Excellence est animé du plus vif désir de voir se développer de plus en plus les relations d'une sincère amitié et d'une réelle collaboration entre la France et l'Esthonie.

En vous présentant, monsieur le Président, avec les amicales salutations du Chef de l'Etat esthonien, mes lettres de créance d'Envoyé extraordinaire et de Ministre Plénipotentiaire d'Esthonie en France, je ne doute pas de trouver auprès de Votre Excellence et du Gouvernement français la haute bienveillance qui me facilitera ma mission et tiens à vous assurer de m'employer de toutes mes forces au rapprochement des deux pays.

Aux paroles que M. C. R. Pusta lui a adressées en présentant ses lettres de créance M. A. Millerand, Président de la République, a répondu dans les termes suivants :

Monsieur le Ministre,

Je suis heureux de pouvoir saluer en vous le premier représentant diplomatique régulièrement accrédité de la République d'Esthonie en France.

Le Gouvernement de la République n'a pas cessé de suivre avec intérêt et sympathie les efforts du peuple esthonien pour conquérir son indépendance, pour la défendre, pour l'organiser. Il a apprécié, également, l'énergie avec laquelle il a secoué le joug des envahisseurs venus d'Occident, et la sagesse politique dont il a fait preuve en conciliant la résistance à la propagande des fauteurs de désordre avec un large développement des libertés démocratiques.

Je ne doute pas que le pays que vous représentez parmi nous, ayant obtenu le statut international qui était conforme à ses vœux, ne sache y puiser une force nouvelle pour triompher des difficultés qu'il peut encore rencontrer. Rien ne peut d'ailleurs donner plus de confiance dans l'avenir de l'Esthonie que sa résolution, dont vous vous faites l'interprète, de vivre en paix avec tous ses voisins, et d'établir une entente parfaite entre les nouveaux Etats qui ont, comme elle, reconquis leur liberté pendant la grande guerre.

La manière dont vous vous êtes acquitté jusqu'à présent de vos fonctions de Délégué de votre Gouvernement à Paris m'est garante qu'en qualité d'Envoyé extraordinaire et de Ministre plénipotentiaire vous contribuerez efficacement à consolider les relations qui existent entre la France et l'Esthonie. Vous pouvez être certain de votre côté, monsieur le Ministre, que la sympathie du Gouvernement français ne vous fera pas défaut pour faciliter votre mission et assurer la bonne harmonie des intérêts respectifs de nos deux pays.

M. SESKIS, MINISTRE DE LETTONIE, REMET SES LETTRES
DE CRÉANCE AU CHEF DE LA RÉPUBLIQUE ESTHONIENNE

M. Janis Seskis, ministre-résident de Lettonie, a remis le 7 mai ses lettres de créance à M. Constantin Pats, chef de l'Etat esthonien, à qui il a adressé les paroles suivantes :

Monsieur le Chef d'Etat,

En remettant les lettres de créance, par lesquelles mon Gouvernement m'accrédite comme ministre-résident auprès du Chef d'Etat de la République esthonienne, je saisis cette solennelle occasion pour vous exprimer, au nom du Gouvernement et du peuple lettons les souhaits que je forme pour le rapprochement des deux pays voisins. Le sort commun de nos

deux peuples dans le passé, leur position géographique analogue, leur situation internationale actuelle, leurs buts communs dans l'avenir, toutes ces raisons imposent à nos Gouvernements le devoir de resserrer les liens intellectuels, économiques et politiques susceptibles d'affermir l'existence et le bonheur des deux républiques dans l'avenir.

Le peuple letton a exprimé par ses organes, avec une rare unanimité le désir inébranlable de poursuivre le rapprochement des deux Etats, rapprochement qui a commencé avec notre vie indépendante et de le mener à bonne fin. C'est pourquoi mon Gouvernement m'a autorisé à vous affirmer que le peuple letton comprenant les intérêts communs des deux peuples amis et voisins, marchera loyalement et sincèrement, sans faiblesse, la main dans la main, à côté de l'Esthonie, et qu'il partagera fidèlement avec elle tout ce que l'avenir réserve aux deux Républiques sœurs. Les différends et les difficultés qui pourraient survenir soit pendant la fixation de notre frontière commune, soit au cours des rapports de bonne amitié de nos deux peuples, ne nous feront jamais oublier les grands buts communs que nous poursuivons et qui doivent élever les deux peuples au-dessus des soucis et des besoins passagers de tous les jours.

Mon Gouvernement n'ignore pas que le peuple et le Gouvernement esthoniens ont le même désir et nourrissent les mêmes sentiments à son égard. Quant à moi je mettrai toute ma force au service de ma tâche et pour y réussir je compte, Monsieur le Chef d'Etat, sur votre haute bienveillance en même temps que sur l'aide amicale et réelle de votre Gouvernement.

Le Chef d'Etat a répondu à M. Seskis par les paroles suivantes :

Monsieur le Ministre,

Je vous exprime la joie sincère que j'ai de saluer en vous l'Envoyé de la Latvie en Esthonie et je vous remercie de tout mon cœur des souhaits que vous apportez à l'Esthonie de la part du Gouvernement et du peuple lettons. N'oubliant pas le passé difficile que les deux peuples ont partagé, la lutte actuelle commune pour la liberté et l'indépendance qui montrent aux deux jeunes républiques comment il faut dorénavant défendre de concert le bien conquis, l'Esthonie estime hautement l'union loyale et cordiale avec la Latvie. Les bons rapports entre les deux peuples ne sauraient être obscurcis par des différends qui se produisent entre voisins et qui disparaissent dès qu'ils sont éclaircis ; les intérêts vitaux des deux pays nous dirigent de la façon la plus haute vers un rapprochement mutuel. Je n'ai pas besoin de vous assurer que vous pouvez être certain de l'aide du Gouvernement esthonien dans votre mission qui se propose le bien des deux Etats.

L'ESTHONIE A LA CONFÉRENCE DES COMMUNICATIONS
ET DU TRANSIT A BARCELONE

La première conférence des communications et du transit s'est réunie le 10 mars à Barcelone conformément à la décision de l'Assemblée de la Société des Nations qui s'est tenue à Genève au mois de novembre dernier.

43 Etats y étaient représentés.

L'Esthonie ainsi que les autres Etats baltiques avait été invitée à prendre part à cette conférence, d'après la résolution de l'Assemblée de la Société des Nations stipulant que ces Etats seraient traités de la même manière que les Etats membres de la Société des Nations en ce qui concerne leur participation à ses organisations techniques.

L'Esthonie était représentée par M. C.-R. Pusta, ministre d'Esthonie en France et M. Walter Rosenthal, ingénieur des Voies et Communications.

La situation des trois Etats baltiques se trouvait toutefois mal définie bien que la décision de Genève les autorisât à faire partie des organisations techniques de la Société des Nations avec les mêmes droits que les membres qui y adhèrent.

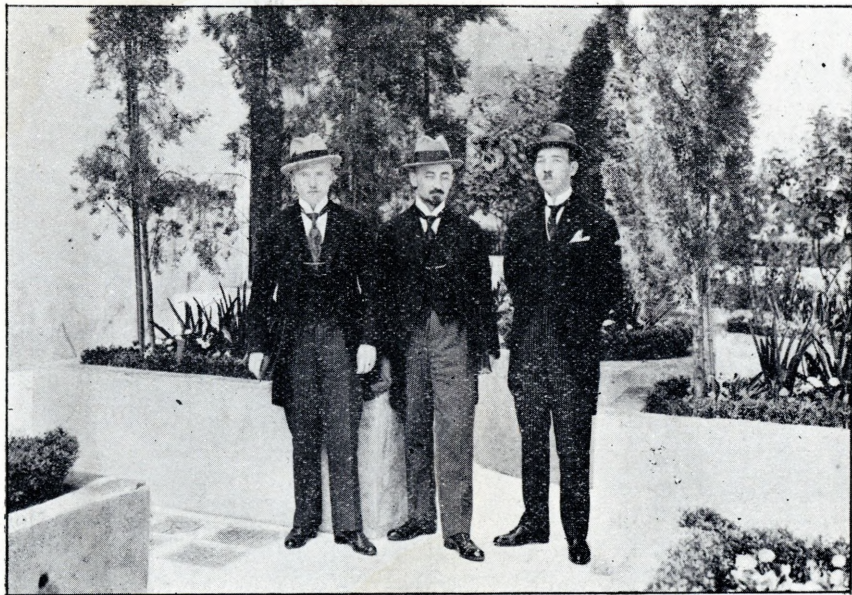
M. Pusta, représentant d'Esthonie, crut devoir intervenir pour faire préciser leur situation une première fois lors de l'élaboration du règlement intérieur et de la méthode de travail de l'Assemblée.

A une autre séance, il renouvelait cette demande et à la dixième séance de la Conférence générale des communications tenue, le 17 mars 1921, à la suite d'une observation du représentant du Paraguay, M. Velasquez, au sujet du paragraphe 2 de l'article premier du règlement intérieur disant que : « Les Etats non membres de la Société pourront participer à ses travaux à titre consultatif », M. le Président annonçait que le bureau, après en avoir délibéré, avait décidé, d'un commun accord avec les Etats intéressés, de renvoyer cette question à l'examen de la commission juridique.

Cette commission qui avait pour président Sir Cecil Hurst déposa un rapport concluant à ce que les Etats en question soient admis avec les mêmes droits que les membres de la Société des Nations et participent aux Commissions sans que cette participation entraîne leur reconnaissance comme membre de la Société.

Les conclusions de ce rapport furent adoptées à l'unanimité par la Conférence au début d'avril.

Cette décision avait une grande importance pour l'Esthonie et les autres Pays baltiques car elle leur permettait de participer aux élections à la Commission Consultative des Communications et du Transit et d'y envoyer des représentants.



LES DÉLÉGUÉS DES ÉTATS BALTIQUES

SIDZIKASKAS	ALBATS	C. R. PUSTA
(Lithuanie)	(Lettonie)	(Esthonie)

A la suite de cette décision, les délégués de l'Esthonie, de la Lettonie et de la Lithuanie, le 19 avril, adressaient au Président de la Conférence une lettre par laquelle ils l'informaient que, conformément au règlement intérieur, les Délégués de ces trois pays qui constituent une unité géographique, s'étaient entendus pour que les voix qui seraient données à l'un de ces pays soient reportées sur l'Esthonie. Le Président saisissait la Conférence de cette déclaration qui était adoptée.

Les nations scandinaves s'entendaient pareillement pour présenter un candidat commun : le Danemark, et les Etats de l'Amérique du Sud se mettaient d'accord sur les candidatures du Brésil, du Chili, de l'Uruguay et de Cuba.

La Commission consultative du transit et des communications étant composée de seize membres, et l'Angleterre, la France, l'Italie et le Japon en faisant partie de droit, douze Etats restaient à désigner. La conférence de Barcelone a élu les Etats suivants : Danemark, Pologne, Esthonie, Espagne, Chine, Pays-Bas, Brésil, Chili, Uruguay, Cuba, Belgique, Suisse.

L'Esthonie ayant été élue par 26 voix, se trouve, d'après le nombre des suffrages obtenus, obtenir la troisième place dans cette élection.

Au cours des débats, M. le Colonel Etienne a exprimé dans son rapport, le vœu que l'Esthonie adhère à la Convention de Berne.

Le Gouvernement de la République esthonienne a, depuis, nommé M. C. R. Pusta, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Esthonie à Paris, délégué à la Commission permanente des Communications et du Transit auprès de la Ligue des Nations et M. Walter Rosenthal, ingénieur comme expert et remplaçant.

LA LIGUE DES ETATS BALTIQUES EN VOIE DE RÉALISATION

Le ministre des Affaires Etrangères de Lithuanie, M. Puricky, a, dans une interview donnée aux journalistes de Tallinn (Reval) exprimé l'espoir que des démarches pourraient être entreprises dans un avenir très proche en vue de la création de la Ligue des Etats Baltiques.

Mon voyage, a ajouté le ministre des Affaires étrangères de Lithuanie, avait pour but de remercier l'Esthonie de l'aide amicale qu'elle nous a témoignée en reconnaissant de jure la république de Lithuanie, et de l'assurer de nos sentiments d'estime et de gratitude. J'avais en même temps mission de travailler au développement de l'idée qui a été lancée pendant la dernière conférence de Riga. Il y était apparu clairement, que nous, Etats séparés de l'ancienne Russie, avons beaucoup d'intérêts communs. Avant tout ce sont des intérêts économiques, mais en étant fort économiquement nous le serons aussi politiquement. Nous avons besoin de constituer un front commun économique et politique, ce qui rend nécessaire la création de la ligue des Etats baltiques. Comme pour le moment on ne peut espérer réaliser cette ligue dans toute son étendue, il est nécessaire pour nos intérêts qu'au moins l'Esthonie, la Lettonie et la Lithuanie se liguent pour la défense de leur indépendance. Le moment est propice aux pourparlers qui doivent précéder la création d'une semblable entente et il est temps d'en rendre possible la mise en œuvre.

L'accord parfait qui s'est réalisé entre nos trois républiques sur la question économique et sur celle de la défense, nous fait espérer que prochainement se réunira une conférence des trois Etats qui jettera les bases de la Ligue des Etats baltiques.

CONFÉRENCE DES JOURNALISTES ESTHONIENS,
LETTONS ET LITHUANIENS.

MM. Schalcius, collaborateur à la *Lietuva* qui, a pour tâche, comme représentant de la presse lithuanienne, de se concerter avec les journalistes esthoniens et lettons afin de convoquer une conférence de la presse de ces trois pays, est, dans ce but, venu à Reval au mois de mai. Comme il est difficile pour le moment de définir exactement les questions qui intéressent au même titre la presse des trois Etats qui doivent participer à cette conférence, les journalistes lithuaniens ont exprimé le désir de tenir d'abord une réunion préliminaire afin de permettre à tous les journalistes de prendre contact et de s'entendre pour préparer sa prochaine convocation. M. Schalcius, qui a auparavant séjourné en Lettonie et y a soutenu les mêmes idées, a reçu l'approbation de ses collègues lettons. Il n'y a pas de doute qu'il obtienne le même succès auprès des journalistes esthoniens. On attache une grande importance à la réunion de cette conférence car celle-ci ne pourra qu'exercer une action heureuse en vue de la création de la Ligue des Etats Baltiques.

Le 28 mai, une délégation de journalistes lithuaniens s'est rendue à Riga à la rencontre des journalistes lettons et esthoniens.

Sur la proposition amicale des journalistes lithuaniens, il a été décidé que la première séance se tiendrait à Kovno. La Lithuanie accordera toutes sortes de facilités aux invités et notamment la gratuité du voyage.

COMMENT ON SE REND EN ESTHONIE

On peut se rendre actuellement en Esthonie par les voies suivantes :

Par l'Angleterre : la ligne United Shipping Company a un service de bateaux partant tous les mardis de Londres pour

Dantzig, Libau, Reval : prix des passages 1^{re} classe £ 18 : 18
2^e classe £ 14 : 14 ; 3^e classe £ 12 : 12.

La Société maritime «United Baltic Corporation » vient de créer un service de transport pour passagers et marchandises entre l'Angleterre, l'Allemagne et les pays baltiques.

Par l'Allemagne et le Danemark : via Berlin-Copenhague-Stockholm ;

Par l'Allemagne, via Stettin. Il y a un service régulier de bateaux entre Stettin et Reval. Les départs ont lieu tous les samedis, les prix des passages sont : 1^{er} classe, 1250 marks allemands, nourriture comprise ; 2^e classe 600 et 3^e classe 400 marks, nourriture non comprise ;

Par l'Allemagne, la Pologne et la Lettonie : via Berlin, Dantzig, Riga.

Un service direct existe entre Berlin et Riga, et, Riga et Valk. La durée du voyage de Riga à Reval est de 20 heures environ.

L'Algemeen Vrachtkantoor à Anvers va inaugurer un service régulier entre Anvers et les ports de la Baltique et touchant les ports de Reval et Pernau. Les départs auront lieu tous les quinze jours.

La Cie Skandinavia Express, 5, rue des Messageries à Paris, (10^e), se charge des transports de toute nature avec les principaux ports de la Baltique.

Passeport.

Le titulaire d'un passeport pour l'étranger doit obtenir les visas des divers pays qu'il doit traverser. Par suite du temps que demande l'accomplissement de ces formalités il est nécessaire de s'y prendre à l'avance. Les autorisations de viser étant demandées par les Consuls et les Légations au ministère des Affaires étrangères à Reval la réponse n'est donnée qu'après un délai de 8 à 15 jours, même lorsque la demande est faite télégraphiquement.

Les Légations ou les Consuls auxquels on peut s'adresser sont les suivants :

France-Italie : Légation d'Esthonie, 7, rue de l'Alboni, Paris, XVI^e. Adresse télégraphique : Saatkond-Paris.

Belgique : M. Charles Aertssens, agent consulaire d'Esthonie, 28, rue Saint-Thomas, Anvers.

Grande-Bretagne : Esthonain Legation, 167 Queen's Gate. London S. W. 7.

Allemagne : Légation d'Esthonie, Hildebrandstrasse 5, Berlin W. 10.

Pologne : Lieutenant-colonel Junkur, Hipoteczna, 5 Varsovie.

Finlande : Légation d'Esthonie et Consulat, Tehtaankatu 1, Helsingfors.

Latvie : Légation d'Esthonie, Tottleben bulvars 1, Riga ; Consulat, Andreas eela, Riga.

Suède : Légation d'Esthonie, Riddare gatan n° 76. Adresse télégraphique : Konsulest-Stockholm.

Suisse : s'adresser à la légation d'Esthonie à Berlin

Références.

Il n'est pas indispensable de donner comme référence le nom d'une personne honorablement connue, résidant en Esthonie, mais il est nécessaire d'indiquer le but du voyage et de donner les renseignements complets touchant l'identité.

Visite des bagages

La visite des bagages par les autorités allemandes ou polonaises se pratique d'une façon assez rapide, surtout lorsqu'il s'agit de voyageurs qui ne font que transiter sans s'arrêter en Allemagne ni dans la région du corridor polonais.

Avoir la précaution de ne se munir que de bagages à mains, les gros bagages pouvant créer des difficultés en cours de route.

Examen des passeports.

L'examen des passeports est fait très sérieusement aussi bien par les autorités allemandes que par les autorités polonaises, à l'entrée et à la sortie du corridor polonais.

A la frontière du territoire plébiscitaire de Memel, les passeports et les bagages sont examinés tant par les autorités allemandes que par les autorités du territoire de Memel.

Il y a lieu de veiller à ce que le visa allemand de passage soit apposé sur le passeport.

L'introduction en Esthonie d'argent en valeurs étrangères n'est pas limitée excepté pour le papier russe.

La sortie d'argent est limitée à la valeur de 10.000 marks esthoniens. Au-dessus de cette somme il faut avoir une autorisation du Ministère des Finances.

Le droit de séjour en Esthonie est de 200 mark par semaine.

LES ALLEMANDS ET LA LIGNE STOCKHOLM-REVAL

Les milieux commerciaux allemands, d'après les journaux économiques publiés en Allemagne, s'intéressent vivement à la création de la ligne Suède-Esthonie qui procurera à l'Allemagne de grandes facilités pour ses relations avec l'Esthonie et sera capable de concurrencer la ligne terre. Bien que le trajet en chemin de fer de Reval à Berlin ne dure que 58 heures, le voyage de Berlin à Tallinn par Stockholm est plus court, et depuis le 1^{er} juin la ligne Hambourg-Sassnitz-Stockholm a repris son service.

CONDITIONS DANS LESQUELLES LES ÉTRANGERS PEUVENT OUVRIR DES ENTREPRISES COMMERCIALES EN ESTHONIE

A une demande de renseignements d'une maison de commerce anglaise qui désirait connaître dans quelles conditions l'activité commerciale des étrangers ou des sociétés étrangères peut s'exercer en Esthonie, le Ministère du Commerce et de l'Industrie a répondu de la manière suivante :

Le 14 octobre 1919, le Gouvernement de la République a confirmé les règlements relatifs à l'ouverture des maisons de commerce étrangères (*Messenger de l'Etat*, n° 78, année 1919). D'après ces règlements les sujets des Etats qui ont reconnu la République esthonienne de fait et qui ont une représentation officielle en Esthonie peuvent ouvrir sur le sol de la République esthonienne des entreprises commerciales conformément aux lois en vigueur. Cette situation se trouve précisée pour les sujets britanniques par le traité de commerce estho-britannique (*Messenger de l'Etat*, n°s 153-154, année 1920) qui établit que, pour les entreprises commerciales et industrielles les sujets britanniques jouiront des privilèges qui sont accordés aux sujets de la nation la plus favorisée. Il faut ajouter que les sujets britanniques peuvent acheter en Esthonie des usines ou des terrains

occupés par des usines aux conditions générales, mais toutefois en tenant compte des exceptions prévues relatives à l'achat des immeubles par des étrangers dans les limites des villes de Tallinn et de Valk (*Messenger de l'Etat*, n° 4, année 1921.).

En ce qui concerne les sociétés anonymes étrangères, elles n'ont pas encore le droit d'ouvrir de succursales en Esthonie. Un projet de loi relatif à ce droit a été élaboré et va être soumis à l'examen de l'Assemblée d'Etat. Ces sociétés ne peuvent ouvrir d'établissements en Esthonie que conformément aux lois en vigueur. Le siège social doit, par exemple, être en Esthonie. L'enregistrement des statuts doit être effectué conformément aux prescriptions figurant dans le *Messenger de l'Etat*, n° 18, année 1919.

ENVOI DE MARCHANDISES EN TRANSIT PAR VOIE DE MER DE TALLINN (REVAL) EN RUSSIE

Le vendredi 27 mai deux remorqueurs avec quatre chalands transportant 9.000 tonnes de harengs venant de l'étranger et déchargés à Reval ont quitté le port à destination de Péetrograd. Si le voyage de ce premier convoi s'effectue dans de bonnes conditions, on compte transporter par voie de mer une grande partie des marchandises en transit pour la Russie.

FOIRE DE REVAL

Le projet de foire esthonienne qui doit se tenir à Reval n'est pas encore arrêté mais reste à l'étude.

Le Gouvernement ne paraît pas disposé à prendre en main l'organisation de cette foire, mais autoriserait la création d'une société anonyme « Eesti Närtus » avec un capital de 5 millions de marks. Parmi les promoteurs de cette manifestation se sont déjà inscrits : le ministère du Commerce et de l'Industrie ; la municipalité de Tallinn ; le Comité de la Bourse de Tallinn ; la maison de Commerce « Atlanta » ; la maison de commerce « Silva » ; la société « Importation-Exportation d'Esthonie ».

Il est probable que la Ligue des sociétés des commerçants, l'Union des fabricants, l'Union des petits et des moyens industriels et l'Union centrale des sociétés de consommateurs s'inscriront également et participeront à cette manifestation.

ACTIVITÉ DE LA CROIX-ROUGE AMÉRICAINE EN ESTHONIE

Nous avons annoncé tout dernièrement que la Croix-Rouge américaine projette d'organiser en Esthonie, sur de larges bases, l'aide médicale aux mères et enfants nécessiteux et d'assurer leur ravitaillement. Les travaux préparatoires ont déjà été commencés grâce à la collaboration énergique de M. Ryan, représentant local de la Croix-Rouge américaine. M. Ryan a visité personnellement tous les centres de ravitaillement, les refuges et autres lieux où l'on groupe les enfants. La visite médicale a montré que la plus grande partie des enfants examinés avaient absolument besoin de soins médicaux et des secours les plus urgents.

La Croix-Rouge américaine s'intéresse actuellement le plus aux Etats limitrophes qui ont particulièrement souffert pendant la guerre. Ayant en vue la protection des enfants, surtout leur ravitaillement et l'aide médicale, les Américains vont créer dans ces Etats tout un réseau de secours et cette organisation est actuellement en voie de réalisation en Esthonie.

Le projet de la Croix-Rouge américaine est d'établir en Esthonie une organisation capable de secourir 150.000 enfants environ. Son but est non seulement l'aide aux enfants, mais aussi aux mères pour que la natalité soit plus élevée. Les moyens mis en œuvre dans ce but par la Croix-Rouge américaine sont les suivants :

- 1) Traitement des enfants dans des cliniques ;
- 2) Secours aux mères avant et après l'accouchement ;
- 3) Organisation d'écoles préparant des personnes capables de soigner les enfants qui n'ont pas encore atteint l'âge scolaire et de donner aux mères les soins dont elles ont besoin pendant leurs couches. La Croix-Rouge américaine compte se mettre de suite à la réalisation de ces projets et espère qu'après une activité de six mois environ la natalité et la mortalité infantiles seront redevenues normales. Après avoir atteint son but, elle remettra ces établissements et ces biens au ministère de l'Intérieur qui chargera son département d'hygiène et de prévoyance sociales de leur surveillance.

Il faut ajouter que la Croix-Rouge américaine ayant liquidé ses stocks a fait des dons précieux à la Croix-Rouge esthonienne. Tout dernièrement celle-ci a reçu d'elle, pour ses hôpitaux, des couvertures et du linge dont la valeur s'élève à 2 millions environ.

Le département de l'hygiène a reçu également en cadeau de la Croix-Rouge américaine quantité d'articles d'usage courant dans les services hospitaliers.

La société esthonienne a exprimé ses remerciements cordiaux à ces généreux donateurs.

LES BAINS DE BOUE DE HAPSAL

De toutes les stations balnéaires de la côte de la Baltique, c'est Hapsal qui a la température la plus élevée. Cette température atteint au mois de mai 10, 5° centigrades, au mois de juin 17, 1°, au mois de juillet 21,90°, et au mois d'août 15,7°. Les brouillards du soir qui, à Reval et sur toute la côte voisine, rendent l'air frais et humide sont très rares à Hapsal. L'air tiède de Hapsal est dû à la température de l'eau de mer qui s'élève au mois de juillet à 22 — 25° centigrades et à la proximité des îles et des forêts qui protègent Hapsal des vents froids. Son climat spécialement recommandé pour le traitement des catarrhes chroniques des muqueuses.

La grande célébrité de Hapsal est due à ses bains de boue, à ses cures de boue et à ses bains de mer. Pour le traitement ordinaire on emploie des bains d'eau de mer à laquelle on ajoute 2, 6 ou 8 sceaux de boue. Ces bains pris à une température de 27 — 29° R et d'une durée de 20 à 40 minutes, sont suivis d'une douche et d'un repos au lit jusqu'à ce que la transpiration disparaisse.

Cette boue est retirée du fond du golfe de Hapsal où elle atteint une couche de 3 à 5 mètres. Elle est caustique et a une odeur sulfureuse très prononcée. Vue au microscope elle se compose de sable d'argile, de débris de coquillages, de plantes, d'algues et d'animaux microscopiques.

L'effet curatif des bains de boue de Hapsal est connu depuis 1825 et la renommée de cette station balnéaire remonte à cette époque. Hapsal était jadis la station balnéaire préférée des riches habitants de Pétersbourg, qui venaient y rétablir leur santé. C'est à Hapsal qu'est venu se soigner le compositeur russe Tchaïkowsky qui a dédié à cette ville plusieurs de ses compositions.

INFORMATIONS

LA SUISSE RECONNAIT L'ESTHONIE « DE JURE »

Le 22 avril le Gouvernement helvétique a informé le Gouvernement esthonien que la Confédération helvétique venait de reconnaître l'Esthonie comme Etat indépendant *de jure*.

NOMINATION DU MINISTRE DE GRANDE-BRETAGNE EN ESTHONIE

M. Ernest Colville Collins Wilton, qui était Commissaire britannique pour les Pays baltiques, a été nommé par S. M. le Roi d'Angleterre Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire auprès des Gouvernements d'Esthonie et de Lettonie et continuera d'être chargé des intérêts britanniques en Lithuanie.

M. Ernest Colville Collins Wilton a présenté ses lettres de créance à M. Constantin Pats, Président de la République esthonienne, le 29 avril.

M. Leslie, Consul de la Grande-Bretagne à Reval, sera chargé de ses fonctions quand il sera absent d'Esthonie.

NOMINATION DU MINISTRE DE FRANCE EN ESTHONIE

M. A. Gilbert a été nommé ministre plénipotentiaire de France à Reval.

ÉTAT DES NAVIRES ENTRÉS DANS LE PORT DE TALLINN-REVAL PENDANT LE 1^{er} TRIMESTRE 1921

PAVILLON	JANVIER		FÉVRIER		MARS		TOTAL	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Anglais.....	2	1.868	1	994	2	1.643	5 (»)	4.505 (»)
Américain.....	2	3.846	1	2.174	3	6.609	(»)	12.629 (»)
Allemand.....	18	9.421	13	5.308	26	14.482	57 (10)	29.211 (8.099,98)
Français.....	1	1.190	»	»	»	»	1 (»)	1.190 (»)
Suédois.....	2	1.494	3	1.648	9	5.529	14 (7)	8.671 (1.205,31)
Finlandais.....	13	4.001	4	1.169	6	2.234	23 (6)	7.404 (2.307,55)
Danois.....	6	2.891	4	2.028	4	1.533	14 (3)	6.452 (377,83)
Norvégien.....	1	570	2	1.145	1	671	4 (1)	2.386 (757)
Hollandais.....	2	692	»	»	5	1.332	7 (2)	2.024 (320)
Russe.....	»	»	1	154	»	»	1 (»)	154 (»)
Esthonien.....	29	1.390	4	2.097	16	4.473	49 (20)	7.960 (2.321,59)
Letton.....	»	»	»	»	»	»	» (7)	» (195,64)
TOTAUX.....	766	27.363	33	16.717	72	38.506	181 (56)	82.586 (15.584,90)

Les chiffres donnés entre parenthèses sont ceux de l'année 1920.

NOMINATION DU MINISTRE D'ESPAGNE EN ESTHONIE

Sa Majesté le Roi d'Espagne a nommé son ministre à Helsingfors en même temps ministre d'Espagne en Esthonie.

RÉTABLISSEMENT DU TRAFIC
SUR LA LIGNE VALK-PSKOW-PETROGRAD

Le pont du chemin de fer près de Pskow sur le fleuve Véli Kaja est réparé, et le trafic sur la ligne Valk-Pskow- Petrograd a repris le 2 mai.

L'UNITED BALTIC CORPORATION ACCORDE
AUX ÉTUDIANTS ESTHONIENS
DES PASSAGES GRATUITS POUR LONDRES ET NEW-YORK

D'après le *Revaler Bôte*, la Compagnie de navigation *United Baltic Corporation* de Londres a informé l'Agence Carl F. Gahlnbäck qu'elle offre aux étudiants de l'Université de Tartu qui désirent se rendre à l'étranger pour leurs études, des billets gratuits pour Londres et New-York. Elle met à leur disposition trois billets pour chacune de ces destinations.

L'Université de Tartu a été priée de communiquer les noms des étudiants qui pourraient bénéficier de ces billets et auxquels elle croirait utile d'accorder également les frais de route à l'aller comme au retour.

Un séjour d'un mois est prévu à Londres.

LE BUDGET DE 1921

Le Gouvernement a soumis à l'Assemblée d'Etat, le budget de la République esthonienne pour l'année 1921 élaboré par le ministère des Finances.

Le Budget prévoit 4.507.376.000 mks esthoniens de revenus ordinaires.

Le total des dépenses est de 4.760.441.400 mks esthoniens.

Le déficit porté au compte du budget extraordiniaire est de 314.255.800 mks esthoniens.

Les recettes prévues sont :

1. Entreprises d'Etat

- a) vente de l'alcool et de l'éther 1.250.210.000 mks ;
- b) chemins de fer 700.000.000 mks ;
- c) entreprises commerciales et industrielles de l'Etat 460 millions 799.000 mks.

2. Impôts directs et indirects :

- a) impôt sur le revenu 402.300.000 mks
- b) douanes 394.997.000 mks ;
- c) impôts commerciaux et industriels 206.085.500 mks.

Au total les entreprises d'Etat donnent 3.039.103.000 mks de revenus, les impôts directs et indirects 1.468.273.900 mks.

La plus grande partie des dépenses, soit 1.528.527.500 est attribuée au Ministère de la Guerre. Les autres départements ministériels se rangent dans l'ordre suivant d'après l'importance des crédits qui leur sont alloués :

Le Ministère des Voies et Communications 928.240.000 mks.

Le Ministère des Finances : (a) Dépenses 517.453.300 mks.;
(b) intérêts des dettes d'Etat 342.194.300 mks.

Ministère de l'Intérieur 282.660.000 mks ;

Ministère du Commerce et de l'Industrie 275.986.600 mks ;

Ministère de l'Instruction Publique 271.370.900 mks ;

Ministère de l'Agriculture 235.084.000 mks.

Il ressort du budget que pour couvrir les dépenses ordinaires et extraordinaires de l'Etat, il faudrait émettre cette année 756.607.200 mks de monnaie fiduciaire.

MARCHE DES CHANGES A LA BOURSE DE REVAL AU 28 MAI 1921

	OFFRE	DEMANDE	COURS pratiques
	—	—	—
1 livre sterling.....	1.260	1.240	1.260
100 francs français.....	2.000	2.200	
100 couronnes suédoises. 7.500 —	7.400	7.350	7.500
100 couronnes norvé- giennes	5.000	5.000	5.200

	OFFRE	DEMANDE	COURS pratiques
	—	—	—
100 couronnes danoises...		5.700	5.750
100 marks allemands....	535 — 530	525	530
100 marks finlandais.....	655	650	670
100 florins hollandais....		11.000	
10 roubles or.....		1.250	
1.000 roubles de la Douma (grands billets)			170
1.000 roubles des Soviets..		10	

DOCUMENTS

LES CONDITIONS DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT EN ESTHONIE

Rapport présenté à la Conférence de Barcelone

Chemins de fer.

1. *Matériel.* — L'Esthonie, qui était proclamé République indépendante le 24 février 1918, a eu à souffrir, le lendemain même de cette proclamation, de l'invasion par les troupes allemandes et jusqu'au 13 novembre 1918, date de l'évacuation allemande, son Gouvernement provisoire a été dans l'impossibilité d'agir en ce qui concerne l'organisation des transports de même que dans les autres domaines de la vie économique du pays. Engagée immédiatement dans une guerre défensive contre la Russie bolcheviste pour laquelle elle dut mobiliser toutes les forces et les ressources du pays, l'administration nationale de ses chemins de fer ne pouvait que difficilement maintenir la circulation normale sur son réseau ferré.

Il suffit de rappeler que les autorités allemandes d'occupation avaient enlevé à l'Esthonie la plus grande partie des wagons, des locomotives et de son matériel roulant, estimé, d'après les prix d'avant-guerre, à 36.000.000 de marks allemands.

Au 1^{er} octobre 1920, il y avait en Esthonie 651 kilomètres de voies ferrées de l'écartement de 1^m524^{mm} et 340 kilomètres de voies étroites de l'écartement de 750^{mm}. On comptait sur le réseau des chemins de fer 340 petits ponts d'une portée de 10 à 20 mètres, 12 ponts d'une portée de 20 à 42 mètres et un pont sur la rivière de Narova d'une longueur de 141 mètres. Ce dernier pont, ainsi que 62 autres, ont été démolis pendant la guerre contre les Bolcheviki et reconstruits depuis.

Au 1^{er} octobre 1920, les chemins de fer esthoniens possédaient sur les voies larges, 120 locomotives dont 52 en réparation, et 4.083 wagons dont 623 en réparation. Sur les voies étroites, (de 750 ^{mm}) il y avait 89 locomotives dont 43 en réparation et 2.474 wagons dont 237 en réparation. Les réparations sont effectuées dans les ateliers de Reval, de Valk et Moiseküll.

Plusieurs lignes nouvelles sont en création ou à l'étude.

Une ligne directe de Reval à Moscou, dont l'Esthonie a reçu la concession d'après le traité de paix avec la Russie et dont l'étude, dans les limites des frontières esthoniennes, a été terminée l'été dernier.

Une autre ligne partant de l'extrémité ouest de l'île d'Oesel, reliant les villes de Pernau, Wiljandi et Tartu et aboutissant à Smolensk, doit être construite et formera ainsi la voie la plus directe allant de la Baltique au sud de la Russie, au bassin du Donetz et au Caucase.

Ces deux lignes d'intérêt général ont été tracées l'été dernier, et plusieurs parties de voie étroite et quelques embranchements nécessaires à l'exploitation forestière ont été construits.

L'utilisation pour électrification des chemins de fer des chutes de la Narova, capables de fournir 60.000 chevaux, est également à l'étude.

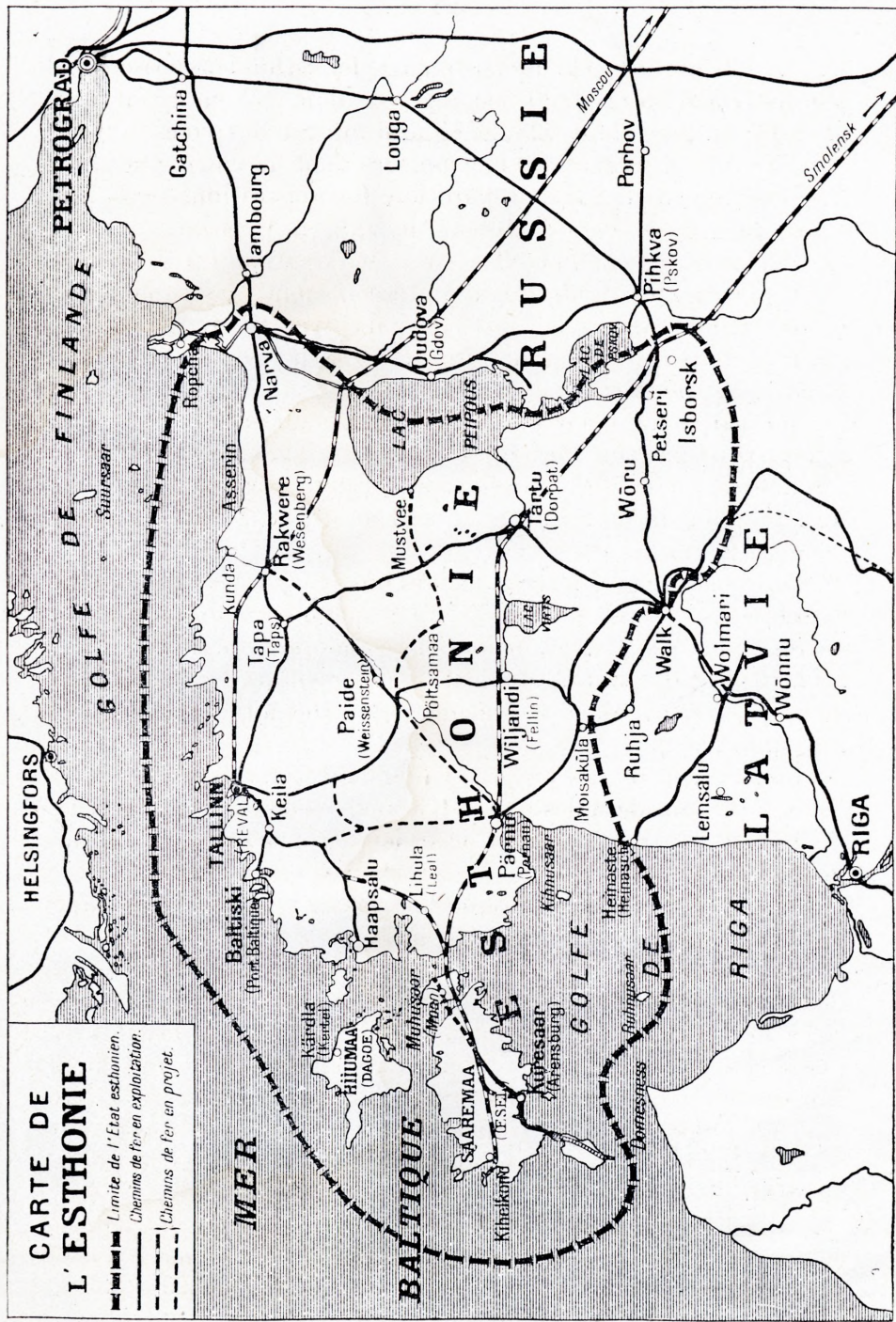
L'exécution de ces projets demandant des ressources financières trop considérables pour l'Esthonie, celle-ci devra chercher à emprunter à l'étranger ou accorder des concessions. L'Administration des chemins de fer se trouve, en attendant, dans la nécessité d'employer presque tous ses moyens pour améliorer les lignes existantes et l'état du matériel roulant.

La valeur des chemins de fer d'Esthonie, sans compter le matériel roulant, était estimée au 1^{er} janvier 1920 à 1.356 millions de marks esthoniens. Ce calcul est fait d'après les chiffres russes d'avant-guerre dans lesquels un kilomètre de voie large était estimé à 50.000 roubles or et un kilomètre de voie étroite à 25.000 roubles or. Les roubles or sont multipliés ensuite par 37,5 pour obtenir la valeur correspondante en monnaie esthonienne.

Les prix du bois de chauffage, de même que ceux des articles de première nécessité s'étant constamment élevés au cours de l'année 1920, les salaires ayant été augmentés à plusieurs reprises, les sommes prévues au budget ne se sont plus trouvées répondre aux exigences actuelles.

CARTE DE L'ESTHONIE

Limite de l'Etat esthonien
 Chemins de fer en exploitation
 Chemins de fer en projet



Le budget pour l'année 1921 a été fixé à 755 millions de marks avec un déficit de 60 millions. Pour les nouvelles constructions et l'achat du matériel nécessaire, le Gouvernement va demander un crédit supplémentaire de 233 millions de marks.

Le système des voies ferrées de l'Esthonie ayant été construit en vue du trafic de transit avec la Russie, il est bien évident que lorsque ce trafic est, comme aujourd'hui, pratiquement inexistant, on ne peut en attendre les mêmes recettes que celles qu'il fournit dans une situation normale.

2. *Trafic.* - Donner un aperçu exact et caractéristique du trafic des chemins de fer esthoniens est actuellement très difficile, pour ne pas dire même impossible. Le traité de paix avec la Russie n'a été ratifié que le 30 mars 1920 et la démobilisation des troupes esthoniennes a pris fin beaucoup plus tard. Pour cette raison, l'année dernière peut encore être considérée, au point de vue où nous nous plaçons, comme une année de guerre.

Le nombre de trains-kilomètres, pendant les onze derniers mois (les chiffres pour décembre n'étant pas encore connus), a été de :

Sur les voies larges, 1.817.254 ou 165.205 par mois, soit une moyenne de 7 trains par jour ;

Sur les voies étroites, 1.360.311 ou 123.665 par mois, soit une moyenne de 10 trains par jour.

Le nombre des voyageurs pendant les douze mois a été :

Sur les voies larges :

1^{re} classe, 197.941 ou 6,83 % pour une longueur moyenne de trajet de 99 km. 08 ;

2^e classe, 2.700.606 ou 93.17 % pour une longueur moyenne de trajet de 65 km. 45.

Sur les voies étroites :

1.192.700 pour une longueur de trajet de 22 km. 1.

Le trafic des marchandises a été le suivant :

Sur les voies larges :

GRANDE VITESSE	Nombre des expéditions	Tonnage	Moyenne kilométriq.
Expéditions particulières	13.320	3.825	136
— du Gouvernement ..	274	247	119
— militaires	2.101	3.953	125
— du service des chemins de fer	1.104	1.399	35
Total	16.799	9.422	116

PETITE VITESSE

Expéditions particulières	108.023	487.160	151
— du Gouvernement..	2.791	27.310	101
— militaires	17.637	67.619	104
— du service des chemins de fer	6.019	101.653	101
Total	134.470	683.742	123

Sur les voies étroites :

Grande vitesse	2.070 tonnes
Petite vitesse	415.960 —

3. *Réglementation.* — Aucune loi nouvelle sur les chemins de fer n'ayant encore été promulguée en Esthonie, ceux-ci continuent d'être régis par les lois et dispositions qui étaient en vigueur dans l'ancienne Russie.

4. *Combustibles.* — Il est nécessaire de mentionner que l'année passée la situation des chemins de fer esthoniens a été rendue très difficile, par l'impossibilité où ils se sont trouvés de s'approvisionner en combustible.

Jusqu'au mois de juillet 1920, les locomotives ne purent être chauffées qu'au bois. Ce n'est qu'après cette date qu'on a commencé à employer partiellement le schiste combustible. Les exploitations nouvelles de schiste combustible n'étant pas en mesure de fournir le tonnage nécessaire aux besoins des chemins de fer, l'Administration a entrepris elle-même cette exploitation; mais les installations ne sont pas encore assez avancées pour donner le rendement désiré. Comme il était d'autre part, impossible de recevoir du charbon de l'étranger, bien que dans les derniers temps quelques offres insuffisantes aient été faites, le chauffage au bois doit y suppléer.

Durant l'année 1920, les dépenses de combustible pour les locomotives se sont élevées à 71.400.000 marks esthoniens, soit :

$$\frac{71.400.000}{310.256.636} = 23 \text{ 0/0 des dépenses totales.}$$

5. *Situation générale financière.* — Le réseau ferroviaire de l'Esthonie est composé de deux systèmes de voies ferrées. L'un comprend toutes les voies larges et 79 kilomètres de

voies étroites, et est la propriété des chemins de fer de l'État esthonien. Le second, qui comprend 261 kilomètres de voies étroites, est la propriété d'une Société privée à laquelle avant la révolution, appartenaient plusieurs autres lignes situées dans différentes parties de la Russie. Par suite de l'absence de tout représentant de cette compagnie le Gouvernement esthonien a été amené à se charger de l'administration de ce réseau en attendant qu'une décision règle sa situation.

Les voies étroites, comme il vient d'être dit, ayant été construites pour les besoins des contrées qu'elles traversent, ont un trafic plus intense (10 trains par jour) que les lignes à voie large (7 trains par jour) et se trouvent par conséquent dans une meilleure situation financière. Ces lignes ont pu récemment balancer leurs dépenses par leurs recettes; mais comme elles se sont trouvées dans la nécessité d'engager des dépenses pour la réfection des voies et du matériel, la reconstruction des ponts détériorés, des stations, etc., elles ont dû faire appel à un large emprunt qui n'est pas garanti par le Gouvernement.

Les chemins de fer de l'État ayant été pourvus d'amples stations, de postes et d'embranchements, etc., sont capables d'un trafic beaucoup plus considérable que le trafic actuel et, par suite de cette insuffisance de trafic, leur situation financière est rendue difficile. Elle ne peut actuellement être améliorée que par une économie rigoureuse, par une diminution du nombre des employés, et un pas important a déjà été fait dans ce sens. Mais, dès que la reprise normale du trafic sera effectué et sans même parler du développement que ce trafic ne manquera pas de prendre, la situation se trouvera bientôt rétablie pour devenir de plus en plus favorable.

6. *Transit.* — Par sa situation géographique, l'Esthonie est appelée à être avant tout un pays de transit entre la Russie et les Pays occidentaux. Aussi, cette considération est-elle une de celles qui ont guidé sa politique et dont son Gouvernement a tenu compte dans les conventions qu'il a déjà élaborés.

La reprise du commerce en transit et des communications avec la Russie n'a recommencé petit à petit qu'à l'automne de 1920. Jusqu'à cette date, le commerce en transit était absolument insignifiant.

La Société des Nations a envoyé en Esthonie un délégué pour

étudier nos moyens de transport, la première fois dans l'été de 1920 et la seconde fois au mois de décembre dernier.

Deux conventions importantes relatives au transit ont été passées, l'une avec la Russie, l'autre avec la Lettonie.

Dans le traité de paix estho-russe, signé à Tartu, le 2 février 1920, il était spécifié à l'article 16, annexe 1 :

« 2^o *Les parties contractantes sont d'accord pour engager aussitôt que possible, après la ratification du présent traité de paix, les pourparlers relatifs à la conclusion d'un traité de commerce à la base duquel doivent être placés les principes suivants :*

a) *Appliquer les conditions de la nation la plus favorisée, sur leur territoire aux citoyens, entreprises et sociétés commerciales, industrielles ou financières, aux navires et à leur cargaison, aux produits du sol et à ceux de l'industrie rurale de l'autre partie contractante, et de même à l'exportation et à l'importation des marchandises d'une des parties contractantes sur le territoire de l'autre partie.*

b) *Les marchandises traversant le territoire d'une des parties contractantes ne doivent être frappées d'aucun droit d'entrée, ni payer aucune taxe de transit.*

c) *Les tarifs de transport des marchandises en transit ne doivent pas être plus élevés que ceux du transport des autres catégories de marchandises à destination du pays. »*

A la suite de ce traité de paix du 2 février 1920, une convention a été signée entre l'Esthonie et la Russie le 17 septembre 1920, relative à la circulation directe des voyageurs et des marchandises.

Une convention provisoire a également été signée le 18 septembre 1920 entre les chemins de fer de Latvie et d'Esthonie, relative au transit des voyageurs, de leurs colis, de leurs bagages, des sacs postaux et des marchandises venant d'Esthonie pour entrer en Latvie, et vice versa, par le nœud des voies ferrées de Walk.

CONVENTION ENTRE L'ESTHONIE ET LA RUSSIE
RELATIVE A LA CIRCULATION DIRECTE DES VOYAGEURS
ET DES MARCHANDISES.

L'Esthonie d'un côté et la Russie de l'autre, guidées par le désir d'aider au développement des rapports amicaux et des relations économiques entre les deux parties, et partant des principes du traité de paix signé à Tartu le 2 février 1920, ont décidé de conclure la présente convention relative à la circulation directe des voyageurs et des marchandises et ont nommé, dans ce but, comme mandataires : le Gouvernement de la République esthonienne, M. Alexandre Burger, fils de Charles, ministre des Voies et Communications, et le Conseil des commissaires du peuple de la République socialiste fédérative des soviets de Russie, M. Isidore Gukovsky, fils de Emmanuel, membre du Conseil d'inspection du commissariat ouvrier et paysan.

Les mandataires sus-nommés, après la remise de leurs pouvoirs qui ont été reconnus établis en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur ce qui suit :

1^{re} Partie. — Principes généraux.

Article premier. — Les parties contractantes, partant du principe du maintien de l'unité de la largeur de voie et du gabarit, décident que la communication directe entre les chemins de fer esthoniens et russes se fera :

a) Dans le sens du transport des voyageurs entre les gares qui sont en communication continue, si possible sans changer de voiture ;

b) Dans le sens du transport des marchandises entre toutes les gares, sans transbordement.

Art. 2. — Les droits et les obligations respectifs, d'un côté entre les chemins de fer esthoniens et les chemins de fer russes ; de l'autre entre les personnes qui utilisent les communications directes de ces voies, sont fixés par le Code, relatif à cette convention, qui sera joint à la présente et qui doit être ratifié par les parties contractantes dans l'ordre prévu à l'article 2.

Art. 3. — Les droits et les obligations respectifs des chemins de fer esthoniens et des chemins de fer russes se rapportant à leurs communications directes, sont fixés dans « l'accord sur la communication directe et l'emploi des voitures de marchandise », qui est joint à la présente convention et qui sera soumis à l'approbation des administrations d'Etat auxquelles incombe la surveillance des chemins de fer esthoniens et des chemins de fer russes.

Ce traité doit être signé en même temps que sera ratifié la présente convention (art. 2).

Art. 4. — Les tarifs de transport des voyageurs, des bagages et des marchandises en communication directe doivent être calculés par les parties contractantes sur la base des tarifs de transport, sur les chemins de fer esthoniens, d'après les tarifs appliqués en Esthonie, et sur les chemins de fer russes d'après les tarifs appliqués en Russie ; sous le mot tarif sont compris aussi bien le paiement des frais de transport que toutes sortes de taxes supplémentaires.

Quant aux tarifs, il est décidé que leur montant pour les communications directes ne sera pas plus élevé que les tarifs qui sont en usage pour les communications intérieures des parties contractantes jusqu'aux gares de transmission et des gares de transmission par lesquelles sera établie la communication directe.

Art. 5. — Dans leurs correspondances respectives au sujet des communications directes, soit par lettre, soit par télégraphe, les chemins de fer esthoniens se servent de la langue esthonienne, les chemins de fer russes de la langue russe, et il est laissé au jugement des administrations de chemins de fer de joindre à la correspondance des traductions dans la langue du pays avec lequel se fait la correspondance.

En ce qui concerne les avis par lettre ou par télégraphe échangés entre les gares des chemins de fer esthoniens et celles des chemins de fer russes, ils peuvent être traduits, sur l'indication des gares frontières de transmission, dans la langue du pays dans lequel se trouve la gare de destination.

Art. 6. — Les règlements administratifs concernant la circulation par chemins de fer, tels que ceux relatifs aux droits

de douane, d'accise, aux passeports et à la surveillance des étrangers, qui sont en vigueur présentement ou qui peuvent être promulgués dans l'avenir, sont étendus à la réglementation des communications directes qui seront établies.

Les deux parties contractantes fournissent les locaux nécessaires dans les gares de transmission pour l'accomplissement des formalités découlant de l'application de ces règlements.

Art. 7. — Les règlements du service des postes et télégraphes seront fixés par les deux parties contractantes dans un accord spécial qui établira que l'emploi du télégraphe des chemins de fer servant aux communications directes se fera, pour les besoins de leur service, conformément à la convention relative à la circulation directe (art. 3), et que l'envoi des lettres officielles relatives à la circulation directe sera effectué de la même manière.

Art. 8. — Dans le but du développement possible de la circulation directe et de son perfectionnement, au moins une fois par an, une réunion des représentants des communications directes estho-russes sera convoquée, comprenant 3 (trois) représentants des institutions esthoniennes qui dirigent d'administration des chemins de fer en Esthonie et un nombre égal de représentants délégués par les institutions russes qui dirigent l'administration des chemins de fer en Russie. Sont soumises à l'examen de ces réunions les questions concernant la circulation directe, de même que les réclamations respectives des chemins de fer intéressés à ces communications.

Ces réunions peuvent être convoquées même avant l'expiration du délai d'un an, sur la demande d'une des parties contractantes.

Les décisions des réunions sont soumises à l'approbation de leur Gouvernement par les deux parties contractantes, dans l'ordre qui sera fixé par chaque partie contractante.

La première réunion sera convoquée au plus tard trois mois après la ratification de la présente convention (art. 2).

Art. 9. — La partie I de la présente convention (art. 1 à 9 inclus et art. 10 à 12 inclus) fixe les rapports des parties contractantes quant à la circulation directe, sans tenir compte des gares par lesquelles se fera le transport.

Pour chaque point de rapport entre les chemins de fer esthoniens et les chemins de fer russes seront rédigés des chapitres supplémentaires spéciaux.

Ces chapitres font l'objet de la partie II de la présente convention fondamentale et seront rendus obligatoires de la même façon que les principes généraux qui forment la partie I de la convention.

Art. 10. — La présente convention est rédigée en deux langues : en esthonien et en russe ; en cas de divergence d'opinion quant à l'interprétation de la convention, les deux textes sont certifiés authentiques.

Art. 11. — La présente convention devra être ratifiée. Les lettres de ratification seront échangées à Moscou dans un délai aussi court que possible.

Art. 12. — La présente convention entre en vigueur dès le jour même de sa notification à l'autre partie, et elle est ratifiée pour une période de trois ans. Chacune des parties contractantes qui, à l'expiration de ce terme, voudrait renoncer à la convention, est obligée d'en aviser l'autre partie six mois d'avance. Si un tel préavis n'est pas donné, la présente convention est prolongée de plein droit.

2^e partie. — Chapitre 1^{er}.

Application de la convention aux gares de transmission à la jonction des réseaux des chemins de fer d'Esthonie et de Russie : Tallinn-Komarovka sur les chemins de fer esthoniens et Petrograd-Sala sur les chemins de fer russes.

Art. 13. — Au point de jonction des réseaux des chemins de fer à la frontière politique de l'Esthonie et de la Russie, entre les gares Sala et Komarovka, les administrations des chemins de fer esthoniens et celles du Nord-Ouest russe érigeront au bord du talus du chemin de fer une borne spéciale.

L'emplacement de cette borne frontière sera fixé conformément à l'article 3 du traité de paix conclu à Tartu, le 2 février 1920 et conformément aux résultats des travaux entrepris par la Commission chargée de fixer les frontières.

Art. 14. — Se basant sur l'aménagement technique actuel des gares frontières de Sala et Komarovka, la circulation de transmission se fera comme suit :

a) Les trains venant d'Esthonie, transportant des voyageurs et leurs bagages, seront acheminés par les chemins de fer esthoniens jusqu'à la gare de Yambourg sur la ligne du Nord-Ouest ; les trains venant de Russie, transportant des voyageurs et leurs bagages, seront acheminés par les chemins de fer du Nord-Ouest jusqu'à la gare de Narva des chemins de fer esthoniens ;

b) La remise des marchandises allant d'Esthonie en Russie se fait par les chemins de fer esthoniens à la gare de Yambourg sur la ligne du Nord-Ouest ; la remise des marchandises allant de Russie en Esthonie se fait par la ligne du Nord-Ouest à la gare de Narva des chemins de fer esthoniens.

Les chemins de fer esthoniens et les chemins de fer russes du Nord-Ouest, d'un commun accord, en raison des facilités techniques, peuvent faire la transmission à la gare du chemin de fer transmetteur.

Le personnel de traction, aussi bien que les hommes conduisant la locomotive et les agents du service des trains, des chemins de fer esthoniens ou des chemins de fer du Nord-Ouest, dont les trains circulent sur les voies de l'autre réseau et s'arrêtent dans les gares de ce dernier, doivent se conformer à tous les règlements de l'exploitation technique et aux prescriptions de signalisation qui sont appliquées sur la voie dont ils se servent et dans les gares d'arrêt.

Art. 15. — Les deux réseaux de chemins de fer qui sont en relations ne payent aucune taxe spéciale ni pour le passage de leur matériel roulant entre les gares de Narva et de Yambourg, ni pour l'usage des installations techniques de la gare qui leur est étrangère, ni pour la circulation des locomotives.

Art. 16. — Par extension des articles 14 et 13, les administrations des chemins de fer esthoniens et des chemins de fer du Nord-Ouest concluront un accord spécial relatif aux conditions de la circulation des trains entre les gares de Narva et de Yambourg, à l'emploi du télégraphe des chemins de fer pour les besoins du service de cette circulation, à l'usage respectif des installations des gares de Narva et de Yambourg, au trans-

port des bagages des voyageurs et des marchandises entre les deux gares sus-nommées et à la concordance des horaires des trains de voyageurs mis en marche pour l'établissement des communications directes. Les administrations susnommées ont, dans cet accord, la faculté de faire des exceptions à l'article 3 de la convention relative à la communication directe et à l'emploi des voitures de marchandises.

Art. 17. — Pour faciliter le transport aussi rapide que possible des marchandises allant d'Esthonie en Russie, de même que celui des marchandises venant de Russie en Esthonie, les chemins de fer esthoniens et les chemins de fer russes peuvent conclure des accords spéciaux relatifs au transport périodique ou isolé des marchandises dans les trains réglementaires qui font le service entre l'Esthonie et la Russie, et vice versa, en appliquant dans ce cas les règlements techniques et commerciaux les plus convenables à la composition, à la marche et à la concordance de ces trains, en même temps que les tarifs les plus simples.

Art. 18. — Les accords mentionnés dans les articles 16 et 17 seront soumis à la signature des administrations auxquelles incombe la surveillance des chemins de fer esthoniens et des chemins de fer russes ; les Gouvernements des parties contractantes s'engagent à faire tout le possible pour qu'en cas de transport de marchandises par les trains réglementaires l'accomplissement des formalités de douane, de police et d'accise soit le plus simplifié et que les trains sus-nommés puissent passer sans retard par les gares de transmission.

Art. 19. — Les tarifs de transport (art. 4) des voyageurs, des bagages et des marchandises, utilisant la communication directe par les gares de Narva et de Yambourg jusqu'à la borne frontière (art. 13), sont calculés en additionnant la distance jusqu'aux gares de Narva et de Yambourg, arrondie en verstes ou kilomètres entiers, et la distance de ces gares ou jusqu'à ces gares de la borne frontière.

Art. 20. — L'accomplissement des formalités de douane, d'accise et de police (art. 6) concernant la circulation des voyageurs, des bagages et des marchandises, aussi bien pour

l'exportation que pour l'importation, aura lieu : pour l'Esthonie dans la gare de Narva, et pour la Russie, dans la gare de Yambourg.

Les parties contractantes s'obligent à fournir les installations nécessaires pour l'accomplissement de ces formalités (art. 6) : l'Esthonie dans la gare de Narva, la Russie dans la gare de Yambourg.

Art. 21. — Les articles 10, 11 et 12 de la partie I de la présente convention sont à appliquer strictement à la partie II de la même convention.

En conséquence de l'approbation donnée à tous les articles sus-nommés par les deux parties et de leur acceptation, les mandataires des deux parties contractantes ont signé la présente convention et y ont apposé leurs sceaux.

Signature :

(sceau)	I. GUKOVSKY
(sceau)	A. BURGER.

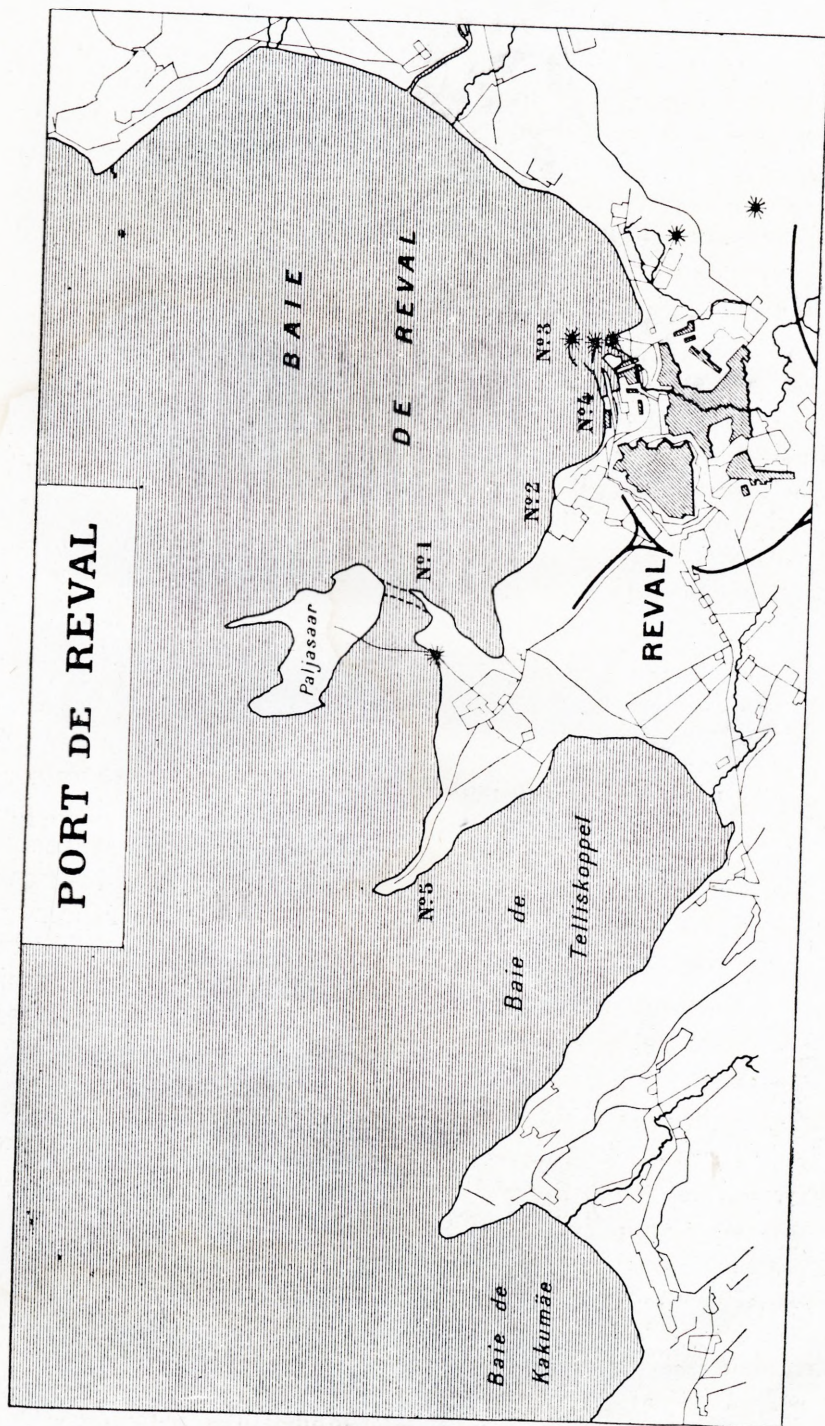
Fait à Tallinn, le 17 septembre, en l'année mil neuf cent vingt.

SITUATION DES PORTS ET DES VOIES NAVIGABLES EN ESTHONIE.

Rapport présenté à la Conférence de Barcelone

Par sa position géographique et le développement de ses côtes, l'Esthonie se trouve placée dans une situation exceptionnellement favorable au point de vue maritime. Pour cette raison, depuis les temps les plus reculés, les Esthoniens se sont fait remarquer par leur amour de la mer et leurs expéditions maritimes. Des marins esthoniens sont répandus aujourd'hui dans toutes les parties du monde et un grand nombre d'entre eux formaient les équipages de la dernière flotte de guerre russe. Aussi, dès que l'indépendance de l'Esthonie a été proclamée et que son drapeau flotta pour la première fois, le peuple esthonien a été à même, non seulement de reprendre sa vie maritime,

PORT DE REVAL



mais aussi de constituer une flotte commerciale. Celle-ci est actuellement composée ainsi qu'il suit :

	Nombre.	Tonnage.
Navires à vapeur.....	52	16.208
Navires à voiles.....	373	17.087
Embarcations à moteur.....	71	526
Total	496	33.821

Pendant l'année 1924, on espère terminer 53 petits navires actuellement en construction. Il est évident que le nombre de ces navires en construction n'indique que le début d'un développement maritime naturel qui ne pouvait prendre naissance et être assuré que par l'indépendance politique du pays.

Dans l'annexe I à la présente note, on trouvera un état complet des ports esthoniens indiquant leur situation actuelle, leurs facilités d'accès, et il n'est besoin de donner ici que quelques mots d'explication au sujet de chacun d'eux.

Reval (Tallinn) a été de tout temps et est encore aujourd'hui le port le plus important de l'Esthonie. Après avoir été, durant tout le moyen âge, un des centres commerciaux les plus importants de la Baltique, celui-ci n'a plus été, durant les deux derniers siècles, sous la domination des tsars de la Russie, capable de maintenir son ancien rang. Aujourd'hui, lorsque la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer Reval-Moscou sera chose faite, il est évident que le port de Reval reprendra son ancienne place et remplira le grand rôle qui lui est dévolu, non seulement à cause de sa proximité de la Russie, mais aussi à cause des possibilités qu'il offre aux relations commerciales avec les pays situés à l'ouest de l'Europe.

Dans ce but, le Gouvernement esthonien se propose d'établir à Reval un port libre muni de tout l'outillage nécessaire pour l'entrepôt des marchandises et la réparation des navires. On doit rappeler que, deux ans avant la guerre, le Gouvernement russe avait décidé de construire près de Reval, à Paljasaar, une base navale d'une grande capacité et possédant toutes les installations nécessaires à un tel établissement. Dans cet endroit, un très grand port franc commercial (voir n° 1 de la carte), ayant une capacité de plus de 500.000 tonnes, peut être construit, qui serait complètement indépendant du port existant et de la ville de Reval.

Mais, si la mise à exécution de ce vaste projet ne peut être raisonnablement envisagée pour l'instant, un port libre pourrait être construit sur un autre emplacement appelé Port-Mine (n° 2). Dans ce dernier, des travaux considérables ont également été entrepris; mais ceux-ci doivent être terminés et de nouveaux aménagements devraient y être faits en vue de cette nouvelle destination pour répondre aux besoins du commerce.

En ce qui concerne le port actuel (n° 3), lors de la déclaration de la guerre, un agrandissement du quai ouest était en voie d'exécution, qui doit être achevé et portera la longueur des quais à 1.930 pieds. L'exécution de ce quai et les autres modifications que comporte ce projet d'agrandissement du port existant auront pour résultat de doubler et même de tripler la capacité présente de ce dernier. On s'occupe également de développer le port de pêche et de cabotage (n° 4).

Pour adapter le port existant aux besoins actuels, celui-ci devra être muni de tous les moyens mécaniques de déchargement et de manutention, tels que grues électriques ou hydrauliques, etc.

Il faut ajouter que dans la baie de Telliskoppel se trouvent les deux importants chantiers navals de la Société, dite Russo-Baltique et de Boecker, qui seront reliés par des voies ferrées au réseau de chemins de fer esthoniens et qui peuvent constituer un port indépendant à Telliskoppel (n° 5).

Port Baltique (Baltiski) a été fondé il y a deux cents ans par Pierre le Grand, qui pensait construire une digue entre les îles situées à l'Ouest (Pakri saared) et la terre. Par suite de la profondeur d'eau, qui est de plus de vingt mètres, son établissement fut reconnu impossible et le port actuel n'a pas une grande étendue. Toutefois, le port de Marseille est un excellent exemple qui montre que même lorsque la profondeur de la mer est assez grande près du rivage, un port important peut être construit en engageant des dépenses raisonnables. Si, comme cela a été proposé, un port libre peut être établi en cet endroit, il doit être construit d'après le plan de celui de Marseille, et sa capacité doit être aussi grande que possible. On ne doit pas oublier que la route de Port Baltique est entièrement libre de glaces pendant toute l'année. Si cependant la construction d'un grand port devait être remise, il est très urgent d'augmenter la profondeur du port existant et d'y ajouter quelques quais.

Pärnu (Pernau). — Ce port, également très ancien, a eu une

importance locale assez grande. Etant situé à l'embouchure de la rivière de Pernau, il a servi depuis très longtemps de voie de transport aux produits de la riche contrée traversée par cette rivière, lin et bois, dont le marché était à Riga. Plus tard, ses relations commerciales s'accrurent, et, après la construction d'un chemin de fer à voie étroite et l'établissement d'une fabrique de cellulose à Waldhof, son trafic est devenu considérable avec l'Angleterre ; il importe du charbon et exporte du lin, des bois, de la pâte à papier et du papier. Pour mettre ce port en état de répondre aux besoins actuels, il serait nécessaire de remplacer les appontements de bois par des quais de pierre, de creuser l'embouchure de la rivière et l'entrée du port jusqu'à vingt pieds.

Narva. — Le port de Narva (Joesuu), à l'embouchure de la rivière Narova, est situé à une distance d'environ 12 kilomètres de la ville de Narva. Comme il n'est pas protégé par les vents dominants de l'ouest, son importance est entièrement locale et peu considérable. La profondeur d'eau à la barre est seulement de 15 pieds. Pour son amélioration, il serait nécessaire de le relier d'abord par un embranchement au chemin de fer de l'Etat et, en même temps, de le creuser et de construire des quais.

Haapsalu (Hapsal). — Ce port doit son importance à ce qu'il sert aux relations des deux grandes îles esthoniennes appelées Saaremaa (Osël) et Hiiumaa (Dago) avec le territoire esthonien. Sa profondeur est petite, mais c'est un port entièrement naturel situé dans un petit détroit et commerçant avec les différents petits ports des îles de l'archipel. Quand la guerre survint, la Russie, pour la défense des côtes, décida d'y établir une importante base navale, bien équipée pour le ravitaillement rapide des navires de guerre en eau douce et en combustible liquide. Dans ce but, le port de Rohukula fut construit et doté de larges réservoirs d'eau et d'huile lourde munis des pompes nécessaires. Durant la retraite des armées russes, ces établissements ont été complètement détruits, mais les quais restent et peuvent naturellement, avec quelques nouveaux aménagements, être maintenant utilisés dans un but commercial. Ce port est relié par un embranchement de 5 kilomètres avec la station d'Hapsal.

Kuresaar (Arensburg) est le port de l'île de Saaremaa et a la

même profondeur que celui d'Hapsal. Son importance est strictement locale; mais avant la guerre, son trafic avec Riga était considérable. A la pointe ouest de cette île, près du phare de Tilsand, se trouve le port de Kielkond, placé au centre de la Baltique, bien protégé des vents, très profond et complètement libre de glace. Celui-ci ne pourra prendre tout son développement que quand l'île de Saaromaa sera, ainsi qu'il est projeté, reliée au continent.

Mention doit être également faite de deux petits ports situés sur la côte nord d'Esthonie : *Loksa* et *Kunda*. Le premier est en même temps qu'un centre de construction et de réparation des navires, un port d'exportation des produits d'une importante briqueterie et d'une papeterie, ainsi que d'un trafic considérable de bois de chauffage et de bois de construction provenant des forêts environnantes. Le second a été construit pour les besoins d'une fabrique de ciment qui l'utilise pour l'exportation de ses produits et l'importation des matières dont elle a besoin et spécialement du charbon.

Dans ce rapide aperçu, les ports les plus importants d'Esthonie ont seuls été mentionnés. A côté de ceux-ci, il existe un grand nombre de petits ports servant à la pêche ou aux petits navires qui font le cabotage. Ils se sont aujourd'hui très sensiblement développés; la cause de ce développement doit être recherchée dans la déclaration d'indépendance de l'Esthonie, et il est certain que ces ports prendront rapidement de plus en plus d'importance.

* * *

Tartu (Dorpat) est le port esthonien le plus important des voies navigables intérieures. Situé sur l'Emajogi, qui est navigable pour les petits navires à vapeur jusqu'à cette ville, il est en relations avec tous les ports du grand lac Peipous dont les plus importants sont Kodawere, Mustwee, Rannapungerja, Wasknarva (Syrenetsi).

Avant la guerre avec la Russie, ce port était aussi en communications avec Oudowa (Gdov) et Pihkwa (Pskov); mais ces relations n'ont pas été reprises en raison des conditions intérieures actuelles de la Russie. Pendant l'été, un bateau fait deux fois par semaine le service entre Tartu et Wasknarva, en desservant les ports esthoniens intermédiaires. A Wasknarva, il y a également un petit bateau faisant un service entre cette ville

et Joa, située sur la rivière Narova, immédiatement en amont de Narva. Le bateau ne peut pas toucher cette ville elle-même, à cause des chutes de la Narova. Ces chutes, d'une hauteur de 20 mètres, actionnent plusieurs moulins qui fournissent une force de 12.000 chevaux. Actuellement, une petite partie seulement de cette chute est utilisée et, d'après les projets du Gouvernement esthonien, cette chute serait capable de fournir 60.000 HP.

Il serait possible d'aller par voie d'eau de Tartu à Pernau en faisant usage de l'Emajogi, du lac Wirts, de la Tânasilmajogi, via Wiljandi (Felinn), de l'Osjujogi et de la Parnujogi, car la tradition rapporte que de telles connexions existaient autrefois ; mais cette route n'est plus actuellement suivie, et il semble douteux qu'on puisse rétablir de telles connexions. Les obstacles les plus sérieux à l'emploi et au développement des voies navigables intérieures en Esthonie sont en premier lieu la longue période de l'hiver, pendant laquelle elles ne sont pas navigables, et, secondement, l'absence de marchandises lourdes et de bas prix comme, par exemple : le minerai de fer, le charbon, etc.

2. *Transit.*

De même que l'Esthonie, comme nous l'avons fait remarquer dans le Rapport sur la situation des chemins de fer esthoniens s'est préoccupée avant tout, conformément à la politique qu'elle a adoptée, de la question du transit par les voies ferrées, elle s'est placée au même point de vue en ce qui concerne les communications maritimes et entend appliquer à ces dernières les mêmes principes qu'aux communications terrestres.

Nous croyons devoir rappeler que dans le traité de Tartu, signé le 2 février 1920 par l'Esthonie et la Russie, il est dit au § 3 de l'annexe 1 de l'article 16 :

3º Dans les bassins francs à ouvrir dans le port de Tallinn (Reval) et dans d'autres ports d'Esthonie, des emplacements sont réservés à la Russie pour le transbordement et l'emmagasinement des marchandises de ou pour la Russie, et les dimensions de ces emplacements se mesureront suivant la grandeur du port et l'importance du mouvement du commerce russe ; de plus, les taxes perçues pour ces emplacements ne doivent pas être supérieures aux droits de transit perçus des nationaux esthoniens.

Au § 2 de l'annexe 2 du même article, il est spécifié :

2° Une convention spéciale relative à la pêche sur les lacs *Peispi* et *Pihkva*, laquelle ne pourra être pratiquée que par des procédés non susceptibles d'épuiser les richesses ichtyologiques de ces lacs, et relative aussi à la navigation marchande sur lesdits lacs, sera conclue entre les deux parties contractantes.

Le tableau annexe n° 4 donne un aperçu des marchandises ayant passé en transit en Esthonie de ou pour la Russie.

Trafic.

De Reval partent plusieurs lignes de navigation qui font un service régulier. Ce sont les lignes :

Tallinn-Hull	avec les navires :	<i>Kajak, Sakala.</i>
Tallinn-Copenhague	—	: <i>Baltonia.</i>
Tallinn-Stettin	—	: <i>Wasa, Thorsten.</i>
Tallinn-Stockholm	—	: <i>Kalewipoeg, Gauthic.</i>
Tallinn-Helsingfors	—	: <i>Viola, Ebba Munk.</i>

Diverses autres lignes sont projetées : une ligne reliant par exemple Reval et les Etats-Unis et plusieurs autres avec l'Angleterre,

Fret.

Les prix des passages ainsi que ceux du fret, après avoir été stationnaires pendant l'été dernier, ont commencé à fléchir à l'automne et cette baisse semble continuer. Les chiffres ci-dessous fourniront une indication sur ces prix pendant l'année 1920.

Il ne faut pas perdre de vue en examinant ces prix que 1.000 marks esthoniens égalent 1 livre sterling.

Prix du passage (sans nourriture).

<i>Baltonia</i>	janvier	Stockholm	700	marks	esthoniens
	février	Stettin	1.000	—	
<i>Kajak</i>	mars	Hull	10.000	—	
<i>Baltonia</i>	mars	Copenhague	1.000	—	
<i>Tasuja</i>	juin	Helsingfors	600	—	

Prix du fret :

Bois	mars	Hull		£	12 par standard.
	mai	—		12	—
	août	—		11	—
	octobre	—		7	—
Lin	mars	—		16	par tonne.
	mai	—		16	—
	août	—		12,5	—
Charbon	mai	—		3,10	—
	décembre	—		1,5 à 1,10	

Combustible.

La question du combustible a été et est encore une des plus difficiles à résoudre. Avant la guerre, le charbon anglais était très abondant, étant apporté comme lest par les navires allant en Russie chercher des grains pour l'Angleterre ; la guerre mit fin à ces conditions favorables. Le charbon anglais a alors été remplacé par le charbon russe, mais à la suite de la guerre avec la Russie, cette ressource s'est trouvée supprimée. La guerre a laissé l'Esthonie à ses propres moyens et l'a forcée à utiliser ses ressources de bois à brûler. Immédiatement leur exploitation a pris une grande extension, mais il n'a pas été possible d'augmenter cette production pour qu'elle réponde aux besoins en combustible.

Les chiffres suivants peuvent fournir des indications sur le prix des combustibles.

Bois à brûler par fathom					
(114 pieds cubes)	460	à	1.250	marks	esthoniens.
Charbon anglais par poud					
(1/61 tonne).....	60	à	165	—	
Schiste combustible (1/61 tonne).....					
	3. 20	à	11	—	

Les prix du schiste combustible se sont accrus et ont été fixés, pour 1921, sur les bases suivantes :

1 ^e qualité	16,50	marks	esthoniens	par poud.
2 ^e —	11,50	—	—	—
3 ^e —	7	—	—	—

Nous sommes actuellement en pourparlers pour obtenir du

charbon polonais des mines de Dombrova. Si la chose est possible il en résultera pour nous une large réduction de prix.

Navigation.

Toutes les routes maritimes des eaux esthoniennes sont complètement débarrassées de mines et quatre releveurs de mines sont employés pour en assurer la sécurité. Sur toutes les routes, des balises ont été maintenues en mer partout où il en est besoin. Tous les phares sont en parfait état et tous les bateaux-phares sont à leur place. D'une façon générale, on peut dire qu'en ce qui concerne la navigation, toutes les routes esthoniennes sont dans le meilleur état désirable.

Transports automobiles.

Les transports automobiles jusqu'à maintenant n'ont pas eu de développement en Esthonie. Jusqu'à l'automne, toutes les voitures étaient réquisitionnées par l'autorité militaire, mais cependant, durant cette période quelques lignes d'auto-cars ont été projetées, par exemple une ligne reliant Kuresaar dans l'île de Saaremaa avec la station la plus voisine du chemin de fer de Tallinn-Hapsal. Il est tout à fait évident qu'il est nécessaire, avec un réseau ferré absolument insuffisant pour les besoins du pays qui s'accroissent rapidement, de créer des lignes de transport automobile. Leur installation est malheureusement rendue difficile par le mauvais état des routes et les difficultés que la neige crée en hiver à leur circulation. Néanmoins, il est à souhaiter qu'un effort énergique soit fait dans cette voie.

Transports aériens.

Au début de la guerre contre les bolcheviki, l'Esthonie a dû faire face aux difficultés que soulève la création d'une force aérienne. Elle a réussi à vaincre ces obstacles et maintenant elle possède un certain nombre de pilotes esthoniens audacieux et expérimentés avec un nombre suffisant d'aéroplanes tout à fait modernes. Il est néanmoins certain que les transports aériens ne peuvent être entrepris par l'Etat et ne peuvent se développer que par la création de lignes commerciales. Trois propositions différentes ont été reçues par le ministère des Voies et Communications dans le but d'obtenir des concessions, mais l'examen des propositions n'étant pas terminé, celles-ci n'ont pas encore pu être agréées.

SOMMAIRE du *Bulletin de l'Esthonie* N° 16

MARS-AVRIL-MAI 1921

Il y a trois ans.	Pages 1
CHRONIQUE	
Nomination de M. C. R. Pusta, comme ministre d'Esthonie à Paris.....	6
M. Seskis, ministre de Lettonie, remet ses lettres de créance au chef de la République esthonienne	8
L'Esthonie à la Conférence des Communications et du Transit à Barcelone.....	10
La ligue des Etats baltiques en voie de réalisation.....	12
Conférence des journalistes esthoniens, lettons et lithuaniens.....	13
Comment on se rend en Esthonie.....	13
Les Allemands et la ligne Stockholm-Reval.....	16
Conditions dans lesquelles les étrangers peuvent ouvrir des entreprises commerciales en Esthonie	16
Envoi de marchandises en transit par voie de mer de Tallinn (Reval) en Russie...	17
Foire de Reval.....	17
Activité de la Croix-Rouge américaine en Esthonie.....	18
Les bains de boue de Hapsal.....	19
INFORMATIONS	
La Suisse reconnaît l'Esthonie « de jure ».....	20
Nomination du ministre de Grande-Bretagne en Esthonie	20
Nomination du ministre de France en Esthonie	20
Etat des navires entrés dans le port de Tallinn-Reval pendant le 1 ^{er} trimestre 1921.	21
Nomination du ministre d'Espagne en Esthonie.....	22
Rétablissement du trafic sur la ligne Valk-Pskow-Pétrograd.....	22
L'United Baltic Corporation accorde aux étudiants esthoniens des passages gratuits pour Londres et New-York.....	22
Le budget de 1921.....	22
Marché des changes à la Bourse de Reval au 28 mai 1921.....	22
DOCUMENTS	
Les conditions des communications et du transit en Esthonie. Rapport présenté à la Conférence de Barcelone.....	25
Convention entre l'Esthonie et la Russie relative à la circulation directe des voyageurs et des marchandises.....	32
Situation des ports et des voies navigables en Esthonie. Rapport présenté à la Conférence de Barcelone.....	38

Le Gérant : EDOUARD SILVIN.

BIBLIOGRAPHIE

L'Esthonie, les Esthoniens et la Question Esthonienne, par
M. MARTNA, préface de M. C.-R. PUSTÁ. — Un volume in-12,
268 pages et une carte. Librairie Armand Colin, 103, boulevard
Saint-Michel. Prix : 5 francs.

Le Mouvement Panrusse et les Allogènes, par M. Gaston GAILLARD.
Un volume in-8° raisin, 79 pages. Chapelot 1919 : 2 fr. 75

Carte de l'Esthonie, en couleur, publiée par la Légation d'Esthonie
Prix : 10 francs.
