

comme ceux du midi de la France, ce n'est pas encore assez général en Angleterre pour que les droits d'entrée qui les frappent, tout réduits qu'ils sont par le traité, ne soient encore un obstacle à l'importation des vins.

Il y a donc eu des mécomptes dans cette branche de commerce et la récolte magnifique du raisin dans le midi en 1861. fait que de grands approvisionnement de vins ne sont pas évoués et ont produit une baisse sensible sur cette marchandise..

Le Comité Général: Bousharing

Consulat
Général
de
Russie
dans les Ports Français
de la Méditerranée

N^o 13

Marseille le 24. Janvier 1862
8 février

Monsieur l'Ambassadeur,

Courb
J'ai l'honneur de soumettre
ci-joint à Votre Excellence, une copie
du rapport que j'ai adressé au Ministère
des Finances, sur la navigation et le
commerce de cette place, pendant l'année
de 1861. —

J'ai l'honneur d'être avec un
profond respect,

Monsieur l'Ambassadeur,

de Votre Excellence,

Le très humble et obéissant serviteur

V. Bouchovine

L. G. M. le Comte de Kisseleff &c. &c.

Consulat
Général
de
Russie
dans les Ports Français
de la Méditerranée

5
Copie du rapport adressé au
Département du Commerce Extérieur,
du Ministère des Finances.

N^o

La navigation Russe
dans le port de Marseille pendant
l'année 1861, s'est élevée à 115 navires
arrivés jaugeant ensemble 21921.
lasts, et à 88 navires partis, jaugeant
18348, Lasts.

Sur le nombre des navires
arrivés: 112 sont venus de Russie
chargés de: 164923. Tchetverts blé
130582, Tchetverts graines de lin,
77556 pièces de Douves et 10505. Douz^{mes}
de planches de Finlande; et sur les
88. navires partis 7. sont allés en
Angleterre chargés de 7500 Tchetverts
blé, les autres 81 sont retournés
dans la mer noire dont 65 bâtiments

à voile, sur lest, allant charger
du blé ou de la graine de lin, et 16
voyages opérés par les 3 ou 4 Steamers
de la Société Russe de navigation
à vapeur et de commerce fréquentent
ce port, chargés de diverses marchandises.

faible résultat pour cette augmentation de notre
commerce
entre deux grands ports
navigation en 1861. provient, d'abord

Il faut que des avantages que notre pavillon
dans tout cela
il ait un vice radical
qu'il ferait bécote 1859, qui l'assimile au pavillon
utile de découvrir pour les droits de Douane
pour appliquer et de port, ensuite à l'approvisionnement
des rémèdes héroïques

L'intérêt privé dans les
affaires (à l'état) pour combler le déficit de la marine
par après des échecs
récolte.

chez nous - il ferait
utile que le Gouvernement
s'en préoccupe d'un si haut intérêt dans ce pays
et en étudiant
les causes de cette atonie

donne une impulsion et parviennent
à guerrier le mal

de l'année, la grande préoccupation
du commerce de Marseille, et je crois
qu'il est de mon devoir de tracer ici,
sur ce sujet, quelques détails sur
les faits accomplis pendant cette
crise alimentaire

D'après les divers documents
publiés, l'importation des céréales
en France s'est élevée dans le courant
de l'année 1861, au chiffre important
de 12,915,142. quintaux métriques, —
1604770 quintaux ont été par contre,
exportés soit en Angleterre soit dans
tout autre contrée de l'Europe, ce qui
a réduit la quantité de grains livrés
à la consommation de la France
à 11,310,372. quintaux métriques, soit
à peu près: 14,500,000. hectolitres, ou
environ 8,000,000. de Fchetwests. Le

déficit présumé de la récolte de 1861.
D'après les diverses évaluations, s'est
élevé à peu près à 20 millions
d'hectolitres / 10 millions de Tcheverets.
C'est à dire à un dixième environ
de la production totale du pays.
Or il appert du Chiffre des importa-
tions au 31. Décembre, que le déficit
est en grande partie comblé aujour-
d'hui, et on affirme que les arrivages
qui auront lieu durant le premier
semestre de 1862. devront établir la
balance entre la quantité de la
marchandises et les besoins de la
consommation / à moins que la
récolte de 1862 ne se trouve aussi compro-
mise / ainsi se trouveront conjurées
les grandes difficultés que pouvait
entraîner avec elle la crise alimentaire.

L'opinion en général est que ce résultat heureux aura été dû à la suppression de l'échelle mobile, liberté qui a permis à l'étranger d'envoyer en France cette immense quantité de céréales, dont on avait si grandement besoin. Ce n'était donc pas sans raison, et l'événement la prouve cette fois, que le Commerce en France réclame depuis si longtemps et avec tant d'instances le rappel des lois sur les céréales, qui dans les circonstances actuelles, auraient été un obstacle à l'approvisionnement du pays.

Si la richesse d'une ville commerciale est en raison directe de l'importance de son Commerce

Marseille a dû retirer du grand mouvement que la crise alimentaire a entretenue dans ce port, des avantages incontestables. Et pourtant le Commerce de Marseille a paru ne pas retirer cette fois-ci, tout le bénéfice qu'il attendait quoique le chiffre des importations des céréales se soit élevé à près de six millions d'hectolitres.

Pour expliquer ce phénomène il suffit de développer brièvement l'historique des faits depuis le début de la campagne de 1861.

Dès qu'un déficit important eut été signalé dans la récolte de la France, les négociants

de l'intérieur voulurent se prémunir contre une crise alimentaire, et ils envoyèrent sur cette place des ordres importants pour leur approvisionnement. Les achats faits à cette époque furent échelonnés sur les mois, d'août, septembre, octobre, novembre et décembre, afin d'éviter l'encombrement provoqué par des arrivages simultanés. Malheureusement cette sage mesure fut complètement déjouée par la série de vents d'Est qui pousèrent dans le port de Marseille, en septembre et octobre, tous les navires chargés de blés en cours de navigation, évanesçant par ce fait, d'un mois

ou deux l'époque de leur arrivée.
De là cet encombrement de
marchandises, qui ne trouvant
pas à s'écouler promptement
dans l'intérieur soit parce que
l'époque de réception n'était
pas échuë, soit à cause de l'épi-
guité des moyens de transports,
pesa lourdement sur ce marché,
fit éprouver aux cours une baisse
imprévue et anormale, en face
des besoins incontestables de la
consommation, et créa tous les
embarras financiers que cette
place vient de traverser, embarras
qu'il faut attribuer à l'encombrement
des marchandises causé surtout,
par les difficultés d'expédition à

109
à l'intérieur qui en empêchant
l'écoulement des blés ont amené
des liquidations forcées d'où sont
nés les embarras financiers de
la place de Marseille.

Il faut espérer que l'on
mettra à profit les leçons de
l'expérience. La crise des céréales,
que l'on vient de traverser a
démontré l'impuissance des moyens
de transport à l'intérieur.

Les encombrements de grains
et de marchandises qui se sont
produits sur toutes les gares de
chemins de fer aboutissant aux
ports d'importations ont averti d'un
danger permanent contre lequel
on ne saurait trop se prémunir.

Les encombrements et les retards
inévitables qui en ont été la suite
ont prouvé surabondamment la
nécessité de mettre dans un état
parfait de navigabilité tous les
cours d'eau afin de permettre, le
cas échéant, de suppléer à l'insuffi-
sance des voies ferrées.

Après les céréales la question
vitale dans ce pays est la viticulture.
Le dernier traité de commerce
que la France a conclu avec l'Angle-
terre, paraissait donner aux vins
du midi de la France un débouché
sur et lucratif, mais la réalité
n'est point venue donner raison
à ces espérances. D'emploi des vins
quoique chargés et assez alcoolisés —