



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

4110

# LA RUSSIE

ET

## LES CHEMINS DE FER

### RUSSES,

PAR E<sup>nc</sup> PÉGOT-OGIER.

Deuxième édition.



### PARIS

GARNIER FRÈRES, LIBRAIRES  
RUE DES S<sup>ts</sup>-PÈRES, 6, ET PALAIS-ROYAL, 215.

HENRI PLON, ÉDITEUR  
8, RUE GARANCIÈRE.

1857



8235. b 37

**ÉTUDES**  
**SUR**  
**LES CHEMINS DE FER RUSSES.**

PARIS, TYPOGRAPHIE DE HENRI PLON,  
IMPRIMEUR DE L'EMPEREUR,

8, rue Gaucière.



# LA RUSSIE

ET

## LES CHEMINS DE FER RUSSES.



PARIS

**GARNIER FRÈRES,**  
LIBRAIRES  
Palais - Royal

**HENRI PLON,**  
ÉDITEUR  
8, rue Garancière

1857



## AVANT-PROPOS.

---

Une première édition de ce livre est déjà épuisée. Ce rapide succès de vente aurait le droit de nous surprendre, si l'on ne pouvait l'expliquer par l'importance du sujet et son actualité palpitante. De grands intérêts en jeu, une entreprise sans précédents, l'arrivée à Paris du grand-duc Constantin : — voilà l'explication naturelle de l'empressement du public.

La presse a attribué ce livre à différentes personnes. Quelques correspondances belges ont donné à croire que la paternité en revenait à un banquier. Il nous a semblé qu'il était de notre devoir de ne pas laisser l'opinion s'égarer davantage, et d'assumer tout entière la responsabilité de l'œuvre.

Cette édition portera donc notre nom.

Nous venons de parler de l'arrivée à Paris du grand-duc Constantin : à cette occasion, nous ne

a



pouvons nous empêcher de reconnaître que le prince qui est aujourd'hui l'hôte de la France, dont il vient étudier de près la haute civilisation, a été aussi l'un des premiers promoteurs des chemins de fer russes; c'est à son patronage actif et puissant que l'on devra, pour une large part, de voir se réaliser cette œuvre qui, selon nous, amènera forcément une complète et heureuse transformation dans l'état actuel des choses; c'est surtout à ses soins spéciaux et à ses tendances progressistes que la Russie devra le grand développement de sa puissance maritime, militaire et marchande.

Constatons enfin que c'est en France que, pour la seconde fois, un prince russe vient étudier les grands procédés industriels dont l'application est réservée à la Russie.

Il nous semble que la France a quelques droits à se glorifier de ce voyage. Le séjour de Toulon rappellera le séjour de Saardam: nous souhaitons qu'il ait les mêmes conséquences pour la Russie.

Nous avons cru devoir faire précéder cette édi-

tion de quelques observations qui nous sont suggérées par diverses opinions contraires qui viennent de se manifester. Ce sera le complément de notre étude.

Un écrivain de mérite, qui a longtemps séjourné en Russie, vient de publier dans un journal *de second ordre* quelques articles sur les chemins de fer russes. Nous ne comprenons pas la persistance avec laquelle il revient sur les difficultés de toute sorte que le voyageur éprouvait autrefois pour entrer, séjourner, sortir de l'empire russe.

Pourquoi ne pas nous avoir retracé le tableau lamentable de la circulation en France au dernier siècle? Pourquoi ne pas remonter aux bacs, à la litière, aux droits provinciaux et seigneuriaux, aux coches de terre et d'eau, à la *turgotine*?

Pas n'est besoin d'avoir habité dix ans la Russie pour savoir les formalités de passe-port, de douane, etc., etc.; tous les commis voyageurs savent ces particularités, au moins aurait-il été juste, équitable, de dire que, pour les Russes comme pour les étrangers, ces difficultés ont été déjà fort amoindries depuis la guerre.

Nous pensons qu'on ne peut pas faire de ces difficultés une objection sérieuse à l'établissement des chemins de fer, puisque c'est par eux que doit s'opérer nécessairement la révolution.

On ne comprend pas un agent de circulation sans circulation possible.

Qu'on cesse donc de faire passer sous nos yeux la nomenclature des entraves d'un système qui a fait son temps et qui le déclare depuis près d'un an. La Russie, nous ne cesserons de le répéter, a été jusqu'à ce jour la *Chine européenne*; — elle ouvre ses barrières aujourd'hui; — nous pensons qu'on doit profiter de ses bonnes dispositions actuelles, et ne pas condamner d'avance et de parti pris le remède destiné à guérir le mal : le réseau ferré.

On accuse à tort également la statistique russe d'inexactitude. D'abord il faut reconnaître qu'elle date de près de cinquante ans; elle ne peut donc être soupçonnée d'avoir été faite pour les besoins de la cause. Tous les calculs des statisticiens modernes datent d'avant la guerre, alors qu'on ne songeait pas à faire intervenir l'Europe dans la

construction des voies ferrées, et ces chiffres ne sont pour la plupart ni plus élevés ni plus concluants que les anciens (exceptons toutefois ce qui concerne la fabrication intérieure, qui ne date que de trente ans, et dont les développements et les progrès ont été considérables).

La statistique, cette science de l'à peu près, est bien plus facile, plus exacte en Russie que dans le reste de l'Europe, qu'en France surtout. La constitution politique et administrative de ce pays, la division en classes, le servage, les habitudes sédentaires et le non-morcellement de la propriété, permettent des approximations à peu près exactes, absolument impossibles en France.

Un journal dont l'importance n'est contestée par personne a porté contre les chemins de fer russes une accusation tellement exclusive et si peu fondée, que nous croyons devoir la réfuter.

Dans un article tout récent, *le Siècle* a déclaré que la Russie n'avait eu d'autre but que de se faire construire des lignes purement stratégiques, et dont l'importance n'était réelle qu'à ce seul point de vue.

a.

Nous démontrons surabondamment dans cet ouvrage l'importance des voies ferrées soit pour le commerce intérieur de la Russie, soit pour les intérêts généraux de l'Europe; nous prouvons par des chiffres que ce vaste empire est un grenier d'abondance où il ne s'agit que d'aller puiser; nous faisons ressortir l'importance d'un pays de 85 millions d'habitants, qui s'étend jusqu'aux confins de l'Asie, et qui est appelé à servir de débouché aux produits européens de toute nature.

Le réseau russe aura donc une importance commerciale et industrielle considérable.

Est-il nécessaire d'ajouter que toutes les voies ferrées sont plus ou moins stratégiques? Chacun sait que dans tous les pays, lorsqu'il s'est agi de créer des chemins de fer, on a eu de semblables préoccupations. Pour ne parler que de la France, la ligne du nord, celle de l'est, celle du midi sont certainement des lignes stratégiques. Tout le monde se souvient que, lors de la discussion du réseau français dans les chambres, on faisait valoir en faveur de telle ou telle ligne son importance stratégique. — Mais a-t-on jamais nié l'importance

commerciale, industrielle, économique des unes ou des autres? La ligne de l'est amène à Paris les produits d'Alsace et d'Allemagne. — Nos produits parisiens, les vins du Midi, les cotons d'Amérique servent de chargement de retour. La ligne du nord transporte à Paris les tissus des Flandres et de Hollande, les cotons de Roubaix, les toiles de Lille, les laines d'Amiens. La ligne du midi, dont Paris et Marseille sont la tête, dont Lyon est le cœur, donne des produits fabuleux.

Cette accusation n'est pas discutable, et nous pensons qu'on a pu dire à bon droit que *le Siècle*, « par son argumentation exagérée, a dépassé le but en tombant dans l'absurde. »

La grande presse anglaise, celle qui représente d'une manière exclusive l'esprit de la nation, fait à l'établissement des voies ferrées en Russie une opposition trop systématique pour qu'elle ne soit pas intéressée. Cette manière de faire est assez dans les habitudes de nos voisins; nous ne savons si nous devons les blâmer par trop de leur guerre acharnée, car ils doivent se croire dépouillés. Voici l'histoire de leur domination en Russie.

Au quinzième siècle un Anglais, le capitaine Chancelor, naviguant dans l'océan Glacial et la mer Blanche, découvrit Arkhangel. — L'occasion ne fut pas perdue ; — un comptoir s'installa aussitôt dans ce port ; — quelques années après c'était déjà un vaste entrepôt anglais. — De là ces hardis négociants descendirent dans le cœur de la Russie par les fleuves, accompagnés de l'inévitable ballot ; — enfin, en 1822 ils étaient presque exclusivement maîtres de tout le commerce de la Russie. Malgré tous ses efforts, Pierre le Grand, qui protégeait la Hollande, n'avait pu leur enlever ce monopole ; Alexandre y réussit à demi. Les armées russes venaient de parcourir l'Europe et en avaient rapporté des besoins et des aspirations qu'il fallait satisfaire. En 1822, sous le ministère de Kancrin, fut proclamé le tarif protecteur. L'industrie russe naissait ; la noblesse moscovite donna l'exemple en se mettant à la tête du mouvement ; — ce fut le premier, le plus rude échec de l'Angleterre. — Aujourd'hui les chemins de fer menacent de porter le dernier coup à sa puissance commerciale dans ce pays, au moins comme monopole, puisque les

ports du Nord et du Midi sont ouverts à tout et à tous, puisque les voies ferrées vont amener en Russie de préférence et à meilleur prix les produits de l'Allemagne, de la Suisse et de la France.

Voilà le secret de l'antagonisme bruyant de la presse anglaise. — Si quelques considérations politiques viennent s'y joindre, elles ne sont que secondaires, c'est au moins notre croyance.

Un article tout récent, signé E. BARRAULT, vient de paraître dans la *Revue des Deux-Mondes*. Les quelques considérations politiques dont cet esprit éminent fait précéder l'étude de la question des chemins de fer russes nous paraissent devoir appeler l'attention par leur portée et l'élévation de la pensée.

Qu'on nous permette de les résumer.

« La Russie est un Hercule au berceau, — la fièvre d'agrandissement, d'envahissement qui la dévore, fait place à un besoin d'améliorations intérieures; sa tendance la pousse vers l'Occident, dont elle cherche à s'appropriier la civilisation en ce qu'elle a d'immédiatement réalisable, ne pouvant en prendre l'*idéal*, qui appartient exclu-



sivement à la France ; plus jeune que la vieille Europe, elle n'aura pas l'honneur d'ensevelir son aînée et de continuer l'œuvre civilisatrice ; le rôle de l'Europe consiste à seconder ce mouvement vers l'Occident, et pour en tempérer les excès, l'Europe doit vivre dans un état de paix, d'union générale ; aujourd'hui les principes régulateurs des sociétés ont repris leur empire, la Russie est rentrée dans son lit, ses acheminements vers Constantinople sont coupés, l'Europe victorieuse a stipulé la neutralité de la mer Noire, la liberté du Danube, l'annexion de l'empire ottoman, *la question européenne posée au bénéfice de la Russie se trouve résolue au bénéfice de tous* ; plus de retour possible vers le passé ; de la part de la Russie toute menace serait de la démente ou du vertige. »

Il nous semble qu'il eût été difficile de mieux montrer la situation actuelle de la Russie vis-à-vis de l'Europe. — Nous aurions été heureux de voir un esprit aussi éminent arriver à une conclusion semblable, mais au point de vue des faits matériels.

Ne paraît-il pas évident, en effet, que l'Europe,

par son intervention financière, industrielle, économique, par sa civilisation, par l'échange des produits, doit résoudre au *profit de tous* la question des intérêts matériels que certains antagonistes des chemins de fer déclarent devoir se résoudre au *bénéfice exclusif de la Russie* ?

Pour nous cela n'est pas douteux.

Depuis que la question des chemins de fer russes préoccupe l'Europe, on a beaucoup écrit sur la constitution, les finances, la puissance ou la faiblesse de la Russie. Sur ces divers sujets on a émis les opinions les plus contradictoires. Le testament de Pierre le Grand a été surtout l'objet d'interprétations étranges. Comme si tout testament politique n'était pas lettre morte aujourd'hui !

On a dit à cette occasion que la Russie n'était asiatique ni par sa race, ni par ses mœurs, ni par sa croyance ;

Que la Russie était northmande, et conséquemment européenne, — que son culte était grec.

On affirme enfin que, transférant sa capitale aux bords de la Baltique, le tzar Pierre avait tout simplement fait un acte de génie en reconnaissant son

origine occidentale et en répudiant tout élément, toute nationalité orientale ou tatare.

Qu'il nous soit permis, abordant d'aussi hautes considérations, d'émettre une opinion contraire.

Il nous paraît, d'après Pierre le Grand lui-même, jugeant sa pensée par ses paroles, qu'il n'a voulu en établissant sa capitale à Saint-Pétersbourg qu'avoir un *œil ouvert*, une *fenêtre* sur l'Europe.

Ces paroles nous paraissent clairement indiquer une crainte plutôt qu'une espérance. Le but était au Midi, — l'obstacle était à l'Occident.

Une *fenêtre* n'est pas une *porte*, et il nous paraît démontré que par ses actes et les actes de ses successeurs, que l'on a regardés comme l'accomplissement de sa pensée, Pierre le Grand n'a jamais eu en vue que le Midi, Constantinople. Les diverses tentatives de ses successeurs ont toujours eu ce but, et la campagne de Crimée est la solution de cette utopie, dont l'Europe ne permettra jamais la réalisation si elle est soucieuse de sa conservation.

Si la Russie est occidentale, il nous semble

qu'elle l'est bien moins encore qu'asiatique; et si l'origine d'une race est écrite sur le visage, il n'y a qu'à regarder les Russes. Peut-être la race occidentale s'est-elle infiltrée peu à peu dans la cour, à Saint-Pétersbourg; mais là n'est ni le cœur, ni la tête, ni le bras de la Russie. Sa force, sa pensée, sa nationalité sont à Moscou, comme aussi sa richesse. La Russie *centronnale*, ainsi qu'ils la désignent par nous ne savons quelle aberration de la langue française, est asiatique, tatare, sinon absolument, au moins quant au fond. L'instinct, qui survit à toutes choses, a toujours poussé les khans vers le Midi; cet instinct, on le retrouve chez les Russes, vivant, persistant; il a fallu trois siècles d'échecs et de revers, une dernière épreuve contemporaine, il a fallu enfin que le gouvernement, qui jouit en ce pays du double privilège de l'autorité politique et religieuse, se mit à la tête du mouvement qui pousse la Russie vers le développement exclusif de sa force, de sa richesse, de sa civilisation intérieure, pour détourner cette race de ses instincts héréditaires.

Qu'importe d'ailleurs que la Russie rentre dans

b

la grande famille européenne occidentale par réintégration ou non? — Constatons qu'elle y entre. Déjà quelques symptômes intérieurs dénotent les efforts d'une classe qui voudrait se constituer en tiers état. La noblesse a considérablement perdu de son prestige; l'Empereur et le peuple, il n'y a guère plus que ces deux formes en Russie. Le peuple s'instruit, possède, s'affirme déjà. Il sent que l'esclave est une chose, il veut être un homme. Ces hommes ne sont-ils pas tourmentés du désir de se faire une position reconnue dans l'Empire dont ils font la force et la richesse? Ce travail se fait — Kokoreff, un fils de paysan, a prononcé à Moscou, lors du couronnement, un discours qui a retenti dans toute l'Europe étonnée:

Dans de pareilles conditions d'enfantement, la Russie, pour longtemps du moins, ne sera pas à craindre. La dernière guerre vient de donner un grand enseignement à l'Europe : elle a montré que, faisant face au danger, elle peut non-seulement opposer une digue infranchissable à la Russie, mais encore que l'association est *dorénavant possible* entre les nations occidentales. — Il nous

paraît d'ailleurs que les envahissements par la barbarie, et les dénouements tragiques qu'ils ont amenés dans l'ancien monde, ne peuvent se reproduire de nos jours. Notre constitution européenne est bien différente de la constitution antique, — l'état de paix a remplacé, comme besoin de mœurs, l'ancien état de guerre, — le travail, une honte jadis, est aujourd'hui un honneur, — l'esclavage est détruit, — le droit est conquis, — le dogme du devoir se fait jour par l'étude : — ce sont là les conditions de garantie, de sécurité certaine de l'Europe occidentale.

On a prêté et bien des fois répété que la France pourrait devenir *cosaque* : nous croyons de préférence à la réalisation de toute autre prophétie.

Nous terminons là ces notes écrites au courant de la plume, et nous affirmons que, lorsque l'Europe sera en possession de la circulation prompte et facile, lorsque les diverses nations qui la composent se trouveront placées dans les meilleures conditions de production et d'échange, l'Europe sera bien près d'avoir réalisé l'unité de vues économiques; la communauté des intérêts et des

besoins amènera insensiblement, et peut-être même plus vite que nous n'osons l'espérer, la fraternité et la paix universelle.

EUGÈNE PÉGOT-OGIER.



# ÉTUDES

SUR

## LES CHEMINS DE FER RUSSES.

---

### EXPOSÉ.

---

S'il est une question digne d'arrêter l'attention de tous les hommes sérieux, intéressante par son actualité et par les grands résultats qu'elle contient en germe, c'est sans contredit celle des chemins de fer russes.

Nous avons, une première fois, appliqué notre esprit à cette étude dans un journal financier. La concession n'était pas accordée encore, et par ce fait nos appréciations industrielles se trouvaient dégagées de toute accusation de servilisme ou de parti pris.



Aujourd'hui nous entreprenons avec la même indépendance une étude plus complète, et nous avons la conviction d'avoir amassé des matériaux qui ne seront pas inutiles ; enfin nous essayerons de soulever un coin de ce voile épais qui nous cache la mystérieuse Russie.

Nous apportons modestement notre pierre : de plus habiles achèveront l'édifice.

Avant d'entrer dans l'examen pénible de la question, nous croyons indispensable de présenter quelques considérations préliminaires.

Selon nous, le fait prédominant de notre époque, fait caractéristique, sans précédent dans l'histoire, c'est le besoin impérieux, la nécessité absolue de l'état général de paix, et la tendance irrésistible à accepter tout ce qui peut la donner au monde.

A d'autres époques, on a pu voir les nations, lasses de guerroyer, saignantes de leurs blessures, se tendre la main en s'appuyant sur leurs épées rougies ; mais cette paix était ou le résultat de leur épuisement ou le fait d'une volonté qui ne leur était pas propre : aussi ces trêves temporaires n'étaient qu'une halte d'un instant dans la marche des nations. Il n'en pouvait être

autrement dans une société qui admettait le principe de conquêtes et de rivalités. Les nationalités résumées et représentées par les gouvernants n'avaient entre elles que des rapports hostiles, et confondaient les intérêts généraux avec les intérêts de caste ou de dynastie. Les frontières même naturelles changeaient selon le caprice, la force ou la fortune des chefs ; les peuples n'avaient d'autre personnification que l'orgueilleuse individualité de leurs maîtres.

Avec de telles conditions d'être, la paix n'était qu'une fiction diplomatique, et les nations, incessamment poussées les unes contre les autres, ne pouvaient se rencontrer que sur les champs de bataille. — De là, haines réciproques, — préjugés héréditaires, — anarchie ; — exaltation en haut, — écrasement en bas ; — pas de gouvernants, — des maîtres ; — pas de citoyens, — des sujets.

Les nations ne pouvaient donc s'élever que graduellement à ces hautes considérations humanitaires, sanction du progrès, enfantées par la science et la philosophie, qui font la gloire et la sécurité de la société actuelle.

Cette triste phase semble, selon nous, devoir dispa-

raître complètement pour faire place à la phase rationnelle, pacifique, dont les événements contemporains nous montrent les signes. Depuis longtemps désabusés, et las de s'entre-déchirer sans en savoir les causes, les peuples se sont regardés au visage et se reconnaissent frères. La presse d'abord, la vapeur ensuite, ont suffi pour cette tâche. — Les penseurs, les philosophes ont généralisé les doctrines humanitaires; les chercheurs ont répandu à pleines mains les découvertes de leur haute intelligence, la nuit s'est peu à peu retirée pour faire place à la lumière, et le flambeau du progrès vient éclairer le monde en marche vers des destinées meilleures. — De nobles esprits ont révélé à l'homme la sublimité de sa nature, le secret de sa puissance. — Chaque découverte, chaque conquête a fait naître de nouvelles aspirations qui, pour se satisfaire, ont enfanté de nouvelles conquêtes. — L'antique foi est remplacée par le travail, cette noble nécessité du corps et de l'esprit.

A force d'interroger, de fouiller, d'étudier la matière, l'esprit a fini par la dompter, l'animer de son souffle. C'est ainsi que l'esprit de l'homme paye sa dette au Créateur. On peut dire que par la science l'homme a été

refondu à nouveau, car avec des sens dont il a multiplié la puissance il a été forcé d'acquérir de nouvelles facultés pour conquérir. Aussitôt qu'il est entré en la possession de lui-même, qu'il a eu conscience de sa perfectibilité, il s'est perfectionné, il a centuplé sa puissance.

Cette marche ascendante de l'humanité, nul ne lui peut assigner de limites. — Mais il faut reconnaître que ses aspirations et sa force acquise ne peuvent se développer en dehors de la voie de paix générale, seul milieu convenable et rationnel.

La solidarité des intérêts, les mêmes besoins à satisfaire, ne permettent plus aujourd'hui aux nations de vivre isolées. Pas une ne pourrait vivre de sa vie propre, en dehors de la communion générale. Comme un membre paralysé, elle ne recevrait plus sa part de chaleur et de force, et le corps entier lui-même souffrirait de cette faiblesse, amoindrissement de sa force totale. Or la communauté des intérêts, la solidarité des besoins, amènent l'échange, l'échange nécessite la circulation, et la circulation, dans l'ordre physique et moral, est devenue la nécessité de la société moderne.

Déjà la vapeur et l'électricité font de tous les peuples

des frères d'une même patrie, les vieilles haines sont éteintes. La fusion des races, que la période de conquêtes n'a pu achever, s'opère peu à peu par le fait de leur rapprochement.

Ne voyez-vous pas que tout conspire à produire une grande unité d'aspirations, de langage, de mœurs, de lois? C'est que tous les membres du corps social se sentent solidaires, et c'est là ce qui constituera l'équilibre européen, équilibre social plus encore que politique. — Et comme les corps de température diverse, mis en présence, tendent à s'équilibrer, de même les peuples, à des degrés différents de civilisation, tendent nécessairement vers cet équilibre. Ne serait-ce pas, en effet, commettre une erreur étrange que de supposer la barbarie subsistant en présence de la civilisation, sans qu'il y eût effort pour faire dominer l'influence prépondérante? — Alors, ou la barbarie triomphera, ce qui est inadmissible, ou la civilisation s'imposera, et les faits, d'accord avec la logique, le démontrent tous les jours.

Qu'était-ce en effet que la lutte de l'Europe contre la Russie — une question de conquêtes? — Non; la France, selon de Maistre, représente la propagation,

la propagande. — La guerre de Crimée était donc une question humanitaire : la lutte du progrès contre l'immobilisme, de l'avenir contre le passé. La victoire ne pouvait être douteuse. — Et voyez les résultats ! La Russie, la force, le passé, est vaincue par l'Europe occidentale, la science, la civilisation. — Aussitôt la Russie reconnaît la supériorité de sa rivale, elle abdique ses errements, et s'essaye à s'élever à son niveau. — Aujourd'hui elle nous appelle, elle ouvre ses portes. Elle a très-bien compris que ce n'était plus sur les champs de bataille qu'elle pouvait reconquérir la part d'influence qui lui est assignée dans le concert européen, mais bien dans l'arène nouvelle que le progrès, l'envoyé de Dieu, ouvre aux nations : les arts, les sciences, le commerce, l'industrie. Elle a compris en un mot que le canon a fait son temps. La civilisation l'a tué.

En avant donc la vapeur et ses miracles !

La vapeur ! le voilà, ce missionnaire ardent, infatigable, irrésistible ! Prenez un coin de la terre le plus obscur, menez-y la locomotive, faites-là une station ; aussitôt la terre se couvre de tentes, l'homme la

fouille, la richesse naît; la barbarie recule, la civilisation s'implante.

La vapeur ! c'est la colonne de feu qui guidait l'ancien peuple de Dieu, à travers le désert, vers la terre promise. — Devant elle les horizons se découvrent, les erreurs, les préjugés s'évanouissent; l'homme vainqueur se reconnaît roi, et lève sa tête, trop longtemps courbée, vers celui qui lui donna un visage sublime. — Après les ténèbres des siècles écoulés, l'humanité s'élançe pour réaliser ses destinées les plus glorieuses sous le soleil éclatant ! —

Des chemins de fer ! s'est écriée la jeune Amérique, et je marcherai bientôt l'égale de mes aînées.

Des chemins de fer ! s'écrie l'Égypte, et je redeviendrai la terre des Pharaons, la riche et savante vallée du Nil.

Des chemins de fer ! s'écrie la Turquie, et je sortirai de ma torpeur, et je payerai ma dette à l'Europe.

Des chemins de fer ! s'écrie l'Espagne, et je retrouverai ma richesse et ma gloire, évanouies avec Charles-Quint.

Des chemins de fer ! s'écrie l'Italie, et je redeviendrai la terre des arts et de la poésie.

**La Russie ne pouvait pas rester simple spectatrice de ce mouvement qui entraîne le monde. Elle le pouvait moins que toute autre nation ; nous allons essayer de le démontrer.**







# NÉCESSITÉ

## DES CHEMINS DE FER.

---

La Russie n'a presque pas de chemins de fer, et il n'est pas de pays qui en ait un plus grand besoin. La nécessité des communications ferrées dans ce vaste empire est si évidente qu'elle pourrait se passer de démonstration. Nous croyons cependant utile de faire ressortir tous les avantages qu'il doit en retirer par quelques considérations, dont les éléments sont puisés dans un assez grand nombre d'écrits remarquables, qui ont paru en Russie depuis le jour où la question des chemins de fer y a été agitée.

On connaît l'immense étendue de l'empire russe. En Europe seulement cet empire occupe une superficie de

plus de 2,700,000 kilomètres carrés, et l'on comprend aisément quelle diversité de climats, de fertilité, de population on doit trouver dans les différentes contrées que comprend cette immense surface.

Dans les provinces du Nord, et même dans quelques-unes de celles du Centre, on n'obtient que des récoltes médiocres. Au contraire, dans les provinces méridionales l'abondance est telle que les denrées sont à des prix fabuleusement bas, et que le laboureur voit ses blés pourrir inutilement, faute de débouchés.

La population est répartie de la manière la plus inégale; ainsi, dans la Russie d'Europe, elle est en moyenne de 620 habitants par mille carré géographique. Mais il y a tel district dans le gouvernement d'Arkhangel qui n'en compte que 3, tandis que le gouvernement de Moscou en a plus de 2,500 par mille carré.

On extrait des mines russes de 200 à 220 millions de kilogrammes de fer, et le gouvernement de *Perm* produit, à lui seul, plus de 60 pour cent de cette quantité, tandis que presque tous les autres gouvernements en manquent.

Il y a en Russie des dépôts naturels de sel, comme le lac Elton, par exemple, qui pourrait approvisionner

le globe entier pendant des siècles, et pourtant on importe du sel étranger pour les provinces du Nord et de la Baltique. Les riches mines de houille, celles du Don surtout, sont si éloignées des centres manufacturiers, que l'industrie n'en profite pas jusqu'à présent.

L'industrie manufacturière, qui a pris naturellement pour siège les gouvernements les plus peuplés, ceux du Centre, a besoin de faire franchir des distances énormes, tant aux matières premières qui l'alimentent, qu'à ses propres produits.

Nous pourrions multiplier les exemples à l'infini.

Dans un pays qui renferme tous les éléments de prospérité désirables, de nombreuses populations sont condamnées aux privations et à la misère. Pourquoi? Parce que les communications régulières manquent ou sont extrêmement difficiles, et que les échanges deviennent trop coûteux, quand ils ne sont pas impossibles.

Il est aujourd'hui plus facile de transporter un produit quelconque d'Amérique en Europe que de faire passer un sac de blé de *Saratow* à *Saint-Petersbourg*.

La position des fleuves en Russie offre, il est vrai, de grandes commodités pour le commerce; ainsi, les

marchandises passent des embouchures du Volga à celles de la Néva, et de la mer Noire dans la mer Baltique. Mais, au printemps, les inondations rendent toute navigation impossible; en été, les petites rivières ne sont plus navigables, faute d'eau, et en hiver, la glace interrompt toute circulation fluviale. En Russie, les marchandises expédiées de certains points restent quelquefois plus d'un an pour arriver à leur destination.

Plusieurs provinces, riches et productives, manquent de voies de communication. Les chaussées seules servent au transport, et des parties importantes de l'Empire manquent de chaussées. Pendant sept mois au moins ces routes elles-mêmes sont impraticables.

Il faudrait un volume si l'on voulait énumérer tous les obstacles qu'opposent au développement de la richesse en Russie les distances, le mauvais état des voies de circulation et les difficultés à vaincre pour les établir.

La nature a fait de la Russie le grenier de l'Europe; elle produit environ 500 millions d'hectolitres de céréales, 450 millions sont employés dans l'intérieur de l'Empire pour la nourriture et l'ensemencement; mais, sur les 50 millions d'hectolitres qui restent, on n'en exporte que 8 à 10 millions en moyenne. Ainsi, il reste

chaque année plus de 40 millions d'hectolitres qui, ne trouvant pas de débouchés, servent à la nourriture du bétail, ou bien pourrissent dans d'immenses magasins.

Or, l'Europe importe annuellement 30 millions d'hectolitres de céréales pour la somme de 360 millions de francs, et la Russie ne figure que pour un quart dans cet approvisionnement, tandis qu'elle pourrait facilement fournir à l'Europe tout ce qui lui manque. Ce n'est pas tout, la Russie, avec ses récoltes trop abondantes, si l'on se contente d'une moyenne générale, la Russie, assez riche pour compléter l'approvisionnement de toute l'Europe, ne peut pas toujours donner assez de pain à tous ses habitants; les uns sont condamnés à livrer une partie de leur récolte au bétail, tandis que d'autres ont de la peine à se procurer un peu de farine à laquelle ils mêlent de l'écorce de pin moulue. Ainsi, pendant la période de 1846-47, l'hectolitre de seigle se vendait 1 fr. 46 cent. et celui de froment 4 fr. 36 cent. à Saratow; en Courlande, il fallait payer 22 fr. 14 cent. l'hectolitre de seigle et 28 fr. celui de froment. A quoi attribuer cette inégalité du prix des subsistances, si ce n'est à l'impossibilité des échanges et des transports entre ces deux parties de l'Empire?

Pendant cette même période de 1846-47, 14 millions d'hectolitres avaient été commandés pour le port de Saint-Petersbourg, d'où ils devaient être expédiés en Allemagne, en France, en Angleterre. Ils ne purent arriver à temps pour être vendus quand les prix des blés étaient le plus élevés. Ce retard fit perdre au commerce russe un bénéfice considérable.

Les facultés productives de la Russie sont incalculables. La récolte des céréales est, sans contredit, sa première richesse; mais le lin, le chanvre, le suif, les cuirs, les laines, le sel, le bois que la Russie fournit en si grande abondance, sont autant de produits de consommation et d'échange d'une énorme valeur. Ajoutons que l'industrie manufacturière russe a fait des progrès rapides, et que ses produits trouvent un écoulement considérable au dehors, notamment en Perse, en Chine, etc.

Malgré le mauvais état des routes et les inconvénients des voies de communication par eau, le mouvement commercial de l'Empire prend chaque jour de nouveaux accroissements. On se demande, dès lors, comment la Russie, celui des pays d'Europe où les chemins de fer sont le plus nécessaires, a pu se laisser devancer par

tous les autres. On le conçoit d'autant moins, que le transport des troupes, des munitions, des vivres, du matériel et la défense du territoire constituent en Russie une question beaucoup plus importante que dans tout autre État; la dernière guerre ne l'a que trop prouvé. De terribles révélations lui ont fait comprendre la nécessité d'emprunter à la civilisation ses moyens d'action les plus puissants. Aussi la Russie n'a plus voulu rester à l'état d'infériorité en présence des nations occidentales, et la guerre vient de la pousser dans la voie où elle entre si résolûment.

On se tromperait, toutefois, si l'on croyait que beaucoup d'esprits n'avaient pas depuis longtemps compris l'importance, la nécessité des chemins de fer. La question a été traitée dans une foule d'écrits et d'articles de journaux du vivant de l'empereur Nicolas. Le nombre des projets élaborés depuis dix ans est considérable. On ne s'est pas borné à la discussion, à l'étude de la théorie; car, sous le dernier règne, le gouvernement impérial a fait exécuter deux grandes lignes, celle de Saint-Pétersbourg à Moscou, et celle de Varsovie à Cracovie. Ces deux lignes présentent ensemble un développement de 950 kilomètres. C'est assurément là un



essai en grand, mais cet essai a paru tellement coûteux, qu'il a donné à réfléchir. Le prix de revient du railway entre les deux capitales dépasse 115 millions de roubles, soit 460 millions de francs.

Lorsqu'il fut question de continuer cette grande voie de Moscou jusqu'à Odessa par Kiew, le conseil se réunit dans le cabinet de l'empereur. La plupart des membres étaient favorables à l'exécution; l'empereur et le comte Orloff furent arrêtés par des considérations financières. La question fut indéfiniment ajournée.

On s'en est pris au directeur général des voies de communication (ministre des travaux publics) de ce que l'état des routes et des voies de transport n'a pas permis de ravitailler promptement l'armée de Crimée. En bonne justice, il aurait dû être à l'abri des reproches qu'il lui a fallu subir.

Depuis que les événements ont fait entendre leur voix impérieuse, l'opinion a voulu que les obstacles qui s'étaient opposés à l'exécution du réseau des chemins de fer fussent écartés. Dans ces derniers temps, la question a été agitée avec une vivacité inaccoutumée dans le public et dans les journaux russes. Le nouveau directeur des voies de communication, M. Tchevkine,

s'est mis à l'étude avec ardeur ; il a donné des preuves incontestables de la manière intelligente dont il envisage cette question capitale. Sous son inspection, une commission, présidée par le général Yaezikoff, homme d'un véritable mérite, a travaillé avec un zèle infatigable à résoudre toutes les difficultés que présentait un projet si vaste et si compliqué. Nous ferons connaître plus tard par quelles considérations elle s'est déterminée à adopter le réseau qu'elle a soumis à la sanction du gouvernement.





## CONCESSION.

Nous venons de reconnaître la nécessité de créer des chemins de fer en Russie au point de vue des distances et des relations entre les diverses parties de cet empire. Quelques chiffres ont suffi pour démontrer l'inappréciable utilité de ce merveilleux agent de transport dans un pays où les distances sont le principal obstacle à vaincre.

Faisant un pas de plus, nous allons étudier la question à un autre point de vue et dire par quelles raisons le gouvernement impérial s'est déterminé pour l'adoption des tracés définitifs que la Compagnie concessionnaire s'est engagée à exécuter.

Après l'achèvement du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou, on commença la construction de celui de Saint-Pétersbourg à Varsovie, et l'on mit à l'étude un projet pour une ligne de Moscou à Odessa. Il y a dix ans environ, plusieurs compagnies s'étaient formées pour exécuter cette grande entreprise. En 1846, le gouvernement laissait publier, dans le *Journal de Saint-Pétersbourg*, un article rempli de documents du plus haut intérêt sur un chemin de fer de Moscou à Saratow. A la même époque, on proposait plusieurs projets pour une ligne de Moscou à Nijni-Nowgorod. Un an avant la guerre, on parlait beaucoup d'un chemin de fer de Kharkow à Théodosie. Ce dernier projet était abandonné, parce qu'on trouvait plus utile de construire une ligne de Moscou par Kiew à Odessa. En même temps, on renonçait à construire un chemin de fer de Libau à Jourbourg, car on élaborait un autre projet sur une bien plus vaste échelle, comme nous le verrons ci-après.

Le nombre des projets étudiés et mis en discussion a été si grand, qu'il serait impossible d'en donner une analyse tant soit peu détaillée dans les limites qui nous sont prescrites. Nous ne parlerons ici que des deux

principales opinions qui ont existé en Russie sur le réseau à construire. On prétendait qu'il fallait choisir un point de départ, un centre, d'où les chemins de fer rayonneraient dans toutes les directions. Ce centre, on l'établissait entre le Dniéper et le Volga, dans les provinces les plus fertiles, les plus productives de l'Empire.

Sans entrer dans l'examen de ce système, au point de vue des intérêts des diverses provinces, il nous suffit de dire qu'en choisissant un centre plus ou moins arbitrairement, on risquait de commettre une grande erreur. Le commerce des céréales joue certes le plus grand rôle en Russie; mais le bois, le sel, le chanvre, les cuirs, les suifs, le fer, et d'autres produits encore, présentent des articles d'échange considérables et dont l'exportation doit s'accroître dans de très-grandes proportions avec la facilité de transport par des chemins de fer. Aussi le choix d'un centre pour l'établissement du réseau a paru très-difficile, pour ne pas dire impossible.

La Russie se divise naturellement en trois centres. Le centre productif, entre le Dniéper et le Volga, est le plus important de tous; c'est un vaste grenier d'abondance.

Moscou et les gouvernements qui l'avoisinent forment le centre manufacturier, lequel demande à être approvisionné de nombreux et divers produits bruts, venant de toutes les extrémités de l'Empire et de l'étranger.

Saint-Pétersbourg est le centre administratif, et de plus un port considérable par les importations, d'où résulte, pour le gouvernement, la nécessité de relier cette capitale à tous les points principaux de l'Empire.

Ces considérations s'opposaient à l'établissement d'un centre général.

On a compris que les lignes de fer devaient, au début, relier entre eux les points les plus importants, de manière que plus tard les lignes secondaires et les tronçons pussent aboutir, en se croisant, à des centres que la pente naturelle des affaires et des nécessités bien constatées indiquerait suffisamment. Aussi, l'opinion prédominante de ceux qui proposaient de couper la Russie par de grandes lignes de fer a-t-elle paru plus conforme aux intérêts de ce grand pays. Car, en construisant des lignes allant d'une extrémité de l'Empire à l'autre, on coupe, en grande partie, la plupart des provinces par une de ces lignes, dont les stations ser-

vent d'entrepôt aux divers produits de chaque contrée productive.

La discussion a vivement intéressé le public en Russie. Quant au gouvernement, après tant de projets conçus et abandonnés depuis dix ans, il a pensé que le meilleur moyen de rendre avantageuses à l'Empire les grandes artères qu'il voulait construire, c'était d'en fixer lui-même le tracé et la direction. C'est ce qui a été fait.

Les lignes qui existaient déjà ou qui étaient en voie d'exécution rentraient nécessairement dans le réseau indiqué par le gouvernement. Telles sont le chemin de Saint-Pétersbourg à Moscou, qui présente un développement de 600 kilomètres; celui de Saint-Pétersbourg à Varsovie, qui va être ouvert à la circulation sur une étendue de 300 kilomètres environ, et ceux de Saint-Pétersbourg à Tzarskoé-Sélo et à Péterhoff.

Après une négociation qui a duré plusieurs mois, la concession a été accordée à une Compagnie européenne. Les concessionnaires sont : le baron Stiéglitz, pour la Russie; MM. Isaac Pereire, Hottinguer, Fould, Seillière, Mallet, Thurneyssen, pour la France; M. Baring, pour l'Angleterre; la maison Hope, pour la Hollande, etc.



Les lignes à construire sont au nombre de cinq :

1° De Saint-Pétersbourg à Varsovie, passant par Dunabourg ;

2° de Moscou à Théodosie ou Kaffa en Crimée ;

3° de Moscou à Nijni-Nowgorod ;

4° de Kovno à la frontière prussienne ;

5° de Liebau, sur la Baltique, à Koursk.

L'ensemble de ces lignes aura une étendue de 4,000 verstes. La longueur de la verste égale celle du kilomètre à 72 mètres près.

Voici les conditions essentielles du traité :

1° Les chemins doivent être terminés en dix ans. La Compagnie s'oblige à construire 300 verstes pendant les années 1857, 1858 et 1859, 700 autres verstes jusqu'en 1861, et le reste devra être terminé fin 1866.

2° Chacune des lignes restera propriété de la Compagnie pendant quatre-vingt-cinq ans, à partir du jour de la construction. Toutefois, le gouvernement impérial s'est réservé le droit d'acquérir les chemins après vingt-cinq années d'exploitation, en payant soixante-cinq fois le produit moyen des cinq dernières années.

3° Le gouvernement cède à la Compagnie, moyennant 18 millions de roubles, remboursables seulement

par un prélèvement sur les bénéfices de l'exploitation spéciale de cette ligne, les travaux exécutés jusqu'à ce jour du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Varsovie; ce chemin devra être achevé le premier.

4° La Compagnie s'engage à fournir un capital de 270 millions de roubles.

5° Le tiers du capital sera souscrit par les Russes. Il n'est établi aucune distinction entre les actions souscrites dans les différents pays.

Le réseau des grands chemins de fer établis ou à établir en Russie est composé des lignes suivantes :

De Saint-Pétersbourg à Moscou. . . . .	645 kil.
De Saint-Pétersbourg à Varsovie. . . . .	} 1,249 —
De Kovno à la frontière de Prusse. . . . .	
De Liebau à Kursk. . . . .	1,227 —
De Moscou à Théodosie. . . . .	1,239 —
De Moscou à Nijni . . . . .	427 —

Soit un développement total de plus de 4,800 kilomètres.

Ce chiffre, certes, est peu de chose, si on le compare à l'immense étendue de l'Empire, mais il représente la somme des grandes voies de communication actuellement nécessaire à la Russie. Le reste viendra plus tard.

Les lignes décrétées rattachent les gouvernements industriels et agricoles à la Baltique et à la mer Noire, qui sont également reliées entre elles : le midi et le nord de l'Empire sont unis à l'Europe par Varsovie; les deux capitales le sont entre elles, et enfin, tout le riche territoire arrosé par le Volga communique directement avec les deux capitales.

L'établissement de ces premières lignes aura pour résultat immédiat la régularisation des échanges à l'intérieur, et par suite, le développement de l'agriculture et d'une foule d'industries nouvelles. Il créera un mouvement commercial régulier, des rapports stables avec le reste de l'Europe.

Nous avons suffisamment prouvé les avantages immenses que la Russie doit retirer de la construction de ses voies ferrées. Examinons maintenant l'importance de chacune d'elles.

## ÉTUDE DES LIGNES.

---

1° *Ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, avec embranchement sur la frontière prussienne, vers Kœnigsberg.* — La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, dont on ne saurait nier l'importance au point de vue commercial pour le bon marché et la rapidité des transports, est néanmoins avant tout une ligne administrative. Les relations entre la capitale de l'Empire et celle des provinces polonaises seront plus faciles en tout temps, et le gouvernement pourra transporter, à peu de frais et en peu d'heures, des troupes et un matériel qui mettent aujourd'hui des semaines à parvenir à leur destination ; mais, ce qui est plus important,

elle sera la voie parcourue par tous les voyageurs russes allant de Saint-Petersbourg et de Moscou dans le reste de l'Europe, et vice versâ.

Cette ligne traverse des populations importantes par leur densité et leur industrie. Pendant l'hiver, elle mettra Saint-Pétersbourg en communication avec la Baltique, qui reste navigable dans sa partie méridionale. Par elle, Berlin sera à deux jours de distance de Pétersbourg. La jonction de cette ligne avec celle de Kursk à Liebau, à Dunabourg, fera de cette dernière ville le point commercial le plus important après le port de Liebau.

Cette ligne sera enfin l'artère du grand commerce de terre de la Russie avec l'Europe.

2° *Embranchement sur la frontière de Prusse, vers Kœnigsberg.* — Par la ligne de Kowno à la frontière prussienne, on ira rapidement à Kœnigsberg, à Berlin et à tous les points de l'Allemagne du Nord; et par les chemins allemands, la Russie communiquera avec l'occident de l'Europe. L'importance politique et commerciale de cette ligne ne peut pas être discutée. Dans quelques années, les produits russes auront baissé des 2/5<sup>es</sup> sur les bords du Rhin et à Paris.

Cette voie facilitera les rapports de la Russie, des provinces polonaises notamment, avec l'Allemagne. La Russie cherche à resserrer les liens qui l'unissent à la Prusse, et l'on peut dire que la ligne de Kowno a une importance, nous ne voulons pas dire stratégique, mais au moins politique plus encore que commerciale, quoique à ce point de vue sa valeur soit incontestable.

3° *Ligne de Liebau à Koursk.* — Des lignes concédées, celle qui, par son importance et son utilité, tient, sans contredit, le premier rang, est celle du nord-ouest-sud-est, qui, partant de Liebau, ira rejoindre la grande ligne du sud, se dirigeant presque en droite ligne de Moscou à Théodosie. C'est par de puissantes considérations que le gouvernement s'est décidé pour cette ligne partant de Liebau; il a voulu écarter pour toujours les deux fléaux qui nuisent le plus à la prospérité de la Russie : la cherté exorbitante du blé dans une partie de l'Empire, et le bon marché excessif dans une autre partie; la surabondance et la disette qui donnent le même résultat, — la misère.

La grande artère partant de Liebau, joignant à Koursk la ligne du sud, reliera ainsi la Baltique à la mer Noire; elle traversera d'un côté les gouvernements de Pskow,

Vitebsk, Vilna, Mohilew et Minsk, où la disette est pour ainsi dire en permanence; et, de l'autre, les gouvernements de Kalouga, Orel, Tchernigow, où les récoltes sont d'une rare abondance; ici, d'épaisses forêts, dont une grande partie pourrit sur pied, *et pas de pain*; là, des contrées où des millions d'hectolitres de blé pourrissent dans les greniers, et pas de *combustibles*.

La construction de la ligne de Liebau à Koursk, ligne passant par des pays où le transport était jusqu'à présent si lent, si difficile, et par suite si coûteux, aurait pour résultat immédiat de doubler le chiffre des expéditions des provinces favorisées et donnerait du pain à des millions de malheureux, qui, au lieu d'employer leurs bras à un travail stérile de culture, pourraient se livrer, au grand avantage du pays et au leur, à l'exploitation des divers autres produits que leur sol donne plus généreusement. La culture du lin et du chanvre et l'exploitation régulière des forêts suffiraient déjà à elles seules pour amener le bien-être et l'aisance dans ces contrées jusqu'ici très-pauvres. Sans parler des produits industriels proprement dits, ces exploitations, négligées aujourd'hui faute de débouchés, fourniraient

déjà à cette ligne de nombreux chargements. Et ce n'est pas tout encore : cette ligne, en relation avec l'étranger par la Baltique, et avec les nombreuses sociétés de navigation à vapeur sur les fleuves de la mer Noire et sur la mer Noire elle-même, trouvera encore dans les importations et les exportations du commerce maritime bien d'autres éléments de succès.

Liebau est incontestablement le meilleur des ports russes de la Baltique. Les avantages qu'il offre sur les autres sont les suivants :

Il est le plus voisin des ports d'Angleterre, de France et d'Allemagne, où sont principalement portés les produits russes.

C'est le seul port de la Baltique dont l'entrée ne présente aucun danger. L'abord en est si facile, que les navires peuvent y pénétrer et en sortir par tous les vents.

La navigation y commence vers la mi-février jusqu'à la fin de l'année, c'est-à-dire qu'elle n'est interrompue que tout au plus un mois par an, pendant les froids rigoureux ; et quelquefois, pendant les hivers les plus doux, elle continue sans interruption, tandis



qu'elle ne dure en moyenne que six mois à Cronstadt et sept mois à Riga.

Il peut être agrandi considérablement et à peu de frais. L'absence de voies de communication, soit naturelles, soit artificielles, a été la seule cause pour laquelle ce beau port n'a occupé jusqu'ici que la cinquième place parmi ceux de la Russie, malgré le voisinage de contrées fertiles, malgré sa position géographique et les avantages qu'il présente et qui lui assurent la prééminence dans la Baltique.

De Liebau à Kursk, la ligne aura une étendue de 1,230 kilomètres. Elle se rellera à Dunabourg avec le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Varsovie; et à Kursk avec celui de Moscou à Théodosie, unissant par cette dernière voie la Baltique à la mer Noire.

Nous croyons en avoir assez dit pour démontrer que cette ligne est destinée à rendre des services immenses.

Il est important de constater que le port de Liebau est aujourd'hui même reconnu insuffisant, il ne contient que de 300 à 400 navires; mais il peut être considérablement agrandi, et l'État prend à sa charge tous les frais qui pourront résulter de son agrandissement.

L'État a pris, par l'acte même de concession, l'engagement de terminer les travaux pour l'époque où le chemin y aboutira.

4° *Ligne de Moscou à Théodosie ou Kaffa.* — Tout le monde en Russie sentait, depuis plusieurs années, la nécessité de faire communiquer Moscou avec la mer Noire. La dernière guerre, d'ailleurs, a donné des enseignements qui n'ont pas été perdus. Les matières premières n'arrivent à Moscou que chargées de frais énormes. D'un autre côté, la partie méridionale de l'Empire ne possède aucune route tant soit peu praticable pendant la plus grande partie de l'année. Les blés qui arrivent des provinces productives à Odessa n'y sont transportés qu'à l'aide de chariots traînés par des bœufs, et ce transport si cher, si long et si incommode, ne peut se faire qu'au printemps, depuis la mi-mai jusqu'à la mi-juillet; et dans l'automne, depuis le mois de septembre jusqu'au commencement de l'hiver. Quand les pluies surviennent, le mauvais état des routes et le manque de fourrages rendent tout transport impossible. L'été, les bœufs et les charretiers sont occupés aux travaux des champs.

Les mêmes inconvénients, résultant de la difficulté

des transports, se font sentir à Berdiansk, à Marianpoul, à Taganrog, ainsi que dans les magnifiques ports de la Crimée, séparés par d'immenses steppes de la Russie productive.

L'extrême utilité d'un chemin de fer reliant un des ports de la mer Noire avec les contrées fertiles était donc un besoin réel, et devenait chaque jour d'une exigence impérieuse. Outre cela, les lacs salins, qui sont très-nombreux sur le littoral de la mer Noire, spécialement autour de Pérékop, fournissent une précieuse marchandise à importer dans l'intérieur de la Russie, d'autant plus précieuse, que l'absence de voies de communication était, jusqu'à présent, la seule cause qui forçait les provinces baltiques à s'approvisionner à peu près exclusivement de sel étranger.

D'un autre côté, nous l'avons déjà dit, relier les contrées productives avec les gouvernements industriels dont Moscou est le centre, était également une absolue nécessité. Tous les produits dont abonde cette partie de l'Empire demandent à être travaillés et transformés.

Nous traiterons plus loin la grande question du commerce intérieur de la Russie, de son industrie, de tout

ce prodigieux mouvement qu'il est presque impossible d'évaluer en chiffres. Disons seulement que le jour où les produits de son vaste territoire, dont la masse surprend les esprits même habitués à faire de la statistique, et qui ne pourront que s'accroître dans des proportions fabuleuses, se transporteront, pour servir aux échanges, avec facilité, avec rapidité, en toute saison et à bas prix, l'avenir de la Russie sera incomparable.

Créer la grande artère qui reliera Moscou à la mer Noire, et rattacher les contrées manufacturières et les contrées agricoles de l'Empire, était l'œuvre la plus utile que le gouvernement pût entreprendre. Cette artère ira directement de Moscou vers le sud, et après avoir traversé la partie occidentale et méridionale de l'Empire, les gouvernements les plus fertiles, elle aboutira à Théodosie. Là, elle communiquera avec la nouvelle Société de navigation et de commerce, qui doit donner un essor inconnu à tout le commerce russe de la mer Noire et de la mer d'Azof.

Plus tard, la ville d'Odessa sera reliée à la ligne du Sud par un embranchement partant d'Ekatherinoslaw sur le Dniéper, et passant par Nikolaïew.

4.

La ligne concédée ira de Moscou directement vers le sud, franchira la rivière Oka, traversera le gouvernement de Toula, si renommé par ses fabriques; ceux d'Orel et de Koursk, si riches en céréales; se reliera, à Koursk, à la ligne partant de Liebau, traversera le gouvernement de Kharkow, si important par ses foires et le plus productif en blé de toute la Russie méridionale; et se dirigeant soit sur Pérékop, soit sur Guénitchi, aboutira à Théodosie, après avoir parcouru une étendue de 1,250 kilomètres.

On a paru surpris que la ville d'Odessa, si importante par son commerce et sa population, n'ait pas été choisie comme point extrême de cette ligne. Le gouvernement s'est décidé pour Théodosie à cause des avantages que présente sa belle rade, qui ne gèle jamais et dont les abords sont faciles par tous les vents. On peut croire aussi que le souvenir de la dernière campagne n'a pas été étranger à cette détermination. Si jamais la Crimée était exposée à une nouvelle invasion, on veut être à même de la secourir promptement. Toutefois, on ne peut laisser de côté une ville comme Odessa, qui sera reliée à la ligne du Sud.

Le port de Kaffa est supérieur au port d'Odessa; il

offre un mouillage, une entrée faciles, il a un grand tirant d'eau. Ce sont là les considérations principales qui ont fait choisir Kaffa pour tête de ligne. D'ailleurs, la ligne directe de Kursk à Odessa eût offert des difficultés considérables ; l'embranchement a paru préférable.

Dans notre étude sur les éléments industriels de la Russie, nous aurons à constater l'importance des centres traversés par cette ligne.

5° *Ligne de Moscou à Nijni-Novgorod.* — C'est pour relier le Volga aux deux capitales que la ligne de Nijni-Novgorod a été adoptée. Cette ligne est un immense bienfait pour la Russie occidentale. •

La ville de Nijni-Novgorod, célèbre par ses foires, vaste entrepôt de tous les produits de l'Empire, venant soit des contrées manufacturières, soit des gouvernements si fertiles du bas Volga, soit des vastes régions septentrionales, est située au confluent de l'Oka et du Volga. La Chine, la Sibérie et la mer Caspienne y apportent le tribut de leurs richesses ; c'est à tous égards le meilleur point d'arrivée pour un chemin de fer allant de Moscou vers l'est. Le grand marché de Nijni deviendra, grâce au chemin de fer, un

faubourg de Moscou et une foire européenne permanente.

Les relations avec Marseille surtout prendront des proportions gigantesques, et le grand port méditerranéen, qui fait déjà avec Théodosie un commerce considérable, deviendra, avant un quart de siècle, le principal entrepôt des blés de la Russie méridionale.

La ligne du Sud ne touche à aucun des riches gouvernements de la Russie orientale que parcourt le Volga, à aucune des provinces situées vers le mont Oural. Le Volga, ce beau fleuve qui, depuis Tver jusqu'à la mer Caspienne, est navigable sur une étendue de près de six cents lieues, est la voie de transport la plus avantageuse que possède la Russie. Ses eaux ont servi de temps immémorial et serviront toujours à transporter d'immenses quantités de produits et de marchandises. La distance entre Moscou et Nijni-Novgorod n'est que de 400 kilomètres; mais le mauvais état des routes et le peu de profondeur des affluents du Volga dans l'été, les débordements de l'automne et les glaces de l'hiver, rendent les communications entre Moscou et Nijni très-lentes et très-dispendieuses. Aussi, depuis quelques années, le com-

merce de Moscou avait fait des démarches pour obtenir l'autorisation de construire un chemin de fer de Moscou jusqu'à la rivière Oka, un des affluents du Volga, afin de rendre l'approvisionnement de la vieille capitale plus régulier et moins coûteux.

L'Oka reçoit la Moscowa, qui n'est navigable qu'une partie de l'année pour les barques d'un faible tonnage. Par la navigation à vapeur du Volga, on descend en quelques jours de cette ville à Astrakan, l'entrepôt du commerce de la Russie avec la Perse et l'Asie centrale. Cette ligne sera le véhicule d'un commerce immense, et imprimera une activité et un développement extraordinaires à l'industrie russe.

Toute la région entre Moscou et Nijni est habitée et industrielle; elle donnera un parcours considérable de voyageurs. La ville elle-même est la plus importante du centre de l'Empire, et elle possède en grand nombre des fabriques, usines, etc.







**ÉVALUATION**  
**DU PRIX DE REVIENT**  
**ET DU PRODUIT.**

---

**Pourquoi la Russie, si riche, n'a-t-elle pas voté ses fonds d'enthousiasme ? a-t-elle été effrayée par la difficulté et la dépense ?**

**Comment les capitaux étrangers sont-ils venus ou ont-ils été appelés à la réalisation d'une œuvre nationale russe, qui ne peut profiter à l'Europe que dans un avenir éloigné peut-être ?**

**C'est là un mystère dont il est facile de sonder le secret.**

Soit que les capitaux aient été entraînés par l'appât d'un intérêt élevé, soit que de hautes considérations politiques aient pesé dans la balance, on a trouvé chez les capitalistes étrangers une confiance et une bonne volonté dont on s'est hâté de profiter.

L'entraînement était si grand, que lorsque le comte Orloff était à Paris, la paix à peine signée, il lui était fait chaque jour offre de *milliards*. Ne sachant auquel entendre, le diplomate russe prit un jour le parti de mettre bravement tous les prétendants à la porte. Ce fut un coup d'État.

Le gouvernement impérial voit donc avec une vive satisfaction la confiance des cinq ou six grandes maisons ou compagnies étrangères. En effet, sans leur concours, comment pourrait-il exécuter des lignes de fer de plusieurs milliers de kilomètres de longueur? En Russie, les capitaux sont très-abondants, mais ils sont timides; la spéculation n'a pas encore fécondé les germes de richesse que renferme le sol; le crédit existe à peine, les institutions financières manquent ou ne rendent que de faibles services.

D'un autre côté, le gouvernement sentait son impuissance à se charger seul d'une œuvre si colossale.

D'ailleurs, il avait fait une expérience bien chèrement payée en construisant la ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou. Cette ligne présente un développement de 600 kilomètres, et chacun de ces kilomètres a coûté environ 775,000 francs. Or, si l'on songe que le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou traverse des contrées relativement assez peuplées et généralement cultivées, où le sol est uni; que l'État n'a point eu de terrain à payer; qu'en Russie le bois est pour rien et la main-d'œuvre à bas prix, on se demande quelles dépenses aurait entraînés l'exécution des travaux dans les provinces où quelques obstacles de diverse nature opposent des difficultés qui rendent des travaux d'art nécessaires, où il faudra transporter des ouvriers par suite de l'absence de population, etc., etc., s'il avait fallu suivre les errements ruineux de la régie administrative.

La vérité est qu'en Russie l'industrie, dans le sens général du mot, est encore dans l'enfance; que le gouvernement a dû préposer à la surveillance des travaux du chemin de fer entre les deux capitales une armée d'employés, dont l'incapacité était le moindre défaut; que la corruption et la vénalité, ces plaies si profondes

de l'administration russe, que le gouvernement s'efforce de guérir par des moyens héroïques, ont souvent doublé, triplé même les dépenses de l'État. Il est également vrai qu'en Russie les étrangers capables d'imprimer une bonne direction aux travaux sont aussi nécessaires que les capitaux, et que, réduite à ses propres ressources, la Russie serait incapable de mener à bonne fin l'œuvre si importante de ses chemins de fer.

Le gouvernement impérial voulait que les grandes lignes fussent terminées dans l'espace de quelques années. Or, les ressources nationales, lors même qu'elles auraient été suffisantes, ne lui eussent pas permis de mener à bonne fin une si vaste entreprise avant un quart de siècle. Il a donc saisi avec empressement l'occasion de faire contribuer, pour une grande part, les capitaux étrangers à la construction des chemins de fer; mais en même temps il a fait appel à leur expérience et au personnel investi de leur confiance. Il a agi sans précipitation, et tandis que les offres des compétiteurs étaient froidement examinées, le gouvernement impérial s'occupait activement, mais avec une sollicitude pleine de circonspection pour les inté-

rêts généraux, de l'étude du plan d'ensemble qui a fini par prévaloir. Aucune considération particulière n'a influé sur l'adoption de ce plan. La Compagnie concessionnaire a dû accepter ou choisir entre les tracés proposés par la commission dont nous avons parlé. Elle ne fera qu'exécuter dans les conditions stipulées les lignes dont le gouvernement a seul fait toutes les études. C'est aussi le gouvernement qui veillera sur la solidité et la régularité des travaux.

*Dépenses du réseau.*

L'estimation des travaux à laquelle s'applique la garantie de l'État est fixée, par l'article 5 de l'acte de concession, dans les termes suivants :

« Pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, cette garantie de l'État sera calculée sur un capital de 85 millions de roubles argent.

» Pour la ligne d'embranchement dirigée sur la frontière prussienne vers Kœnigsberg, le capital sur lequel portera cette garantie de l'État sera établi d'après la longueur effective dudit embranchement, et à raison d'une dépense moyenne de 69,000 roubles argent par verste.

» Enfin on établira, par un calcul semblable, et

d'après la longueur effective de chaque ligne, le capital dont l'intérêt avec amortissement est garanti par l'État, pour les chemins de fer de Moscou à Théodosie, de Kursk ou d'Orel à Liebau, et de Moscou à Nijni-Novgorod; mais le prix moyen par verste sera réduit, pour chacun de ces chemins, à 62,500 roubles argent. »

Ainsi l'estimation est fixe et définitive pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, sur laquelle le gouvernement a déjà dépensé 18,000,000 de roubles, soit 72,000,000 de francs. Cette somme à restituer au gouvernement par le partage des produits nets de la ligne au delà de 5 pour cent, n'est pas comprise dans les 85 millions de roubles restant à dépenser pour l'achèvement de ladite ligne, et qui sont exactement le montant des devis primitifs; de telle sorte que la somme déjà dépensée en travaux n'est qu'une somme à valoir, que des études plus parfaites sur les parties non commencées permettront peut-être d'économiser.

Pour les autres lignes, l'estimation moyenne par verste est seule déterminée, et la dépense totale ne sera fixée que d'après la longueur effective de ces lignes, telle qu'elle résultera des tracés définitifs.

Voici l'estimation que la Compagnie établit :

INDICATION DES LIGNES.	LONGUEUR en VERSTES.	DÉPENSES D'APRÈS LE TRAITÉ " en roubles.		DÉPENSES par LIGNE en francs.
		Forfait.	"	
De Saint-Petersbourg à Varsovie.....	1,010	85,000,000		340,000,000
Embranchement vers Koenigsberg.....	160	11,040,000		44,160,000
De Moscou à Théodosie.....	1,180	75,750,000		295,000,000
De Koursk à Liebau.....	1,150	71,875,000		287,500,000
De Moscou à Nijni--Novgorod.....	400	25,000,000		100,000,000
Total.....	3,900	"	266,685,000	1,066,660,000
A quoi il faut ajouter pour les travaux exécutés par l'État sur la ligne de Varsovie, et qui sont abandonnés à la Compagnie.....				
Montant total de l'estimation du réseau.....				
				72,000,000
				1,138,660,000

Ou pour 4,162 kilomètres, 273,650 francs par kilomètre pour l'ensemble du réseau.



La Compagnie n'est tenue qu'à l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art pour deux voies, mais elle est autorisée à exploiter sur une seule voie à la condition de l'accompagner de voies de garage suffisantes. Nous avons entendu affirmer que les ingénieurs de la Compagnie, qui ont fait fixer ces chiffres dans la négociation plutôt comme bon de l'annuité garantie que comme devis des dépenses probables, espéraient pour la seconde voie sortir de ces limites.

La Compagnie conserve le droit d'approprier son tracé au relief et aux accidents du terrain. La latitude qu'elle s'est réservée, si elle reconnaissait qu'il y eût convenance de sacrifier la facilité d'exploitation, permet des économies considérables.

La Compagnie a fait faire un tableau comparatif des prix de revient des divers chemins prussiens et américains, qui n'ont atteint que 200,000 francs environ pour les plus chers. Enfin elle se sert aussi d'une phrase extraite de documents officiels publiés par M. le ministre des travaux publics, déclarant que, en France, les terrains acquis et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies, on trouve en moyenne 227,000 francs par kilomètre. La moyenne kilométrique du prix de re-

vient est donc bien inférieure à 273,000 francs, chiffre de l'estimation de la Compagnie. On remarquera que les chemins des États-Unis, nous voulons parler des grandes lignes, et ceux du Canada, forment de bons termes de comparaison sous le rapport du climat, du bas prix des terrains, des facilités et des difficultés propres à des pays neufs.

Voilà pour les dépenses.

Pour dresser le tableau des recettes en ce qui concerne les voyageurs, la Compagnie s'est guidée sur l'analogie du chemin de fer Nicolas, qui en 1855 a rapporté 21,000,000 de francs; elle a tenu compte de la densité relative des populations, des besoins de la communication intérieure, de la situation actuelle et future du commerce d'importation et d'exportation, pour apprécier la circulation probable sur chacune des lignes, et pour établir le tableau suivant. Pour les voyageurs, on a calculé sur le prix du tarif; pour les marchandises, on a également calculé sur le prix du tarif, en faisant néanmoins une réduction sensible pour les *céréales* et les *charbons*.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE en KILOMÈTRES.	RECETTES BRUTES.		
		VOYAGEURS et GRANDE VITESSE.	MARCHANDISES et BESTIAUX.	TOTAL.
De Saint-Petersbourg à Varsovie.....	1,078	Francs. 18,500,000	Francs. 21,682,000	Francs. 40,182,000
Embranchement sur la frontière prussienne....	1,711	2,584,800	1,924,000	4,508,800
De Moscou à Théodosie.....	1,259	13,650,000	46,244,000	59,894,000
De Koursk à Liebau.....	1,227	6,750,000	59,781,000	66,531,000
De Moscou à Nijni-Novgorod.....	427	4,740,000	15,490,000	18,230,000
Totaux.....	.....	46,224,800	143,121,000	189,345,800
Moyenne par kilomètre.....	.....	11,106	34,387	45,493

On remarquera que le produit du transport des marchandises est élevé à 145 millions, ce qui est le double du trafic de la France sur les chemins français. Pour motiver cette estimation, on fait remarquer avec raison que les distances sont très-grandes en Russie; de sorte que le nombre de tonnes transporté d'après cette estimation, tout en n'étant que le tiers du nombre de tonnes transporté par les chemins de fer français, circulera cinq ou six fois davantage. Ainsi une tonne parcourt en France le cinquième ou le sixième de la distance qu'elle parcourra en Russie.

La distance parcourue étant cinq ou six fois plus grande, les frais de traction subiront évidemment une réduction très-notable.

Puis la Compagnie calcule les frais d'exploitation à 45 pour cent de la recette brute, se basant encore sur des données fournies par une étude comparative.

Enfin, la Compagnie compare son estimation aux produits des chemins de fer prussiens, allemands, etc.; puis reconnaissant la justesse de ses évaluations, elle conclut en disant que le rapport entre le coût et le produit est tel qu'il doit en résulter 10 pour cent au bénéfice du capital entier.

La Compagnie ne pouvait pas conclure autrement, mais ces conclusions sont-elles justes? Nous allons le voir.

Les calculs de la Compagnie démontrent que la plus forte partie des recettes sera produite par le transport, sur un long parcours, de marchandises traînées par des convois complets. Cette condition d'exploitation est très-favorable, car depuis ces dernières années on est arrivé à faire traîner jusqu'à 4 et 500 tonnes par une seule machine; un train pareil, complètement chargé, produit infiniment plus que les trains de voyageurs; n'eût-il que des marchandises tarifées à 3 centimes, il produirait 12 ou 15 francs, c'est-à-dire le double des trains de voyageurs sur les lignes les mieux achalandées. — Si l'on rapproche ce fait de tous les renseignements que nous avons donnés, et que nous donnerons encore, on reconnaîtra que la Russie tout entière est une mine de transport, à laquelle la Compagnie fera produire ce qu'elle voudra, puisqu'elle fait avec bénéfice raccourcir les distances par des réductions très-larges de tarif.

La circulation des voyageurs aura d'ailleurs plus d'importance qu'on ne le suppose, surtout si la Com-

pagnie encourage les migrations périodiques d'ouvriers du nord au sud. — Les transports de troupes, qui payent le quart du tarif légal, seront eux-mêmes un article de recette important.

Nous croyons donc que l'on doit regarder comme très-modérées les estimations des ingénieurs de la Compagnie, dont le rapport est empreint partout de la modération qu'on doit attendre de gens ayant conscience de la responsabilité morale qu'ils endossent.

Le capital nécessaire à la construction du réseau des chemins russes est évalué à 1 MILLIARD 100 MILLIONS à peu près. Ce capital sera peut-être insuffisant sur quelques points ; tout nous porte à croire qu'il faudra au moins se préparer à des dépenses considérables sur certaines sections. Ces dépenses seront compensées par des économies sur bien des points du réseau. Nous avons recueilli à cet égard des témoignages authentiques et imposants. On remarquera d'ailleurs que, dans la construction des chemins de fer, une partie de la dépense est proportionnée à l'importance du trafic ; de grandes économies seraient donc réalisées si le produit devait rester faible.

Il est à remarquer que l'État ne garantit pas  $\delta$  pour

cent sur les sommes à dépenser jusqu'à concurrence des chiffres d'estimation portés à l'acte de concordance. — Les nombres de 85 millions de roubles argent pour la ligne de Varsovie, de 69,000 roubles pour son embranchement, et de 62,500 pour le reste du réseau, sont indiqués pour fixer à forfait le chiffre de l'annuité garantie sur chaque ligne; de telle sorte que si, à l'expérience des premières sections exploitées, on venait à reconnaître que le produit est faible, on éviterait de grandes dépenses de matériel et de gares, et on ferait profiter de cette annuité un capital réduit.

Le système des obligations, qui a si bien réussi en France, où il a permis de doubler notre réseau, sans que l'État eût de nouveaux sacrifices à s'imposer, s'approprie merveilleusement à la timidité et à l'inexpérience des capitaux russes. Des obligations doublement garanties à 5 pour cent par l'État et par les produits des chemins, iront prendre dans tous les portefeuilles la place des billets de banque à 4 et 4 1/2 pour cent d'intérêt. — Les statuts autorisent d'ores et déjà la Compagnie à former son capital pour moitié en obligations.

On ne doit pas perdre de vue d'ailleurs qu'en décrétant que les titres d'actions et d'obligations de la So-

ciété seraient acceptés pour les dépôts de cautionnement, le gouvernement a assuré le placement rapide de ces titres en Russie, où l'on calcule que les effets publics ou valeurs de banque engagés en cautionnement représentent une somme de 5 à 600 millions de francs.

Si, contre toute prévision, la grande Compagnie Européenne voyait ses estimations dépassées, si elle se trouvait dans la nécessité de solliciter du gouvernement impérial des modifications à un contrat qu'elle serait hors d'état d'exécuter à la lettre, elle pourrait faire valoir sa bonne foi à juste titre. D'ailleurs, le gouvernement russe a tout intérêt à ménager une entreprise qui vient à son aide; il doit encourager les capitaux dont il a besoin, au lieu de les maltraiter.

Nous savons d'ailleurs de source certaine que, traitant avec les intérêts privés, le gouvernement russe, comme tous les grands gouvernements, cédera devant des considérations d'équité et de bien public.

C'est après vingt ans, et non après vingt-cinq, comme cela a été dit par erreur, que l'État pourra user de la faculté de rachat en payant à la Compagnie une annuité égale au produit moyen des cinq années



les meilleures parmi les sept dernières ; mais c'est après les dix années allouées pour les travaux que ce délai commence à courir. C'est la consolidation du revenu atteint après trente années de concession.

M. de Rothschild avait fait étudier les chemins de fer russes, et tout le monde sait qu'un rapport, célèbre tant à cause du nom de son auteur que par la controverse à laquelle il a donné lieu, lui avait été remis. Ce rapport avait été favorable sous certains points de vue généraux, mais défavorable quant aux estimations et aux difficultés à vaincre. Tout cela est aujourd'hui ramené à sa juste valeur, et l'étude plus complète des lignes et des moyens d'exécution a montré la possibilité de surmonter tous les obstacles. Il est d'ailleurs certain que les chemins russes ne doivent pas être construits sur les mêmes bases que les chemins anglais et les grands chemins français.

Le gouvernement russe avait fait étudier ses lignes ; quoique habitué aux gros devis, il avait admis des chiffres plus faibles que ceux qui ont été introduits dans l'acte de concession ; dans un esprit de bienveillante équité, il a voulu donner à la Compagnie toute la latitude nécessaire pour une semblable affaire.

D'un autre côté, la Russie ne pouvait pas rester étrangère à la formation d'un capital destiné à l'enrichir. Ses banquiers, le baron Stieglitz en tête, ont couvert les 38 centièmes. Il ne sera créé qu'une seule et même espèce de titres; ceux-ci seront réabsorbés par la Russie, au fur et à mesure que ses capitalistes s'habitueront aux opérations de ce genre.

Spéculant sur les bénéfices à réaliser, les capitalistes anglais, hollandais, français, sont entrés dans la Compagnie, et au moyen de cette combinaison, le capital social entier est couvert, car chacun des banquiers dont il est question, MM. Baring en Angleterre, Hope en Hollande, Pereire en France, est assuré de trouver dans sa clientèle les fonds disponibles nécessaires pour couvrir ses engagements.

On affirme, en France, que le capital est déjà souscrit d'avance, — nous ne répugnons pas à le croire; — le Crédit mobilier jouit toujours d'un puissant crédit, la confiance en ses directeurs est fort grande, et dans ce cas particulier, l'éloignement et son mirage, l'inconnu et ses attraits, tentent facilement les capitaux, si peu aventureux parfois, que les versements sont assurés dans tous les cas.

Cependant une espèce de ligue contre la souscription a éclaté en Angleterre. Nous ne voulons pas entrer dans les considérations politiques que font valoir les ligueurs; elles nous paraissent médiocres, d'ailleurs. Cependant les raisons sérieuses, les choses de fait qu'ils mettent en avant, nous les avons appréciées et trouvées le plus souvent inexactes.

Les villes hanséatiques entrent aussi dans la conspiration. Ici il y a des causes particulières : l'antagonisme des grandes maisons entre elles. La Hollande est en dehors, et ce pays, intéressé depuis longtemps déjà aux opérations de la Russie, vit dans une entière confiance en l'affaire des chemins de fer comme en toutes les autres affaires russes, soit d'État, soit de particuliers.

Énonçons rapidement les motifs dont on s'est servi pour former cette conspiration contre la souscription.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1851, jour de son ouverture, jusqu'à la fin de 1855, la ligne de Saint-Petersbourg à Moscou a transporté 3,391,325 voyageurs, non compris les troupes, dont le nombre est de 580,000 hommes.

Le mouvement commercial sur cette ligne, pendant ces mêmes années, représente un total de 654 mil-

lions 875,664 kilogrammes. Ce mouvement, en 1856, a considérablement augmenté.

Nous ferons remarquer que la proportion entre les voyageurs et les marchandises sur cette voie est tout autre que sur les chemins de fer de l'Europe occidentale. Ici, les recettes que donne le transport des voyageurs sont bien plus importantes que celles produites par le transport des marchandises, car Moscou et Saint-Pétersbourg sont de grands centres de population, et le mouvement des voyageurs a dépassé toutes les espérances. Il en sera tout autrement sur les autres lignes; dans un pays comme la Russie, où les populations sont clair-semées et où le sol ne donne que des produits lourds et encombrants, les lignes de fer sont surtout destinées au transport des denrées et des marchandises. Ainsi s'établira une compensation certaine.

On dit encore :

Il y a d'immenses solitudes que les lignes de fer concédées doivent traverser, et où il faudra tout transporter, depuis les instruments de travail jusqu'aux ouvriers. Quelquefois, à vingt, à trente lieues de distance, on ne trouvera point de bras. Dans ce cas,

6.

la main-d'œuvre, les subsistances, l'entretien des travailleurs reviendront fort cher.

On croit généralement que le prix de la main-d'œuvre est peu élevé en Russie; c'est bien souvent une erreur. Cependant le salaire de la journée de travail varie comme le prix de tout le reste.

Dans les provinces du Sud, durant une partie de l'année, le prix de la journée dépasse de beaucoup le salaire des ouvriers de la campagne en France, en Allemagne, et même en Angleterre. Au printemps, de nombreux journaliers arrivent des provinces du Nord, pour les travaux des champs dans la Russie méridionale; un simple journalier reçoit un rouble argent (4 francs), plus la nourriture et le logement. Ce prix élevé, dans une contrée où tout est à si bon marché, ne peut s'expliquer que par le manque de bras, tous les travaux agricoles devant être faits à la fois et en peu de temps.

Sous une apparence de douceur et de docilité, l'ouvrier russe est indolent; il est sournois et prend un malin plaisir à feindre la simplicité, la niaiserie, pour mieux tromper ceux qui l'emploient. Les chefs d'atelier étrangers auront toutes les peines du monde,

non à se faire obéir quand ils seront présents, mais à faire exécuter promptement les travaux dont les ouvriers russes seront chargés; ce sera là un des principaux inconvénients de la grande tâche entreprise par la Compagnie concessionnaire; elle croira que la main-d'œuvre lui coûtera moins cher qu'en France et en Angleterre, parce que les salaires seront moins élevés que dans ces pays; mais elle éprouvera des déceptions qui se traduiront en pertes et en dommages. Les mécomptes que plusieurs compagnies éprouvent en Espagne peuvent, jusqu'à un certain point, donner une idée de ceux réservés à la Compagnie concessionnaire.

On ajoutait en précisant : que dans les steppes, servant de pâture à des millions de têtes de bétail, qui s'étendent depuis la Bessarabie jusqu'à la mer Caspienne, et qui séparent la Crimée du reste de l'Empire, le prix des travaux dépassera celui qui est fixé par les devis dans des proportions qui feront regretter à la Compagnie d'avoir accepté des conditions peut-être onéreuses.

On peut répondre en quelques mots à ces affirmations : tout le monde sait quelles sont les conditions d'exploit-

tation de la ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou; le service des localités intermédiaires est à peine organisé, les gares de marchandises ne sont qu'à l'état de rudiment, un traité de traction excessivement onéreux fait obstacle aux réductions de tarif et au développement de trafic, — de telle sorte que cette ligne ne produit peut-être pas la moitié de ce qu'elle rendrait dans d'autres conditions. — Il n'y a de partie peu peuplée, relativement au reste, qu'aux approches de la mer Noire, où les rails et le matériel seront apportés par mer, où les traverses seront obtenues à bas prix; sur cette partie, les ouvrages d'art seront nuls; sur toute l'étendue du réseau, les chemins de fer partant de la mer ou de Moscou serviront aux transports de leurs propres matériaux. — Sur quelques points, le prix de la main-d'œuvre est élevé, mais la Compagnie, en y organisant les moyens de séjour et de nourriture, y transportera les ouvriers des provinces où la main-d'œuvre est à vil prix. — Les ouvriers russes sont dociles et remarquablement aptes à tous les travaux manuels.

On a dit encore :

Sur plusieurs lignes le combustible sera d'une cherté

exorbitante. Sans doute celle de Liebau à Koursk et celle de Nijni-Novgorod à Moscou traverseront des provinces qui produisent des bois en très-grande abondance; mais les forêts séculaires de bois résineux seront promptement épuisées dans un rayon de quelques lieues, et c'est seulement lorsqu'on fera venir le bois de plus loin qu'on saura ce qu'il coûte.

Il est vrai que le gouvernement d'Ekatérinoslaw a de riches mines de charbon; mais le prix de ce combustible s'élèvera dans une proportion trop rapide à mesure que le chemin de fer du Sud s'éloignera des gîtes pour se diriger vers Moscou. En comptant le charbon à 12 fr. 50 cent. sur le carreau, ce qui est bien modeste, on en conviendra, et en admettant le prix du transport à 5 fr. par tonne pour 100 kilomètres, le combustible coûterait, à Kharkow, 31 fr.; à Koursk, 44 fr.; à Orel, 52 fr.; à Toula, 62 fr., et à Moscou, 73 fr. la tonne. Il ne pourrait donc même pas faire concurrence au charbon anglais, qui, transporté par le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou, ne revient qu'à 62 fr. les 1,000 kilos. Ainsi, au cœur même du centre manufacturier, dans la capitale de la Vieille-Russie, le charbon anglais,



grevé des frais du fret et du transport par terre, revient meilleur marché que le charbon extrait des mines mêmes de la Russie!

A ces assertions, on peut répondre que : la Compagnie, transportant la houille du bassin de Donetz et la houille anglaise importée par la Baltique au prix de revient pour son propre usage, c'est-à-dire à moins d'un centime par tonne et par kilomètre, l'obtiendrait à un taux modéré sur tout son parcours ; rien ne l'empêche d'ailleurs d'acheter à vil prix de larges zones de terrain le long de ses lignes, et d'y faire des semis pour assurer sa consommation à venir.

La Compagnie est autorisée, par l'acte de concession et par ses Statuts, à joindre à son entreprise toutes celles qui pourraient en faciliter le développement, telles que terrains, usines, docks, mines, voies de correspondance, entreprises de transport sur terre, sur les voies navigables intérieures et sur mer. — Cette dernière faculté lui permettra au besoin, et avec son propre matériel, de donner à son trafic toute l'extension et toute la régularité possibles, sans la rendre tributaire des entreprises qui pourraient se créer pour exploiter la situation nouvelle faite au

commerce d'exportation par l'établissement des chemins de fer.

La Compagnie, ajoute-t-on, a pris l'engagement de terminer les lignes en dix ans. Cet engagement paraît téméraire à ceux qui connaissent bien la Russie. Là, plus que dans le reste de l'Europe septentrionale, les populations fuient les labeurs fatigants. Dans l'état de servage où il vit, l'ouvrier ne se préoccupe guère de l'avenir. Il sait que si les moyens de subsistance viennent à lui manquer, son maître, propriétaire de sa personne, ne le laissera pas mourir de faim. Cela explique pourquoi les terres les plus fertiles ne donnent souvent que des produits minimes et d'insignifiants bénéfices. Le paysan russe travaille le moins qu'il peut, et ne fait que ce qu'il est forcé de faire.

D'ailleurs, la Russie est un pays très-vaste, les populations y sont clair-semées, et les travaux des champs et de l'industrie ne laissent jamais l'ouvrier inoccupé, bien au contraire, et si la terre ne manque jamais à l'homme en Russie, dans les contrées les plus fertiles de ce pays l'homme manque souvent à la terre.

Pour obtenir un nombre suffisant de travailleurs, il faudra les stimuler par l'appât d'un salaire élevé, et leur

fournir les moyens de se distraire de leurs fatigues par de fréquentes libations d'eau-de-vie de grain, libations qui malheureusement sont entrées beaucoup trop dans les habitudes des populations russes.

La Compagnie n'a pas vu par combien de difficultés, de déceptions, de tribulations, il lui faudra passer avant d'avoir terminé les travaux, et Dieu seul sait si ces travaux pourront être exécutés en dix ans.

Voici l'objection la plus persistante; elle ne nous paraît pas plus importante que les autres. Les défauts de l'ouvrier russe sont les défauts ordinaires; mais il a une précieuse qualité, c'est un esprit de nationalité très-grand et le désir ardent de s'émanciper par la libre circulation. Ceux qui connaissent si bien la Russie devraient savoir que tout y est entrave à la circulation, et que le droit de circuler et la possibilité de parcours sont le rêve constant de tous les Russes.

On sait d'ailleurs qu'à part la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, où 72 millions de travaux sont déjà exécutés, la grande dépense du reste du réseau est l'achat des rails et du matériel.

Nous venons de rectifier (et à cet égard nos observations ne sont pas terminées) des calculs et des objec-

tions sur lesquels le public a été induit en erreur, on ne sait par qui et dans quel intérêt.

On a été forcé de reconnaître avec la Compagnie que le chemin de Varsovie serait d'un excellent rapport. La ligne aura une étendue de 1,250 kilomètres avec son embranchement, c'est-à-dire plus le quart du réseau qui doit être construit. La ligne de Nijni a été reconnue excellente comme produit, quoique ce soit la plus coûteuse à établir. Voilà donc une grande partie du réseau qui promet, d'après les adversaires eux-mêmes, de justifier les espérances légitimes des concessionnaires.

Voici l'accusation la plus grave. Dans les conditions générales du traité entre le gouvernement russe et la Compagnie, on ne voit pas de stipulations particulières relatives à la bonne exécution des travaux.

Aussi on fait toutes sortes de suppositions. On dit, par exemple (c'est même une rumeur très-accréditée en Russie), que la Compagnie veut imiter ce qui s'est fait en Angleterre pour le Great-Western et aux États-Unis pour la plupart des lignes. Observons, en passant, que l'Union américaine est un pays à part; la spéculation y est hardie, aventureuse, et s'occupe fort peu

de la vie des voyageurs. Faire et aller vite, c'est là l'essentiel. D'ailleurs, aux États-Unis la concurrence est illimitée, et le gouvernement fédéral n'accorde pas de subvention. On oublie facilement que les grandes lignes des États-Unis prises pour terme de comparaison sont assimilables aux nôtres pour la solidité et la bonne exécution.

Donc, on attribue à la Compagnie le projet d'exécuter des travaux sans solidité pour dépenser moins. Certaine de toucher l'intérêt qui lui est garanti, elle emploierait pendant dix-sept ans toutes ses recettes, sous prétexte d'entretien et de réparations, à refaire les lignes à neuf. Par exemple, au lieu de pierres concassées, on mettrait d'abord du sable sous les rails, et plus tard, dans l'espace de dix-sept ans, on remplacerait ce sable par des pierres concassées. D'un autre côté, on poserait des traverses qui coûteraient à peine 1 fr. 50 c., et dureraient d'un an et demi à deux ans, pour les remplacer ultérieurement par d'autres traverses plus solides.

Pendant dix-sept ans, la recette étant ainsi employée tout entière à la reconstruction des lignes, le gouvernement aurait à pourvoir au service intégral de

l'intérêt et de l'amortissement. En réalité, il n'aurait fait qu'un emprunt déguisé quant au capital de garantie.

Après dix-sept ans, toutes les lignes se trouvant en parfait état, il n'y aurait rien à dépenser pendant trois ans pour entretien et réparation. La recette nette deviendrait considérable et elle serait distribuée en dividendes. Or, c'est sur la moyenne de ces dividendes que le gouvernement devrait baser son prix de rachat, s'il voulait user de la faculté qu'il s'est réservée,

Nous ne chercherons pas à discuter de telles observations. Les grandes maisons de banque qui forment la Compagnie européenne ont déjà exécuté dans différents pays des travaux immenses, et en industrie *noblesse oblige*. Des suppositions pareilles, — que nous avons relatées pour prouver la malveillance ou le parti pris de certaines oppositions, — sont tellement impossibles à réaliser, qu'il est inutile de les réfuter. Elles supposent de la part du gouvernement russe un oubli complet de ses intérêts les plus chers, ou bien une indifférence coupable ; elles exigeraient tout au moins une connivence criminelle.

Quoique le gouvernement russe se soit réservé la

surveillance de la direction des travaux et qu'il ait indiqué les points principaux par où les lignes devraient passer, l'acte de concession ne dit pas en termes exprès qu'il faudra suivre un tracé déterminé entre telles et telles localités. Il est à présumer que la Compagnie usera de son droit de prolonger les lignes dans les endroits où la nature du sol présentera des difficultés, et où, pour les raccourcir, il faudrait exécuter des travaux qui coûteraient de fortes sommes. Dans ce cas, il y aura tout bénéfice pour la Compagnie à exécuter un plus grand nombre de verstes, puisque c'est en raison du nombre de verstes exécutées qu'elle aura droit à l'intérêt de garantie.

Toutefois, nous l'engageons à ne pas trop abuser de l'absence de certaines clauses impératives dans le contrat. Sans doute le gouvernement impérial saura montrer de la tolérance et un esprit de modération, mais si des difficultés venaient à surgir, ce serait ce gouvernement qui, en définitive, aurait le dernier mot. Ces difficultés possibles ne sont cependant pas probables.

Une des considérations qui établissent que la Compagnie pourra construire ces lignes aux prix indiqués tout d'abord par le gouvernement russe et reconnus

possibles par ses ingénieurs, c'est que durant la période de construction, la Compagnie est affranchie de tous droits de douane ou autres sur les rails et accessoires de la voie, sur les locomotives, tenders, wagons, et, en général, sur tous les objets, de quelque nature qu'ils soient, nécessaires au premier établissement d'un chemin de fer et à l'installation de son matériel d'exploitation.

Cette clause, toute favorable à l'Europe et à la Compagnie, est d'une grande portée. La Russie, en effet, demande à l'Europe plutôt le concours de son expérience, de sa science, de ses puissants moyens, que de l'argent. La Russie demande une prompte exécution de ces lignes, et l'Angleterre, la France, l'Allemagne, peuvent être assurées de payer en rails, machines, voitures, matériel de toute sorte, une portion notable, si ce n'est la totalité, des fonds pour lesquels elles entreprendront en participation dans l'œuvre des chemins russes.

L'État s'est en outre empressé de mettre les lignes construites qu'il exploite, au service de la Compagnie, à des prix de faveur fixés à la limite du prix de revient.

On le voit suffisamment : le gouvernement russe,



dans le but de la réalisation possible de l'œuvre, a fait toutes les concessions et offert toutes les garanties. — Il a même été plus loin que l'usage ne semblait l'indiquer, car le réseau concédé a été divisé en sections, pour chacune desquelles la garantie d'intérêt commencera à courir à dater du jour où cette section aura été livrée à l'exploitation. Si par une cause quelconque la Compagnie ne pouvait pas ou ne voulait achever le réseau, elle resterait concessionnaire purement et simplement des *lignes* achevées.

Ainsi, contrairement aux usages adoptés, notamment en France, où la garantie d'intérêt accordée par l'État n'est applicable qu'après l'achèvement complet des travaux et pour une période de cinquante ans seulement, la garantie stipulée en faveur de la Compagnie est successive et s'applique à la période réservée à la construction. Cette garantie embrasse la durée entière de l'entreprise et comprend même les intérêts payés pendant la construction. Cette dérogation aux précédents usités est la conséquence de l'importance de l'entreprise et de la longue durée assignée aux travaux.

Ce n'est point seulement par les conditions favorables dans lesquelles elle s'établit que cette grande

œuvre mérite d'inspirer la confiance, c'est aussi par la garantie efficace et par l'assistance bienveillante dont l'entoure, dès son début, le gouvernement puissant qui en a le premier conçu la pensée et provoqué l'exécution.

De tout ce qui précède, il résulte :

1° Que la Russie ne pouvait se passer de chemins de fer;

2° Que le gouvernement russe a compris la légitimité de ce besoin, et a accordé la concession du réseau à des conditions excellentes;

3° Que les capitalistes peuvent avoir la certitude d'un intérêt de 5 pour cent minimum, ce minimum comprenant l'amortissement des actions;

4° Que les chemins de fer russes sont, au point de vue financier, une affaire au moins ordinaire pour quelques années, mais pleine d'espérances pour l'avenir;

5° Que le progrès universel a poussé la nation russe, son gouvernement, les capitaux étrangers, à l'accomplissement d'une œuvre d'intérêt général, universel dans l'avenir.

Pour nous, nous désirons ardemment l'accomplissement de cette œuvre; nous allons, en dehors des

devis, des trafics, des intérêts garantis, des produits et des revenus, rechercher les considérations qui doivent déterminer cet accomplissement.



# MOUVEMENT NATIONAL

## INDUSTRIEL.

### INSTITUTIONS DE CRÉDIT QUI LE SERVENT.

---

**Le bois est le combustible usuel dans l'empire russe. Il y est, sauf exceptions, abondant et à bon marché. Les steppes de quelques provinces en sont dépourvues, mais le pays en général est boisé.**

**Comme combustible industriel, le bois est inférieur au charbon par plusieurs causes, que les avantages qu'il offre d'un autre côté ne peuvent compenser. A mesure que la machine fixe ou roulante déboise la ligne parcourue ou ses environs, les transports des bois à la machine fixe ou au dépôt d'approvisionnement de**

la machine mobile augmentent en proportion de l'éloignement. Le prix s'élève jusqu'à ce que l'équilibre venant à être rompu, et le pays déboisé, l'alimentation devient impossible.

En présence d'éventualités pareilles et de la certitude du manque de bois en certains points, où il est impossible de le transporter, il y aurait eu folie à songer à établir le grand réseau des chemins russes; aussi l'on a compté avec raison sur deux puissants auxiliaires : les *charbons étrangers*, les *charbons indigènes*.

Le prix de revient des charbons anglais, à Saint-Petersbourg, est à peu près invariable, malgré la clôture des ports de la Baltique pendant l'hiver. Ce prix est tel que l'emploi en est possible, l'approvisionnement pouvant en être assuré.

Cependant, tributaire de l'étranger, la Russie aurait encore vu dans ce point un obstacle peut-être invincible à la construction des lignes utiles, surtout à l'État, en cas de guerre, et que la guerre pouvait inutiliser par l'abstention sur le marché. — On a cherché, on a fouillé le sol, on y a trouvé le remède — le charbon.

Ce n'est pas une nouveauté, encore moins un mi-

racle, ainsi que plusieurs journaux l'ont annoncé, nous ne savons par quelle ignorance incroyable de la géologie russe. Il y a fort longtemps déjà, plus de soixante ans, que des recherches ont été faites par des Anglais, des Russes, des Français ; elles furent fructueuses ; mais l'état général du pays, la difficulté des communications, et souvent aussi, il faut le dire, l'infériorité de qualité des minerais divers, l'éloignement des habitations, l'absence d'industrie, en rendirent l'exploitation inutile ou impossible.

Aujourd'hui on annonce que des mines de charbon d'une grande puissance ont été découvertes dans le midi de l'Empire. Ces mines sont, dit-on, d'une richesse inconnue même en Belgique et en Angleterre. Il est facile de comprendre l'immense utilité que pourront en tirer les concessionnaires des lignes de chemins de fer. Aussi le gouvernement, craignant que le commerce extérieur ne s'emparât immédiatement de ces produits, s'est hâté d'en interdire l'exportation. Il est présumable cependant que cette interdiction ne sera que temporaire. Le combustible occupe, presque sans interruption, une étendue de terrain de 2,000 milles géographiques carrés.

Le bassin du Donetz est aujourd'hui non-seulement étudié, reconnu, mais il présente des caractères tels d'abondance et de qualité, que son exploitation semble devoir être immédiate. — La consommation de la grande ligne de Moscou à Théodosie est ainsi assurée. — Mais cette consommation sera insuffisante. Aussi dit-on en Russie que, faute de pouvoir consommer dans l'intérieur tout l'antracite du Don, on l'expédiera par ce fleuve jusqu'à Théodosie et à Tchongarst, et que ce combustible deviendra un article important d'exportation.

On vient de se livrer sur ce minerai à des expériences chimiques, et on a constaté qu'il contient jusqu'à 94 et 95 pour cent de carbone pur. C'est sur les rives du Don que ces gisements ont été découverts, mais il est certain que le pays n'a pas été parfaitement exploré au point de vue des mines, et il n'est pas douteux que les diverses compagnies qui viennent de se former, telles que les *Compagnies de navigation de la mer Noire et de la mer d'Azof*, développeront ce besoin d'exploration; et, par suite, de nouvelles mines, aussi riches que celles du Don, seront peut-être trouvées.

La Russie tend à devenir un pays industriel et commercial. Cette tendance ne sera méconnue de personne; et, certes, on peut en donner une preuve éclatante en annonçant que depuis trois mois à peine une dizaine de sociétés par actions viennent de se former.

Une des plus importantes a pour objet l'exploitation des forêts de la Russie. Elle augmentera la production des forêts par des moyens que ne pourraient employer les particuliers, agissant séparément et pour leur compte personnel; elle se propose d'assurer les besoins de la consommation intérieure en bois de chauffage, en bois de construction comme en bois de toute nature. Elle expédiera aussi à l'étranger ce qui restera des produits au delà des besoins intérieurs.

La Compagnie a déjà gagné la confiance d'une foule de propriétaires, qui se sont empressés de lui livrer leurs bois. Il est donc probable qu'elle aura un grand succès.

Les chemins de fer russes pourront trouver dans cette opération un puissant point d'appui. Qu'on calcule l'immense quantité de bois que va consommer



seulement la construction des 5,000 kilomètres concédés ; il est constant que les propriétaires russes et la Compagnie des chemins se trouveront bien de la constitution de cette nouvelle Société, qui leur apporte une des garanties principales d'exécution des lignes et en partie leur approvisionnement.

Nous venons de dire que la Russie tend à devenir un pays industriel et commercial : nous devons ajouter que le gouvernement russe pousse par tous les moyens vers cette transformation, et chaque fois que son intervention peut être favorable au but à réaliser, il intervient puissamment. Ainsi la Compagnie de navigation de la mer Noire et de la mer d'Azof, constituée tout récemment, a obtenu, dès sa formation, toutes les faveurs du gouvernement, à cause des services considérables qu'elle est appelée à rendre au pays. Il a été décidé, par exemple, que les officiers qui prendraient du service dans cette Société continueraient à être considérés comme officiers de la flotte, et comme tels percevraient leur traitement. La Société a encore été autorisée à fonder des écoles de marine pour y former des marins instruits et expérimentés.

L'importance de cette Société, au point de vue du

commerce européen, n'échappe pas ; mais c'est surtout pour les intérêts de la Russie qu'elle sera d'une grande utilité. Les navires de commerce russes qui se trouvent dans la mer Noire appartiennent pour la plupart à des propriétaires étrangers, tels que des Grecs, des Dalmates, des Croates, et toutes les richesses que donne la navigation de la mer Noire se trouvent ainsi absorbées par la Grèce, l'Autriche ou l'Italie. Cet état de choses fâcheux ne peut manquer de cesser lorsque la Compagnie sera en état d'établir une concurrence sérieuse à la navigation étrangère. Il est incontestable que rien ne peut mieux mettre la Compagnie à même de réaliser ses espérances que la ligne de fer qui reliera la mer Noire à l'Europe occidentale.

Maintenant qu'une Société de navigation a inauguré la série de cette sorte d'entreprises, un publiciste vient de proposer de fonder une Compagnie par actions pour l'exploitation du commerce de blé dans la Russie méridionale ; ce publiciste se nomme Romanoff.

Son projet a été accueilli avec enthousiasme par tous les journaux russes.

En établissant les chemins de fer et en favorisant les

communications, on donnera certainement des stimulants à l'activité et à la production. On augmentera par là la valeur des produits. Les propriétaires, qui trouveront maintenant des débouchés, produiront plus que par le passé, vendront plus cher, parce qu'ils trouveront beaucoup plus d'acheteurs, par suite des bonnes voies de communication.

Voilà pour l'intérieur. On sait aussi que la Russie méridionale produit plus de céréales qu'il n'en faut à sa consommation et à celle des contrées voisines. Il se fait pour l'exportation un grand commerce de ces blés ; M. Romanoff dit dans son travail « que les étrangers profitent de l'exportation des céréales des ports russes, au grand préjudice des propriétaires fonciers, lesquels ne possèdent pas assez de capitaux et ne sont pas d'ailleurs assez unis pour contre-balancer l'influence exercée par le commerce étranger sur les affaires et sur les prix des marchés. »

Il est sûr que, s'il existait une administration éclairée et intelligente pour l'exploitation du commerce des céréales, il en résulterait pour les contrées productrices de la Russie un bien-être et une richesse nouvelle, puisqu'elles profiteraient d'une partie de la

plus-value dans la différence des prix avec l'étranger, frais compris, et cette plus-value est souvent très-considérable et se trouve jusqu'ici prélevée en entier par le commerce étranger.

D'après M. Jourawski, qui établit un parallèle entre le commerce extérieur et intérieur pour quelques articles, la Russie exporte près de 8 millions d'hectolitres de blé, la moyenne des dix dernières années est de 11 millions d'hectolitres, tandis que, outre la consommation particulière à chaque localité productive, elle en transporte sur ses marchés intérieurs, malgré le mauvais état des routes, plus de 30 millions. Ses deux capitales seulement, Moscou et Saint-Pétersbourg, consomment plus de 8 millions d'hectolitres de farine de différentes espèces. La Russie exporte encore 2 millions 1/2 de kilogrammes de laine, et en emploie plus de 10 millions de kilogrammes pour sa consommation intérieure. Elle exporte aussi à l'étranger plus de 400,000 peaux, et en prépare tous les ans plus de 6 millions pour la consommation dans la Russie même. 120 millions de kilogrammes de lin et de chanvre sont expédiés, chaque année, à l'étranger, et pourtant la Russie en produit plus du double, qui suffit à peine à la

consommation intérieure. Plus de 450 millions de kilogrammes de sel et plus de 150 millions de kilogrammes de fer traversent la Russie d'un bout à l'autre.

Ce court aperçu de certaines branches du commerce intérieur de la Russie peut donner la mesure approximative du mouvement commercial de ce vaste et riche empire, mouvement qui a lieu actuellement, malgré le mauvais état des routes et voies de communication. On se demande, dès lors, quel chiffre immense pourra atteindre le commerce, tant extérieur qu'intérieur, de ce pays, le jour où les échanges pourront se faire avec facilité, avec rapidité, en toute saison et à bas prix. Quel incommensurable avenir pour un pays dont la population augmente rapidement, et dont le sol productif est presque deux fois plus grand que toute la France, et égal à l'empire d'Autriche et au royaume de Prusse pris ensemble, où, en un mot, les calculs authentiques vous donnent les résultats suivants :

Dans une seule province, celle des Cosaques du Don, les pâturages égalent en superficie toute la Confédération Germanique, et nourrissent plus de bétail qu'il n'y en a dans la France et l'Autriche réunies; le nombre des brebis et des moutons dans la Russie méridionale

est deux fois plus grand que dans toute la France ; il vient presque deux fois autant de blé en Russie que dans les deux empires de France et d'Autriche ; on récolte en Russie quatre fois plus de lin et de chanvre qu'en France ; les mines de la Russie donnent un rapport annuel de plus de 160 millions de francs et pourraient en donner un bien plus considérable.

Le bassin de la mer Blanche a cent fois plus de forêts que toute la France ; dans les seules provinces industrielles (Moscou et les gouvernements circonvoisins), les bois de chêne seulement occupent une superficie deux fois plus grande que toutes les forêts de la France ; les mines d'anhracite et de charbon de terre, découvertes dans la province des Cosaques du Don et dans les gouvernements d'Ékathérinoslav, de Kherson, de Novgorod et dans l'Oural, sans compter les autres mines qu'on découvre tous les jours, sont presque égales en superficie au gouvernement de Moscou, qui, à lui seul, est aussi grand que toute la Belgique.

M. Jourawski, qu'il faut fréquemment citer, car il est un des plus instruits et des plus consciencieux statisticiens que possède la Russie, dit, dans un travail remarquable sur la nécessité des chemins de fer en

Russie, qu'en 1847 on payait, pour le transport depuis les ports du bas Volga jusqu'à Rybinsk, en moyenne, 3 fr. 75 cent., et de Rybinsk jusqu'à Saint-Pétersbourg 5 fr., en tout 8 fr. 75 cent., et en y ajoutant les petites dépenses, 9 fr. par 100 kilogrammes.

Si un chemin de fer de Saratow à Moscou (750 kilomètres) reliait celui de Moscou à Saint-Pétersbourg, en supposant que le prix de transport fût de 58 centimes par 100 kilogrammes pour 100 kilomètres, on aurait pour frais, de Saratow à Moscou, à déboursier 43 fr. 50 cent. par tonne, soit 4 fr. 35 cent. par 100 kilogrammes, à quoi il faut ajouter 25 fr. par tonne pour le transport de Moscou à Saint-Pétersbourg (600 kilom.), ou 3 fr. 50 cent. par 100 kilogrammes : total 8 fr. 85 cent.

C'est exactement le même prix que par eau ; mais quelle différence énorme sous le rapport de la durée du trajet ! La ligne de fer, avec la vitesse des trains de marchandises sur le chemin de fer de Moscou, amènerait les produits en cinq jours, tandis que maintenant le trajet demande des mois entiers, souvent même il ne s'effectue qu'en deux années. Prenons néanmoins pour terme moyen six mois seulement, et calculons

l'intérêt du capital à 10 pour cent, intérêt qui n'est pas élevé pour la Russie : nous trouvons que pour faire arriver à Saint-Pétersbourg les 6 millions d'hectolitres de céréales qui y sont annuellement consommés, l'intérêt du capital employé pour le transport *de ce seul article* s'élève à plus de 300 mille francs par an.

Les transports à l'intérieur représentent un chiffre environ six fois supérieur à celui de l'exportation ; M. Jourawski les évalue à 3 milliards 200 millions de kilogrammes, au prix moyen de 100 fr. les 100 kilogrammes, soit, pour les consommateurs, un surcroît annuel de dépense de 160 millions, dont les chemins de fer leur feront gagner plus de la moitié.

Pour avoir une idée exacte de la puissance de production que possède la Russie, il faut remarquer que l'empire de Russie est situé entre l'Europe et l'Asie. Il touche à la fois à la Chine, à l'Inde, à la Perse, à la Turquie asiatique et au groupe des grandes nations de l'Occident. Sa superficie se compose de 80,000 milles carrés géographiques ou 272,000 kilomètres carrés, c'est-à-dire qu'elle occupe un espace cinq ou six fois plus considérable que ne le font ensemble tous les autres pays de l'Europe.



Les expéditions du gouvernement de Smolensk donnent une idée du mouvement actuel.

Le gouvernement de Smolensk est l'un des plus peuplés et des plus fertiles de la Russie. Il compte 1,138,000 habitants et renferme 2,100,000 dessiatines (2,294,250 hectares) de terres arables. L'exportation de ses produits est d'autant plus facile qu'il communique avec la mer Noire par le Dniéper, avec Riga par la Caspia et la Duna, et avec Saint-Pétersbourg par le Gjal et la Vazouza.

Les expéditions de ce gouvernement pour Riga, effectuées par la ville et le district de Bélo, ainsi que par la ville de Péretcha, ont dépassé, pendant la saison de navigation de 1856, 5,229,000 roubles argent, soit près de 21 millions de francs, et les envois pour Saint-Pétersbourg 270,000 roubles, soit 1,080,000 fr.

Dans l'ensemble des envois faits à ces deux destinations, le seigle figure pour 83,765 tchetwerts, l'avoine pour 191,546, et la graine de lin pour 236,920; le suif pour 154,000, le lin pour 120,430, et le chanvre avec les étoupes pour 1,145,000 pouds.

Nous ne parlons pas du centre industriel de Moscou, de beaucoup le plus important. Voici le chiffre des in-

industries du gouvernement de Kharkof. On comptait en 1856 dans ce gouvernement, d'après la *Gazette russe du commerce*, 443 usines, fabriques et autres établissements industriels, dont la production annuelle était évaluée à 3,223,273 roubles argent, ou 12,893,112 fr. en total.

Il faut mentionner, comme les plus importants, les distilleries d'eau-de-vie, au nombre de 156 (production 923,632 roubles), 4 établissements pour le lavage des laines (production 540,000 roubles); 30 fabriques de sucre de betterave (production 578,000 roubles), 62 salpêtrières (production 275,284 roubles), 7 manufactures de draps (production 161,534 roubles), des fabriques de chandelle et de savon, des fonderies de cuivre, des brasseries, etc.

Riga est un port très-important et des plus intéressants à visiter, non-seulement de la Russie, mais de l'Europe. Tout y est admirablement disposé pour faciliter le débarquement et l'embarquement des marchandises. Un pont en bois et à fleur d'eau traverse la Duna; d'un côté sont les barques indigènes descendues de la rivière, de l'autre les navires arrivés de la mer. Il est impossible d'imaginer rien de plus simple et de plus commode. Le

mouvement de ce port est considérable; ses exportations dépassent annuellement la valeur de 75 millions.

Les principaux articles de Riga sont les lins, les chanvres, les graines de lin, les bois de construction, le seigle, l'orge; Riga est un port secondaire et qui ne peut être comparé à Saint-Pétersbourg. La valeur annuelle des importations peut être estimée à 18 millions.

Le gouvernement de Nijni-Novgorod est de beaucoup le plus commerçant de tous ceux de l'est. — Voici quelques documents relatifs à la capitale de ce centre commercial.

La distance de Moscou à Nijni est d'environ 425 kilomètres, et en voyageant par ce que l'on appelle l'extra-poste, on fait ce trajet en trente-six heures. La route est excellente et traverse des contrées bien cultivées; des deux côtés, on aperçoit quantité de gros villages et des champs de blé qui s'étendent à perte de vue.

Il est question de construire très-prochainement la ligne de fer de Moscou à Nijni, et cette ligne, qui aura l'avantage de se raccorder immédiatement avec celle de Moscou à Saint-Pétersbourg, sera la seconde de l'Empire. Cette ligne avait déjà plusieurs fois été de-

mandée, et plusieurs compagnies s'étaient formées pour l'exploiter. La Compagnie européenne, reconnaissant son utilité immédiate, devra en commencer la construction le plus tôt possible.

La foire se tient non dans la ville de Nijni, qui est fort petite et bâtie sur une colline, mais sur un emplacement situé vis-à-vis, de l'autre côté du Volga, et relié à la ville par un pont de bateaux, bordé, sur la moitié de son étendue, d'un grand nombre de boutiques en bois.

Les constructions sur cet emplacement se composent d'une quantité de petits magasins à un étage, formant plusieurs rues coupées à angle droit. En fait de bâtiments un peu vastes, il n'y a guère que l'hôtel des postes et la maison que le gouverneur vient habiter pendant la foire. Les marchands de tissus, et en général de toute espèce de produits manufacturés, s'installent dans ces magasins avec leurs marchandises et s'y réservent une petite place pour y coucher et y manger, car la ville de Nijni ne compte que deux ou trois hôtels fort mal tenus, et sur l'emplacement de la foire il n'y a que de simples restaurants établis temporairement par des hôteliers de Moscou.

Comme place de commerce et comme marché d'importation, Saint-Pétersbourg est de beaucoup le port le plus important de la Russie. C'est d'abord un très-grand centre de consommation, et ensuite une place d'entrepôt non moins considérable, cette ville étant reliée par un chemin de fer avec Moscou, et se trouvant en communication par des rivières et des canaux avec les provinces les plus riches de l'intérieur. Les importations à Saint-Pétersbourg dépassaient annuellement, avant la guerre, la valeur de 204 millions, c'est-à-dire plus de la moitié du chiffre total des importations dans tout l'Empire, y compris le royaume de Pologne.

Les droits élevés du tarif russe ont restreint jusqu'à présent l'importation des produits manufacturés, et l'énorme droit de patente auquel les négociants sont assujettis a été un obstacle à l'établissement de maisons faisant leur spécialité de ce genre d'affaires. On sait qu'en Russie et dans le royaume de Pologne les négociants sont répartis en trois classes ou *guildes*.

La première classe, qui peut se livrer à toute espèce d'affaires, est taxée annuellement à un droit fixe de 660 roubles argent; soit 2,640 fr.; mais il y a de plus

des droits additionnels s'élevant à 878 roubles, de manière qu'un négociant de la première guilde paye annuellement, comme patente, 3,152 fr. La deuxième guilde est taxée à 261 roubles, soit 1,056 fr., avec des droits additionnels en proportion, et les négociants de cette classe ne peuvent importer par an que pour une valeur de 90,000 roubles, soit 360,000 fr. La troisième guilde comprend les boutiquiers, qui ne peuvent aucunement se livrer au commerce étranger.

Les importations de tous les pays étrangers en Russie, y compris le royaume de Pologne, étaient, avant la guerre, d'une valeur de 405 millions de francs, dont 48 millions provenant de l'Asie. Les documents statistiques mettent sur le compte des pays d'Europe les 357 millions restants ; mais il y a lieu de croire que la part de l'Amérique, d'ailleurs très-minime, y est également comprise. Ce chiffre est bien faible, sans doute, pour un empire qui compte une population de plus de 65 millions d'habitants. Les droits élevés du tarif en sont la cause. Pour une foule d'articles, ces droits sont de plus de 100 pour cent de la valeur, et cependant le produit annuel des douanes ne s'est élevé jusqu'ici au maximum, déduction faite des recettes provenant des

droits de sortie, qu'à 112 millions. Les droits d'entrée ne reviendraient ainsi, en moyenne, sur tous les articles d'importation, qu'à environ 25 pour cent de la valeur; mais ils sont tellement répartis dans l'intérêt manufacturier, il en est un grand nombre de tellement prohibitifs qu'ils empêchent toute importation, au grand détriment des consommateurs et du trésor.

L'industrie manufacturière a pris un grand développement en Russie; et, pour accomplir les progrès qui lui restent à faire, il ne lui manque que l'utile stimulant, dans une certaine mesure, de la concurrence étrangère.

D'un autre côté, si l'industrie manufacturière s'est grandement développée en Russie, on ne peut se dissimuler que ce développement s'est opéré au détriment des autres branches de la richesse publique, et la Russie n'a pas marché du même pas que les autres grandes puissances de l'Europe dans la voie des progrès matériels qui ont marqué ces vingt dernières années.

Nous pourrions multiplier les exemples du mouvement tout national qui se fait aujourd'hui en Russie. — Les idées, ces forces mères, sont tendues en Russie vers ce but: l'élévation de la Russie au niveau des na-

tions continentales par le commerce et l'industrie, ces deux armées civilisatrices; c'est que la Russie, au point où elle en est parvenue, ne peut plus vivre que par la réalisation de cette œuvre, il lui faut des chemins de fer comme il faut à tous de l'air et de la lumière. — Aussi la popularité la plus complète accueille cette œuvre, la protège et en assure l'exécution. Lorsque le travail et la vie industrielle fécondaient les pays de l'Occident, la Russie dormait dans les ténèbres de la barbarie et se montrait inaccessible aux sublimes aspirations qui tenaient en éveil tous les peuples occidentaux. Elle se réveille à son tour, et réclame énergiquement sa place au grand soleil.

La volonté impériale qui a concédé les lignes ferrées n'a été que l'expression, que le résultat, que le fait réalisé d'un vœu général, unanime.

Or, toute voie ouverte au progrès mérite des encouragements, et l'on ne peut qu'applaudir à la grande mesure prise par le czar, et qui doit avoir pour résultat de couvrir son vaste empire d'un réseau de chemins de fer. Partout les voies répondent à un besoin de civilisation, ou répandent cette civilisation dans les pays qui n'ont pas encore participé au progrès général.



Peu importe que le but soit l'intérêt privé d'une dynastie, d'un pays, tôt ou tard le progrès profite à toutes les nations.

Maintenant que nous avons démontré la nécessité des chemins de fer en Russie et reconnu que le pays produit en abondance les marchandises qui pourront alimenter et suffire au trafic, voyons quels sont les moyens dont la Russie dispose pour alimenter les échanges et faire circuler rapidement les valeurs représentatives de ses richesses territoriales, manufacturières ou industrielles, en un mot, quelles sont ses institutions de crédit.

Les seules institutions de crédit que possède la Russie et qui servent ce mouvement gigantesque sont tellement insuffisantes et mauvaises, qu'il suffit de les énoncer. Une de ces institutions, la plus importante, est le *Conseil de tutelle*, plus connu sous le nom de *Banque des enfants trouvés et des hospices*, fondée sous le règne de Catherine II.

Sièges : Saint-Pétersbourg et Moscou; ce dernier établissement est le plus considérable.

Capital : 700 millions de roubles.

La banque des hospices est immobilière. Elle prête

sur biens fonciers ; les prêts varient selon le nombre de têtes et selon les gouvernements. Ils se font pour vingt-six ans, à 7 pour cent, dont 5 d'intérêt et 2 pour cent d'amortissement, ou pour trente-sept ans, à 6 pour cent, dont 1 pour cent d'amortissement.

La banque des hospices prête aussi sur les maisons des deux capitales. Le sol et les matériaux combustibles n'étant point compris dans le prix d'estimation, le prêt s'élève à peine au dixième de la valeur réelle des immeubles.

Enfin, la banque des hospices prête sur l'argenterie, les lingots d'or et d'argent, les bijoux, les pierreries, à raison de 6 pour cent. La durée du prêt est limitée à six mois.

Le capital de la banque des hospices ayant été fourni par le gouvernement, la masse des opérations se fait en papier d'État. La confiance publique conserve à ce papier toute sa valeur nominale.

*Banque d'État, dite Banque de crédit.*

Elle fait les prêts aux mêmes conditions que la banque des hospices, mais seulement pour vingt-six ans.

Quant aux propriétés bâties, elle ne prête que sur les maisons de Saint-Pétersbourg. Elle avance huit fois le montant du revenu annuel. L'intérêt du prêt sur maisons est de 10 pour cent, dont 4 d'amortissement, en sorte que la dette est amortie en un peu moins de quinze ans.

*Banque de commerce à Saint-Pétersbourg.*

Succursales :

Moscou ;

Tcharkoff ;

Rybinsk (pendant quatre mois dans la saison des grandes transactions) ;

Nijni-Novgorod (pendant deux mois durant les grandes foires).

Le capital de la banque de commerce est de 200 millions de roubles argent.

Elle prête sur lettres de change à terme de six mois et d'un an, et à 6 pour cent, taux de l'intérêt légal en Russie.

Le prêt sur consignation n'existe pas ; néanmoins,

et par exception, la banque fait des avances aux propriétaires auxquels on annonce des envois d'or de la Sibérie.

Tous les ans la banque envoie en Sibérie quelques millions de roubles pour faire des prêts sur l'or lavé.

### *Banques de gouvernements.*

Dans chaque chef-lieu de gouvernement il y a une banque dite de *charité publique*, dont le revenu est affecté à l'entretien des établissements de bienfaisance, hospices, maisons d'enfants trouvés, d'instruction publique, etc.

Ces banques prêtent aux mêmes conditions que celle des hospices, mais seulement pour vingt-six ans et sur biens immeubles.

Les banques de charité tirent leurs fonds de la banque d'État ou de celle des hospices. Toutefois, elles ont leurs propres capitaux, qui, pour chaque banque de gouvernement, varient en moyenne de 750 mille à 1 million de roubles argent.

Le fonds primitif des banques de charité a été fourni

par l'État. Il était faible à l'origine et s'est accru d'intérêts successifs mis en réserve.

La partie des fonds des banques de charité qui ne peut être employée en prêts est envoyée à la banque d'État ou à celle des hospices, qui bonifient de 4 pour cent d'intérêt.

Toutes les banques reçoivent des dépôts d'argent, et servent 4 pour cent d'intérêt aux déposants. Les dépôts sont remboursables à volonté ; ils sont nominatifs ou au porteur. Toutefois, la banque de commerce ne reçoit que des dépôts en nom.

Dans toutes les banques on paye l'intérêt après six mois de dépôt, excepté dans celles de charité publique, qui ne servent l'intérêt qu'après trois ans ; aussi fait-on peu de dépôts aux banques de charité ; elles ne reçoivent guère que des dépôts judiciaires, ceux qui concernent les mineurs, etc.

Lorsqu'une banque a prêté les sommes déposées, si les déposants exigent le remboursement, elle a recours à l'État, qui fait les avances nécessaires.

Près des hospices de Saint-Pétersbourg et de Moscou il y a des caisses d'épargne, établissements dont il est inutile de s'occuper ici.

Après cet exposé, il est facile de voir combien sont restreints les moyens d'action de cet Empire. Nous concluons en disant que la première moitié du travail est à peine ébauchée; il faut nécessairement, pour développer le tout, doter la Russie d'institutions de crédit en rapport avec les instruments de circulation qu'on va lui mettre en main.

Le crédit, on le sait, est aujourd'hui le tout-puissant levier avec lequel on déplace les montagnes : dans l'ordre des faits industriels, il est ce qu'est la foi dans l'ordre des choses morales. Le capital individuel, réduit à ses propres forces, serait loin de suffire aux besoins de ce minotaure affamé que l'on nomme le progrès, et il faut, pour alimenter le torrent de la circulation, des réservoirs autrement puissants que les caisses particulières. De là, nécessité de l'association des capitaux, qui concentre et réunit sur un seul point, pour une seule entreprise, les ressources éparpillées d'une foule de citoyens; de là le crédit, résultant de la garantie apportée par ce concours de tous les capitaux, et qui les centuple, en leur donnant une force d'expansion suffisante pour répondre à tous les besoins. C'est un des faits acquis à l'expérience, main-

tenant, que la production est engendrée par la circulation. L'âge de l'économie particulière, — de la thésaurisation, est passé. Harpagon placerait aujourd'hui le contenu de sa fameuse cassette en actions, et ne craindrait plus les regards curieux de ses gens. Tout ce qui peut ajouter à la facilité de mobilisation des capitaux doit donc être considéré comme un service rendu à l'industrie, et, il faut le reconnaître, l'industrie ne peut prospérer que par des institutions de crédit sages, mais largement comprises. La Russie a tout à faire; heureusement! car il lui sera facile d'accepter tout d'un coup, sans passer par les rudes épreuves de l'enfantement, ce que les institutions anglaises, américaines et françaises ont de bon, en alliant tout cela avec les mœurs et la circonspection caractéristique de la nation.

Le gouvernement n'aura rien fait s'il ne crée pas ou n'autorise pas des banques, des comptoirs, etc., etc.



**SITUATION**  
**POLITIQUE ET FINANCIÈRE**  
**DE LA RUSSIE.**

---

La situation politique et financière de la Russie a été l'objet de tant de controverses en Allemagne et surtout en Angleterre, que nous pensons ne pouvoir mieux faire, pour établir sa situation réelle, que de donner connaissance à nos lecteurs de l'opinion la plus accusée, émise il y a quelques mois à peine par une revue anglaise très-accréditée, et qui seule a mis des chiffres à l'appui de ses assertions ; nous ramènerons ensuite les assertions et les chiffres à leur juste valeur.

On a dit en substance :

« Le traité du 30 mars 1856 a arrêté l'effusion du sang et nous a donné la paix. Cette trêve a permis à



la Russie « de se recueillir ; » à peine voyons-nous la Russie délivrée de la présence des troupes alliées, que l'empereur songe à réparer un oubli qui lui fut si fatal dans sa dernière lutte avec les puissances occidentales : la création d'un réseau de chemins de fer qui, unissant les deux capitales de cet empire avec les points extrêmes de ses vastes possessions européennes et asiatiques, lui permettra, dans le cas d'une guerre ou de simple conflit, de lancer sur tous les points des littoraux de la Baltique, de l'Euxin ou de l'Azof, les hordes innombrables des troupes dont il dispose. Nous avons vu, malgré la difficulté des transports, réunir en Crimée, sous les murs mêmes de Sébastopol, un nombre considérable de troupes et de matériel qui se renouvelaient au fur et à mesure des défaites multipliées que faisait subir aux Russes la valeur des armées alliées. Ces renforts, s'ils eussent pu être transportés par la vapeur, auraient, sinon compromis, du moins retardé le succès de nos armes.

» Si ce motif que nous signalons en ce moment n'est pas la raison avouée par la Russie, c'est bien celle qui a déterminé le czar à hâter la construction de ces voies ferrées. A ce point de vue, il y aurait de la part de

la France, de l'Angleterre et même de l'Allemagne, non-seulement de l'imprudence à engager leurs capitaux dans une pareille entreprise, mais peut-être un manque de patriotisme.

» Si le motif apparent de cette vaste création est l'intérêt des relations commerciales et industrielles entre la Russie et les nations de l'Occident; tout en nous associant à l'idée du progrès partout où elle se rencontre, nous devons néanmoins éclairer les capitalistes occidentaux sur la situation commerciale et industrielle de la Russie, et sur les avantages que l'on doit attendre des chemins de fer russes.

» Nous pensons donc qu'au point de vue stratégique, il faut laisser la Russie opérer avec ses propres ressources, et que les puissances occidentales devraient empêcher les capitaux de leurs nationaux d'émigrer pour créer et développer des moyens d'attaque contre eux. »

On a dit encore :

« Au point de vue commercial, il sera facile de prouver que les institutions de crédit en Russie sont loin de garantir les capitaux étrangers que l'on confierait à la grande entreprise projetée, et que les che-

mins de fer russes ne produiront jamais de quoi couvrir les frais d'exploitation.

» Loin de nous la pensée d'attaquer la probité du gouvernement russe ; nous ne faisons ni de l'histoire ni de la politique , à d'autres ce labour d'un ordre plus élevé ; nous dirons seulement que les emprunts d'État se sont faits sous le bon plaisir du czar ; que les remboursements , quand ils ne peuvent s'opérer en numéraire , se font en papier-monnaie ; que telle époque fixée pour le payement des intérêts a été changée par le bon plaisir de l'empereur.

» Pour prouver l'exactitude de ce que nous venons d'avancer , nous n'aurions qu'à citer des faits.

» Les actionnaires de la nouvelle institution financière verront s'il est de leur intérêt de jeter leurs capitaux dans un pays grevé déjà de plus de QUATRE MILLIARDS de francs de dettes , et dont le gouvernement n'a su se créer des ressources pour faire face honorablement à ses budgets exorbitants qu'en mettant en circulation forcée du papier-monnaie pour une somme qui va croissant chaque année. »

Nous publierons à l'appui de ce document le budget actuel de la Russie. Il est facile , en l'examinant , de se

rendre compte de la justesse des observations qui précèdent.

*Revenus de l'empire russe.*

	Roubles argent.
Domaines, forêts, établissements industriels de l'État, régie, monopoles . . . . .	165,681,000
Impôts directs (capitation, routes, etc.) . . . . .	27,895,000
Impôts indirects . . . . .	39,650,000
Divers produits . . . . .	6,200,000
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>289,326,000</b>

(Valeur en francs : 957,704,000.)

*Dépense de l'empire russe.*

	Roubles argent.
Maison de l'empereur et de la famille impériale . . . . .	12,500,000
Armée et flotte (d'après leur réduction actuelle sur le pied de paix) . . . . .	98,895,000
Budgets des ministères et autres charges de l'État . . . . .	138,190,000
Dette (caisse d'amortissement) . . . . .	58,258,424
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>307,843,424</b>

(Valeur en francs : 1,231,373,696.)

*Différence :*

Dépenses. . . . .	307,843,424 . . . . .	1,231,373,696
Recettes. . . . .	239,426,000 . . . . .	957,704,000
Déficit . . . . .	<u>68,417,424 . . . . .</u>	<u>273,669,696</u>

*Dettes de l'empire russe.*

	Roubles argent.
Ancienne dette étrangère. . . . .	57,149,000
Dette à terme (intérieur). . . . .	156,817,055
Dette sans terme fixe (intérieur et extérieur). . . . .	314,806,280
Rentes. . . . .	258,181,476
Billets de crédit portant intérêts. . .	31,000,000
Papier-monnaie. . . . .	311,575,581
TOTAL. . . . .	<u>1,149,519,392</u>

( Valeur en francs : 4,598,077,568. )

Voilà les chiffres avancés. — On a conclu ainsi :

« Il nous est donc facile de prouver maintenant que la Russie, pour l'exécution du réseau de chemins de fer qu'elle projette, doit nécessairement avoir recours aux capitaux étrangers. Eh bien, nous le demandons à l'homme le moins versé dans les questions finan-

cières, la France et l'Angleterre, dans leur état actuel, en présence de la crise monétaire où elles se trouvent en ce moment, peuvent-elles, doivent-elles entrer dans une combinaison qui absorberait les capitaux dont elles disposent encore, et qui compromettrait ceux que l'avenir réserve à leurs industries sans rivales ?

» Il nous semble même impossible que la Russie puisse jamais payer *en argent*, aux actionnaires, le minimum d'intérêt par elle garanti aux compagnies concessionnaires, et nous démontrerons plus loin que les produits des chemins de fer seront à peu près nuls.

» Les chemins de fer sont alimentés par le transit des marchandises et des voyageurs. La première condition de succès est donc le mouvement de l'importation et de l'exportation, et la seconde l'agglomération de population et le mouvement des voyageurs. Il s'agit donc d'examiner si ces deux conditions sont remplies.

» Si nous jetons un coup d'œil sur le commerce d'importation et d'exportation que fait la Russie, nous voyons qu'il est bien loin de celui de la France et de l'Angleterre, et même des pays moins favorisés.

» Qu'on en juge par la statistique.

» Le tableau des importations en Russie du 25 avril

1856, jour de l'ouverture de la navigation dans les ports russes, jusqu'au 1<sup>er</sup> août, présente un chiffre total de 51,264,788 fr. Le nombre des navires entrés à Saint-Pétersbourg a été, pendant la même période, de 10,131. Ces navires ont importé, savoir : blé de toute sorte, 123,558,400 kilogrammes ; avoine, 140,512,320 kilogr. ; foin, 9,000,000 kilogr. ; paille, 283,200 kilogr. ; chanvre, 8,975,400 kilogr. ; lin, 9,224,980 kilogr. ; esprit-de-vin, 27,825 barils ; suif, 10,107,520 kilogr. ; huiles de toute sorte, 2,887,780 kilogr. ; bois à chauffer, 475,794 cordes ; bois brut, 230,315 pièces ; planches, 2,753,167 pièces ; fers de toute sorte, 3,030,480 kilogr. ; briques, 16,856,000 ; chaux, pour une somme de 6,946 fr. ; produits manufacturés et comestibles, pour une somme de 10,108,624 francs.

» L'exportation a produit un chiffre plus important. Il a été déclaré au port de Saint-Pétersbourg du 25 avril au 15 septembre, savoir : fers, 11,732,207 kilogr. ; cordes, 2,553,723 kilog. ; cuirs bruts, 388,852 kilog. ; cuirs tannés, 143,079 kilog. ; lin, 7,811,602 kilog. ; bois de toute sorte, 2,664 pièces ; huile de chanvre, 479,819 kilog. ; toile à voile (double), 3,179 pièces ;

toile Brabant (drap de Russie large), 12,191 pièces ;  
toile à voile (simple), 379 pièces ; chanvre, 14,819,100  
kilog. ; potasse, 381,982 kilog. ; suif, 23,014,931 kil. ;  
soies de cochon, 744,309 kilogr. ; graine de lin,  
889,248 hectolitres ; blé de toute sorte, 2,750,139 hec-  
tolitres.

» Ce simple aperçu démontre suffisamment le peu  
d'importance du mouvement commercial de la Russie ;  
car, en supposant que l'importation et l'exportation  
soient quadruplées par les échanges qui se font dans  
les autres ports de l'Empire, elles n'approchent pas de  
celles de la France qui, d'après les documents officiels,  
ont atteint, en 1855, le chiffre de 3,979,000,000 fr.,  
encore moins de celles de l'Angleterre, qui, en 1855,  
a exporté en produits manufacturés pour 96,688,065  
livres sterling, soit en francs 2,417,201,625.

» Quant au transit des voyageurs, il suffit de jeter  
les yeux sur une carte de l'empire de Russie pour  
voir l'éloignement des grands centres de population,  
et la distance qu'il faut parcourir pour aller d'un  
village à l'autre. »

Aux affirmations qui précèdent nous répondons :

Cette dernière affirmation nous paraît seule irréfu-



table, et la Compagnie elle-même a déclaré qu'une des causes de la construction à bon marché des voies ferrées en Russie était l'absence complète ou le nombre très-restreint de gares à construire.

Le revenu est supérieur aux chiffres articulés; il dépasse un milliard de francs.

D'un autre côté, les dépenses ne sont point aussi considérables que le prétend la Revue anglaise.

Il faut retrancher de ces dépenses celles qui concernent la famille impériale, à l'entretien de laquelle il est pourvu par le produit des apanages. Sur ce produit des apanages on prélève encore des sommes fort importantes pour le service de pensions et l'acquit de gratifications accordées par l'empereur.

Les apanages ont une comptabilité à part, et ne figurent dans aucun chapitre du budget général de l'Empire.

L'entretien de l'armée de la flotte coûte à peu près le chiffre mentionné.

Quant aux budgets particuliers des départements autres que ceux de la guerre et de la marine, ils ont été singulièrement exagérés.

Le nombre des employés de l'État est de 40,000.

Le traitement moyen d'un employé est de 500 roubles, soit de 2,000 fr., ce qui donnerait un total de 20 millions de roubles, ou 80 millions de francs. En ajoutant à ce chiffre les sommes affectées aux dépenses de toute nature des diverses administrations et aux postes, on arrive au total de 50 millions de roubles, ou 200 millions de francs. La justice ne coûte presque rien. Il y a loin de la dépense réelle au chiffre articulé de 138 millions de roubles.

Dans les dernières années du règne de l'empereur Nicolas, il y avait un léger excédant du revenu sur les dépenses ordinaires.

Il y aurait balance dans une situation normale. Le régime intérieur de la Russie permet à l'État de faire des économies en des circonstances où de grands sacrifices sont imposés à d'autres gouvernements.

Quant aux dettes, on a fait confusion. La dette consolidée et la dette flottante n'atteignent pas le chiffre de *trois milliards* de francs, en y comprenant l'emprunt contracté en Allemagne pendant la dernière guerre et les émissions de billets de crédit portant intérêt et remboursables à échéance fixe.

Pour ce qui est du papier-monnaie, on ne consi-

dère pas en Russie celui qui circule comme constituant une dette pour l'État, cependant il nécessite et absorbe un fonds dans le budget; il sert à toutes les transactions et il est rarement présenté en échange, tellement son emploi est passé dans les habitudes générales. Le système de rouble-papier, depuis longtemps pratiqué en Russie, a permis d'introduire la monnaie fiduciaire dans le mécanisme financier de l'Empire. La majeure partie du papier-monnaie, d'ailleurs, a pour garantie le sol, puisque la banque d'État et celle des hospices ne font que des prêts immobiliers.

Le tableau des importations et des exportations, emprunté à la Revue anglaise, ne concerne que le port de Saint-Pétersbourg. Le mouvement commercial du reste de l'Empire n'y est pas d'ailleurs compris. — Il ne faut pas se dissimuler que la construction des lignes de fer imprimera une activité extraordinaire aux opérations commerciales et à la circulation des produits; à ce point de vue les critiques seraient mal fondées.

Enfin la statistique nous a déjà fourni la preuve de l'étendue des ressources de l'empire de Russie. Les relevés officiels fournissent de nouveaux éléments

d'appréciation. Il y a 218,387,000 acres de terresensemencées qui produisent de magnifiques récoltes. En outre, l'empire renferme 107,971,000 acres de prairies; 23,804,000 acres de terres parfaitement cultivées sont attachés aux habitations particulières.

La statistique agricole, en Russie, est d'une exactitude irréprochable. A cet égard, elle est infiniment supérieure à celle des pays les plus civilisés de l'Europe occidentale, qui n'ont pas les moyens de constater, avec une précision rigoureuse, le chiffre de leurs récoltes annuelles. Cela tient, il est vrai, à la division des propriétés. En Russie, on sait à combien s'élève la production en blé, en seigle, en orge, en riz. Ainsi, on connaît que la dernière récolte a donné un peu plus de 36 millions d'hectolitres de pommes de terre.

Dans les prairies et les terres incultes, la Russie nourrit d'innombrables troupeaux : on y compte 17,456,000 chevaux ; 21,228,000 bœufs ; 35,334,000 moutons, etc., etc. Toutes ces richesses vont avoir un prix, — de plus elles sont susceptibles d'augmentation.

(Nous n'avons pas consulté le célèbre *Tableau de*

*l'empire de Russie*, par Itorch, quoiqu'il renferme les indications les plus précieuses, parce qu'il date du dernier siècle. Nous avons puisé aux sources modernes réputées les meilleures; nous avons compulsé les *Tableaux officiels*, les *Études sur les forces productives de la Russie*, par Tégoborski, qu'une mort récente vient d'enlever à la Russie, dont il était une des illustrations; les écrits de M. Rébolsine, statisticien russe très-distingué; ceux de M. Jourawski, etc., etc.)

La situation de la Russie nous paraît bien meilleure qu'on ne le pense, et les attaques de la presse anglaise sont au moins exagérées. — La Russie pourra tout ce qu'elle voudra.



## QUESTION POLITIQUE.

---

La politique a bien aussi quelque chose à voir dans toute cette affaire. Envisageons la question à ce point de vue. Sur ce terrain les opinions sont diverses, tout n'est-il pas d'ailleurs controversable?

Donner des chemins de fer à la Russie, dit-on, mais c'est lui donner les moyens d'accomplir ses projets séculaires; c'est lui mettre en main la clef de Constantinople, c'est lui livrer l'Europe: qu'on lui permette de porter en un moment, sur un point donné, toutes les forces vitales, toutes les ressources de son immense territoire, et l'équilibre européen est à jamais rompu, la civilisation compromise, et tout le fruit de l'alliance occidentale anéanti. La campagne de Crimée ne sera

plus qu'un sacrifice inutile, sans précédent et surtout sans retour possible. Le knout chassera le Code Napoléon, et les nationalités les plus fières deviendront les humbles vassales du czar, en attendant qu'elles s'absorbent dans son envahissante individualité. Non, pas de chemins de fer russes ! n'ouvrons pas aux Cosaques leurs barrières de glace et de marais ; ce serait anti-national !

Nous en demandons bien pardon à ceux qui sonnent ainsi le tocsin d'alarme ; mais nous devons leur déclarer que nous sommes d'un avis entièrement opposé au leur.

Loin de considérer la création du réseau de fer russe comme un danger, nous y voyons, au contraire, une garantie pour l'avenir.

Loin de redouter cette condensation de forces militaires dont on se fait un épouvantail, — nous croyons, nous, à son amoindrissement au coup de sifflet des locomotives.

La Russie est puissante, la Russie est guerrière, la Russie est envahissante, soit. — Elle est un danger, une menace permanente, soit. Loin de la fortifier, il faut songer à l'affaiblir. — Qui vous dit le contraire ?

**Affaiblissons-la. — Par la conquête? — Rappelez-vous 1812. — Par l'attaque extérieure? — Rappelez-vous la mer Noire et la Baltique. — Par la résurrection de la Pologne? — Persuadez cela à l'Autriche et à la Prusse. — Comment alors?... Par l'établissement des chemins de fer.**

**Oui, par l'établissement des chemins de fer! car de guerrière, vous la rendez pacifique; d'envahissante, industrielle; d'ignorante, éclairée; de fanatique, tolérante; vous la rendez libre et modérée.**

**Par les chemins de fer, vous ouvrez une porte à l'invasion, c'est vrai; vous préparez une grande conquête, c'est vrai encore: seulement, cette invasion, cette conquête, c'est la Russie qui les subira, et vous serez, nous serons, les envahisseurs, les conquérants.**

**Par les chemins de fer, nos idées, nos mœurs, nos goûts, notre civilisation, pénétreront au cœur de cet Empire que vous voulez isoler; nos besoins aussi, et avec nos besoins, notre commerce et notre industrie.**

**L'empire russe est comme un vaste camp, toujours veillant sous les armes; et voilà que de ce camp nous allons faire une place de marché, et vous ne le comprenez pas?**



L'Allemagne, l'Italie, la France, trouvent tous les ports obstrués de vaisseaux anglais : l'Amérique est aux Anglo-Américains, l'Océanie aux Anglais, l'Inde aux Anglais, la Chine est ou sera aux Anglais : la Russie vous ouvre ses portes, et vous refusez d'entrer ?

Étrange contradiction ! Il n'est personne qui n'apprit avec la plus vive satisfaction que des chemins de fer vont traverser l'Asie ; que la Chine, le Japon nous ouvrent leurs ports sans restriction : — et l'on s'effraye à l'idée de voir tomber les barrières qui font de la Russie la Chine européenne ! On voit de courageux missionnaires de l'humanité passer à travers l'Afrique pour y semer quelques germes de civilisation, — et l'on se refuse à éclairer un peuple qui siège à nos portes ! Vous craignez l'ours du Nord ? — Eh bien, apprivoisez-le ! Si les Huns, les Goths et les Germains avaient été civilisés, l'empire romain ne serait pas tombé sous les coups des Barbares.

Si votre conviction est sincère, elle est bien aveugle.

Les chemins de fer décupleront les forces de la Russie, cela est certain ; mais si, en même temps, ils la détournent de son esprit de conquêtes, qu'avez-vous à craindre ? Si vous ne devez plus la rencontrer que

sur des champs de bataille — pacifiques, — sur les marchés industriels, ne gagnez-vous pas tout à ce changement ?

D'ailleurs, — il se passera des années avant que la Russie cesse d'être tributaire de notre industrie : — elle nous fournira des céréales, des matières premières, ses cuirs, ses suifs, ses bois, — mais, en échange, elle prendra les produits de nos manufactures. Ce ne sera pour longtemps qu'un vaste marché ouvert à l'Occident, et non une rivale dangereuse. Qui ne voit que tous les bénéfices sont de notre côté ?

Au point de vue de la spéculation politique, ce n'est donc pas déjà une si mauvaise opération que la coopération à l'établissement des chemins de fer russes. Les ressources de ce vaste pays, mal connues et mal appréciées, n'attendent qu'un souffle vivifiant pour déployer leur fécondité ; l'avenir nous le démontrera. Mais, n'en fût-il pas ainsi, l'Europe n'en serait pas moins tenue de concourir à cette œuvre. C'est pour elle une question capitale, une question de paix et de sécurité.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, la Russie ne peut cesser d'être guerrière qu'en devenant industrielle. L'Europe veut-elle sans cesse veiller en armes sur ses

frontières? Veut-elle recommencer tous les dix ans une expédition de Crimée, verser des flots d'or et des flots de sang pour contenir le colosse du Nord? Qu'on le dise, alors! bien. Chargeons nos canons et montons nos vaisseaux : mais fermons nos usines et détruisons nos rails; qu'on ne parle plus de progrès ni de civilisation; rétrogradons jusqu'au moyen âge : bardons-nous de fer, et crions : — « Montjoie et Saint-Denys ! à la rescousse ! vive la force ! » — Est-ce là ce qu'on veut?

Oui, c'est un anachronisme violent que cet état de crainte perpétuelle ; il est intolérable de voir, en plein dix-neuvième siècle, ayant la presse, la vapeur, l'électricité, — l'Europe se prémunir contre une invasion, et ne rien faire pour la rendre impossible; fumée pour fumée, nous aimons mieux celle de la locomotive que celle du canon ; et, n'y gagnât-elle que sa sécurité, l'Europe emploierait mieux ses millions à créer des chemins de fer qu'à organiser des bataillons.

Cela nous paraît si rationnel, si palpable, que nous regrettons le temps employé à le démontrer.

Mais où trouver la somme énorme de capitaux nécessaires pour l'achèvement des lignes russes? On parle

de milliards, où les prendre? les caisses sont vides, les précédentes entreprises ont tout épuisé. Quelle maison osera se charger d'une si lourde responsabilité?

Répondons aux trembleurs et aux sceptiques par ce mot bien connu : — Quelqu'un a plus d'esprit que Voltaire, — c'est tout le monde. — Quelqu'un aussi est plus riche que Rothschild, c'est tout le monde. Faites appel à tout le monde, et vous verrez si les capitaux manquent.

En Europe il y a eu une époque, celle qui a immédiatement précédé 1830, où toute puissance d'exécution résidait en quelques mains; où le monopole des emprunts, des chemins de fer, des canaux, des mines, des grandes industries, appartenait à quelques privilégiés qui constituaient la haute banque. C'était l'âge d'or de la finance. Le dieu Plutus avait détrôné Jupiter, et faisait à son tour la pluie et le beau temps : on ne reconnaissait plus que la royauté de l'argent, et un spirituel écrivain pouvait écrire : *Les juifs, rois de l'époque!*

Aujourd'hui cette royauté n'est plus. L'esprit d'association, qui a réformé la politique, a pénétré même la bureaucratie; et le monopole a été dévoré par le

monstre à mille têtes, qu'on appelle — l'association. Les grandes œuvres accomplies autrefois par quelques-uns sont aujourd'hui propriétés publiques, nationales, universelles; tout le monde y a coopéré. D'illustres exemples ont sanctionné l'introduction de ce nouvel esprit, de cette réforme financière. Quelques rois de fortune protestent bien encore, il est vrai, contre leur déchéance; ils essayent de ressaisir le sceptre d'or, de ressusciter l'absolutisme financier; mais, par les moyens qu'ils emploient, jugez de la puissance de leur ennemi : c'est en mettant en pratique le principe radical de la réforme financière, — l'association, — qu'ils parviennent à se maintenir; c'est en la démocratisant qu'ils ont rendu possible leur souveraineté dorée. Le coffre-fort n'est plus, la tirelire l'a tué.

Que l'Europe fasse donc appel à la tirelire! Elle répondra : — Plaise à Dieu que le jeu scandaleux des primes épargne cette fois-ci à cette œuvre européenne de tristes désillusions! — Que les fonds soient faits! — mais comme pour une souscription nationale, — comme pour une œuvre universelle, — comme pour l'érection d'un monument dédié à la concorde, à la paix. — Sinon, chassez les vendeurs du temple, vous, empereur

omnipotent de l'empire russe, qui représentez pour vos peuples l'autorité suprême, celle des hommes et celle de Dieu ! —

Et qu'on y réfléchisse, le moment est opportun. Lasse et meurtrie de la guerre contre l'Occident, la Russie se recueille, comme on l'a dit, et jette un regard d'étonnement sur ses adversaires d'hier. Elle veut savoir ce qui les a faits si forts contre elle, si vaillants comme soldats, si puissants en ressources. Ces hommes si intelligents et si braves, ces flottes transportant à d'énormes distances un matériel formidable, ont excité son admiration bien plus que ses frayeurs. Elle cherche le secret de sa défaite, et elle le trouve dans son état de civilisation inférieure. En voyant la force brutale qu'elle représente vaincue par la force intelligente, elle comprend que ce n'est ni l'étendue du territoire ni le nombre des habitants qui font une grande nation. Elle comprend que ce n'est pas Constantinople, que ce n'est pas l'Europe qu'il lui importe de conquérir, mais la science de la vie, la liberté intérieure, la civilisation. Pour elle, le champ de bataille est déplacé : plus de voisins à molester, plus de filets à tendre, — mais des déserts à peupler, des marais à dessécher, des forêts à

exploiter, une industrie nationale à développer; et, pour rapprocher les membres épars de son vaste empire, des chemins de fer à établir; ce qui lui reste à faire, en un mot, c'est une conquête à l'intérieur, la conquête de la barbarie par la civilisation.

Voilà ce qui nous semble admirablement compris en ce moment par toutes les classes en Russie. Les classes élevées, imbues de notre esprit français, éprises de nos modes, de nos arts, de notre langue, de notre littérature, France du dix-huitième siècle égarée vers le pôle, sont depuis longtemps déjà tout acquises aux idées de progrès. — Les classes inférieures, plus patriotiques, si nous osons le dire, plus soumises au joug des vieilles superstitions, nation du moyen âge endormie dans ses liens féodaux, s'éveillent cependant et aspirent à sortir de cet anachronisme absurde. Depuis que le moujik s'est frotté à l'homme d'Occident, si intelligent, si libre d'allures, il rêve je ne sais quelle émancipation, quelle réhabilitation, qui permette à son individualité de s'épanouir. Le moujik veut devenir homme; il croit moins à l'infailibilité de ses popes et à la divinité de ses maîtres; il a respiré je ne sais quel parfum de liberté qui lui monte à la tête; il lui faut du mouvement, de l'air,

— un horizon moins borné, et il soupire après cette faculté d'aller et de venir à son gré, que possède son frère d'Occident. Vite ! des chemins de fer ! une libre circulation à ce peuple qui étouffe dans son immobilisme !

Tel est donc le vœu de toute la nation, et chose remarquable, le gouvernement, ainsi que nous l'avons déjà dit, a obéi à l'impulsion qu'il recevait du pays. La raison d'État n'a pas repoussé l'initiative qui lui était offerte ; au contraire, elle s'est habilement emparée du mouvement pour le diriger d'une façon régulière. Loïn de craindre d'y trouver des causes d'affaiblissement, elle n'a vu que le côté national, que l'utilité souveraine de l'unité du territoire, de la cohésion de ses habitants. Avouons du reste qu'il n'en pouvait être autrement ; en présence des intérêts majeurs à satisfaire, les préoccupations étroites de la raison d'État pâlissent singulièrement ; et peut-être d'ailleurs, si cette dernière avait prétendu opposer des digues à l'expansion du vœu national, l'opinion publique serait-elle entrée en lutte avec le gouvernement. Aussi celui-ci, tout à fait à la hauteur de la situation, et reprenant d'un autre côté l'œuvre de Pierre le Grand, se montre-t-il disposé à favoriser les aspirations de tous, et s'empresse-t-il de doter son pays



des voies de circulation qui lui manquent, heureux de se fortifier en l'élevant, et de fonder sa propre grandeur sur le bonheur de tous; heureux enfin d'échanger un peuple de sujets contre un peuple de citoyens.

Mais on peut dire encore :

La Russie veut des chemins de fer? Eh bien, qu'elle en ait! Qui s'y oppose? Que le vœu national, puisqu'il est si unanime, se traduise par des versements; que la faveur du gouvernement se montre par des subventions : nous n'y verrons rien à redire; mais quel besoin si pressant aurait l'Europe, et en particulier la France, d'apporter son concours à une œuvre onéreuse, d'un succès incertain, différé, dans tous les cas, et n'offrant que des garanties aléatoires? N'avons-nous pas un emploi plus avantageux à faire de nos capitaux, notre propre réseau à terminer, nos fleuves à endiguer, notre industrie à soutenir, notre agriculture à encourager, et notre Algérie, notre belle Algérie, à doter de ces voies de circulation que l'on réclame pour la Russie? La locomotive est le plus éloquent missionnaire de la civilisation, soit : employons-le donc pour convertir nos Kabyles, et l'humanité y trouvera son compte, tout aussi bien que nos légitimes intérêts.

Que nous parlez-vous du Nord? C'est le Midi qu'il faut regarder.

Voilà ce que répètent les adversaires des lignes russes, et, avouons-le, ces raisons ne sont pas absolument dénuées de fondement. — Sont-elles décisives? — Nous le nions pour notre part, et nous répondons :

Ce n'est pas seulement au point de vue purement politique et humanitaire que les chemins de fer russes doivent se faire. La France voit sa population s'accroître et sa fortune aussi, mais son sol est restreint, et l'agriculture, délaissée pour l'industrie, la laisse en présence de disettes périodiques, pendant que la Russie regorge de grains qu'elle fait dévorer par ses bestiaux.

N'ayez donc pas de craintes, vous qui n'osez pas semer une avance pour récolter dans l'avenir; songez que les chemins de fer russes vous amèneront à meilleur marché la vie matérielle, dont nous sommes déshérités. Songez que les métaux, les cuirs, les laines, nous manquent; songez que la viande est à des prix inabordables pour les deux tiers de notre population, que le pain de chaque jour n'est pas assuré

à tous les enfants de la France, et qu'un amas immense est là à nos portes. — Il s'agit d'aller y puiser. Des chemins en Algérie, en Italie, en Espagne, c'est bien le progrès, mais à un point de vue plus restreint, ou plus large, selon que vous ferez passer les considérations d'alimentation générale après ou avant les considérations politiques. Vous ne retirerez jamais de l'Espagne, de l'Italie ce que vous retireriez de la Russie : le pain à bon marché, cette merveille des merveilles, que notre brillante exposition universelle n'a pu nous offrir.

Dans les années ordinaires, la Russie exporte en moyenne 8 millions d'hectolitres de céréales.

De 44 à 53, 108 millions d'hectolitres, soit, exportation moyenne pour la période décennale, 11 millions d'hectolitres de céréales. Les ressources du pays sont immenses, et suffisent pour venir comme complément se prêter aux besoins de l'Europe dans les grandes disettes.

Mais les accroissements à prévoir n'ont pas de limite. La Russie pourrait doubler sa production rien qu'en créant des débouchés. — Elle produit aujourd'hui 520 millions d'hectolitres, et la moyenne de la production de l'hectare n'est que de 5 à 6 hectolitres,

tandis qu'elle est en France de 10 à 11, en Angleterre de 13 à 15.

— Oui, sans doute, il serait à désirer que les capitaux russes pussent achever seuls l'œuvre si importante pour la Russie. Oui, il serait à désirer que les ressources de la France fussent employées à consolider sa propre grandeur, sa prospérité industrielle et agricole; insensé qui oserait le nier! — Mais a-t-on été fidèle à ces principes, et les entreprises des pays étrangers n'ont-elles pas sollicité et obtenu le concours des capitaux français? Est-ce que l'argent de France n'a pas fraternisé déjà avec les thalers allemands et les réaux espagnols? Si l'intérêt seul de notre pays nous touche, qu'allions-nous faire au bord du Danube? Si l'Algérie doit si exclusivement nous occuper, qu'avons-nous à faire en Espagne? — Pourquoi cette sentence d'exclusion contre la Russie? C'est que la Russie ne vous offre pas de garantie suffisante, c'est que la Russie est obérée: elle doit quatre milliards! Le pays est désert, les lignes seront peu fréquentées; puis un hiver du pôle! Qui payera les intérêts? Quand touchera-t-on des dividendes! — Mauvaise spéculation.

Mauvaises raisons, dirons-nous. La Russie est obé-

rée, c'est vrai; mais l'Angleterre et la France ne le sont-elles pas? — Nous ne trouvons pas qu'elles soient si pauvres pour cela. — Et l'Autriche, et l'Espagne, ne le sont-elles pas? — Vous leur faites crédit, cependant, et vous avez raison. Les chemins de fer accroîtront la dette russe, rien de plus assuré; mais si en même temps ses ressources sont décuplées, où est le danger? — Mais les lignes traverseront d'immenses espaces dépeuplés, des steppes sans culture? — Eh! sans doute! mais jetez seulement vos rails, et les déserts se peupleront, les steppes se défricheront, et la mort fera place à la vie. — Voyez l'Amérique, l'Amérique du Nord: quelles forêts, quelles savanes, quelles solitudes! C'était le vide, le chaos, autrefois: — le génie américain a passé par là, et quelle activité, quelle industrie, quelle richesse aujourd'hui! Les chemins de fer ont tout fait. — Voulez-vous une preuve du contraire! — Voyez le Brésil; n'est-il pas aussi fécond, aussi riche naturellement que la patrie des Yankees? Comparez-les cependant, et par ce qui manque au Brésil, jugez de ce qu'il serait avec des voies ferrées. La circulation, c'est la vie; la non-circulation, c'est la mort.

Quand le gouvernement d'une nation, quand la nation elle-même reconnaissent ce grand principe, c'est que l'heure de la mise en marche est arrivée.

Chaque nation a eu son heure pour s'élancer dans une des voies de la civilisation ; il y a eu un instant où un souffle puissant a passé sur elle pour l'entraîner dans une des phases nouvelles ouvertes à l'esprit de progrès. C'est la loi de l'humanité. L'heure est venue pour la Russie d'entrer à son tour dans ce courant, dans cette fièvre d'or à remuer, de gigantesques entreprises, d'activité dévorante, de luttes sans fin contre la matière que l'Amérique et l'Angleterre ont inoculée à la France. Elle s'agite, elle s'impatiente dans son immobilité. Il semble qu'en secouant son drapeau sur la Russie, la France en ait laissé tomber des effluves magnétiques. Électrisé au contact de sa généreuse initiatrice, le colosse endormi se réveille et sent une vie nouvelle circuler dans ses veines. — En avant ! en avant ! c'est le cri de toute nation affamée de progrès. C'est aujourd'hui le cri des Russes, comme autrefois c'était aussi le cri des barbares qui, du plateau de l'Asie, s'abattirent sur l'Europe. — Ce sera le cri éternel des nations progressistes.

Tout n'est pas bon, certes, dans cette fièvre qui tourmente les nations modernes! Le veau d'or est un dieu sans entrailles, et la cupidité est une passion mauvaise. Les caractères individuels s'amoindrissent, et les physionomies nationales s'effacent; mais ces fièvres n'ont pas de durée suffisante pour anéantir les nationalités, elles ne sont qu'une minute dans le temps, et sont nécessaires pour la création des richesses dont la répartition doit se faire plus tard. D'ailleurs, un bien plus grand doit naître de ces infirmités particulières et passagères.

Qu'on ne s'imagine pas, du reste, que l'ère actuelle manque de grandeur. Des déserts peuplés, des montagnes percées, des ponts jetés sur des abîmes, toutes les forces de la nature soumises à la volonté de l'homme et lui obéissant comme les génies de la terre à la voix de l'enchanteur, ce sont-là, disons-le, d'étonnants résultats.

La fée moderne, avec son panache de fumée, n'est pas moins poétique que la fée ancienne, et, si elle est moins gracieuse, elle est du moins plus imposante. Et quand l'homme s'est-il montré plus puissant, plus digne de sa nature perfectible, que dans cette lutte

victorieuse contre les éléments? Quand l'esprit a-t-il brillé d'un plus vif éclat, que dans cette domination superbe imposée à la matière?

Ne méprisons donc pas les tendances de l'époque, et sachons retrouver sous le prosaïsme des détails le grandiose poétique de l'ensemble. Soyons de notre temps, c'est notre devoir! Oui, soyons de notre temps! Et quand tout s'agite, quand tout s'inquiète, quand toutes les intelligences, travaillées du besoin d'agir, tendent, malgré elles, vers un but idéal de bien-être physique et d'émancipation intellectuelle, ne soyons pas assez inconséquents pour faire un crime à la Russie de ce qu'elle éprouve des symptômes de la maladie générale; ne lui reprochons pas ses aspirations vers le progrès, nous, les champions quand même de la civilisation; n'entravons pas ses efforts pour se débarrasser des derniers langes de la barbarie, et n'épaississons pas sur ses yeux le bandeau de l'ignorance. Elle veut des chemins de fer, elle doit en avoir, et nous ne pouvons pas, nous ses complices, nous ses instigateurs, nous opposer à la réalisation de son vœu.

Montesquieu a dit que l'empire romain devait être fatalement détruit par les barbares...



**Le même danger nous menace...**

**Sauvons-nous de la barbarie en la détruisant.**

**Qu'ils s'accomplissent donc, les chemins de fer russes, et que ce grand peuple entre enfin dans le concert des nations civilisées!**



**PIÈCES JUSTIFICATIVES.**



**UKASE**  
**AU SÉNAT DIRIGEANT.**

---

Dans notre sollicitude pour les intérêts de notre patrie, dont la prospérité nous tient tant à cœur, nous avons depuis longtemps reconnu que la Russie, richement dotée par la nature, éprouvait, vu l'immense étendue qu'elle embrasse, un besoin tout particulier de communications faciles.

Cette conviction s'est encore fortifiée par suite des travaux auxquels nous avons eu personnellement à concourir dès l'année 1842, alors que la volonté de Notre Auguste Père, de glorieuse mémoire, nous appela

à présider le Comité des chemins de fer, chargé de délibérer sur l'établissement de la ligne de Saint-Petersbourg à Moscou, et sur divers projets de routes semblables.

La construction même de cette voie, portant aujourd'hui à si juste titre le nom de l'empereur Nicolas, a encore mis plus en évidence les avantages de ce nouveau mode de communication pour notre pays, toute son utilité en temps de paix comme en temps de guerre. Les chemins de fer dont, il y a dix ans à peine, l'urgence était encore contestée, sont reconnus maintenant par toutes les classes de la population comme une nécessité pour l'Empire, et sont devenus un besoin national, un vœu aussi instant que général.

Pénétré de cette conviction profonde, nous avons prescrit, dès la cessation des hostilités, d'aviser aux moyens les plus propres à satisfaire à cette exigence impérieuse. Un examen attentif a démontré l'avantage qu'il y aurait, sous le double rapport des facilités et de la promptitude d'exécution, de s'adresser de préférence, à l'exemple de tous les autres pays, à l'industrie privée, tant nationale qu'étrangère, le recours à celle-ci permettant en outre de mettre à profit la grande

expérience déjà acquise par la construction de plusieurs milliers de verstes de voies ferrées dans les contrées occidentales de l'Europe.

Diverses offres ont été provoquées, proposées et combinées sur ces bases, et, après un mûr examen de l'affaire par le Comité des ministres et sa discussion en notre présence, les conditions reconnues à l'unanimité comme les meilleures, et sanctionnées par nous, se sont trouvées être celles de la Compagnie de capitalistes russes et étrangers, à la tête de laquelle figure notre banquier, le baron de Stieglitz.

Aux termes de ces conditions, la Compagnie s'engage à construire, à ses risques et dépens, dans l'espace de dix années, et à entretenir ensuite, durant une période de quatre-vingt-cinq ans, un réseau déterminé d'environ quatre mille verstes de chemins de fer, sous l'unique garantie par le gouvernement de 5 pour cent sur les sommes affectées à la construction, et avec la clause qu'à l'expiration des susdits termes le réseau entier fera retour gratuit à l'État.

Évitant l'obligation de sacrifices considérables et immédiats, le gouvernement, en adoptant ces bases, se trouvera à même d'effectuer la construction du pre-

mier réseau des chemins de fer russes par la seule force de la confiance qu'inspire la stricte exactitude qu'il a constamment apportée à faire honneur à ses engagements, même au milieu des plus pénibles époques des luttes nationales.

Ce réseau s'étendra de Saint-Pétersbourg à Varsovie et à la frontière prussienne, de Moscou à Nijni-Novgorod, de Moscou par Kursk et la région du bas Dniéper à Théodosie, et de Kursk ou bien d'Orel, par Duna-bourg, à Liebau. Ainsi, moyennant une voie ferrée continue à travers vingt-six gouvernements, se trouveront reliés trois capitales, nos principaux fleuves navigables, les centres de nos excédants agricoles et deux ports accessibles presque toute l'année sur les mers Noire et Baltique; l'exportation sera facilitée, les transports et l'approvisionnement intérieur seront assurés.

Abordant, avec un ferme espoir dans les bénédictions du Très-Haut, une entreprise nationale aussi vaste et bienfaisante, nous faisons un appel à la coopération zélée et consciencieuse de tous nos fidèles sujets, et ordonnons de mettre à exécution :

1° L'acte contenant les conditions fondamentales de

la concession du premier réseau des chemins de fer russes ;

2° Les statuts de la grande Société des chemins de fer russes, organisée pour les constructions précitées ;

Acte et statuts qui se trouvent annexés au présent ukase.

Le Sénat dirigeant aura à prendre les dispositions nécessaires à cet effet.

L'original est signé de la propre main de Sa Majesté l'Empereur.

ALEXANDRE.

Saint-Pétersbourg, le 26 janvier 1857.

Traduit par le conseiller de Cour,

Baron de MOHRENHEIM.

Le Ministre impérial des affaires étrangères atteste que la traduction légale ci-dessus a été faite par son ordre.



En foi de quoi ledit Ministre a fait munir la présente  
de son sceau.

Saint-Pétersbourg, le 31 janvier 1857.

*Le directeur du département de l'intérieur,*

*Signé : HILFERDING.*

*Le chef de section,*

*Signé : A. MALEIN.*



# CONDITIONS FONDAMENTALES

DE

## LA CONCESSION.

Par un ukase en date du 26 janvier (7 février) 1857, S. M. l'Empereur de Russie a concédé à la Compagnie constituée sous la dénomination de *grande Société des chemins de fer russes* un réseau de chemin de fer ayant un développement total d'environ 3,900 verstes (4,162 kilomètres), et composé des lignes suivantes :

- 1° Ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie ;
- 2° Embranchement à ouvrir entre cette ligne et la frontière prussienne, vers Koenigsberg ;
- 3° Ligne de Kursk ou d'Orel à Liebau ;
- 4° Ligne de Moscou à Théodosie ;
- 5° Ligne de Moscou à Nijni-Novgorod.

Aux termes de l'acte de concession, il est accordé à la Compagnie, pour l'exécution de ses travaux et la mise en exploitation des chemins de fer concédés, un délai de dix ans, pendant lequel la Compagnie jouira des portions de chemin successivement livrées à la circulation.

C'est à l'expiration de ces dix années que commence à courir la durée de la concession, qui est fixée à quatre-vingt-cinq ans, en sorte que la Compagnie aura la jouissance du réseau entier pendant une moyenne de quatre-vingt-dix ans.

Le gouvernement garantit à la Compagnie, pendant toute la durée de la concession, un minimum d'intérêt de 5 pour cent des dépenses nécessaires pour l'exécution et la mise en exploitation des chemins de fer.

Ces dépenses, qui ont été déterminées à l'avance avec une équité bienveillante de la part du gouvernement russe, ont été calculées, d'accord entre lui et la Compagnie, dans le but de mettre celle-ci à l'abri de tout mécompte et de toute éventualité; elles sont indiquées au traité, et elles comprennent non-seulement les sommes qui doivent être employées dans la construction proprement dite, mais de plus celles que la

Compagnie devra payer aux actionnaires pour intérêt à 5 pour cent de leurs versements pendant l'exécution des travaux.

Enfin, le réseau concédé a été divisé en sections, pour chacune desquelles la garantie d'intérêt commencera à courir à dater du jour où cette section aura été livrée à l'exploitation.

Ainsi, contrairement aux usages adoptés, notamment en France, où la garantie d'intérêt accordée par l'État n'est applicable qu'après l'achèvement complet des travaux, et pour une période de 50 ans seulement, la garantie stipulée en faveur de la Compagnie est successive, et s'applique à la période réservée à la construction. Cette garantie embrasse la durée entière de l'entreprise, et comprend même les intérêts payés pendant la construction. Cette dérogation aux précédents est la conséquence de l'importance de l'entreprise et de la longue durée assignée aux travaux.

Durant cette période, la Compagnie est affranchie de tous droits de douane ou autres sur les rails et accessoires de la voie, sur les locomotives, tenders, wagons, et, en général, sur tous les objets, de quelque nature qu'ils soient, nécessaires au premier établissement d'un

chemin de fer et à l'installation de son matériel d'exploitation.

Pour faire comprendre la portée de cette clause, il faut faire remarquer que ce sont moins des capitaux que la Russie demande à l'Europe occidentale que le concours de son expérience et des puissants moyens dont elle dispose pour une bonne, prompte et économique exécution, et qu'en fin de compte, l'Angleterre, la France et l'Allemagne peuvent être assurées de payer en rails, machines, voitures et matériel de toute sorte, une portion notable de la participation qu'elles prendront à la grande œuvre des chemins de fer russes.

Enfin, des prix de faveur, fixés à la limite du prix de revient, seront accordés à la Compagnie pour tous les transports qu'elle aurait à effectuer, pour les besoins de ses travaux, sur le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou exploité par l'Etat.

Les tarifs sont analogues à ceux adoptés en France et en Allemagne; le principe des tarifs différentiels est expressément consacré.

Le gouvernement s'est réservé la faculté de racheter la concession; c'est le principe consacré par la législation française et par celle de plusieurs autres pays.

Mais il ne pourra exercer cette faculté qu'après vingt ans à dater du terme fixé pour l'achèvement des travaux, c'est-à-dire après trente ans à dater de la signature de l'ukase. Le prix du rachat sera réglé par une annuité à payer à la Compagnie pendant tout le temps restant à courir sur la durée de la concession, et calculée sur les produits de l'exploitation au jour de la reprise par l'État sans que cette annuité puisse être en aucun cas inférieure à l'intérêt garanti. Toutes les additions faites par la Compagnie à son matériel pendant cette longue période lui seront d'ailleurs remboursées.

72,000,000 fr. de travaux déjà exécutés sur la ligne de Saint-Petersbourg à Varsovie sont abandonnés à la Compagnie, qui les remboursera seulement par le partage avec l'État des bénéfices au delà de 5 pour cent réalisés sur cette ligne, et sans qu'aucun prélèvement semblable ait lieu pour les autres lignes.

Ainsi telles sont les conditions fondamentales du traité intervenu entre le gouvernement russe et la Compagnie :

1<sup>o</sup> Jouissance du réseau entier, ou, en cas de rachat après trente années, d'une annuité équivalente à son

revenu, pendant une durée moyenne de quatre-vingt-dix ans.

2° Garantie portant sur toute la durée de la concession, y compris même la période de construction, d'un minimum d'intérêt de 5 pour cent.

3° Affranchissement de tous droits de douane ou autres pour tous objets destinés à la construction et à l'installation des chemins de fer.

4° Prix limités au prix de revient pour le transport des mêmes objets sur le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou.

5° Abandon des travaux déjà exécutés sur la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovié.

6° Cession gratuite des terrains vagues appartenant à la couronne.

La Compagnie est autorisée par l'acte de concession et par ses statuts à joindre à son entreprise toutes celles qui pourraient en favoriser le développement, telles que terrains, usines, docks, mines, voies de correspondance, entreprises de transports sur terre, sur les voies navigables intérieures et sur mer. Cette dernière faculté lui permettra, au besoin et avec son propre matériel, de donner à son trafic toute l'exten-

sion et toute la régularité possibles, sans la rendre tributaire des entreprises qui pourraient se créer pour exploiter la situation nouvelle faite au commerce d'exportation par l'établissement des chemins de fer.

Les statuts ont prévu l'inconvénient qu'il y aurait à jeter à la fois sur le marché tous les titres d'une entreprise aussi considérable.

Les émissions d'actions auront lieu par séries successives. Un droit à la souscription des séries suivantes est réservé aux actions précédemment émises.

La moitié du capital pourra être réalisée sous forme d'obligations.

Les statuts sont établis sur les mêmes bases que ceux des Compagnies françaises. Les actionnaires étrangers ont toute facilité pour se faire représenter dans les assemblées générales, et un Comité siégeant à Paris et formé au moins de neuf administrateurs étrangers, prend une part active à tous les actes importants de l'administration.

Les titres sont négociables sur les différentes places d'Europe, les intérêts et dividendes y sont également payables à un change fixe qui ne pourra être modifié qu'après une période de dix années.



Ces facilités exceptionnelles donnent à ces titres un caractère de généralité qui en assurera le classement par toute l'Europe.

**ACTE**  
**CONTENANT LES CONDITIONS FONDAMENTALES**  
**DE LA**  
**CONCESSION DU PREMIER RÉSEAU**  
**DES**  
**CHEMINS DE FER RUSSES.**

---

**ARTICLE PREMIER.**

**MESSIEURS**

**STIEGLITZ et C<sup>ie</sup>, banquiers à Saint-Pétersbourg,**  
**S. A. FRAENKEL, banquier à Varsovie,**  
**BARING frères et C<sup>ie</sup>, banquiers à Londres,**  
**HOTTINGUER et C<sup>ie</sup>, banquiers à Paris,**  
**THOMAS BARING, banquier à Londres, agissant au nom**  
**et comme se portant fort de MM. HOPE et C<sup>ie</sup>,**  
**banquiers à Amsterdam,**

**ISAAC PEREIRE**, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et

**AUGUSTE THURNEYSSSEN**, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest en France,

Agissant tant en leur nom personnel que comme se portant fort de

**MM. MENDELSSON et C<sup>ie</sup>**, banquiers à Berlin,

**ÉMILE PEREIRE**, président du Conseil d'administration des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,

**B. L. FOULD et FOULD-OPPENHEIM**, banquiers à Paris,

**MALLET frères**, banquiers à Paris,

**Baron SEILLIÈRE**, banquier à Paris,

**J. J. DE URIBARREN**, banquier à Paris,

**DES ARTS, MUSSARD et C<sup>ie</sup>**, banquiers à Paris,

**ADOLPHE D'EICHTHAL**, président du Conseil d'administration de la Compagnie générale maritime à Paris,

**FRÉDÉRIC GRIENNINGER et CASIMIR SALVADOR**, capitalistes à Paris,

S'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls, un réseau de chemins de fer composé des lignes suivantes, savoir :

1° La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, suivant le tracé approuvé par le gouvernement et le projet en cours d'exécution, sauf les modifications qui pourraient être ultérieurement autorisées par le gouvernement sur la proposition de la Compagnie ;

2° L'embranchement à ouvrir entre la ligne précédente et la frontière prussienne, vers Kœnigsberg, et aboutissant à ladite frontière en un point qui sera déterminé par le gouvernement ;

3° La ligne de Moscou à Théodosie, passant par ou près les villes de Tula, Orel, Kursk, Charkow, débouchant, soit directement, soit par un embranchement, à la partie inférieure du Dniéper, et passant entre Perekop et Guenitchi ;

4° Une ligne se détachant de la précédente vers Kursk ou Orel, passant par Dunabourg, et aboutissant au port de Liebau en Courlande ; le gouvernement s'obligeant à prendre les mesures nécessaires pour que l'achèvement des travaux destinés à compléter le port de Liebau coïncide avec l'achèvement des travaux de la ligne de Dunabourg à Liebau ;

5° La ligne de Moscou à Nijni-Novgorod, dont le tracé définitif, comme celui de chacune des lignes pré-

cédentes, sera arrêté par le gouvernement sur la proposition de la Compagnie.

Les concessionnaires auront la faculté de rattacher à Saint-Pétersbourg et à Moscou les lignes précédentes avec le chemin de fer qui unit ces deux villes.

ART. 2.

La concession pour ce qui concerne le chemin de Saint-Pétersbourg à Varsovie comprend les terrains, les terrassements et les ouvrages d'art, l'infrastructure et la superstructure de la voie de fer avec leurs dépendances immobilières et mobilières, telles que bâtiments des stations, places de chargement et déchargement, constructions aux lieux d'arrivée et de départ, maisons de garde et de surveillance, avec leur matériel et mobilier, approvisionnement de combustible et autres matériaux, machines fixes et mobiles, locomotives, wagons, outillage, en telle quantité et tel état qu'ils se trouveront à l'époque de la remise du chemin de fer à la Compagnie, et sans en rien distraire.

Les concessionnaires sont substitués à tous les droits et charges de l'État relativement à tous traités intervenus entre ce dernier et des entrepreneurs de travaux,

fournisseurs de matériaux, constructeurs de wagons, tant pour l'établissement du chemin que pour son exploitation.

A l'époque de l'entrée en jouissance des concessionnaires, il sera dressé un état descriptif authentique et contradictoire de tous les objets et contrats compris dans la concession.

Le gouvernement délivrera en outre aux concessionnaires tous les plans, devis, études et notions relatifs aux chemins de fer désignés à l'article 1<sup>er</sup>, qui pourraient leur être utiles.

### ART. 3.

Les concessionnaires s'engagent à commencer les travaux dans l'année qui suivra la signature de l'ukase de concession, et à les conduire de telle sorte que le développement des chemins de fer terminés soit au moins de trois cents verstes à la fin de la troisième année, au moins de mille verstes à la fin de la cinquième année, et que l'ensemble du réseau soit complètement achevé dans un délai de dix ans, à dater du jour de la concession.

Tous les travaux seront exécutés conformément aux

tracés définitifs et aux plans dressés par les concessionnaires et approuvés par le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics.

Les terrassements et les ouvrages d'art seront établis partout pour deux voies ferrées; toutefois, la Compagnie sera autorisée à commencer l'exploitation sur une seule voie, accompagnée de voies de garage suffisantes, et jusqu'à concurrence au moins d'un cinquième de la longueur totale; mais le gouvernement pourra, s'il le juge nécessaire, exiger que la deuxième voie soit posée successivement sur chacune des sections ou parties du railway dont le revenu brut annuel atteindrait neuf mille roubles argent par verste.

La largeur de la voie ferrée sera la même que celle du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou, sauf les exceptions autorisées par le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics; l'inclinaison maximum des pentes sera de huit millièmes, et le rayon des courbes sera au minimum de trois cents sagènes.

ART. 4.

Pour garantie de la bonne exécution des lignes concédées, les concessionnaires s'obligent à verser entre

les mains du gouvernement russe, à titre de cautionnement, au fur et à mesure des émissions d'actions ou d'obligations qui auront lieu pour la formation du capital social, et dans le mois de ces émissions, 5 pour cent du capital nominal de la première émission, et 5 pour cent du capital effectivement appelé sur les émissions ultérieures.

La première émission devant être de soixante-quinze millions de roubles argent, soit trois cents millions de francs, le cautionnement de 5 pour cent sur cette somme devra être déposé dans le mois de l'ukase de la concession, soit en argent, soit en rentes de l'État russe.

Toutefois, une partie de ce cautionnement, proportionnelle à la souscription française, pourra être réalisée en rentes françaises.

La Compagnie concessionnaire rentrera dans le cautionnement par elle versé par dixième, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de telle façon que, lorsqu'elle aura effectué pour sept millions cinq cent mille roubles argent de travaux, il lui sera rendu trois cent soixante-quinze mille roubles argent sur le cautionnement.



Dans tous les cas, le cautionnement ne pourra être, jusqu'à l'entière ouverture des lignes concédées, moindre de trois millions de roubles argent.

ART. 5.

La Compagnie a droit de pleine et entière jouissance pour son compte exclusif, à ses frais et risques, des chemins concédés pendant quatre-vingt-cinq ans, à dater de l'expiration des dix années accordées pour l'achèvement des travaux, ou bien jusqu'à l'époque du rachat à faire par l'État, suivant l'article 9 ci-après, en se conformant à toutes les conditions stipulées et sous l'observation des lois et règlements de Russie.

ART. 6.

Le gouvernement garantit à la Compagnie, pour intérêts et amortissement des capitaux engagés, cinq pour cent par an sur les sommes ci-dessous énumérées.

Pour l'application de cette garantie, le réseau sera divisé en sections de la manière suivante :

Ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, deux sections ;

1° De Saint-Pétersbourg à Vilna ou Kovno ;

2° Et de Vilna ou Kovno à Varsovie et à la frontière de Prusse.

Ligne de Moscou à Théodosie, deux sections :

1° De Moscou à Kursk ;

2° Et de Kursk à Théodosie.

Ligne de Kursk ou d'Orel à Liebau, deux sections :

1° De Kursk ou-d'Orel à Dunabourg ;

2° Et de Dunabourg à Liebau.

Ligne de Moscou à Nijni-Novgorod, une section.

La garantie de l'État sera applicable à chacune de ces sections, prise séparément, et elle commencera à courir, pour chaque section, du jour où elle aura été mise en exploitation.

La garantie s'appliquera, d'ailleurs, à l'ensemble du réseau, le produit de toutes les lignes étant confondu.

Elle durera jusqu'au terme de la concession, ou bien jusqu'au rachat par l'État.

Pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, cette garantie de l'État sera calculée sur un capital de quatre-vingt-cinq millions de roubles argent.

Pour la ligne d'embranchement dirigée sur la frontière prussienne vers Kœnigsberg, le capital sur lequel portera cette garantie de l'État sera établi d'après la

longueur effective dudit embranchement, et à raison d'une dépense moyenne de soixante-neuf mille roubles argent par verste.

Enfin on établira, par un calcul semblable et d'après la longueur effective de chaque ligne, le capital dont l'intérêt avec amortissement est garanti à 5 pour cent par l'État pour les chemins de fer de Moscou à Théodosie, de Kursk ou d'Orel à Liebau, et de Moscou à Nijni-Novgorod; mais le prix moyen par verste sera réduit, pour chacun de ces chemins, à soixante-deux mille cinq cents roubles argent.

L'évaluation de la garantie de chaque section sera proportionnelle à sa longueur.

#### ART. 7.

Dans le cas où l'État aurait eu à compléter les 5 pour cent ci-dessus indiqués, il lui sera tenu compte des sommes par lui avancées à ce titre par l'attribution de la portion du produit net qui excéderait 5 pour cent.

Il est entendu que cette attribution cessera aussitôt que l'État aura été complètement remboursé du montant de ses avances et des intérêts simples calculés à 4 pour cent.

ART. 8.

Lorsque le produit net spécial de la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, prise avec son embranchement sur la frontière prussienne, excédera 5 pour cent du capital dont l'intérêt est garanti à la Compagnie sur ladite ligne et son embranchement, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'État jusqu'au complet remboursement, sans intérêt, des dix-huit millions roubles argent, montant à forfait des sommes dépensées par lui, sans dérogation à la garantie générale stipulée à l'article 6.

Il sera tenu à cet effet une comptabilité spéciale des dépenses et recettes d'exploitation de ladite ligne.

ART. 9.

A toute époque, après l'expiration des vingt premières années écoulées à dater de l'expiration des dix années accordées pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus sur l'ensemble du réseau

pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on évaluera le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen fournira le montant d'une annuité qui sera due et payée par semestre à la Compagnie, pendant chacune des années restant à courir sur les quatre-vingt-cinq ans fixés par l'article 5.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur ni au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni à la somme annuelle des intérêts garantis par le gouvernement aux termes de l'article 6.

ART. 10.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, ou en cas de rachat, le gouvernement entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer et de leurs dépendances immobilières et mobilières nécessaires à l'exploitation.

Toutefois, quant aux objets mobiliers, tels que locomotives, wagons, machines, outils, outillage et mobilier d'exploitation, la Compagnie sera remboursée

de la valeur du matériel ajouté par elle au matériel initial nécessaire pour la mise en exploitation des lignes.

Pour établir le montant de la somme à rembourser, la valeur totale effective du matériel livré à l'État au moment de la reprise sera estimée de gré à gré, ou à dire d'experts, et de cette valeur totale on retranchera cinq mille roubles argent pour chaque verste de longueur des chemins rachetés. Cette somme de cinq mille roubles argent représente à forfait la valeur du matériel initial, telle qu'elle résultera de la dépréciation produite par l'usage.

Pour ce qui concerne les approvisionnements en combustibles et autres matériaux de tout genre, la Compagnie devra les remettre à l'État, à un prix convenu de gré à gré ou réglé par experts.

La Compagnie restera propriétaire des constructions spéciales, telles que fours à coke, usines, fonderies, fabriques de machines et autres, magasins, docks, etc., qu'elle aura établis en dehors des dépendances des chemins de fer, et généralement de tous les biens meubles et immeubles qu'elle aurait acquis en vertu des dispositions de l'article 21 ci-après.

**ART. 11.**

Pendant la période fixée par l'article 3 pour la construction du réseau, et pendant les dix années suivantes, il ne sera établi, en concurrence avec les lignes concédées à la Compagnie, aucune ligne partant d'un des points du réseau concédé, et pouvant desservir un autre point du même réseau, à moins de graves motifs politiques ou commerciaux, reconnus et constatés par le gouvernement.

Dans ce cas, la concession des nouvelles lignes sera accordée de préférence à la Compagnie à conditions égales.

**ART. 12.**

Le maximum du tarif, pour les voyageurs et les marchandises, que la Compagnie est autorisée à percevoir, est soumis aux limitations suivantes :

**VOYAGEURS, PAR TÊTE ET PAR VERSTE.**

1 <sup>re</sup> Classe. . . . .	3	kopecks.
2 <sup>e</sup> Classe. . . . .	2 1/4	d°
3 <sup>e</sup> Classe. . . . .	1 1/4	d°

Une réduction dans le tarif de troisième classe sera admise pour les voyageurs de cette classe qui seront transportés dans les trains de marchandises.

**BESTIAUX PAR TÊTE ET PAR VERSTE.**

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. . . . .	3	kopecks.
Veaux et porcs. . . . .	1	d°
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	1/2	d°

**MARCHANDISES PAR POUND ET PAR VERSTE.**

*1<sup>re</sup> Classe.* — Fers et plombs ouvrés, cuivres, fontes moulées et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons spiritueuses, huiles, suif, cotons, laines, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, garance, sucre, café, thé, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huîtres et poissons frais, objets de librairie, plumes et duvets, colle de poisson, porcelaine et faïence, plantes, fruits, houblon, meubles, instruments de musique, pelleteries, glaces, verre à glace, tabac, bougies, armes, étoffes, corroierie, cuirs, stéarine. . . 1/12 kopeck.



2<sup>e</sup> Classe. — Minerais, coke, charbon de bois, perches, planches, madriers, bois de charpente, marbres en bloc, pierres de taille, bitume, ardoises, fontes brutes, fers en barres ou en feuilles, plomb en saumon, chanvres, lin, poissons et viandes salés. 1/18 kopeck.

3<sup>e</sup> Classe. — Céréales de tout genre, farine, sel, chaux, plâtre, bois à brûler, pierres à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, pavés et matériaux divers, houille, marne, cendres, fumiers et engrais. . . . . 1/24 kopeck.

Pour le transport des marchandises à petite vitesse, les tarifs ci-dessus seront réduits de 10 pour cent pour tout parcours excédant 200 verstes jusqu'à 500 verstes, de 15 pour cent pour tout parcours excédant 500 verstes jusqu'à 1,000 verstes, et de 20 pour cent pour tout parcours excédant 1,000 verstes.

VOITURES PAR PIÈCE ET PAR VERSTE.

Droschki, voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. 6 kopecks.

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur. . . . . 8 kopecks.

Dans les trains express qui pourront se composer seulement de wagons de première classe, les tarifs pourront être augmentés de 20 pour cent, à la condition que la vitesse moyenne des trains ne soit pas inférieure à 50 verstes par heure, temps d'arrêt non compris.

Dans les trains qui comprendront des compartiments de famille, pour 4, 6, 8 ou 10 places, on appliquera le tarif de la première classe augmenté de 40 pour cent.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus d'un poud n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Le poids des bagages excédant un poud sera payé à raison d'un cinquième de kopeck par poud et par verste.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des trains de voyageurs, payeront à raison d'un sixième de kopeck par poud et par verste.

Pour les voitures, chevaux, bestiaux, poissons frais et gibier, qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportés dans les trains des voyageurs, on appliquera le double des taxes portées au tarif.

Les denrées, marchandises, effets et animaux non désignés au tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie.

La Compagnie sera autorisée à présenter à l'approbation du gouvernement un tarif spécial :

1° Pour le transport des paquets, colis, petits articles pesant isolément moins de trois pouds;

2° Pour l'or et l'argent soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés, plaqué d'or et d'argent, mercure, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Les perceptions autorisées par le présent article auront lieu par poud et par verste, sans égard aux fractions de poids et de distance; tout excédant du poud est compté pour un poud, toute verste entamée sera payée comme si elle avait été parcourue; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six verstes, le prix sera perçu comme pour six verstes entières.

Les frals accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de factage, de camionnage, de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de chemins de fer, seront payés en dehors des

tarifs ci-dessus spécifiés, mais d'après les prix confirmés par le gouvernement.

Les tarifs fixés ci-dessus établissent une limite que la Compagnie ne pourra dans aucun cas dépasser sans une autorisation expresse du gouvernement; mais elle pourra les réduire pour l'ensemble ou seulement pour quelques-uns des objets de transport, pour l'étendue de chaque ligne entière, ou seulement pour le parcours d'une ou de plusieurs sections, de telle sorte, par exemple, que les prix par unité de parcours puissent décroître lorsque la distance augmente, et que ces prix puissent être mis en rapport avec la nature des marchandises et les facilités que les circonstances de l'exploitation présentent pour leur transport.

Les tarifs, une fois abaissés, pourront être relevés dans la limite du maximum, mais seulement après avoir été appliqués pendant trois mois, et après une publication préalable d'un mois.

Dans le cas où la Compagnie accorderait à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports une réduction de tarif sous certaines conditions, elle serait tenue de l'appliquer à tous les expéditeurs et entrepreneurs de transports qui accepteraient les mêmes

conditions, de telle sorte que, dans aucun cas, il ne soit fait de faveur individuelle.

Les expéditions de marchandises, à moins de stipulations expresses motivées sur des réductions de tarif au-dessous de la limite légale, ou sur des facilités d'autre nature données au commerce, auront lieu dans l'ordre des remises à la gare de départ.

ART. 13.

Les militaires et marins de la marine impériale, expédiés isolément ou en corps, payeront le quart du tarif légal.

Les chevaux, bagages, effets militaires et matériel de guerre desdits corps payeront la moitié des prix fixés par le tarif légal.

ART. 14.

La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans chacun de ses trains ordinaires de voyageurs, le transport des dépêches accompagnées des agents nécessaires au service ; à cet effet, la Compagnie sera tenue de réserver dans chaque train de voyageurs, sur la demande de l'administration des postes, un compartiment

ment spécial de wagon d'une sagène et demie de longueur intérieure.

L'administration des postes aura en outre le droit d'exiger pour le transport des dépêches, avec une vitesse qui ne devra pas excéder celle qui est fixée par l'article 12 pour les trains express, un train spécial par jour dans chaque sens, dont les heures de départ, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le directeur général des travaux publics après avoir entendu la Compagnie. L'administration des postes pourra placer dans ces trains spéciaux des voitures appropriées au transport des dépêches. Ces wagons-poste seront construits et entretenus à ses frais.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution de trente kopecks par verste parcourue pour les trains spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes.

Si cette administration emploie dans chaque train plus d'un wagon de poste, la rétribution n'excédera pas quinze kopecks par verste et par voiture en sus de la première.

La Compagnie pourra placer dans ces trains spé-

ciaux des voitures de toute classe pour le transport des voyageurs et des marchandises.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des trains spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou les stationnements de ces trains qu'autant que l'administration l'aura avertie par écrit quinze jours à l'avance. Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un train extraordinaire soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite dans les six heures de l'avis donné, sauf l'observation des règlements de police. Le prix de ces trains extraordinaires sera payé par l'administration des postes sur le pied d'un rouble cinquante kopecks argent par verste parcourue.

Dans les stations où il y aura nécessité d'établir un bureau de poste, la Compagnie sera tenue de donner gratuitement dans ses bâtiments un cabinet ou local convenable.

ART. 15.

La Compagnie aura la faculté d'établir, à ses frais, tous les appareils, poteaux et fils télégraphiques né-

cessaires pour son propre service, et d'en faire usage sous la surveillance des agents supérieurs de l'inspection du télégraphe, sans pouvoir, dans aucun cas, les appliquer à la transmission des dépêches d'intérêt privé ou autres ne concernant pas le service de l'exploitation. Dans le cas où l'État voudrait établir une ligne télégraphique le long des chemins concédés, il sera autorisé à se servir des poteaux du télégraphe de la Compagnie pour supporter ses propres fils.

ART. 16.

Aucune section des chemins concédés ne pourra être livrée à l'exploitation qu'après une double vérification ayant pour but de constater, d'une part, que les travaux sont exécutés conformément aux plans approuvés; d'autre part, que l'exploitation pourra avoir lieu sans danger pour la sécurité publique.

ART. 17.

La Compagnie restera libre du choix de ses employés de tout grade, qu'elle pourra prendre en Russie ou à l'étranger. Cependant la nomination des employés supérieurs devra être approuvée préalablement par le



Gouvernement, auquel la Compagnie devra remettre la liste générale de tous ses employés.

L'approbation du Gouvernement sera nécessaire pour toute mesure grave par ses conséquences dans le pays ou par son influence sur la garantie donnée par l'État, telle que l'aliénation ou l'affermage d'une partie des chemins de fer concédés, l'augmentation du capital social, la nomination des directeurs, l'émission d'emprunts autres que ceux autorisés par les Statuts pour la formation du capital primitif.

ART. 18.

La Compagnie sera affranchie pendant la période de construction de tous droits de douane ou autres sur les rails et accessoires de la voie, tels que plaques tournantes, changements de voie, machines et appareils d'alimentation, et sur les locomotives et tenders, voitures et wagons, essieux, roues, ressorts, ferrures de wagons isolées, machines-outils, outils et ustensiles des ateliers de réparation, matériaux bruts et ouvrés pour la construction du matériel, grues et engins, mobilier et outillage des stations.

Le tout jusqu'à concurrence des quantités néces-

saires, et reconnues comme telles par l'Administration des voies de communication et des travaux publics, au premier établissement et à la mise en activité des chemins de fer concédés.

ART. 19.

Il sera fait entre la Direction générale des voies de communication et des travaux publics et la Compagnie concessionnaire un traité ayant pour but de régler les rapports des lignes appartenant à la Compagnie avec celle de Moscou à Saint-Pétersbourg.

Ce traité devra avoir pour effet :

1° De déterminer, pendant la durée de la période fixée pour la construction des lignes concédées à la Compagnie, le prix des transports des objets cités à l'article 18, nécessaires à l'établissement de ces lignes et de leur matériel d'exploitation, de telle sorte que ces prix ne puissent être fixés au-dessus du prix de revient;

2° D'établir des tarifs autant que possible communs et uniformes pour les marchandises expédiées d'un point quelconque des lignes appartenant à la Compagnie à Saint-Pétersbourg, et réciproquement;

3° D'établir le prix de location des wagons qui passeraient des lignes de la Compagnie sur celle de Moscou à Saint-Pétersbourg, et réciproquement.

ART. 20.

Les concessionnaires sont substitués à tous les droits de l'État, pour les expropriations et occupations de terrains et de propriétés bâties appartenant à des particuliers et nécessaires à l'établissement des chemins de fer. Les terrains vagues de la Couronne traversés par les chemins de fer seront délivrés gratuitement à la Compagnie, et, en général, celle-ci jouira pour ses travaux de toutes prérogatives établies pour les travaux de la Couronne.

ART. 21.

La Compagnie aura la faculté, sous l'observation des lois et règlements du pays :

1° D'acquérir des terres sans paysans, et de les exploiter pour plantations, cultures, construction de bâtiments, etc. ;

2° D'établir, moyennant l'autorisation spéciale du Gouvernement, aux conditions qu'il déterminera, des routes de terre et autres chemins de service de fer ou

de bois, canaux, docks, ports, etc., qu'elle exploitera pour la correspondance des stations de chemin de fer avec les localités voisines ;

3° D'établir et d'exploiter des entreprises de transports sur les fleuves et les rivières navigables et sur mer, ou de traiter avec les entreprises existantes du même genre ;

4° D'entreprendre des exploitations de mines, usines, forêts, carrières et autres semblables.

ART. 22.

Aucun impôt autre que ceux qui seraient applicables à la généralité des immeubles du pays ne sera établi sur le sol, fonds ou revenus des chemins de fer.

La Compagnie ne payera d'ailleurs aucun droit d'enregistrement, de timbre, de mutations ou autres, pour tous actes relatifs à la présente concession, à l'organisation de la Société, aucun droit de timbre sur les actions ou obligations, ni généralement pour la réalisation par émission d'actions ou d'obligations du capital qui lui sera nécessaire, mais non ultérieurement.

ART. 23.

Pour ce qui regarde le contrôle et la surveillance,

ainsi que le service et le personnel de la Compagnie, l'entreprise relève immédiatement de la Direction générale des voies de communication et des travaux publics.

Cette surveillance s'exercera par des Commissaires spéciaux, nommés et payés par l'État, lesquels, sans s'immiscer aucunement dans la direction des affaires de la Compagnie, auront cependant le droit d'en prendre pleine connaissance, d'assister aux réunions de l'Assemblée générale, de veiller à l'exécution des lois et règlements du pays, de la part de la Compagnie aussi bien que de ceux avec qui elle se trouverait en rapport, et d'être entre le gouvernement et la Compagnie un intermédiaire appelé à faciliter et simplifier les rapports mutuels.

Aucune amende, aucune condamnation, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents, ne pourra être prononcée que par les autorités compétentes, conformément aux lois russes.

La responsabilité générale pour actes ou négligences relatifs à la gestion et à l'exploitation des chemins de fer ne pourra jamais atteindre que les employés salariés de la Compagnie, et dans aucun cas les membres du Conseil d'administration en leur qualité d'Administrateurs.

La responsabilité civile ne peut s'exercer que contre la Société, considérée comme un être collectif, et non personnellement contre ses membres (administrateurs ou actionnaires); cependant, pour des faits personnels, les membres de la Compagnie seront soumis aux lois générales.

ART. 24.

Toute contestation qui pourrait s'élever entre la Compagnie et l'Administration des voies de communication et des travaux publics sera examinée dans le délai d'un mois au comité des ministres et soumis à la décision définitive de Sa Majesté l'Empereur.

ART. 25.

La Compagnie pourra, moyennant l'approbation du gouvernement, réunir à son entreprise, soit partiellement, soit en totalité, par voie d'achat, de fusion ou autre, les chemins de fer actuellement construits ou concédés, ou qui pourraient l'être ultérieurement.

ART. 26.

La Compagnie sera constituée en Société anonyme, conformément aux Statuts soumis à la sanction impériale.

**ART. 27.**

Faute par les concessionnaires ou la Compagnie qui les représenterait d'avoir exécuté et terminé, dans les délais prescrits, les travaux mis à leur charge, et satisfait aux autres obligations que leur impose le présent Acte, ils encourront, sauf les cas de force majeure, tels que guerre, blocus et autres calamités publiques, les pénalités suivantes :

Six mois après le premier avertissement du Directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, touchant les clauses non exécutées, il sera donné à la Compagnie un second avertissement, et si, dans un second délai de six mois, il n'était pas fait droit aux réclamations du gouvernement, le droit de la Compagnie à la garantie de 5 pour cent stipulée en sa faveur par l'article 6 du présent Acte ne lui serait acquis que sur celles des quatre lignes principales, énumérées audit article, qu'elle aurait terminées dans les délais prescrits, et dont elle demeurerait, dans tous les cas, concessionnaire.

Quant aux lignes non terminées, le gouvernement, devenant propriétaire de l'ensemble des terrains ache-

tés, des ouvrages construits, des matériaux approvisionnés pour l'établissement de ces lignes, même des sections desdites lignes qui seraient terminées et mises en exploitation, aura l'obligation de mettre chaque ligne séparément en adjudication aux clauses et conditions du présent cahier des charges, en laissant à la Compagnie, pour toute indemnité, l'option ou de toucher le prix total de l'adjudication s'il se présente acquéreur, ou de recevoir du gouvernement, pendant la durée de la concession fixée par l'article 5, l'intérêt à 5 pour cent des sommes garanties par l'État pour les sections terminées desdites lignes, intérêt qui lui sera dû et servi par le Gouvernement, même au cas où il n'y aurait pas d'adjudicataire.

*Signé : le Directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, aide de camp,*

Général TCHEFFKINE.

*Le ministre des finances, secrétaire d'État,*

DE BROCK.



*Au nom et par procuration de tous les fondateurs, le  
Conseiller d'État actuel,*

**BARON DE STIEGLITZ.**

*Traduit par le Conseiller de Cour et chef de bureau,*

**BURMEISTER.**

*Vu et certifié pour traduction conforme, le Conseiller  
d'État actuel dirigeant la section,*

**RICARD.**

Le ministère impérial des affaires étrangères atteste  
que la traduction légale ci-dessus a été faite par son  
ordre. En foi de quoi ledit ministère a fait munir la  
présente de son sceau.

**Saint-Pétersbourg, le 28 janvier 1857.**

*Le directeur du département de l'Intérieur,*

**HILFERDING.**

*Le Chef de section,*

**A. MALBIN.**

# STATUTS.

---

**Objet. — Dénomination de la Société. — Siège  
et durée de la Société.**

## ARTICLE PREMIER.

Les concessionnaires du premier réseau des chemins de fer en Russie, nommés dans l'acte de concession y relatif du 26 janvier 1857, fondent, pour l'exécution de cette entreprise, et avec l'autorisation de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, une Société anonyme, composée de tous les propriétaires des actions à émettre d'après les présents Statuts.

**ART. 2.**

**Cette Société a pour objet :**

**1° L'achèvement et l'exploitation du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Varsovie ;**

**La construction et l'exploitation d'un embranchement allant du précédent à la frontière de Prusse vers Kœnigsberg ;**

**La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Moscou à Théodosie, débouchant à la partie inférieure du Dniéper ;**

**La construction et l'exploitation d'un chemin de fer se détachant du précédent et aboutissant au port de Liebau sur la Baltique ;**

**La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Moscou à Nijni-Novgorod ;**

**Lesdits cinq chemins désignés dans l'acte de concession confirmé par Sa Majesté l'Empereur ;**

**2° La construction et l'exploitation de tous les autres chemins de fer et voies de communication qui pourraient être ultérieurement concédés à la Société, pris à bail ou achetés par elle ;**

**3° Tous services de transport par terre ou par eau**

qui pourraient être établis par la Société en correspondance avec les chemins lui appartenant ou affermés par elle, sous réserve de tous privilèges et concessions déjà accordés ;

4° La jouissance et l'exploitation de tous les terrains, forêts, mines, usines, fabriques de machines ou autres qui seraient acquis par voie de concession, achetés ou affermés par la Société présentement ou dans l'avenir ;

Le tout sous réserve de l'observation des lois générales du pays.

ART. 3.

Cette Société prend la dénomination de : *Grande Société des Chemins de fer russes.*

ART. 4.

Le siège de la Société est à Saint-Pétersbourg.

ART. 5.

La Société commence le jour de sa constitution et finit à l'expiration du terme fixé pour la durée de la concession des chemins de fer ci-dessus désignés.

La Société sera constituée à partir du jour de l'approbation des présents Statuts.

**Apport de la concession.**

**ART. 6.**

**Les fondateurs nommés à l'article 1<sup>er</sup> de l'acte de concession**

**Apportent et transmettent à la Compagnie, sans aucune restriction ni réserve, autre que les droits qui leur sont attribués à titre de fondateurs par les articles 7 et 43 des présents Statuts, tous les droits qu'ils ont obtenus du gouvernement russe par ledit acte de concession, confirmé par Sa Majesté l'Empereur, le 26 janvier 1857.**

**En conséquence de ces apport et transmission, la Société est mise purement et simplement, comme ayant droit, en leurs lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les conditions et obligations qui résultent de ladite concession.**

**Le compte des frais, jusqu'à la mise en activité de la Société, sera réglé par le Conseil d'administration, qui fera le nécessaire pour le remboursement à qui de droit.**

**Fonds social. — Actions. — Versements.**

**ART. 7.**

Le fonds social est fixé à 275 millions de roubles argent (un milliard cent millions de francs).

Ce capital sera formé successivement au moyen de la création d'actions de 125 roubles argent et d'obligations dont la coupure, la forme et les conditions d'émission seront déterminées par le Conseil d'administration.

Lesdites actions et obligations seront émises par séries.

Les obligations seront remboursables en quatre-vingt-cinq ans au plus.

Le produit de l'émission de ces obligations ne pourra, dans aucun cas, dépasser la moitié du fonds social.

La première émission sera de 600,000 actions, représentant un capital de 75 millions de roubles argent.

Les deux tiers des actions des séries qui suivront la première devront être mis à la disposition des porteurs des actions de la première série, et, s'il y a lieu, de

l'ensemble des séries d'actions précédemment émises dans la proportion des actions possédées par chacun d'eux au moment de la nouvelle émission. L'autre tiers sera mis de droit à la disposition des fondateurs.

Ceux-ci, de même que les porteurs des premières actions, seront tenus d'effectuer, dans le délai d'un mois au plus, le versement requis, ou de renoncer aux actions.

Les actions et les obligations seront libellées de manière à pouvoir être négociées, outre la place de Saint-Pétersbourg, sur celles de Paris, Berlin, Londres et Amsterdam, savoir :

A Saint-Pétersbourg, à 125 roubles argent ;	
A Paris, sur le pied de. . . . fr. 500	} pour 125 roubles argent.
A Londres, sur le pied de. . . £. 20	
A Berlin, } 124 thalers de Prusse,	
A Amsterdam, } 236 florins de Hollande,	

Le fonds social peut, avec l'autorisation du gouvernement, être augmenté, au moyen de la création de nouvelles actions ou obligations, dans la mesure nécessaire aux besoins des entreprises sociales.

Le soin de décider si l'augmentation du fonds social,

autorisée par le paragraphe précédent, s'effectuera en une ou plusieurs fois, et de fixer l'époque des émissions qui devront la réaliser, reste abandonné à la Société.

Les actions ou obligations à créer dans ce but seront émises aux époques et dans les conditions que déterminera l'Assemblée générale des actionnaires.

ART. 8.

Les 600,000 actions représentant le capital de la première émission seront réparties en Russie et à l'étranger.

La totalité de ces actions est souscrite et appartient aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes :

<b>MM. STIEGLITZ et C<sup>ie</sup>, de Saint-Petersbourg, et S. A. FRAENKEL, de Varsovie, ensemble deux cent vingt-cinq mille actions, ci. . . .</b>	<b>225,000</b>
<b>BARING frères et C<sup>ie</sup>, à Londres, cent soixante-dix mille actions, ci. . .</b>	<b>170,000</b>
<b>Thomas BARING, au nom et comme</b>	
<b><i>A reporter.</i> . . . . .</b>	<b>395,000</b>



<i>Report.</i> . . . . .	395,000
se portant fort de HOPE et C <sup>ie</sup> , d'Amsterdam, soixante-dix mille actions, ci. . . . .	70,000
I. PEREIRE et A. THURNEYSSEN, au nom et comme se portant forts de MENDELSSOHN et C <sup>ie</sup> , de Berlin, dix mille actions, ci. . . . .	10,000
HOTTINGUER et C <sup>ie</sup> , vingt-cinq mille actions, ci. . . . .	25,000
I. PEREIRE et A. THURNEYSSEN, tant en leur nom personnel qu'au nom et comme se portant forts pour :	
MM. Émile PEREIRE ,	
B. L. FOULD et FOULD-OPPENHEIM ,	
MALLET frères et C <sup>ie</sup> ,	
Baron SEILLIÈRE ,	
J. J. de URIBARREN et C <sup>ie</sup> ,	
DES ARTS , MUSSART et C <sup>ie</sup> ,	
A. D'EICHTHAL ,	
F. GRIENINGER ,	
Casimir SALVADOR ,	
Ensemble cent mille actions, ci. . . . .	100,000
Ensemble, six cent mille actions, ci. . . . .	<u>600,000</u>

**ART. 9.**

Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

**ART. 10.**

Après le versement de 30 pour cent, il sera remis aux ayants droit des titres au porteur.

**ART. 11.**

Les actions sont extraites d'un registre à souche, frappées du timbre sec de la Compagnie, et revêtues de la signature de deux Administrateurs, ou de celle d'un Administrateur et d'un employé de la Compagnie délégué à cet effet par le Conseil d'administration.

Chaque payement fait sur le montant d'une action sera constaté sur le titre.

**ART. 12.**

Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, à Saint-Pétersbourg, et partout ailleurs dans les caisses qui seront désignées par lui.

**ART. 13.**

Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

**ART. 14.**

La possession d'une action emporte adhésion aux Statuts de la Société.

Les héritiers ou ayants droit de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens, argent et valeurs de la Société, ni s'immiscer, en aucune manière, dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'Assemblée générale.

**ART. 15.**

Les versements sur les actions sont payables dans les caisses désignées ou à désigner suivant l'article 12, aux conditions déterminées par le Conseil d'administration.

Toutefois, le premier versement appelé ne pourra être supérieur à 30 pour cent du montant du capital.

**Tout versement ultérieur devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour le paiement, à Saint-Pétersbourg, Moscou, Paris, Londres, Berlin et Amsterdam, dans deux des journaux autorisés à recevoir les annonces légales à Saint-Pétersbourg, à Moscou et à Paris.**

**Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions.**

**ART. 16.**

**A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 pour cent par an.**

**La Société est autorisée à vendre les actions sur lesquelles les versements n'auront pas été faits dans les délais fixés.**

**A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués en l'article 15, avec indication des conséquences de ce retard.**

**A partir du vingtième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente**

des actions, en une fois ou successivement, sur duplicata, aux Bourses de Saint-Pétersbourg, Paris, Londres, Berlin ou Amsterdam, par le ministère d'un agent de change, et aux risques et périls des retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues deviendront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux ayant le même numéro que les titres annulés.

En conséquence, la négociation de toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés n'aura aucune valeur.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles. L'excédant, s'il en reste, appartiendra à l'actionnaire exproprié.

#### ART. 17.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital nominal de leurs actions; au delà, tout appel de fonds cesse d'être obligatoire.

**Conseil d'administration.**

**ART. 18.**

Les affaires de la Compagnie sont administrées par un Conseil composé de vingt membres.

La moitié au moins des administrateurs sera choisie parmi les nationaux.

Le Président devra être Russe.

Les membres du Conseil sont nommés par l'Assemblée générale pour cinq années.

Chaque Administrateur doit être propriétaire de 100 actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ces actions seront déposés à Saint-Petersbourg dans la caisse sociale, et partout ailleurs dans les caisses qu'aura désignées le Conseil aux termes de l'article 12.

**ART. 19.**

Les Administrateurs reçoivent des jetons de présence dont le montant total annuel ne pourra dépasser 50,000 roubles argent (200,000 fr.).

ART. 20.

Par dérogation à l'article 18, le premier Conseil d'administration sera composé ainsi qu'il suit :

*Président.*

Le conseiller privé et sénateur A. LEVSCHEINE.

*Vice-Présidents.*

Le conseiller d'État actuel baron de STIEGLITZ;  
Thomas BARING, banquier à Londres.

*Membres.*

Le conseiller privé actuel et membre du conseil de l'Empire L. TEGOBORSKI ;

Le conseiller privé et sénateur B. DANZAS ;

Le général-major à la suite de S. M. l'Empereur  
A. TIMACHEF ;

L'aide de camp de S. M. l'Empereur comte V. BOBRINSKI ;

Le prince S. KOTCHOUBEY, conseiller d'État en retraite ;

A. ABAZA, major en retraite ;

Le conseiller de commerce D. POLEJAYEF ;

Le négociant S. GWYER, membre du conseil de commerce ;

Ernest SILLEM, associé de la maison Hope et C<sup>ie</sup>, à Amsterdam ;

Guillaume BORSKI, banquier à Amsterdam ;

Francis BARING, banquier à Londres ;

Henri HOTTINGUER, banquier à Paris ;

Isaac PEREIRE, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon ;

Le baron SELLIÈRE, banquier à Paris ;

Auguste THURNEYSSEN, administrateur des chemins de fer de l'Ouest, en France ; .

Et Louis FOULD, banquier à Paris.

Les personnes ci-dessus désignées sont autorisées à s'adjoindre un membre qui doit compléter avec elles le nombre fixé par l'article 18.

A l'expiration des cinq premières années d'existence de la Société, le Conseil sera renouvelé chaque année par cinquième par l'Assemblée générale.

Jusqu'au renouvellement intégral du premier Conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des Administrateurs, en commençant par ceux qui ne sont pas fondateurs.



Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être réélu.

ART. 21.

Le conseil d'administration nomme chaque année, parmi ses membres, un Président et deux Vice-Présidents qui peuvent être indéfiniment réélus.

En cas d'absence simultanée du Président et des Vice-Présidents, le Conseil désigne un de ses membres pour remplir les fonctions de Président.

Le Président et un Vice-Président sont choisis parmi les membres résidant en Russie; le deuxième Vice-Président sera choisi parmi les membres résidant à l'étranger.

ART. 22.

Le Conseil d'administration se réunit au siège social sur la convocation du Président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents en personne, ou représentés par des fondés de pouvoirs, conformément à l'article 23.

En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Quatre Administrateurs au moins doivent être présents ou représentés, pour que les délibérations soient valables. Dans ce cas, la décision, pour être valable, doit être prise à l'unanimité des voix.

**ART. 23.**

Les Administrateurs non nationaux peuvent se faire représenter dans les délibérations du conseil d'administration par des fondés de pouvoirs.

Chaque fondé de pouvoirs devra être propriétaire de cinquante actions, qui seront déposées dans la Caisse de la Société. Les pouvoirs lui seront donnés pour un an seulement, mais ils pourront être renouvelés.

Aucun Administrateur ou aucun fondé de pouvoirs ne peut avoir dans le Conseil d'administration plus d'une voix.

**ART. 24.**

Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le Président et par deux autres membres; les copies ou extraits de ces procès-verbaux doivent, pour être vala-

bles, être signés par le Président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions, et par un membre du Conseil d'administration au moins.

ART. 25.

En cas de décès ou de démission d'un Administrateur, il sera pourvu à son remplacement par le Conseil d'administration, aux conditions et suivant le mode indiqués aux articles 18 et 21.

Les Administrateurs ainsi nommés auront les mêmes pouvoirs que les autres Administrateurs, et ne demeureront en fonctions que pendant le temps qui resterait à courir de l'exercice de leurs prédécesseurs.

Ces nominations seront soumises à la confirmation de la plus prochaine Assemblée générale.

ART. 26.

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société :

1° Il conclut, autorise ou ratifie toutes conventions ayant trait à l'acquisition, à la construction, à la vente, à l'échange ou à la prise ou mise en ferme

de tout chemin de fer ou autre établissement ou entreprise rentrant dans l'objet de la Société ; il autorise ou effectue tous achats ou ventes de terrains ou autres immeubles qui seraient nécessaires.

2° Il fait les traités relatifs aux rapports à établir avec d'autres chemins de fer ou avec toutes autres entreprises de transport.

3° Il règle l'emploi des fonds de la réserve et détermine le placement des fonds disponibles de la Société en Russie.

4° Il autorise toute vente ou échange d'effets, rentes et autres valeurs appartenant à la Société.

5° Il fixe et modifie soit les tarifs, soit leur mode de perception ; il fait les règlements pour l'organisation du service, et pour l'exploitation des chemins de fer ou autres établissements.

6° Il traite et décide, dans les limites de ses Statuts, sur tous les intérêts de la Compagnie.

7° Il adresse au gouvernement toute demande de prolongements de chemins de fer ou d'embranchements, de concessions nouvelles, de création et d'exploitation de mines ou usines et de tous autres éta-

blissements, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'Assemblée générale.

8° Il soumet à l'Assemblée générale toutes propositions d'emprunts, sauf, toutefois, les pouvoirs spéciaux que lui confère l'article 7 pour l'émission des obligations.

9° Il soumet pareillement à l'Assemblée les propositions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, de vente, échange, cession ou de dation à bail des chemins de fer, acquis ou concédés, de modifications ou additions aux Statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prolongation de la Société.

10° Il nomme et révoque le Directeur général et les directeurs spéciaux de la Compagnie ; il fixe leurs traitements.

11° Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'Assemblée générale.

12° Il modifie, s'il y a lieu, pour le paiement des coupons d'intérêt et de dividendes, le rapport établi

entre les diverses monnaies par l'article 7, mais seulement après dix ans, à partir de la date de la confirmation des présents Statuts.

13° Il arrête, chaque année, les comptes qui devront être présentés à l'Assemblée générale, et fixe provisoirement le dividende.

14° Il fixe les dépenses générales de l'Administration. Il autorise toutes dépenses et tous paiements, sans limitation de sommes.

15° Il passe, pour l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et de toutes les entreprises de la Société, les traités d'achat et de vente et généralement les marchés de toute nature ; il règle les approvisionnements et autorise l'achat ou la vente de tous les matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ou produits par elle.

16° Il autorise tous retraits, soit des établissements de crédit, soit d'entre les mains de personnes privées, tous transferts, transports, ventes d'actions, obligations, rentes et autres documents pécuniaires appartenant à la Société.

17° Il donne toutes quittances, et notamment celles

concernant le prix de vente des immeubles avec ou sans payement.

18° Il autorise ou donne toutes mainlevées de séquestre judiciaire et de saisies-arrêts, toute radiation d'hypothèques.

19° Il autorise toutes actions judiciaires, toutes mesures conservatoires, toutes transactions à l'amiable et toute espèce d'arbitrages.

20° Il nomme et révoque, sur la proposition du Directeur, tous agents et employés commissionnés; il fixe leurs attributions et leurs traitements, leur alloue toutes gratifications, et, en général, il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Neuf des Administrateurs, choisis parmi les membres du Conseil non nationaux ou russes résidant à l'étranger, forment à Paris un Comité chargé de ce qui se rapporte aux intérêts de la Société hors de Russie.

Il est envoyé à ce Comité, dans les trois jours, une copie certifiée de chacun des procès-verbaux du Conseil.

Pour tous les objets spécifiés depuis le § 1 jusqu'au § 14 inclusivement, le Conseil d'administration devra demander l'avis du Comité de Paris, et il ne pourra prendre à cet égard une décision valable que vingt et un jours après, y compris le jour de la mise à la poste de la demande.

Les membres du Comité de Paris ont, en ce cas, le droit d'envoyer chacun, par écrit, un vote individuel, qui, s'il est arrivé avant l'expiration des vingt et un jours susdits, comptera comme s'il était émis en personne ou par un fondé de pouvoirs. (Art. 23.)

La mise à exécution de toute mesure grave par ses conséquences dans le pays, ou bien par son influence sur la garantie de l'État, telle que la vente ou l'affermage d'une partie du chemin de fer, l'augmentation de la dette ou du capital social, la nomination des Directeurs, devra préalablement recevoir l'approbation du gouvernement.

#### ART. 27.

La direction de tous les services peut être confiée, sous la surveillance du Conseil d'administration, à un Directeur général.



Il peut lui être adjoint un ou plusieurs directeurs spéciaux ou sous-directeurs.

Le Directeur général assiste aux délibérations du Conseil ; il y a voix consultative ; il est exclusivement chargé de l'exécution des décisions du Conseil ; il a sous ses ordres tous les fonctionnaires ou employés des services administratifs et techniques ; il propose au Conseil d'administration la nomination ou la révocation des employés commissionnés et la fixation de leur traitement ; il nomme et révoque les employés non commissionnés.

Il propose la fixation et la modification des tarifs, les règlements relatifs à l'organisation du service ; il prépare les traités relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises qui forment l'objet de la Société.

Un règlement particulier, qui sera arrêté par le Conseil d'administration, fixera les autres attributions du Directeur.

ART. 28.

Les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation

personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

ART. 29.

Les actes concernant les transferts de rente ou de tous autres documents pécuniaires appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de propriétés immobilières de la Société, les traités, marchés et tous autres actes engageant la Société, les acquits et les endossements, ainsi que les mandats sur tous les dépositaires des fonds de la Société, doivent être signés par un Administrateur et par une personne désignée par le Conseil, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul Administrateur, au Directeur ou à toute autre personne.

Les mandats sur les Banques et établissements de crédit du Gouvernement devront être signés par trois Administrateurs, conformément à l'art. 1875, t. X, du Code civil russe. (Édition de 1842.)

**Assemblée générale des Actionnaires.**

**ART. 30.**

L'Assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

**ART. 31.**

L'Assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins quarante actions.

Elle prend ses délibérations à la majorité absolue des membres présents, dans tous les cas où les présents Statuts ne s'y opposent pas.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'Assemblée générale. La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'administration.

L'Assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires sont au nombre de trente, et représentent le vingtième du nombre des actions émises.

**ART. 32.**

Les décisions relatives aux emprunts, aux modifications des Statuts ou aux additions à y faire ne pourront être prises que dans une Assemblée générale réunissant au moins le dixième des actions émises, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de quarante au moins.

Celles relatives à l'augmentation du fonds social par l'émission de nouvelles actions ou obligations, à la prolongation ou à la dissolution de la Société avant le temps fixé à l'article 5, ne pourront être prises que dans une Assemblée générale représentant au moins le cinquième des actions émises, et également à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de quarante au moins.

**ART. 33.**

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par les articles 31 et 32 pour la validité des résolutions de l'Assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à trente-cinq jours d'intervalle.

La seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 35 ci-après ; mais le délai entre le jour de la publication de l'avis à Saint-Pétersbourg et celui de la réunion est réduit à trente jours.

Les décisions de l'Assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées.

ART. 34.

L'Assemblée générale se réunit chaque année à Saint-Pétersbourg, dans le courant du mois de juin.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

ART. 35.

Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, quarante jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux indiqués en l'article 15.

Lorsque l'Assemblée générale doit être appelée à

délibérer sur les objets mentionnés en l'article 32, les avis de convocation doivent expressément les spécifier.

ART. 36.

Les actionnaires, pour avoir le droit d'assister à l'Assemblée générale, doivent déposer leurs titres au siège de la Société à Saint-Pétersbourg, et partout ailleurs dans les caisses qui seraient désignées par le Conseil d'administration, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de chaque Assemblée.

Il est remis à chacun d'eux une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats constatant un dépôt de titres fait conformément à l'article 12 jusqu'à concurrence de quarante actions au moins, donnent droit à la remise de cartes d'admission à l'Assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait lieu quinze jours au moins avant l'époque fixée pour l'Assemblée générale.

Chaque carte d'admission doit constater le nombre d'actions déposées.

ART. 37.

L'Assemblée générale est présidée par le Président ou par l'un des Vice-Présidents du Conseil d'adminis-

tration, et, à leur défaut, par l'Administrateur désigné par le Conseil pour les remplacer.

Les fonctions de Scrutateurs seront remplies par les deux plus forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance, et qui auront accepté.

Le Président désigne le Secrétaire.

ART. 38.

Les votes de l'Assemblée générale sont comptés comme il est dit en l'article 39.

En cas de partage, la voix du Président sera prépondérante.

ART. 39.

Chaque nombre de quarante actions donne droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel ; comme fondé de pouvoirs, il peut en réunir encore vingt au plus.

ART. 40.

Les comptes sont soumis à l'Assemblée générale ; elle les approuve, si rien ne s'y oppose.

Elle nomme les Administrateurs qu'il y a lieu de remplacer, par suite d'expiration de leurs fonctions, de décès, de démission ou autre cause.

Elle prononce, dans les limites des Statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises, en exécution de l'article 26, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour exécuter ses résolutions.

ART. 41.

Les décisions de l'Assemblée générale, prises conformément aux Statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles doivent être constatées par des procès-verbaux signés par le Président, par l'un des Scrutateurs et par le Secrétaire.

Les copies ou extraits de ses procès-verbaux, qui pourront être produits partout où besoin sera, devront être signés par le Président du Conseil d'administration, ou par celui des Administrateurs qui en remplit les fonctions, et par un des autres membres du Conseil.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'Assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, sera annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.



**Comptes annuels. — Intérêts. — Dividendes.**  
**— Fonds de réserve.**

**ART. 42.**

Pendant toute la durée de la construction des diverses sections de chemins entrepris par la Compagnie, ou de tous autres établissements se rattachant directement ou indirectement à l'exploitation des chemins de fer concédés, et jusqu'au moment de la mise en exploitation de ces sections, il sera prélevé chaque année sur le capital, pour être réunis aux produits nets de l'exploitation des parties déjà exploitées ou des établissements en activité, 5 pour cent du capital engagé dans ces travaux, et resté jusque-là improductif.

Ce prélèvement ne sera pas applicable aux travaux d'achèvement ou d'entretien des sections ou établissements en exploitation.

**ART. 43.**

Le bilan sera arrêté au 31 décembre de chaque

année, et soumis à l'Assemblée générale avec les comptes y relatifs et les pièces justificatives.

Sur le produit net, c'est-à-dire après déduction de toutes les charges et dépenses d'entretien ou d'exploitation, il sera prélevé les sommes nécessaires :

- 1° Au service des emprunts faits par la Compagnie;
- 2° A l'intérêt et à l'amortissement des actions;
- 3° A la restitution des avances faites par l'État, conformément à l'acte de concession de ce jour.

La somme restant disponible après ces prélèvements constituera l'excédant des produits nets annuels.

Cet excédant, déduction faite de la somme à retenir pour la réserve, conformément à l'article 44, sera réparti de la manière suivante :

90 pour cent en faveur des actions amorties ou non amorties, les actions amorties devant être représentées par des coupons de jouissance, dont la forme sera déterminée par le Conseil d'administration de la Compagnie.

6 pour cent en faveur des fondateurs désignés en l'article 6, pour être répartis entre eux dans les proportions dont ils seront convenus, et représentés par

des coupons dont la forme sera déterminée par le Conseil d'administration ;

2 pour cent en faveur des Administrateurs ;

2 pour cent en faveur des employés, pour être répartis entre eux dans les proportions qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Lorsque le Conseil d'administration se sera rendu un compte suffisant des bénéfices réalisés pendant le courant d'un semestre, il pourra autoriser une répartition anticipée, jusqu'à concurrence de 2 1/2 pour cent au plus des versements effectués sur chaque action.

#### ART. 44.

Il sera prélevé sur l'excédant des produits nets annuels (art. 43) une somme de 5 pour cent au moins, destinée à constituer une réserve pour les dépenses imprévues.

Quand la réserve aura atteint 5 millions de roubles argent, ce prélèvement pourra être réduit ou suspendu.

Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de 5 millions de roubles argent (20 millions de fr.).

ART. 45.

S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur la réserve, et, à défaut, sur les premiers produits nets disponibles des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividendes aux actionnaires.

ART. 46.

L'amortissement des actions sera effectué en quatre-vingt-cinq ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1867; il y sera pourvu par une allocation proportionnelle au capital nominal et par l'intérêt des actions successivement remboursées.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera publiquement à Saint-Pétersbourg chaque année, aux époques et suivant les formes qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage

au sort pour le remboursement recevront le capital de leurs actions, avec les intérêts et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur ou coupons de jouissance. Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés à l'article 43.

Les porteurs de ces actions de jouissance conserveront, du reste, les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties, sauf l'intérêt à 5 pour cent sur le capital remboursé de leurs actions, auquel ils n'auront plus aucun droit.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit en l'article 15.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siège de la Société à Saint-Pétersbourg et dans les caisses qui auront été désignées par le Conseil, aux termes de l'article 12.

#### ART. 47.

Le paiement des intérêts et des dividendes a lieu, d'après la décision du Conseil d'administration, par

semestre ou par année, au siège de la Société, à Saint-Pétersbourg, à Paris, à Londres, à Berlin et à Amsterdam, dans les caisses qui auront été désignées par le Conseil d'administration. Ces époques devront être publiées de la manière indiquée à l'article 15.

Tous les intérêts et dividendes qui n'auront pas été touchés à l'expiration des cinq années après cette publication sont acquis à la Société.

**Dispositions générales. — Modifications des Statuts.**

**— Liquidation.**

**ART. 48.**

Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents Statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 32 et 33.

Les délibérations à cet égard ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au Conseil d'administration délibérant à la majorité des deux tiers de ses membres présents, dans une assemblée spéciale-

ment convoquée à cet effet, pour consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux résolutions votées par l'Assemblée générale.

**ART. 49.**

En cas de dissolution de la Société, l'Assemblée générale sera immédiatement convoquée par le Conseil d'administration, et déterminera, sur sa proposition, le mode de liquidation à suivre.

**Contestations.**

**ART. 50.**

Toutes les contestations qui pourront s'élever entre les associés sur l'exécution des présents Statuts seront jugées par arbitres nommés par les parties, sans qu'il puisse être nommé plus d'un seul arbitre pour toutes les parties qui auront le même intérêt. L'appel des sentences arbitrales sera porté devant le tribunal de commerce de Saint-Pétersbourg.

Les procès touchant l'intérêt général et collectif de

la Société ne peuvent être intentés soit contre le Conseil d'administration, soit contre l'un de ses membres, qu'au nom de la masse des actionnaires et en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale.

Tout actionnaire qui veut provoquer une plainte de cette nature doit en faire, trente-cinq jours au moins avant la prochaine Assemblée générale, l'objet d'une communication au Conseil d'administration, qui est tenu de mettre la proposition à l'ordre du jour de cette Assemblée.

Si la proposition est repoussée par l'Assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier; si elle est accueillie, l'Assemblée générale désigne sur-le-champ un ou plusieurs Commissaires pour suivre la contestation.

Les significations auxquelles donne lieu la procédure ne peuvent être adressées qu'aux susdits Commissaires, et, dans aucun cas, elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement.

Le siège de la Société à Saint-Pétersbourg est en même temps son domicile légal, et nulle signification ne peut lui être adressée qu'à ce domicile.



**Commissaires du Gouvernement.**

**ART. 51.**

Le Gouvernement fera exercer le droit de surveillance qui lui appartient par des Commissaires qu'il désignera.

Les Commissaires auront le droit de prendre connaissance de la gestion des affaires de la Société.

Ils auront à veiller à ce que la Société ne dépasse pas les limites de sa concession, et à ce qu'elle observe exactement ses engagements, les conditions des Statuts et les prescriptions générales des lois du pays.

*Signé : Le Directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, aide de camp,*

**Général TCHEFFKINE.**

*Le Ministre des finances, secrétaire d'État,*

**DE BROCK.**

*Au nom et par procuration de tous les fondateurs, le  
Conseiller d'État actuel,*

**BARON DE STIEGLITZ.**

*Traduit par le Conseiller de cour et chef de bureau,*

**BURMEISTER.**

*Vu et certifié pour traduction conforme, le Conseiller  
d'État actuel dirigeant la section,*

**RICARD.**

Le ministère impérial des Affaires étrangères atteste que la traduction légale ci-dessus a été faite par son ordre. En foi de quoi ledit ministère a fait munir la présente de son sceau.

Saint-Pétersbourg, le 28 janvier 1857.

*Le Directeur du département de l'Intérieur,*

**HILFERDING.**

*Le Chef de section,*

**A. MALEIN.**



# TARIFS DE LA COMPAGNIE

En mesures et en monnaies françaises.

## PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

### *Voyageurs.*

	fr.	c.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	»	0112
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	»	0944
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	»	0469

### *Bestiaux (petite vitesse).*

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, etc. . . . .	»	1125
Veaux et porcs. . . . .	»	0375
Moutons . . . . .	»	0187

## PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises à grande vitesse. . . . .	»	3815
Excédants de bagages. . . . .	»	4577

### *Marchandises (petite vitesse).*

1 <sup>re</sup> classe . . . . .	»	1907
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	»	1273
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	»	0954

20.

PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

*Voitures* (petite vitesse).

A un fond et à une seule banquette. . . . .	» 2250
A deux fonds et à deux banquettes. . . . .	» 3000

PAR KILOMÈTRE.

Trains spéciaux pour la poste. . . . .	1 1250
Voiture additionnelle pour la poste. . . . .	» 5625
Trains extraordinaires pour la poste. . . . .	5 6244

---

CONVERSION

Des mesures, poids et monnaies russes

En mesures, poids et monnaies de France.

- 1 verste = 500 sagènes = 1066<sup>m</sup>78 (mètres).
- 1 sagène = 7 pieds de Russie = 2<sup>m</sup>13 (mètres).
- 1 poud = 40 livres de Russie = 16<sup>k</sup>58 (kilogrammes).
- 1 rouble argent = 100 kopecks = 4 francs.
- 1 kopeck = 4 centimes.

## NOTES.

---

### A

Les fondateurs ont confié l'étude préliminaire du réseau des chemins de fer russes concédés à la Société à plusieurs ingénieurs des corps impériaux des ponts et chaussées et des mines :

**MM. COLLIGNON**, inspecteur général des ponts et chaussées.

**SAUVAGE**, ingénieur en chef des mines.

**COUMES**, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

**CLAPEYRON**, ingénieur en chef des mines.

**LE CHATELIER**, ingénieur en chef des mines.

Les trois premiers ont étudié sur place les éléments de l'entreprise, et c'est sur leur avis favorable qu'un traité est intervenu entre le gouvernement et les fondateurs. L'honorabilité reconnue de ces messieurs, la haute position qu'ils occupent, leur capacité hors ligne, nous forcent à reconnaître l'importance de leur sanction.

B

M. de Rothschild avait chargé un de nos ingénieurs les plus habiles et les plus expérimentés, M. Jullien, homme d'un esprit éminemment pratique, d'aller étudier la question des chemins de fer en Russie. Dans un rapport net, précis, fortement motivé, M. Jullien a conclu en émettant l'opinion que l'affaire est excellente pour la Russie et *pour le monde commercial*, mais que ceux qui se chargeraient de conduire à fin cette gigantesque entreprise courraient des risques. Ce rapport était contraire; cependant il avait si peu déterminé les refus ou la retraite de M. de Rothschild, que celui-ci, espérant peut-être par son abstention momentanée obtenir des conditions meilleures, et croyant en cela faire preuve d'habileté, se retira.

Voyant bientôt que sa tactique était sans résultats, il essaya de nouveau d'obtenir la concession.

C'est alors que la lutte se serait engagée entre les divers demandeurs.

L'influence de M. de Rothschild, qui dispose d'un grand nombre de maisons en Prusse et en Allemagne, sera-t-elle assez puissante pour empêcher le placement des actions dans ce centre de l'Europe?

Nous ne le pensons pas.

Certes, comme il a été dit en haut lieu, M. de Rothschild *pèse dans la balance, et on ne l'écarte pas impunément.* — Le célèbre financier a la conscience de ce qu'il peut, mais nous savons que les actions font prime à l'étranger, et le comité de Paris a dû demander aux comités étrangers une plus grande quantité d'actions pour suffire aux demandes qui lui étaient adressées. — On n'a pu lui donner satisfaction.

C

On assure que l'émission des titres sera accueillie en Angleterre avec une grande défaveur. Les principaux organes de la presse anglaise se sont déclarés ouvertement contre les chemins de fer russes : le *Globe*, le *Daily-News*, le *Times*, le *Morning-Post*, l'*Advertiser*.

Nous savons que les souscriptions anglaises sont couvertes, et rien ne peut justifier l'affirmation contraire. Pour ce qui est de l'opposition des journaux anglais, elle nous paraît systématique.

Cette opposition ne rappelle-t-elle pas celle qu'une certaine partie de la presse fait encore au projet du percement de l'isthme de Suez? — Ne sait-on pas que l'Angleterre, qui ne peut vivre qu'à la condition d'exercer le grand monopole du commerce du monde, voit avec terreur la force des choses nécessiter des œuvres destructives de ce monopole?

L'Angleterre, sans cesse placée au point de vue personnel, voit dans toute opération industrielle qui lui est étrangère une atteinte portée à sa suprématie, — un amoindrissement de sa puissance.

Nous n'accordons, pour notre part, à l'opinion émise par les journaux anglais qu'une portée d'une valeur médiocre. — Certes il y a beaucoup à dire sur l'opération en elle-même; — mais tant de considérations puissantes militent en faveur de la construction des chemins de fer russes, qu'il nous paraît inique de ne pas en tenir compte.



D

L'opinion de bon nombre d'esprits est que le gouvernement impérial n'a voulu, en réalité, que contracter au dehors un emprunt déguisé. Qu'a voulu le cabinet de Saint-Pétersbourg? Quand il a su engager de puissantes maisons à se charger de la construction de grandes lignes de fer, il s'inquiétait moins de savoir si le produit de ces lignes serait élevé, que de doter l'empire d'un admirable système de communications. Pour lui, c'était l'essentiel. — Quant à l'intérêt, les recettes y pourvoient pour une part quelconque; le trésor impérial n'aura qu'à fournir le surplus.

Il ne faut pas accuser le gouvernement russe d'avoir profité des avantages qui lui étaient offerts. — Il n'y a eu ni pression, ni influence d'aucune sorte. — Les contractants ont accepté le contrat dans la plénitude de leur liberté. — Nous les croyons trop puissants, trop habiles pour avoir agi sans discernement. Au reste, la confiance absolue que leur accorde leur clientèle et la position qu'ils occupent sur les marchés principaux de l'Europe leur permettront de maîtriser l'opération et d'activer la construction de la partie du réseau qui peut donner immédiatement des bénéfices.

Ce sera enfin à l'habileté des ingénieurs français de la Compagnie à lever les dernières difficultés d'exécution et aux meilleures conditions.

E

A l'époque où le baron de Seeback, ministre de Saxe à Paris, et gendre du comte de Neesselrode, tenait des conférences où se préparait la mission si honorable, si grande par ses résultats, qu'il alla ensuite remplir à Saint-Pétersbourg, il rencontra un jour M. Pereire. — Naturellement on vint à parler de la Russie. — C'est là qu'il faudrait porter vos capitaux et votre intelligence des affaires, disait le baron de Seeback.... La Russie est un pays neuf.... Le difficile est d'y entrer.... Quand on y sera, on verra bien des choses qu'on ne soupçonne pas en Europe.... C'est une terre promise! — MM. Pereire, à cette occasion, auraient mis au service des affaires russes toute leur intelligence, leurs capitaux, leur influence.

Ils firent cependant une réserve, — il y aurait injustice à ne pas la relater, — ils ne voulurent rien promettre avant la signature de la paix.

Trois mois après, le congrès de Paris se réunissait. Le comte Orloff était assiégé de sollicitations, accablé de demandes.

C'était le moment de l'arrivée à Paris de M. le baron Stieglitz, banquier du trésor impérial.

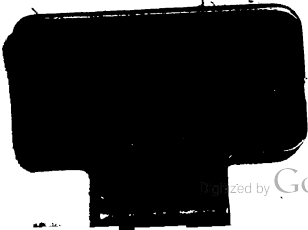
M. Stieglitz vit la plupart des grands capitalistes; il avait une véritable mission à remplir, mission toute financière. Lui aussi reçut des ouvertures, et il eut de fréquentes entrevues avec MM. Pereire. Il se forma alors entre ces messieurs une intimité de rapports dont M. Thurneyssen devint le lien naturel.

M. Thurneyssen, après février, alla à Saint-Pétersbourg; où il dirigea avec autant d'intelligence que de probité les

affaires de la grande maison Stieglitz ; il acquit naturellement la confiance entière du chef de cette maison. Plus tard, il est revenu à Paris, au grand regret de M. Stieglitz, et il est devenu l'un des administrateurs du crédit mobilier et l'allié de la famille Pereire. C'est donc en réalité M. Thurneyssen qui a été l'âme de la négociation ; car il connaissait la Russie, il connaissait particulièrement M. le baron Stieglitz ; il savait aussi l'appui que le gouvernement impérial est disposé à donner aux hommes et à l'œuvre ; sa détermination a donc dû faire pencher la balance pour l'affirmative.

3 JY 58

---





---

PARIS. TYPOGRAPHIE DE HENRI FLOY, RUE CASSEYÈRE, 8.