

STATISTIQUE INTERNATIONALE.

NAVIGATION MARITIME.

IV.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

OUVRAGE RÉDIGÉ PAR

A. N. KIÆR.

PUBLIÉ PAR

LE BUREAU CENTRAL DE STATISTIQUE
DU ROYAUME DE NORVÈGE.

CHRISTIANIA, 1892.

H. ASCHEHOUG & C^{IE}.

STATISTIQUE INTERNATIONALE.

NAVIGATION MARITIME.

IV.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

OUVRAGE RÉDIGÉ PAR

A. N. KIÆR.

PUBLIÉ PAR

LE BUREAU CENTRAL DE STATISTIQUE
DU ROYAUME DE NORVÈGE.

CHRISTIANIA.

IMPRIMERIE T. STEEN.

1892.

AVANT-PROPOS.

L'objet principal du quatrième volume de cette statistique est de rendre compte du mouvement de la navigation internationale. Les résultats de nos recherches sur ce sujet sont présentés dans les tableaux nos 1—7 ci-dessous auxquels nous avons joint une introduction et une série d'appendices.

Nous y avons ajouté encore quelques tableaux concernant l'effectif des marines marchandes pendant les dernières années; de même on trouvera de nouveaux renseignements sur le jaugeage des navires, complétant ainsi ceux que nous avons déjà communiqués dans les trois premiers volumes de notre ouvrage.

En livrant ce volume à la publicité, nous avons l'espoir que, quelque imparfait qu'il soit, il rendra cependant quelque service et surtout qu'il contribuera à propager cette conviction qu'il est bien nécessaire de réformer la statistique du mouvement de la navigation de telle sorte qu'elle puisse donner des renseignements exacts sur les transports maritimes réellement effectués et sur la répartition géographique de ces transports.

En renvoyant, quant à cette question, aux observations présentées dans l'introduction même, je saisis l'occasion pour remercier sincèrement mes collègues et les autres personnes qui m'ont facilité, par leur bienveillant concours, l'accomplissement de ma tâche.

Christiania le 13 avril 1892.

A. N. Kiær.

INTRODUCTION.

Observations générales.

La présente statistique, — ayant pour objet le mouvement de la navigation maritime internationale, n'a à s'occuper ni du cabotage ni de la navigation fluviale et lacustre; la navigation internationale de la mer Caspienne se trouve donc exclue aussi bien que celle des grands lacs intérieurs situés entre les États-Unis et les Possessions anglaises de l'Amérique du Nord.

Les tableaux statistiques qui se publient dans les différents pays sur la navigation internationale maritime ont pour base les registres institués en vue des droits auxquels sont soumis les navires trafiquant avec l'étranger. En général ces droits sont dûs chaque fois qu'un navire arrive de l'étranger ou sort à destination d'un port étranger. Par conséquent, les navires entrés et sortis plusieurs fois pendant une même année figurent dans le nombre des entrées et sorties autant de fois qu'ils ont visité le pays.

Les navires qui, au cours d'un même voyage international, font escale dans plusieurs ports nationaux ne sont ordinairement comptés qu'une seule fois à l'entrée ou à la sortie. Il y a toutefois des pays dont la statistique n'est pas faite de cette manière, p. ex. l'Espagne et la Colombie, où les navires sont comptés autant de fois qu'ils ont fait escale.

Les navires faisant escale dans différents pays sont naturellement enregistrés dans chacun de ces pays. Par exemple, les paquebots de la C^{ie} Havraise Péninsulaire engagés dans la route Anvers, Lisbonne, Cadix, Gibraltar, Malaga, sont comptés comme sortis d'Anvers et comme entrés en Portugal, en Espagne et à Gibraltar. De même les navires passant les Dardanelles sont compris dans la navigation de la Turquie, bien que la plupart ne fassent que transiter.

En ce qui concerne la distinction entre le cabotage et la navigation internationale, nous devons faire observer que les colonies et autres possessions sont considérées, sous ce rapport, comme des pays étrangers. Il en est de même quant à la navigation intercoloniale, même lorsque les colonies en question sont situées si près l'une de l'autre que la navigation a plutôt le caractère de cabotage. Par contre, la navigation entre les Possessions ottomanes en Europe, en Asie et en Afrique est considérée comme cabotage, vu que ces différentes possessions forment une seule unité administrative. (Voir du reste les observations ajoutées aux tableaux mêmes pages 15, 19, 22 etc.)

II

Il résulte déjà de ce qui précède qu'il est très difficile d'établir une comparaison exacte entre les différentes statistiques du mouvement de la navigation; cette statistique a en outre certains autres défauts qui, en grande partie, empêchent de donner des aperçus généraux de l'ensemble de la navigation. Les escales multiples des navires à vapeur qui n'entrent dans un port que pour y décharger ou charger quelques tonnes de cargaison, donnent lieu à un grand nombre de doubles-emplois et, par suite, à une confusion inextricable, à moins que les documents statistiques ne fournissent des renseignements supplémentaires à cet égard.

A ce grand défaut se joint un autre qui n'est pas moins important. C'est que, dans bien des cas, les tableaux statistiques ne donnent pas des indications suffisantes relativement aux distances parcourues par les navires, de sorte que cet élément nécessaire pour juger de l'importance du mouvement maritime ne peut être calculé même d'une manière approximative.

Il est vrai que les données sur les lieux de provenance et de destination, qu'on trouve dans la plupart des statistiques de la navigation, peuvent servir jusqu'à un certain point à calculer l'importance de la navigation exprimée en tonnes-kilomètres ou en tonnes-milles. Mais il y a bien des cas où il faut renoncer à un tel calcul, par exemple en ce qui concerne la navigation entre l'Italie et l'Espagne, entre le Danemark et la Suède, entre les Pays-Bas et l'Angleterre. Il en serait de même quant à la navigation entre ce dernier pays et la France, si les documents français ne donnaient pas des renseignements sur la navigation par ports étrangers et français, renseignements qui toutefois ne sont pas publiés dans toute l'étendue désirable. La statistique allemande publie des relevés un peu plus détaillés sur ce point, mais, à l'exception de ces statistiques, il n'y a pour ainsi dire aucune autre qui publie ces données, bien que, dans la plupart des cas, les registres douaniers sur lesquels se base cette statistique, en contiennent tous les éléments nécessaires.

S'il est vrai que, par suite des graves défauts mentionnés ci-dessus, la statistique du mouvement de la navigation ne se prête pas, dans son état actuel, à donner des aperçus complets, il ne faut pas pour cela méconnaître la grande valeur que possède néanmoins cette statistique. Les tableaux publiés dans les divers pays contiennent un grand nombre de renseignements utiles et nous allons tâcher d'en présenter quelques résultats dans les pages suivantes.

CHAPITRE I.

Répartition géographique de la navigation maritime internationale.

§ 1. Les divers pays.

Les tableaux nos 1 et 2 ci-dessous font voir le mouvement de la navigation par pays pendant les années 1887 et 1888; pour les pays les plus importants l'on trouve aussi, dans le tableau n° 7, des renseignements pour l'année 1889. Voici pour 1888 un aperçu succinct des pays et certaines autres localités maritimes rangés d'après l'importance de l'ensemble de leur navigation internationale, entrées et sorties réunies:

Europe:

Grande-Bretagne et Irlande	75 169 400	tonneaux internationaux,		
France	31 378 700	—	—	—
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique	*27 760 600	—	—	—
Espagne	*23 368 900	—	—	—
Allemagne.....	18 876 200	—	—	—
Russie	14 784 100	—	—	—
Italie	14 435 500	—	—	—
Gibraltar ¹⁾	*13 403 800	—	—	—
Malte ¹⁾	*11 780 200	—	—	—
Pays-Bas	10 654 800	—	—	—
Suède.....	10 004 900	—	—	—
Belgique	9 820 100	—	—	—
Portugal.....	*7 090 200	—	—	—
Danemark	7 013 900	—	—	—
Grèce.....	5 010 200	—	—	—
Norvège.....	4 725 300	—	—	—
Autriche	3 462 400	—	—	—
Finlande	2 885 800	—	—	—
Roumanie	2 790 000	—	—	—
Hongrie.....	1 122 500	—	—	—

¹⁾ D'après le «Statistical Abstract».

IV

A m é r i q u e :

États-Unis de l'Amérique du Nord (1887/1888) ..	27 035 300	tonneaux internationaux,	
Canada (1887/1888)	9 883 700	—	—
République Argentine.....	9 555 800	—	—
Brésil	6 437 000	—	—
Chili	4 288 400	—	—
Cuba	?	—	—
Uruguay.....	3 341 000	—	—
Portorico	2 206 500	—	—
Mexique ¹⁾	2 278 800	—	—
Isthme de Panama.....	2 196 400	—	—

A f r i q u e :

Égypte	7 162 800	—	—
Canal de Suez ²⁾	* 6 972 900	—	—
Algérie.....	4 734 400	—	—
Tunisie	3 671 600	—	—
Iles du Cap Vert.....	* 2 432 300	—	—

A s i e :

Hong-Kong (1887) ³⁾	*12 729 500 ⁴⁾	—	—
Straits Settlements ⁵⁾	* 8 136 600 ⁵⁾	—	—
Indes anglaises (1887/1888)	7 775 400	—	—
Chine: Treaty ports	* 6 211 500 ⁵⁾	—	—
Ceylan	* 4 453 400 ⁵⁾	—	—
Japon	2 970 200	—	—
Possessions néerlandaises	2 293 100	—	—

O c é a n i e :

Nouvelle-Galles-du-Sud	5 157 200	—	—
Victoria	4 704 500	—	—
Australie méridionale	2 154 300	—	—

¹⁾ Voir page 131.

²⁾ Navires transitant dans l'une ou l'autre direction.

³⁾ Statistical Tables relating to Colonial &c. Possessions. Les jonques sont comprises dans les chiffres ci-dessus.

⁴⁾ Tonnage anglais des vapeurs et voiliers réunis. Le tonnage international en pourra être évalué approximativement à 13,6 millions. — Remarquons cependant qu'une grande partie de cette navigation se fait avec les ports de Canton, Macao et autres ports chinois voisins, navigation qui a plutôt le caractère de cabotage que de navigation internationale. Déduction faite des chiffres concernant ces ports, le tonnage se réduit à 3 675 800 tonneaux anglais ou à peu près 4 millions de tonneaux internationaux.

⁵⁾ Tonnage officiel. D'après une évaluation approximative, le tonnage international serait pour les Straits Settlements de 9,0 millions, pour les Treaty ports de 6,8 millions et pour Ceylan de 4,9 millions.

Nous avons marqué d'un astérisque les chiffres qui ont un caractère exceptionnel.

Tels sont ceux de la Turquie qui figure avec un tonnage très fort uniquement à cause du grand rôle que joue le port de Constantinople comme escale des navires passant le détroit. Si le rapport de 75.67 p. % indiqué page 19 exprime approximativement la part des navires de transit dans la navigation de ce port, on aurait à faire une déduction d'environ 17.4 millions de tonneaux, ce qui réduirait le mouvement maritime de la Turquie, abstraction faite de la navigation de transit, à 10 millions de tonneaux environ. On voit ainsi que cet empire, au point de vue de la navigation internationale occasionnée par le commerce du pays lui-même, range à peu près à côté des Pays-Bas ou de la Suède au lieu d'occuper le troisième rang en Europe, et encore faut-il se souvenir que ce n'est que par l'addition des chiffres relatifs aux possessions ottomanes en Europe, en Asie et en Afrique que la navigation de la Turquie atteint le chiffre de 10 millions de tonneaux.

Les chiffres de l'Espagne sont également trop élevés, mais par suite d'une autre cause que nous avons expliquée en détail pages 15—18, savoir les doubles emplois des escales. D'après les résultats des calculs faits à cet égard pour l'année 1887, nous évaluons l'ensemble de la navigation internationale de l'Espagne en 1888, déduction faite des doubles-emplois, à 14 millions et demi de tonneaux environ pour les entrées et les sorties réunies. L'Espagne devrait ainsi figurer, à cet égard, à côté de la Russie et de l'Italie.

Il va sans dire que les grands chiffres des possessions anglaises de Gibraltar et de Malte représentent presque entièrement une navigation de transit, qui cependant n'est pas sans intérêt statistique. Cet intérêt serait beaucoup plus grand si le mouvement maritime de Gibraltar pouvait être considéré comme une mesure approximative du mouvement des navires qui passent par le détroit du même nom dans l'une ou l'autre direction. Malheureusement l'état actuel des statistiques maritimes ne nous permet pas de résoudre la question intéressante du tonnage passant le détroit de Gibraltar — ce sont surtout les données concernant les escales qui font défaut —; mais nous nous sommes convaincus par un calcul sommaire que les chiffres du mouvement maritime du Gibraltar ne représentent qu'une petite fraction du mouvement des navires passant par le détroit, et que les navires sortant de la Méditerranée à destination de l'Angleterre seulement représentent un tonnage beaucoup plus grand que l'ensemble des navires sortis du port de Gibraltar. Espérons que la statistique pourra, dans un avenir pas trop éloigné, se prêter à la solution de cette question et d'autres problèmes analogues.

Après cette digression, que nous avons jugée utile, nous allons continuer de commenter les chiffres. Le mouvement maritime du Portugal comprend un fort élément de navires faisant escale sur leur route entre deux autres pays. Tels sont par exemple les navires des lignes de la «Pacific Steam Navigation» C^{ie}, du «Nord-deutscher Lloyd» et autres. Il en est de même de la navigation des Iles du Cap Vert (S^t Vincent), de Ceylan, des Straits Settlements (Singapore). En général cet élément du mouvement maritime joue un rôle très important.

D'autre part la navigation internationale de la Chine n'est qu'en partie repré-

sentée par celle des Treaty ports; car bien que les autres ports soient fermés aux navires européens, il se fait entre ces derniers ports et les pays limitrophes, par des navires chinois et autres, une navigation qui atteint probablement de très grandes proportions.

Il suit de ce qui précède que les pays dont le commerce extérieur met en mouvement le plus grand tonnage de navires, se rangent comme suit, abstraction faite de la Chine:

1) Grande-Bretagne et Irlande, 2) France, 3) États-Unis, 4) Allemagne, 5), 6) et 7) Russie, Italie et Espagne, 8) et 9) Pays-Bas et Suède.

Nous n'avons pas jusqu'ici pris en considération l'influence que les distances plus ou moins grandes entre les divers pays de provenance et de destination exercent sur l'importance de la navigation de tel ou tel pays pour la marine marchande. Les données sur les lieux de provenance et de destination ont été complètement omises dans cette statistique internationale du mouvement maritime et nous reconnaissons que c'est là une très grande lacune. Mais nous n'avons pu faire autrement, d'abord parce que l'élaboration des tableaux qu'il aurait fallu pour cela aurait pris beaucoup de temps et par suite trop retardé la publication des autres tableaux concernant le mouvement de la navigation, en second lieu, et à plus forte raison, parce que les matériaux statistiques ne donnent pas, sous ce rapport, une représentation vraie de la navigation internationale à cause de la confusion occasionnée par les escales¹⁾. Dans l'espoir qu'il sera possible, pour une année suivante, par exemple 1894 ou 1895, de réunir, quant aux lieux de provenance et de destination pour les différents pays, des renseignements plus précis où il sera tenu spécialement compte des escales, nous avons pensé que l'étude de cet élément de la statistique du mouvement maritime ne pouvait que gagner à ce retard.

Nous allons cependant présenter quelques observations préalables relatives à cette question.

Dans certains pays, les courts trajets entre deux ports situés vis à vis l'un de l'autre représentent une très grande proportion du chiffre total de la navigation. Tels sont le Danemark, dont le tonnage des entrées et sorties dans des routes de moins de 200 milles marins anglais constituait en 1888 à peu près 30 p. % de l'ensemble. La plus grande partie de cette navigation s'effectue par des bateaux à vapeur en service régulier entre Copenhague et Malmø plusieurs fois par jour, une distance de 16 milles environ, et entre Helsingør et Helsingborg, où la distance n'est que de 3 milles. Les courts voyages jouent aussi un rôle considérable dans la navigation de la Suède, bien que le rapport pour ce pays n'excède guère 20 p. %. Un examen analogue pour la Grande-Bretagne et l'Irlande a donné une proportion de 10 p. % environ, tandis que pour la France et l'Allemagne les courts trajets n'excèdent guère 6 à 7 p. % du total de la navigation. Pour la plupart des autres pays, la proportion est probablement encore plus petite. Nous devons cependant

¹⁾ Voir mon mémoire «Sur quelques défauts importants des statistiques du mouvement de la navigation» présenté à l'Institut international de Statistique à la session de Vienne 1891.

VII

faire observer expressément que ces résultats ne sont que provisoires et qu'on ne saurait arriver à des résultats exacts à cet égard que lorsque l'élément géographique tiendra plus de place dans les statistiques de la navigation qu'il ne le fait pour le moment.

En ce qui concerne la navigation au long cours, au contraire, il est plus facile de constater le rapport, du moins approximativement. En limitant l'examen aux voyages d'un trajet de 3000 milles marins et au-dessus, nous avons trouvé, pour les dix pays suivants rangés selon la proportion plus ou moins grande de la navigation au long cours, les rapports que voici: 1) États-Unis: plus de 60 p. %, c'est-à-dire que le tonnage des entrées et sorties des navires ayant fait des voyages de 3000 milles et au-dessus comprenait plus de 60 p. % du tonnage total des entrées et sorties dans le commerce extérieur; 2) Grande-Bretagne et Irlande (36 p. %), 3) Allemagne (25 p. %), 4) Belgique (25 p. %), 5) France (23 p. %), 6) Espagne (16 p. %), 7) Norvège (6 p. %), 8) Danemark (2 p. %), 9) Russie et 10) Suède (1,6 p. %), Moyenne générale: 29 p. %.

Nous ne pouvons pas pour le moment nous occuper plus longuement de cette question spéciale, mais les renseignements que nous venons de donner suffiront pour démontrer combien sont grandes les différences qui existent à cet égard entre les divers pays, et par conséquent quelles valeurs différentes les chiffres du tonnage des entrées et des sorties représentent.

Les renseignements donnés ci-dessus font voir jusqu'à un certain point quels sont les pays les plus importants par rapport à la navigation maritime internationale. Nous aurions voulu en outre indiquer la part qu'occupe chacun des pays dans l'ensemble de la navigation du monde entier. Malheureusement les données étaient, en grande partie, trop hétérogènes pour en composer un total général, voir les observations présentées ci-dessus et dans les notes ajoutées aux tableaux n^{os} 1 et 2.

§ 2. Les ports les plus importants.

La navigation internationale des ports les plus importants est présentée dans les tableaux n^{os} 3 et 4. Nous en donnons ci-dessous un extrait pour les ports de premier rang comprenant tous ceux dont le tonnage combiné des entrées et sorties excédait en 1888 deux millions de tonneaux; les ports et autres localités dont les grands chiffres sont dûs uniquement ou principalement aux escales ou aux navires passants, sont imprimés en petits caractères.

VIII

Ports de premier rang en 1888.

	Tonnage international des entrées et sorties réunies.		Tonnage international des entrées et sorties réunies.
Europe:		Amérique:	
Constantinople	22 239 400	New York	11 632 800
Londres	14 221 200	Buenos Aires	4 237 600
Gibraltar	13 403 800	Montevideo	3 341 000
La Valette	11 780 200	Rio de Janeiro	3 013 700
Liverpool	11 349 700	Boston	2 510 500
Cardiff	8 815 700	La Havane (1887)	2 399 400
Marseille	8 324 100	Philadelphie	2 103 600
Hambourg	8 296 900		
Anvers	7 839 100	Afrique:	
Newcastle	5 762 500	Canal de Suez	6 972 900
Rotterdam	5 600 000	Las Palmas (Canaries)	3 596 200
Le Havre	4 734 900	Alexandrie	3 319 900
Copenhague	4 098 000	St. Vincent, Cap Vert (1886)	2 471 500
Bilbao	4 063 300	Alger	2 102 700
Lisbonne	3 784 900		
Hull	3 752 300	Asie:	
Gênes	3 500 400	Victoria, Hong-Kong (1887)	12 044 300 ¹⁾
Odessa	3 182 400	Singapore	5 727 500 ²⁾
Bordeaux	2 831 600	Shanghai	5 568 000 ³⁾
Glasgow	2 829 200	Columbo	3 605 500 ²⁾
Newport	2 671 400	Smyrne	3 282 000 ⁴⁾
Barcelone	2 426 400	Canton	3 043 500 ³⁾
Trieste	2 377 400	Penang (1887)	2 989 000 ²⁾
Dunkerque	2 348 100	Bombay	2 500 900
Riga	2 082 200	Chingkiang	2 346 600 ³⁾
St. Pétersbourg-Cronstadt	2 072 400		
Brême (Bremerhaven)	2 012 100	Océanie:	
Amsterdam	2 001 200	Melbourne	4 389 500
		Sydney	3 414 200

On voit que le port de Constantinople à cause du grand nombre de navires transitants compte le tonnage le plus grand du monde; Londres même se trouve surpassé. Abstraction faite de la navigation de transit, qui n'a, en effet, aucune importance commerciale, ainsi que du cas exceptionnel du port de Victoria, Hong-Kong (voir la note 4, page IV), les 10 plus grands ports du monde se rangeaient en 1888, comme suit:

1) Londres, 2) New York, 3) Liverpool, 4) Cardiff, 5) Marseille, 6) Hambourg, 7) Anvers, 8) Newcastle, 9) Rotterdam et 10) Le Havre.

¹⁾ Voir note 4, page IV.

²⁾ Tonnage anglais; le tonnage international des vapeurs et voiliers réunis peut s'évaluer à 10 p. 0/0 environ en plus.

³⁾ Les chiffres indiqués pour les Treaty ports chinois ne comprennent pas le trafic des jonques.

⁴⁾ Y-compris le cabotage.

IX

Voici pour ces dix ports le tonnage des entrées et des sorties réunies dans chacune des années 1887 à 1890.

	Année 1887.	Année 1888.	Année 1889.	Année 1890.
Londres.....	13 333 000	14 221 200	14 421 200	14 848 500
New York ¹⁾	12 276 000	11 632 800	11 464 500	12 762 200
Liverpool.....	10 912 400	11 349 700	12 064 600	12 059 900
Cardiff.....	7 902 900	8 815 700	9 089 200	9 667 500
Marseille.....	8 049 800	8 324 100	8 302 300 ²⁾	8 757 800 ²⁾
Hambourg.....	7 442 400	8 296 900	9 149 100	9 810 900 ³⁾
Anvers.....	7 412 800	7 839 100	8 204 000	9 062 600
Newcastle.....	4 850 300	5 762 500	6 048 600	6 064 100
Rotterdam.....	5 147 300	5 600 000	5 734 900	6 000 000 ⁴⁾
Le Havre.....	4 654 800	4 734 900	4 809 900 ²⁾	5 199 800 ²⁾

Ce qui frappe surtout dans ce tableau, c'est le développement rapide de la navigation de Hambourg, qui est monté en 1889 et en 1890 au quatrième rang parmi les grands ports du monde et dont les chiffres, surtout si l'on y ajoute ceux du port d'Altona, qui pour ainsi dire en est la continuation, s'approchent de très près de ceux de New York et de Liverpool.

Du reste, si l'on considère les ports de Newcastle et de Shields N. et S., comme une unité commerciale, on trouve pour ce centre de trafic une progression encore plus rapide que celle de Hambourg, le tonnage des entrées et sorties réunies se chiffrant pour l'ensemble des dits ports, comme suit :

1887.	1888.	1889.	1890.
6 663 700	7 959 400	8 559 900	9 308 700

Comme nous l'avons dit plus haut, le cabotage n'entre pas dans le cadre du présent ouvrage. Nous faisons cependant une exception à cette règle en donnant pour les plus grands ports maritimes les chiffres suivants de l'ensemble de leur navigation internationale et de leur cabotage, entrées et sorties réunies :

¹⁾ Années expirant le 30 juin.

²⁾ Voir, quant au calcul du tonnage des vapeurs (addition de 16 p. % en 1889 et de 20 p. % en 1890), les notes 13 page 127 et 6 page 156.

³⁾ D'après la statistique de Hambourg, qui donnait en 1888 et 1889 des chiffres un peu inférieurs à ceux de la statistique de l'Empire allemand (en 1888: 8 227 900 et 1889: 9 079 500 tonneaux).

⁴⁾ Chiffre provisoire.

X

Ports.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage international.	Nombre.	Tonnage international.	Nombre.	Tonnage international.
1. Londres ¹⁾	34 728	22 711 200	75 434	5 952 000	110 162	28 663 200
2. Constantinople	21 150	20 739 000	50 964	2 252 400	72 114	22 991 400
3. New York	—	—	—	—	49 400 ²⁾	?
4. Liverpool	26 015	15 363 000	8 772	2 420 100	34 787	17 783 100
5. Tyne Ports	20 973	13 304 900	11 141	2 179 000	32 114	15 483 900
6. Cardiff	14 923	10 119 100	11 324	2 816 500	26 247	12 935 600
7. Victoria (Hong-Kong) (1887)	—	—	—	—	54 812 ³⁾	12 044 300 ⁴⁾
8. Marseille	10 750	9 891 400	6 656	1 035 100	17 406	10 926 500
9. Hambourg	10 369	7 411 300	3 744	1 184 500	14 113	8 595 800
10. Anvers ⁵⁾	7 167	7 092 200	1 816	746 900	8 983	7 839 100

Le mouvement du port de Chicago se chiffrait par 22 095 navires jaugeant 8 890 700 tonneaux américains en 1888 et par 21 788 navires jaugeant 10 267 800 t. am. en 1889, entrées et sorties réunies (Report of the Board of Trade, Chicago, 1889).

§ 3. Les diverses régions maritimes.

Après avoir mentionné les ports les plus importants, nous allons essayer de donner un aperçu de la répartition géographique du mouvement maritime international sur les différentes divisions et régions des divers pays.

Dans la navigation de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, l'Angleterre représentait 65 784 000 tonneaux ou 87,5 p. % (entrées et sorties réunies), l'Écosse 8 359 000 tonneaux ou 11,1 p. %, et l'Irlande seulement 1 026 000 tonneaux ou 1,4 p. %.

Si l'on répartit cette navigation entre les trois grandes divisions: Est, Sud et Ouest, on trouve la distribution suivante:

Est	39 037 000 tonneaux ou	51.9 p. %
dont: Angleterre	34 199 500 t. ou 45.5 p. %	
Écosse	4 837 500 t. ou 6.4 p. %	
Sud	5 411 000 tonneaux ou	7.2 p. %
Ouest	30 721 000 tonneaux ou	40.9 p. %
dont: Angleterre	26 173 500 t. ou 34.8 p. %	
Écosse	3 521 500 t. ou 4.7 p. %	
Irlande	1 026 000 t. ou 1.4 p. %	
Total		75 169 000 tonneaux
		100 p. %.

¹⁾ Les données sur les sorties en cabotage étant incomplètes pour le port de Londres, nous avons considéré le double des entrées comme équivalant les entrées et les sorties réunies.

²⁾ D'après un rapport consulaire, le nombre des navires entrés à New York arrivant des ports des États-Unis était de 13 710 en 1888 et de 15 244 en 1887, tonnage non indiqué. En ajoutant la moyenne de ces chiffres aux entrées du commerce international pendant l'année 1887/1888, on arrive à un total de 24 695 navires entrés d'où résulte un chiffre de 49 400 environ pour les entrées et les sorties réunies.

³⁾ Dont 46 660 jonques chinoises mesurant 3 559 900 tonneaux anglais.

⁴⁾ Tonnage anglais.

⁵⁾ Navigation internationale.

XI

La navigation se concentre surtout aux endroits suivants:

à l'est: 1) Londres 14 221 200 tonneaux (entrées et sorties réunies); 2) la région de Tyne, Wear et Tees, comprenant les ports de Newcastle avec les deux Shields, de Sunderland, de Hartlepool, de Middlesborough et de Stockton, 12 362 000 tonneaux; 3) la région de l'Humber avec les ports de Hull, de Grimsby et de Goole, 5 781 000 tonneaux et 4) celle du Firth of Forth (Leith, Grangemouth, Alloa etc.) 4 133 000 tonneaux;

à l'ouest: 5) la région du canal de Bristol (Cardiff, Newport, Swansea, Bristol et Gloucester) 13 982 000 tonneaux; 6) Liverpool 11 349 700 tonneaux; 7) les ports de Glasgow et de Greenock, tous deux situés sur la Clyde, 3 308 000 tonneaux.

Ces grands centres et localités maritimes comprenaient en 1888 ensemble 86.7 p. % de la navigation entière de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

En ayant égard tant à l'importance du mouvement des divers ports qu'à leur position géographique, nous trouvons que la navigation du côté est gravite vers le port de Hull, tandis qu'à l'ouest Liverpool et au sud Southampton pourront être considérés comme centres.

En Danemark, c'est Copenhague qui prédomine avec 58 pour cent de la navigation du royaume entier en 1888. La statistique danoise n'indique pas comment l'ensemble de la navigation se répartit entre les différentes parties du royaume, mais seulement le total de la navigation des ports les plus importants. Cependant, grâce à l'obligeance du bureau de statistique danois, nous sommes à même de donner les renseignements suivants sur la répartition du tonnage des cargaisons des navires entrés et sortis pendant l'année 1880:

1. Répartition par divisions du royaume.	Tonnage des cargaisons.	Rapport.	2. Répartition par mers.	Tonnage des cargaisons.	Rapport
Copenhague	935 400	50.6 p. %	Mer baltique	1 323 800	71.6 p. %
Reste de l'île de Sélande . . .	234 400	12.7 —	Skager-rack et Cattégat . . .	488 100	26.4 —
Iles de Fionie, Langeland etc.	143 800	7.8 —	Mer du Nord	37 000	2.0 —
- - Lolland et Falster . . .	71 200	3.8 —			
Ile de Bornholm	38 300	2.1 —			
Jutland	425 800	23.0 —			
Total	1 848 900	100.0 p. %	Total	1 848 900	100.0 p. %

En 1888, le tonnage des cargaisons se répartissait, d'après un calcul approximatif basé sur les données relatives aux ports les plus importants suppléées par les données plus détaillées pour 1880, comme suit:

Copenhague: 53 p. %; autres ports des îles danoises: 23 p. %; Jutland 24 p. %.

La Norvège peut se diviser, au point de vue maritime, en trois grandes régions, savoir: 1) la partie méridionale comprenant les ports compris entre la frontière suédoise et le cap Lindesnæs; 2) la partie occidentale, depuis le cap Lindesnæs jusqu'aux îles Lofoden; 3) la partie septentrionale comprenant les préfectures de

Tromsø et de Finmark. Le mouvement maritime se concentre surtout dans la partie méridionale dont le tonnage des entrées et sorties réunies montait en 1888 à 3 542 000 tonneaux ou 75 p. % de l'ensemble de la navigation du pays entier. Sur ce nombre, les ports situés sur le fiord de Christiania ou dans son voisinage immédiat comptaient 2 456 500 tonneaux, dont 1 332 500 tonneaux tombaient sur Christiania. La partie occidentale était représentée cette même année par 1 074 000 tonneaux, dont à peu près la moitié tombe sur le port de Bergen à lui seul, tandis que la partie septentrionale ne figurait qu'avec 109 000 tonneaux.

Les côtes de la Suède se divisent en deux grandes régions, celle de la mer Baltique et celle du Skager-rack et du Cattégat. La première de ces régions comprenait non moins de 78 p. % de l'ensemble du mouvement maritime du pays, le tonnage des entrées et sorties réunies se chiffrant en 1888 à 7 837 000 tonneaux, tandis que la région occidentale ne comptait que 2 168 000 tonneaux. La région de la Baltique se divise en trois parties distinctes: 1) la côte du golfe de Bothnie avec 3 347 000 tonneaux, mouvement considérable qui se concentre surtout entre 60.5 et 63 degrés de latitude, où se trouvent les ports importants de Sundswall, d'Hernösand, de Gefle, de Söderhamn etc., parmi lesquels le premier compte un tonnage de près d'un million de tonneaux; 2) le reste de l'Est de la côte de la Baltique, avec un tonnage total de 1 598 600 tonneaux dont 920 000 tombent sur le port de Stockholm et le reste se répartit entre quelques ports de moindre importance; 3) la partie méridionale de la côte de la Baltique avec un tonnage total de 2 891 400 tonneaux, dont 2 409 000 tonneaux tombent sur Malmö et autres ports du Sund.

Parmi les ports occidentaux, celui de Gothembourg avait un mouvement de 1 678 000 tonneaux; c'est ainsi le port le plus important de la Suède en ce qui concerne la navigation internationale.

Abstraction faite du trafic principalement local des ports du Sund avec le Danemark (1 628 000 tonneaux), la navigation des ports suédois de la Baltique gravite vers Stockholm, celle des ports de l'Ouest, vers Gothembourg.

La navigation de la Russie se divise en trois parties distinctes, celles des mers Blanche, Baltique et Noire (y-compris la mer d'Azoff). Il résulte des chiffres communiqués dans le tableau no. 2 que la mer Blanche n'était représentée en 1888 que par 394 500 tonneaux (entrées et sorties réunies) ou 2.6 p. % de l'ensemble, tandis que les ports de la Baltique figuraient avec 6 498 700 tonneaux (44 p. %) et les ports des mers Noire et d'Azoff avec 7 890 900 tonneaux (53.4 p. %).

Sur la mer Blanche, le port d'Archangel représente les trois quarts environ de la navigation totale. Sur la mer Baltique, le mouvement se concentre surtout à St. Pétersbourg, à Riga et à Libau; les entrées et sorties réunies de chacun des deux premiers de ces ports s'élevaient à 2.1 millions de tonneaux, tandis que la navigation de Libau était de près d'un million et demi. Au sud, c'est Odessa et, en deuxième ligne, Taganrog qui prédominent. Odessa avait en 1888 un mouvement total de 3 182 400 tonneaux, Taganrog de 1 625 800 tonneaux. Le mouvement des ports de la mer d'Azoff était de 2 325 600 tonneaux ou de 29.5 p. % du mouvement total des ports de la Russie du Sud, celui des ports de la mer Noire proprement dite de 5 565 400 tonneaux ou 70.5 p. %.

XIII

La navigation de la Finlande se répartit avec 41 p. % sur les ports du golfe de Bothnie, y-compris Åbo, et 59 p. % sur ceux du golfe de Finlande. Cependant, si l'on fait abstraction du trafic avec la Russie, dans lequel les ports du golfe de Finlande représentent près de 74 p. %, le reste de la navigation se répartit un peu plus également entre les deux golfes, savoir 46 p. % sur le golfe de Bothnie et 54 p. % sur le golfe de Finlande¹⁾. Cette navigation se distribue entre plusieurs ports d'importance secondaire, dont les principaux sont Helsingfors et Wiborg.

Les côtes de l'Allemagne se divisent en deux grandes régions, celle de la mer Baltique et celle de la mer du Nord, dont la première avait un mouvement total de 7 080 800 tonneaux ou 37.5 p. %, tandis que celui des ports de la mer du Nord était de 11 796 100 tonneaux ou 62.5 p. %. Les ports allemands les plus importants de la région de la Baltique sont à l'est Danzig et Königsberg, au milieu Stettin et à l'ouest Lübeck et Kiel. Sur la mer du Nord, c'est surtout Hambourg qui prédomine; le mouvement de ce port surpasse à lui seul l'ensemble du mouvement des ports de la Baltique et représente près de la moitié (en 1888: 44 p. %) du mouvement total de l'empire allemand. Non loin de Hambourg se trouve Brême, le deuxième en importance des ports allemands, et dont le mouvement n'est cependant que d'un quart, à peu près, de celui de Hambourg.

En continuant vers l'ouest, nous arrivons à trois autres ports de grande importance et situés tout près les uns des autres, savoir Amsterdam et Rotterdam dans les Pays-Bas et Anvers en Belgique; c'est ce dernier qui est le plus grand d'entre eux et son mouvement est même un peu supérieur au mouvement des deux ports néerlandais réunis, parmi lesquels, du reste, Rotterdam a une navigation de près du triple de celle d'Amsterdam.

La France se divise en deux grandes régions très distinctes, celle de l'Océan Atlantique et celle de la Méditerranée. La première représente presque les deux tiers de l'ensemble de la navigation, soit en 1888 65.2 p. %, le tonnage des entrées et sorties réunies se chiffrant à 20 464 900 tonneaux. De ce chiffre, 14 668 800 tonneaux tombent sur la côte de la Manche, dont les deux ports principaux sont Le Havre, au milieu (4.73 mill. de tonneaux) et Dunkerque au nord (2.35 mill. de tonneaux). La navigation de ce district gravite vers Dieppe.

Le reste de la région occidentale, les ports de l'Océan proprement dits, comptaient 5 796 100 tonneaux, dont 2 831 600 tonneaux appartiennent à Bordeaux et 1 174 900 tonneaux à Saint-Nazaire; le centre de gravitation tombe entre la ville de Rochefort et l'embouchure de la Gironde. La région de la Méditerranée a son centre géographique et commercial à Marseille, qui représente plus des trois quarts du mouvement total de cette région (en 1888: 76 p. %).

Si l'on réunit les chiffres de l'Espagne et ceux du Portugal on trouve, pour l'ensemble de la péninsule ibérique, presque la même répartition entre la région de l'Océan et celle de la Méditerranée que pour la France, c'est-à-dire que les deux tiers tombent sur l'Océan et un tiers sur la Méditerranée. La première de ces régions compte deux ports de grande importance, savoir Bilbao et Lisbonne, la

¹⁾ Calculé d'après le tonnage des navires chargés.

XIV

seconde un grand port, Barcelone, et plusieurs ports secondaires. Le mouvement de Bilbao excède 4 millions de tonneaux; celui de Lisbonne approche de ce chiffre, mais principalement comme port d'escale, tandis que le mouvement de Barcelone est de moins de 2 millions et demi. La navigation du Portugal paraît être d'un quart environ de celle de la péninsule entière, mais il est très difficile d'en établir exactement la proportion à cause de l'influence perturbatrice des escales. Quant à l'Espagne, le mouvement des ports de l'Atlantique était représenté en 1888 par 12 793 000 tonneaux ou 54.7 p. % de la navigation totale du royaume. Ce côté de l'Espagne se divise, du reste, en deux parties distinctes, l'une au nord, l'autre au sud et séparées par le Portugal. Le mouvement de la partie septentrionale se chiffrait à 9 001 300 tonneaux, celui de la partie méridionale à 3 791 700 tonneaux. Sur la côte méditerranéenne il y a lieu de distinguer entre le côté sud (jusqu'au cap de Palos) et le côté est, le premier avec un mouvement de 3 407 200 tonneaux, l'autre avec 7 168 600 tonneaux (en 1888).

Si, au lieu de calculer ces rapports d'après le mouvement des navires, on en base les calculs sur le mouvement des marchandises chargées et déchargées, on arrive à une répartition différente, les ports de l'Océan Atlantique gagnant en général aux dépens de ceux de la Méditerranée. Voici, en effet, les résultats de l'une et de l'autre manière de calculer:

	Mouvement des navires.		Mouvement des marchandises.	
	Tonneaux de registre (internationaux).	Rapport.	Tonneaux de 1000 kilos.	Rapport.
Côte de l'Océan:				
Nord et Nord-Ouest	9 001 000	38.5 p. %	5 055 000	50.5 p. %
Sud	3 792 000	16.4 —	1 642 000	16.4 —
Côte de la Méditerranée:				
Sud	3 407 000	14.6 —	1 012 000	10.1 —
Est	7 169 000	30.7 —	2 296 000	23.0 —
Total de l'Espagne	23 369 000	100.0 p. %	10 005 000	100.0 p. %.

Le littoral de l'Italie continentale peut se diviser en quatre régions différentes selon les mers qui les bordent, savoir les mers Ligurienne, Tyrrhénienne, Ionienne et Adriatique. A ces divisions se joignent les grandes îles de Sardaigne et de Sicile avec les îles voisines. Voici maintenant comment se répartissait le mouvement de la navigation et des marchandises pendant l'année 1888 entre ces régions:

XV

	Mouvement des navires.		Mouvement des marchandises.	
	Tonneaux de registre (internationaux).	Rapport.	Tonneaux de 1000 kilos.	Rapport.
Littoral:				
de la mer Ligurienne.....	5 475 000	37.9 p. %	2 969 000	44.6 p. %
- - - Tyrrhénienne	1 903 000	13.2 —	960 000	14.4 —
- - - Ionienne	55 000	0.4 —	37 000	0.6 —
- - - Adriatique	4 086 000	28.3 —	1 349 000	20.3 —
Sardaigne	391 000	2.7 —	188 000	2.8 —
Sicile:				
Ouest («compartimenti» de Pa- lerme et de Trapani).....	1 508 000	10.4 —	690 000	10.4 —
Est.....	1 018 000	7.1 —	462 000	6.9 —
Total de l'Italie	14 436 000	100.0 p. %	6 655 000	100.0 p. %.

Si l'on divise les côtes de l'Italie en deux grandes régions 1) celle du bassin extérieur et 2) celle du bassin intérieur de la Méditerranée, il faut ranger dans la première les littoraux des mers Ligurienne et Tyrrhénienne, plus l'île de Sardaigne et enfin la partie occidentale de la Sicile. On trouve ainsi, pour le bassin extérieur, un mouvement de 9 277 000 tonneaux de navires et de 4 807 000 tonneaux de marchandises, tandis que les chiffres correspondants pour le bassin intérieur étaient de 5 159 000 tonneaux de navires et de 1 848 000 tonneaux de marchandises. Le bassin extérieur représentait donc 64.2 p. % de la navigation et 72.2 p. % des marchandises transportées, c'est-à-dire en moyenne environ deux tiers du mouvement maritime de l'Italie. Ce mouvement se concentre surtout au nord, où le port de Gênes, avec 3.5 millions de tonneaux, est un port de premier rang. Sur la côte de l'Adriatique aussi, la plus grande partie du mouvement a lieu au nord, où se trouve le port de Venise, autrefois la reine des mers. Il est vrai que Brindisi, à l'entrée de l'Adriatique, présente de plus grands chiffres que Venise quant au tonnage des navires, mais il en est tout autrement en ce qui concerne le poids des marchandises embarquées et débarquées, lequel se chiffrait à 743 600 tonneaux pour Venise et à 100 250 tonneaux seulement pour Brindisi, qui a surtout de l'importance pour le trafic des voyageurs et pour les malles-postes faisant route entre l'Italie et l'Orient.

Outre Venise nous rencontrons, dans le coin le plus retiré de l'Adriatique, deux autres ports importants, savoir Trieste avec 2 377 400 tonneaux en Autriche, et Fiume avec 1 094 300 tonneaux en Hongrie.

Pour faire voir la manière dont la navigation de l'Autriche se répartit entre les différentes parties du littoral, nous donnons l'aperçu suivant du mouvement des marchandises importées et exportées par mer. Sur 8 508 000 quintaux métriques, importés en 1888, 5 881 000 furent importés à Trieste, 111 000 dans le district de Göriz et Gradisca, 1 264 000 en Istrie et 1 252 000 en Dalmatie. L'exportation par mer montait à 12 611 000 quintaux, dont 6 856 000 tombaient sur Trieste, 138 000 sur le district de Göriz et Gradisca, 4 457 000 sur l'Istrie et 1 159 000

sur la Dalmatie. On voit ainsi que près des huit neuvièmes, ou plus exactement 88.6 p. % du mouvement de l'importation et de l'exportation réunies se concentre dans le coin supérieur de l'Adriatique et que 11.4 p. % seulement tombent sur la Dalmatie. Le port de Trieste seul représente 60 p. %.

La navigation de la Grèce ne peut être répartie entre les différentes régions de la côte, parceque les documents officiels n'en publient pas les chiffres pour chaque port. Cependant, les ports non spécifiés ne représentant que 13 p. % environ de la navigation entière, nous pourrions déterminer approximativement les rapports des deux régions, ouest et est, dont la première comprend 29 p. % et la seconde 71 p. % du tonnage des ports spécifiés, parmi lesquels le Pirée, et, en deuxième ligne, Syra, sont les plus importants.

Nous passons de la Grèce à un des rendez-vous maritimes les plus fréquentés du monde entier, savoir le port de Constantinople, qui, ainsi que nous l'avons déjà démontré, rivalise même avec Londres si l'on n'a égard qu'au mouvement extérieur des navires passants, mais dont l'importance comme port de chargement et de déchargement se réduit à un rang médiocre.

En ce qui concerne la répartition de la navigation entre les diverses régions maritimes de l'Empire Ottoman, nous avons donné, pages 19 et 20, des renseignements d'où il résulte que la navigation de la Turquie d'Europe se concentre presque exclusivement à Constantinople avec les ports voisins. En effet cette région représente près de 80 p. % du mouvement total de la navigation de la Turquie d'Europe (y-compris le cabotage); même si l'on en déduit les $\frac{3}{4}$ pour le tonnage des navires de transit (d'après le rapport approximatif indiqué page 19), le mouvement de cette région constitue néanmoins près de la moitié de la navigation entière, tandis que les ports ottomans de la Méditerranée en représentent 32 p. % et ceux de la mer Adriatique 12 p. %. La région de la mer Noire, qui se compose principalement de la principauté de Bulgarie avec la province autonome de la Roumélie orientale, en représente 7 p. %, dont 4.8 % tombent sur la Bulgarie et 2 p. % sur la Roumélie orientale.

Quant aux possessions asiatiques de la Turquie, la région des Dardanelles etc. présente des chiffres très élevés à cause de la navigation de transit; mais, même en comprenant celle-ci, cette région n'est pas aussi prédominante par rapport à la Turquie d'Asie que la région correspondante en Europe par rapport au reste de la Turquie d'Europe. Elle ne représente, en effet, que 39 p. % de la navigation entière de la Turquie d'Asie, tandis que les côtes de la Méditerranée en représentent 41 p. %, la principauté de Samos près de 2 p. % et les côtes de la mer Noire 18 p. %. S'il est permis de faire pour les Dardanelles une réduction analogue à celle que nous avons faite pour Constantinople, le rapport de cette région descendrait à 13 ou 14 p. %, tandis que le rapport de la région méditerranéenne s'élèverait à près de 60 p. %; mais ce calcul est naturellement très douteux. Le port le plus important de la Turquie d'Asie est Smyrne, dont le mouvement de la navigation internationale et du cabotage réunis dépasse 3 millions de tonneaux. Sur la côte de la Syrie, il y a le port de Beyrouth (avec 1 $\frac{1}{7}$ mill. de tonneaux) et un peu plus loin vers le Sud, le port de Saïda, l'ancienne et célèbre Sidon, dont le mouvement

était de 80 000 tonneaux environ en 1888. Soor, l'ancienne Tyr, dont «les marchands autrefois étaient des princes», est complètement omise dans les documents statistiques de notre temps.

Parmi les ports de la mer Noire, nous avons déjà mentionné, outre les ports ottomans et bulgares, ceux de la Russie d'Europe; restent donc ceux de la Roumanie à l'embouchure du Danube, Ibraïla et Galatz, qui, bien que n'atteignant pas l'importance d'Odessa, cependant ne le cèdent guère à aucun autre port de cette mer. A l'est, dans la Transcaucasie, le port de Batoum a acquis une importance considérable dans ces dernières années à cause de l'exportation de pétrole.

Au coin sud-est de la Méditerranée, il y a en Égypte un grand rendez-vous de navires, dû en partie, il est vrai, à la navigation de transit du canal de Suez, mais aussi à la grande importance du port d'Alexandrie, dont le tonnage des entrées et des sorties réunies montait en 1888 à non moins de 3 320 000 tonneaux, ce qui met ce port au rang des premiers de la Méditerranée. Parmi les autres ports du nord de l'Afrique Alger et Oran en Algérie et La Goulette en Tunisie sont les plus importants, notamment Alger avec un tonnage, pour les entrées et sorties, de 2 103 000 tonneaux.

De l'autre côté de l'Océan Atlantique, les États-Unis présentent une étendue considérable de côtes et une navigation internationale qui est la plus grande après celles de l'Angleterre et de la France. Les tableaux nos 1 et 2 font voir comment cette navigation se répartissait en 1887 et en 1888 entre les deux grandes divisions: les ports de l'Océan Atlantique et ceux de l'Océan Pacifique. En 1888, ou plus correctement pendant l'année expirant le 30 juin de la dite année, il y avait sur un total de 27 035 300 tonneaux pour les entrées et sorties, 23 156 800 tonneaux concernant les ports de l'Atlantique et 3 878 500 tonneaux seulement concernant les ports du Pacifique, ce qui donnait les rapports de 85,7 et de 14,3 p. % respectivement. Le côté de l'Atlantique est cependant si grand et si varié que nous avons jugé utile de le subdiviser de la manière suivante: 1) Région de l'Océan Atlantique proprement dite, se divisant en deux parties à peu près égales: a) partie septentrionale, jusqu'au cap Hatteras, b) partie méridionale; 2) région du Golfe du Mexique. La partie septentrionale comprenant les états à partir du Maine jusqu'à la Virginie (incl.) occupe une place extrêmement prédominante dans la navigation de l'Amérique du Nord, le tonnage des entrées et des sorties réunies se chiffrant à non moins de 19 173 700 tonneaux ou 72 p. % de l'ensemble du mouvement des États-Unis. La partie méridionale de cette même région, c'est-à-dire les deux Caroline, la Géorgie et une partie de la Floride, présente au contraire un résultat un peu maigre, le chiffre de son tonnage n'étant que de 1 062 600 tonneaux, tandis que la navigation de la région du Golfe du Mexique monte à 2 920 500 tonneaux. C'est surtout entre les 38^{ième} et 43^{ième} degrés de latitude que se concentre la navigation des États-Unis. C'est là que se trouve New York, le plus grand port du continent américain et le deuxième du monde, avec un mouvement, entrées et sorties réunies, de 11,6 millions de tonneaux; au nord et au sud de cette métropole commerciale se groupent plusieurs autres ports d'une haute importance parmi lesquels ceux de Boston, de Philadelphie et de Baltimore sont de premier rang, voir les tableaux nos 3 et 4. Le

XVIII

mouvement total de cette région, dont l'étendue en ligne droite correspond à peu près à celle de Dieppe à Bordeaux, s'élève à 17 845 000 tonneaux, équivalant à 66 p. % du mouvement total des États-Unis en 1888.

Le port principal de la région du Golfe du Mexique, la Nouvelle-Orléans, est le quatrième en importance parmi les ports de l'Atlantique des États-Unis.

La région de l'Océan Pacifique se divise en deux parties très distinctes, celle d'Alaska sur le détroit de Behring avec un mouvement, en 1888, de 73 800 tonneaux (se composant presque exclusivement de vapeurs) et la partie méridionale, les états de la Californie, de l'Orégon et de Washington. Dans cette partie-ci, la navigation se concentre surtout en Californie, où San Francisco, port principal, non seulement de cette région mais de toute la côte occidentale du continent américain, avait un mouvement total, entrées et sorties réunies, de près de deux millions de tonneaux (plus exactement: 1 929 400 tonneaux); au nord, le district de Puget Sound n'est cependant pas très loin de ce chiffre, et présente en 1888 un mouvement de 1 274 500 tonneaux.

Au district de Puget Sound se rattachent géographiquement les ports du *British Columbia* situés sur la côte intérieure de l'île de Vancouver et dont le mouvement total s'élevait en 1888 à 2 261 900 tonneaux; près de la moitié tombe sur le port de Victoria.

La région de l'Océan Atlantique du Canada avait cette même année un mouvement de 7 621 800 tonneaux, dont 2 581 300 tonneaux tombent sur la province de Canada, 1 736 700 sur le Nouveau-Brunswick, 3 121 000 sur la Nouvelle-Écosse et 182 800 tonneaux sur l'île du Prince Édouard. La province de Canada, représentée principalement par les deux grands ports de Montréal et de Québec, possède en outre quelques autres ports situés sur le fleuve de Saint-Laurent et sur le golfe du même nom; ces derniers sont, du reste, peu importants. Les ports du Nouveau-Brunswick se divisent en deux parties distinctes, séparées par l'isthme qui réunit cette province à la Nouvelle-Écosse, à savoir ceux du golfe de Saint-Laurent et ceux de la baie de Fundy; ce sont ces derniers qui ont la plus grande importance, surtout celui de St. John, dont le mouvement excède 1 million de tonneaux. En Nouvelle-Écosse aussi les ports principaux sont situés sur les côtes de l'Océan et de la baie de Fundy, tandis que ceux du golfe de Saint-Laurent ne jouent qu'un rôle inférieur; le centre maritime de cette province tombe près de sa capitale, Halifax, qui représente un mouvement de plus de 1¹/₄ million de tonneaux (internationaux).

La navigation de la colonie de *Terre-Neuve* n'est pas grande et se réduirait encore de moitié environ, si l'on faisait abstraction du trafic entre cette colonie et le Canada.

En ce qui concerne le reste du continent de l'Amérique du Nord, nos renseignements sont incomplets. Le *Mexique* avait en 1886 une navigation internationale de 1 897 600 tonneaux, qui se répartissait entre la région du Golfe et la région de l'Océan Pacifique probablement dans la même proportion que le mouvement de la navigation internationale et du cabotage réunis (3 795 000 tonneaux), c'est-à-dire 60 p. % sur les ports du Golfe et 40 p. % sur ceux de l'Océan. Le trafic maritime des états de l'Amérique centrale semble pour la plus grande

partie s'effectuer par diverses lignes de bateaux à vapeur qui font escale dans les différents ports de ces états.

Pour les Indes occidentales, les renseignements laissent également beaucoup à désirer. Dans ces parages, il y a un port de premier rang, celui de la Havane, dont le mouvement des entrées et sorties réunies se chiffrait par 2 400 000 tonneaux environ en 1887. Plusieurs autres ports, parmi lesquels Port d'Espagne (Trinité) et Kingston (Jamaïque) sont les plus importants, atteignent des chiffres élevés principalement comme ports d'escale.

La côte septentrionale du continent de l'Amérique du Sud ne possède pas de ports importants à l'exception de celui de Colon (Aspinwall), situé sur l'isthme de Panama, et dont le chiffre total des entrées et sorties s'élevait à 1 800 000 tonneaux environ en 1888.

Sur la côte occidentale du même continent les deux ports les plus importants sont ceux de Valparaiso au Chili et de Callao au Pérou; le mouvement de ces ports se chiffrait en 1888 par 950 700 et 883 900 tonneaux respectivement, mais, si l'on ne considère que les entrées, on trouve pour Valparaiso le chiffre de 628 700 tonneaux et pour Callao celui de 443 700 tonneaux, chiffres qui probablement, au point de vue commercial, expriment mieux le rapport réciproque de ces deux ports que les chiffres des entrées et sorties réunies. En effet, une très grande partie des navires sortis du port de Valparaiso sont considérés comme sortis en cabotage, parce que les lignes de bateaux à vapeur desservant ce port touchent à d'autres ports du Chili après avoir quitté Valparaiso. En pareil cas, il faudrait, pour déterminer exactement l'importance relative des différents ports, des renseignements sur les marchandises chargées et déchargées; mais, à défaut de ces données, il me semble que ce qu'il y a de mieux à faire c'est de prendre le plus grand chiffre, soit celui des entrées, soit celui des sorties.

De l'autre côté du cap Horn, nous arrivons à trois ports de premier rang, d'abord Buenos Aires avec un mouvement de non moins de 4 237 600 tonneaux, ce qui le place même au deuxième rang parmi tous les ports de l'Amérique, en ce qui concerne la navigation internationale, et au premier rang parmi ceux de l'Amérique du Sud.

Le port de Montevideo doit ses grands chiffres principalement aux escales, mais, même après déduction de ce mouvement de transit, il a encore une importance considérable (voir les renseignements donnés dans la note 35, page 39).

Le troisième de ces ports, celui de Rio de Janeiro, avait en 1888 un mouvement de 3 013 700 tonneaux, dû principalement au commerce du port même.

Le grand continent de l'Afrique ne compte que très peu de ports en dehors de la Méditerranée. Sur la côte de l'Océan Atlantique, il y a, au nord-ouest, deux ports très fréquentés comme escales de diverses lignes de bateaux à vapeur, savoir ceux de Las Palmas et de S. Vicente avec un mouvement de 3 596 200 et de 2 471 500 tonneaux en 1888. D'autres ports d'une certaine importance, tels que Freetown (Sierra Léone), Lagos et S. Paol de Loanda, sont situés à de grands intervalles sur la côte occidentale; mais le port le plus important de l'Afrique en dehors de la Méditerranée est celui de Cape Town, dont le mouvement des entrées et

sorties réunies se chiffrait en 1887 par 1 207 600 tonneaux. Un peu plus loin vers l'est, il y a deux ports relativement importants, savoir ceux de East London et de Port Natal; plus loin vers le nord, nous avons Mozambique, Zanzibar, Massaouah et Suez.

La partie sud-ouest de l'Asie ne met en mouvement que très peu de tonnage, et ce n'est qu'aux Indes que nous rencontrons une navigation de quelque importance. La possession anglaise d'Aden est du reste un port d'escale très fréquenté des bateaux à vapeur se rendant aux Indes, par la voie du canal de Suez ou arrivant de ces parages.

La navigation des Indes anglaises, représentée en 1888 par 7 775 400 tonneaux, entrées et sorties réunies, ne paraît pas bien grande par rapport à l'immense population de ces possessions. Cette navigation se répartissait de la manière suivante entre les différentes présidences et provinces: Sindh 5.4 p. %, Bombay 31.7 p. %, Madras 19.2 p. %, Bengale 26.5 p. % et Burma 17.2 p. %. Si l'on n'a égard qu'à la navigation par la voie du canal de Suez, on trouve des proportions plus élevées pour les ports occidentaux, ainsi pour la présidence de Bombay 48.7 p. %. Sur la côte occidentale se trouve le port le plus important non seulement des Indes anglaises, mais aussi de toute l'Asie Méridionale, au point de vue commercial, savoir celui de Bombay, avec un mouvement de 2 millions et demi de tonneaux, tandis que le mouvement de Calcutta se chiffrait par 1 850 000 tonneaux. Il est vrai que les ports de Colombo (Ceylan), de Penang et surtout celui de Singapour présentent des chiffres beaucoup plus élevés (Singapour avait même un mouvement de 5 727 500 tonneaux), mais ces grands chiffres sont dûs principalement au mouvement des escales, bien que ce dernier port ait aussi une grande importance commerciale.

Plus loin vers l'est, il y a plusieurs ports moins grands, mais cependant importants, parmi lesquels ceux de Bangkok, de Saïgon, de Batavia et de Manila sont les plus considérables.

La Chine, avec sa grande étendue de côtes et son énorme population industrielle, met naturellement en mouvement une navigation très considérable; mais c'est surtout une navigation fluviale et de cabotage. En ce qui concerne la navigation internationale, il est probable qu'en dehors de celle comprise dans la statistique des «treaty ports», il existe un mouvement important sous pavillon chinois et certains autres pavillons privilégiés indigènes entre la Chine et les pays voisins. Les données statistiques communiquées dans nos tableaux nos 1 et 2 ne comprennent que le trafic ayant lieu entre les «treaty ports» et l'étranger, tandis que celles des tableaux nos 3 et 4 comprennent en outre la navigation des «treaty ports» entre eux. Il résulte de ces chiffres que Shanghai et, en deuxième ligne, Canton et Chingkiang sont les ports les plus importants. Shanghai présente un mouvement de 5 568 000 tonneaux, y-compris le trafic avec les autres «treaty ports». Les tableaux officiels ne permettent malheureusement pas, en ce qui concerne les différents ports, de distinguer entre la navigation internationale et celle qui a lieu avec les «treaty ports».

La possession anglaise de Victoria (Hong-Kong) offre, du reste, des chiffres encore plus élevés, et qui en 1887 s'élevaient même à 13 600 000 tonneaux (intern.);

mais nous avons déjà fait observer plus haut, note 4 page IV, que ces chiffres ne sont pas comparables à ceux des autres ports et que le mouvement maritime proprement dit de Victoria peut être évalué à 4 millions de tonneaux à peu près.

Au Japon, le port de Nagasaki présente le plus grand mouvement de navigation internationale (1 515 800 tonneaux); mais, néanmoins, c'est le port de Yokohama qui est le plus important. En effet, dans la statistique officielle, les bateaux à vapeur desservant les lignes de Yokohama—Nagasaki—Shanghai et de Yokohama—Kobé-Hiogo—Hong-Kong ne sont pas compris dans les chiffres relatifs à Yokohama, parcequ'ils n'arrivent pas directement à ce port de l'étranger et qu'à la sortie de ce port ils ne se rendent pas directement à l'étranger. Après Yokohama, il paraît que Kobé-Hiogo est le port le plus important au point de vue commercial.

Le port asiatique le plus septentrional qui soit de quelque importance est celui de Vladivostok dans la province russe d'Amur.

Eu égard à sa population encore peu nombreuse, l'Océanie présente un mouvement maritime très animé, surtout sur la côte sud-est du continent australien, où se trouvent deux ports de premier rang, ceux de Melbourne et de Sydney, dont les entrées et les sorties réunies se chiffraient en 1888 par 4 389 500 et 3 414 200 tonneaux respectivement. En deuxième ligne viennent Newcastle, Adélaïde et Brisbane, les deux premiers avec un mouvement d'un million et quart à un million et demi de tonneaux et le troisième approchant d'un million. La somme totale des chiffres de la navigation des possessions anglaises en Océanie se répartit entre les diverses possessions comme suit: Nouvelle-Galles-du-Sud 31.8 p. %, Victoria 29 p. %, Australie méridionale (moins le territoire du Nord) 13.3 p. %, Port Darwin 1.3 p. %, Queensland 6.1 p. %, Australie occidentale 5.6 p. %, Tasmanie 5.3 p. %, Nouvelle-Zélande 6.7 p. % et les îles Fidji 0.9 p. %. Les trois premières colonies, toutes situées sur la côte sud-est, représentent donc près des trois quarts de l'ensemble.

Pour ce qui est du reste de cette partie du monde, la navigation est très peu importante; seul le port d'Honolulu (Hawaï), situé au milieu de la partie septentrionale de l'Océan Pacifique, joue un certain rôle comme port d'escale de différentes lignes de bateaux à vapeur affectés au service transocéanique et aussi comme port fréquenté par les baleiniers.



CHAPITRE II.

Cargaisons des navires.

Pour connaître à fond la répartition géographique de la navigation, dont nous avons donné un aperçu dans les paragraphes précédents, il faut aussi examiner les causes économiques qui mettent en mouvement cette navigation. Il s'agit de connaître l'espèce et la quantité des marchandises au transport desquelles les navires sont employés dans les différents pays, régions et ports.

Cet examen a deux côtés, celui de l'importation et celui de l'exportation, auxquels correspondent les entrées et les sorties des navires chargés de marchandises. Il y a en outre le mouvement des voyageurs et des malles-postes qui, dans bien des cas, forme le seul ou le principal objet du transport.

Nous ne pouvons cependant, à présent, traiter cette question que d'une manière succincte, mais nous allons donner un aperçu rapide montrant, pour les pays les plus importants, le rapport entre le tonnage chargé à l'entrée et le tonnage chargé à la sortie ainsi que la nature des principales cargaisons. Je ferai toutefois expressément observer que les résultats auxquels je suis arrivé à cet égard ne sont que provisoires, et que notamment les renseignements donnés ci-dessous sur le tonnage occupé par les marchandises les plus importantes n'ont qu'un caractère approximatif indiquant plutôt les rapports relatifs entre les diverses marchandises que les chiffres exacts du tonnage réellement occupé. J'espère cependant que cet examen, tel qu'il est, ne sera pas dépourvu d'intérêt comme étant une première reconnaissance sur un terrain très vaste et qui, pour la plus grande partie, n'a pas encore été défriché.

En ce qui concerne la Grande-Bretagne et l'Irlande, les exportations donnent plus d'emploi aux navires que les importations, le tonnage des navires chargés étant en 1888 de 34.8 millions de tonneaux à la sortie et de 29.7 millions de tonneaux à l'entrée, représentant ainsi 92 p. % du tonnage entré et 80 p. % du tonnage sorti.

Voici, au point de vue maritime, les principaux articles d'importation et d'exportation:

XXIII

	Quantités.	Tonnage.
Importations:		
Céréales	147 161 000 quintaux (de 112 lbs.)	5 130 000 tonneaux de charge ¹⁾
Bois de construction	6 490 800 loads	4 544 000 —
Minerai de fer	71 241 000 quintaux	2 375 000 —
Coton	15 462 000 —	1 031 000 —
Sucre	24 729 000 —	1 031 000 —
Exportations:		
Houille	539 411 000 quintaux	17 980 000 —
Fer et acier	82 037 000 —	2 735 000 —
Sel	17 973 000 —	599 000 —
Tissus de coton	5 038 000 milliers de yards	(?) —

On voit ainsi que la houille, les céréales et le bois sont les articles les plus importants. La houille prédomine surtout, avec un tonnage de plus du triple de celui des céréales; mais, si l'on prend en considération les grandes distances parcourues par les céréales, la différence se réduit de beaucoup. L'élément de distance se fait encore plus valoir en ce qui concerne le minerai de fer, dont la plus grande partie s'importe de Bilbao et d'autres ports de l'Espagne du Nord, de sorte que le parcours kilométrique de cet article le cède à ceux des deux articles suivants, savoir le coton et le sucre.

Quant aux tissus, il est extrêmement difficile d'indiquer le rapport entre les quantités exprimées en yards et le tonnage. Nous trouvons du reste que cet article, bien qu'il représente la plus grande valeur (savoir 52 583 000 livres st., tandis que la houille n'en représentait que 11 345 000), ne joue qu'un rôle secondaire quant au tonnage. Toutefois, si l'on fait l'addition de tous les tissus de coton, de laine et d'autres matières textiles, on arrive peut-être à une somme totale de près de 600 000 tonneaux²⁾ environ, tandis que l'exportation de fils représente à peu près 200 000 tonneaux.

¹⁾ Par tonneaux de charge j'entends la capacité, exprimée en tonneaux internationaux, de l'espace occupé par le chargement. — Les chiffres indiqués ci-dessous pour les tonneaux de charge n'ont, du reste, qu'une valeur approximative, vu les grandes difficultés qu'on rencontre en cherchant de calculer la charge moyenne de telle ou telle marchandise par tonneau.

Voici quelquesuns des rapports employés pour convertir les différentes unités des tableaux du commerce en tonneaux de charge. Un tonneau de charge a été évalué: 1) d'après le poids, à 1500 kil. (= 30 quintaux de 112 lbs. anglais = 1.5 tonneau anglais = 1.65 tonneau américain) de marchandises pesantes comme la houille, le fer, les céréales, à l'exception de l'avoine (dont 1100 kil. correspondent à un tonneau de charge); à 1400 kil. pour les graines et les fruits oléagineux; à 1300 pour les tourteaux; à 1280 pour le bois; à 1200 pour le sucre; à 1100 pour le tabac et pour l'avoine; à 1000 pour le pétrole et pour les autres huiles; à 1000 pour les bois exotiques; à 750 pour les matières textiles (coton, laine, lin, chanvre et jute); à 600 pour l'esparto; 2) d'après le volume, à 23 hl. d'avoine; à 22 hl. d'orge et de graines oléagineuses; à 20¹/₂ hl. de seigle; à 18 hl. de froment, de maïs, de pois secs; à 11 hl. de vin; à 300 gallons de pétrole; à 1.43 load de bois communs; à 1 load de bois exotiques.

²⁾ L'expression «tonneaux» employée par rapport aux marchandises signifie toujours dans le présent paragraphe tonneaux de charge ou de registre.

Outre les articles nommés ci-dessus, il y en a plusieurs autres très importants. Mentionnons parmi les importations: les animaux vivants, les engrais, les graines oléagineuses, la laine, le lin, le chanvre, le jute, l'esparto, les pâtes de bois et autres matériaux pour la fabrication de papier, les pyrites de fer et de cuivre, le pétrole, et parmi les exportations: le ciment, l'alcali et divers articles coloniaux et étrangers réexportés, notamment la laine, le coton, le jute, le riz et le sucre.

En Danemark, c'est l'importation qui fournit la plus grande partie des frets, le tonnage des cargaisons étant de 1 996 200 tonneaux (de charge) à l'entrée et de 480 400 tonneaux seulement à la sortie. Marchandises principales: à l'entrée: houille (880 000 tonneaux de charge), bois de construction et de chauffage (324 000 tonneaux), céréales (210 000 tonneaux); à la sortie: animaux vivants (120 000 à 150 000 tonneaux environ) et céréales (75 000 tonneaux).

En Norvège, le tonnage des navires chargés représentait 1 447 700 tonneaux à l'entrée et 2 035 100 tonneaux à la sortie, équivalant respectivement à 63 et 84 p. % du tonnage total des entrées et de celui des sorties. Le tonnage des cargaisons importées et exportées était de 1 000 000 et de 1 656 000 tonneaux (d'après une évaluation en partie approximative). Les marchandises principales étaient à l'entrée: houille (478 000 tonneaux de charge), céréales (205 000 tonneaux), sel; à la sortie: bois (909 000 tonneaux), glace (244 000 tonneaux); pâtes de bois (122 000 tonneaux), poissons, huile de morue et de baleine, minerais, pierres de taille.

La Suède, dont le tonnage des navires chargés était de 3 726 900 tonneaux à la sortie et de 2 173 400 à l'entrée, exporte principalement du bois (2 579 000 tonneaux), du fer (183 000 tonneaux), des céréales (171 000 tonneaux)¹⁾, des animaux vivants et divers produits du règne minéral; à l'importation, ce sont la houille (897 000 tonneaux) et les céréales (150 000 tonneaux), qui prédominent dans les chargements.

En Russie, l'exportation mettait en mouvement un tonnage de 6 742 100 tonneaux de navires chargés, l'importation, de 2 575 000 tonneaux seulement. Les principales marchandises étaient à la sortie: les céréales (5 520 000 tonneaux)²⁾, le bois (1 056 000 tonneaux), les graines oléagineuses (270 000 tonneaux), le lin et le chanvre (202 000 tonneaux), et à l'entrée: la houille (968 000 tonneaux) et le coton (141 000 tonneaux).

Les céréales s'exportent surtout des ports des mers Noire et d'Azoff (331.6 millions de poud sur 474.3 millions), tandis que les autres marchandises s'exportent surtout des ports de la Baltique.

En Finlande, le mouvement des navires chargés est représenté par 1 347 900 tonneaux à la sortie et 851 100 tonneaux à l'entrée. L'exportation du bois occupait en 1888 784 000 tonneaux, celle des céréales (avoine etc.) 53 000 tonneaux. Parmi les marchandises importées, citons le sel (43 000 t.), les céréales (42 000 t.) et la houille (24 000 t.).

¹⁾ Moins que dans les années ordinaires.

²⁾ Beaucoup plus qu'à l'ordinaire.

Le mouvement maritime de l'Allemagne est plus important à l'entrée qu'à la sortie, le tonnage des navires chargés étant en 1888 de 8 730 900 et 6 655 900 tonneaux et en 1889 de 9 687 300 et 6 678 400 tonneaux respectivement. Parmi les importations en 1889, première année pendant laquelle l'Union douanière comprit toute l'Allemagne (sauf quelques territoires des ports-francs de Hambourg, de Bremerhaven etc.), la houille (2 314 000 tonneaux de registre), les céréales (870 000 t.), le pétrole (516 000 t.), le bois (459 000 t.), le coton (288 000 t.) et le riz (157 000 t.) étaient les principaux articles. Quant à l'exportation, ce sont surtout les bois (389 000 t.), les céréales (304 000 t.), le sucre, les engrais minéraux et le ciment qui prédominent.

Dans les Pays-Bas et en Belgique, le rapport entre le tonnage chargé à l'entrée et à la sortie est à peu près comme en Allemagne; toutefois les entrées prédominent un peu plus, surtout dans les Pays-Bas où les marchandises principales sont: le minerai (article de transit, 1 113 000 tonneaux), les céréales (1 063 000 t.), le bois (523 000 t.), les métaux (232 000 t.), les huiles de pétrole et autres (211 000 t.), la houille (211 000 t.). L'exportation maritime des Pays-Bas a principalement pour objets les métaux ouvrés et non ouvrés (120 000 et 91 000 tonneaux) et le sucre (113 000 t.).

L'importation en Belgique consiste surtout en céréales, dont les charge-ments s'élèvent à 973 000 tonneaux sans compter le riz, qui en représente 50 000. En fait d'autres articles importants, on remarque les bois (265 000 tonneaux et avec les bois de teinture 280 000 t.), la laine (192 000 t.), les charbons (177 000 t.), le pétrole; le coton, le fer et le minerai de fer. L'exportation de fer ouvré et non ouvré s'élève au chiffre de 404 000 t. et celle des charbons à 175 000 t.; l'exportation de verreries emploie aussi un tonnage considérable.

Le transport des passagers entre les Pays-Bas, la Belgique et les ports français de la Manche d'un côté et l'Angleterre de l'autre compte pour beaucoup dans les chiffres du mouvement de la navigation de ces pays.

En France aussi, les entrées des navires chargés prévalent sur les sorties pour ce qui est des ports de l'Océan, tandis que ceux de la Méditerranée présentent des chiffres plus égaux. En effet, il y avait, sur la côte de l'Océan, un tonnage de navires chargés entrés de 9 715 500 tonneaux contre 5 770 600 tonneaux à la sortie, et sur la côte de la Méditerranée 5 634 500 contre 4 585 000 tonneaux. Les principales marchandises étaient à l'entrée: la houille (2 859 000 t.), les céréales (1 754 000 t.), les bois (1 080 000 t.) et les vins (928 000 t.); puis les noix et graines oléagineuses, le minerai de fer, la laine, le pétrole, le sucre, le nitrate de soude et les bois de teinture; à la sortie, ce sont les bois (365 000 t.), les vins (200 000 tonneaux, dont 134 000 t. pour les vins en futailles), les céréales (127 000 t.)¹⁾, le sucre (119 000 t.), la houille et le sel qui emploient le plus grand tonnage.

Les céréales s'importent surtout par les ports de la Méditerranée, le bois par ceux de l'Océan et de la Manche.

Le Portugal, dont les chiffres des entrées de navires chargés répondent

¹⁾ Moins qu'à l'ordinaire

à peu près à ceux des sorties, importe surtout de la houille (331 000 t.), des céréales (80 000 t.) et du bois; parmi les exportations, nous notons surtout les vins (155 000 t.) et le sel (115 000 t.); le minerai de cuivre et l'écorce ont aussi une certaine importance.

En Espagne, c'est l'exportation qui prédomine, les marchandises embarquées représentant 7 millions de tonneaux de 1000 kilos et les marchandises déchargées à peine 3 millions. Ce rapport est dû exclusivement aux ports de l'Océan, pour lesquels l'exportation se chiffrait en 1888 par 5.4 millions de tonneaux, tandis que l'importation était de moins de 1.3 millions; les chiffres correspondants des ports méditerranéens étaient d'environ 1 million et deux tiers tant à l'entrée qu'à la sortie. Les principaux articles d'exportation sont au nord le minerai de fer et au sud les vins et le sel. L'exportation de minerai de fer représente non moins de 2 972 000 tonneaux de registre, celle de minerai de cuivre 550 000 t., celle des vins 667 000 t. et celle du sel 157 000 t. Parmi les importations, ce sont surtout la houille (945 000 t.), les céréales (228 000 t.) et les bois (200 000 t.) qui prédominent. Parmi les articles secondaires nous notons à l'exportation: les fruits (surtout les oranges), le fer, le plomb et l'esparto, et à l'importation: les futailles vides, le pétrole, le coton, l'alcool, le poisson, le guano et le sucre.

L'Italie présente, en ce qui concerne les cargaisons à l'entrée et à la sortie, un rapport tout-à-fait contraire à celui de l'Espagne, ce que manifestent les chiffres des navires chargés, mais encore mieux ceux des cargaisons importées et exportées. En effet celles-ci représentaient en 1888 à peu près 5 millions de tonneaux à l'entrée et 1.5 millions, seulement, à la sortie; les principaux articles étaient à l'entrée: la houille (2 406 000 t.), les céréales (517 000 t.)¹⁾ et les bois (188 000 t.)¹⁾, puis le fer, les ouvrages en fer, le coton et le pétrole; à la sortie: le soufre (213 000 t.), les vins (120 000 t.), les oranges (ca. 100 000 t.) et ensuite les minerais de fer et de zinc, le sel, le marbre et l'huile d'olive.

Dans le mouvement maritime de l'Autriche et de la Hongrie, les exportations prévalent sur les importations. Abstraction faite du mouvement des marchandises entre les ports autrichiens et hongrois, les exportations représentaient en 1888 plus de sept millions de quintaux métriques, tandis que les importations n'en représentaient que cinq millions et deux tiers. C'est le bois qui prédomine à la sortie en occupant, pour les ports autrichiens, un tonnage de 273 000 tonneaux et dans l'exportation de l'Union douanière de l'Autriche-Hongrie au port libre de Fiume 230 000 tonneaux, quantité principalement destinée à être réexportée de ce port. L'exportation des blés et des farines occupait 156 000 tonneaux à Fiume et 34 000 tonneaux pour ce qui est des ports de l'Autriche. Les principales marchandises sont à l'entrée: le pétrole, le coton, la houille et les céréales. L'importation de pétrole en Hongrie et en Autriche occupe 113 000 tonneaux, le coton (Autriche) 81 000 tonneaux et la houille 50 000 tonneaux environ.

En ce qui concerne la Grèce, on voit que le tonnage des navires chargés est à peu près le même à l'entrée qu'à la sortie; mais une grande partie de ce mouvement ne consistant qu'en escales, on n'en saurait faire déduire aucune conclusion relativement au rapport entre les cargaisons importées et exportées. Les principaux

¹⁾ Moins qu'à l'ordinaire.

articles d'importation, au point de vue maritime, sont, du reste, la houille (occupant 120 000 tonneaux), les céréales (100 000 t.) et le bois (40 000 t.); à l'exportation, les raisins de Corinthe (284 000 t.), puis le minerai (74 000 t.); l'exportation de vin n'emploie que peu de tonnage.

La Roumanie a un grand mouvement d'exportation, principalement de céréales qui représentaient en 1888 une charge totale de 1 390 000 tonneaux. Il s'exporte aussi une certaine quantité de bois. L'importation n'occupe que très peu de navires.

Pour la Turquie, les renseignements font défaut. On sait, du reste, qu'il se fait, à Constantinople, une grande importation de houille et de céréales, que, d'autre part, les céréales s'exportent en grande quantité de divers ports ottomans et que le port de Smyrne et autres ports de l'Asie mineure exportent en outre du coton, des fruits, de l'écorce de vallonée et d'autres articles.

Pendant que nous nous occupons du mouvement maritime de ces parages, il convient de mentionner celui des ports transcaucasiens de la mer Noire, dont les navires chargés se chiffraient en 1888 par 295 600 tonneaux à l'entrée et par 632 900 tonneaux à la sortie. L'article prédominant de ce mouvement est le pétrole et quelques autres produits bitumineux dont l'exportation totale montait à 27 millions de poud représentant un tonnage de plus de 440 000 tonneaux. Il s'exporte en outre une certaine quantité de minerai de manganèse (trois millions de poud).

En Égypte, la houille prédomine à l'importation, les graines de coton, le coton et les céréales à l'exportation. Le premier de ces articles occupait en 1888 871 000 tonneaux de charge, dont les deux tiers à peu près étaient importés à Port Saïd, principalement à l'usage des navires transitants, et le reste à Alexandrie. Parmi les autres articles d'importation, il faut noter une certaine quantité de bois. L'exportation des graines de coton représentait 190 000 tonneaux environ, celle du coton et des céréales de 150 à 160 000 tonneaux pour chacun de ces articles. Il s'exporte aussi une quantité considérable de sucre et d'oignons.

L'importation de l'Algérie n'occupe pas beaucoup de tonnage; les principaux articles sont la houille (109 000 tonneaux de charge en 1888), les bois (la moitié environ) et les céréales (25 000 tonneaux), tandis qu'à l'exportation, le minerai de fer occupait 204 000, l'alfa (ou l'esparto) 123 000, les céréales 114 000 et les vins 112 000 tonneaux de charge.

Dans la navigation des États-Unis de l'Amérique du Nord, les exportations prévalent sur les importations, bien que la différence ne paraisse pas grande, pour ce qui est des navires chargés. Pendant l'année fiscale se terminant le 30 juin 1888, le tonnage de ces navires était de 13 millions de tonneaux à la sortie et de 11.8 millions de tonneaux à l'entrée. Les grands articles d'exportation sont les céréales et le pétrole et, en deuxième ligne, le coton et le bois. Les deux premiers articles occupaient, respectivement, 2 315 000¹⁾ et 1 915 000 tonneaux chacun, tandis que le bois en occupait 1 350 000 à 1 400 000 tonneaux et le coton 1 360 000 tonneaux. Aucun autre article parmi les exportations des États-Unis ne peut être comparé à ces mar-

¹⁾ Moins qu'à l'ordinaire.

chandises principales, bien que quelques-uns d'entre eux, comme la houille (250 000 t.), les animaux vivants et les tourteaux de graines oléagineuses comptent plus de 200 000 tonneaux et d'autres, comme les viandes, les engrais et le tabac, entre 100 000 et 200 000 tonneaux. A l'importation, le tonnage chargé se répartit sur un plus grand nombre d'articles dont aucun cependant ne dépasse guère le chiffre d'un million de tonneaux. Le premier article est le sucre qui en occupe à peu près un million ou un peu plus. Puis vient le fer brut et ouvré (700 000 t.), le minerai de fer (550 000 t.), et la houille (530 000 t.). En troisième ligne nous notons le bois (250 000 à 300 000 t.) le ciment (240 000 t.), le sel (200 000 t.) et plusieurs articles dont il s'importe entre 100 000 et 200 000 tonneaux de charge, comme le café, la mélasse, la soude, le lin, le chanvre et le jute, enfin les pommes de terre. L'importation de fruits joue aussi un grand rôle.

A côté du mouvement des marchandises, il faut se souvenir qu'il se fait aux États-Unis un grand mouvement d'immigrants et de voyageurs au transport desquels beaucoup de lignes de bateaux à vapeur sont affectées.

Au Canada, le tonnage des navires chargés est beaucoup plus grand à la sortie qu'à l'entrée; les chiffres pour l'année expirant le 30 juin 1888 étaient de 4 384 300 et 3 121 300 tonneaux respectivement, ce qui donne un rapport de 1.4 : 1. La supériorité des sorties se fait cependant encore plus valoir si l'on consulte les chiffres communiqués dans la statistique canadienne sur les quantités de fret, savoir 1 063 780 tonneaux de poids et 247 283 tonneaux de jauge à l'entrée et, respectivement, 1 820 750 et 2 107 470 tonneaux à la sortie. En réduisant les tonneaux de jauge en tonneaux de poids d'après le rapport de 5 : 4¹⁾, nous trouvons que l'importation par mer représentait à peu près 1.25 millions de tonneaux et l'exportation par mer 3.5 millions, ce qui donne le rapport de 1 : 2.8 au lieu de 1 : 1.4.

Principales marchandises importées par voie de mer: le fer ouvré et non ouvré (170 000 t. de la Grande-Bretagne), puis la houille et le sucre (80 000 t. environ chacun).

Principales marchandises exportées: le bois (1886/87 et 1887/88: 1 568 000 tonneaux en moyenne), la houille, principalement exportée du British Columbia aux États-Unis (1887/88: 375 000 t.), les céréales (près de 100 000 tonneaux), le poisson, etc.

Au Mexique et dans l'Amérique centrale, l'exportation de bois tinctoriaux et autres bois exotiques joue un grand rôle pour la navigation et occupe surtout beaucoup de navires à voiles.

Aux Indes occidentales, l'importation de houille et de bois occupe bien des navires; à la sortie le sucre et les bois exotiques sont les articles les plus importants pour le transport maritime.

Dans la navigation des pays de l'Amérique du Sud, ce sont toujours la houille et le bois qui prédominent à l'entrée. L'exportation est plus différente selon les contrées; pour ce qui est de la côte ouest, le guano du Pérou, le nitre (1888:

¹⁾ Évaluation approximative basée sur les données détaillées contenues dans la statistique canadienne.

713 millions de kilos = 475 000 tonneaux) et le froment (80 000 t.) du Chili sont les articles les plus importants, tandis que, à l'est, ce sont les céréales (froment et maïs, 227 000 t.) et la laine, pour la république Argentine, et le sucre, le coton et le café pour le Brésil.

En ce qui concerne l'Afrique en dehors de la Méditerranée, les articles les plus importants pour la navigation sont: à l'entrée: la houille et le bois, ce dernier article surtout aux colonies du Cap et de Natal; à la sortie: la laine (colonies du Cap et de Natal), les noix de palmier et autres fruits oléagineux, l'huile de palmier (côte occidentale) et le sucre (îles Maurice et de la Réunion).

Dans l'Asie méridionale et orientale, c'est la houille qui prédomine dans la navigation à l'entrée et en second lieu le sel, le fer et les tissus et fils de coton, tandis que, à la sortie, le riz, le jute, le froment, les graines oléagineuses et le coton (Indes anglaises), le sucre (possessions néerlandaises et espagnoles) et le thé (Indes anglaises, Ceylan et Chine) emploient le plus grand tonnage. Voici les quantités importées aux Indes anglaises pendant l'année expirant le 31 mars 1889: houille 556 000 tonneaux de charge, sel 266 000 t., fer 133 000 t., tissus et fils de coton 31,5 millions de livr.-st.; exportations: riz 771 000 t., jute 704 000 t., froment 587 000 t., graines oléagineuses 519 000 t., coton 355 000 t.

Enfin en Océanie, le fer et le bois à l'entrée, la houille, la laine et les céréales à la sortie sont les articles les plus importants.

Le fer, ouvré et brut, exporté en 1888 de la Grande-Bretagne à destination des colonies anglaises en Océanie occupait 265 000 tonneaux, l'exportation de bois de l'Europe et de l'Amérique du Nord à destination de ces mêmes colonies, environ 200 000 tonneaux. La Nouvelle-Zélande fournit en outre une certaine quantité de bois aux autres colonies.

Abstraction faite du commerce des colonies entre elles, l'exportation nette de laine montait en 1888 à 473 millions de lbs. correspondant à 300 000 tonneaux environ. L'exportation de houille de la Nouvelle-Galles du Sud se chiffrait dans la même année par 1 924 000 tonneaux de poids = 1 283 000 tonneaux de charge dont un peu plus de la moitié était destiné aux autres colonies australiennes. Les céréales n'atteignent guère, dans les années ordinaires, le chiffre de 180 000 à 200 000 tonneaux de charge, mais occupaient en 1888 environ 240 000 tonneaux à l'exportation pour les pays en dehors de l'Australie. Cette exportation a surtout lieu de l'Australie méridionale, de Victoria et de la Nouvelle-Zélande; cette dernière colonie exporte en outre une quantité notable de céréales, surtout de l'avoine, aux autres colonies australiennes.

Parmi les marchandises mentionnées dans l'aperçu précédent, il y en a surtout trois qui jouent, dans la plupart des pays, un rôle de premier rang soit à l'exportation soit à l'importation. Ce sont la houille, les céréales et le bois. La première de ces marchandises occupait en 1888 dans le transport maritime un tonnage total de 20 millions de tonneaux environ, la seconde à peu près 12 millions et la troisième 10 millions de tonneaux. Comparés à ceux-ci, tous les autres articles

restent de beaucoup en arrière. Quant à préciser leur importance relative par rapport aux frets, nous ne pouvons pour le moment le faire d'une manière définitive, cette question ne pouvant être résolue qu'au moyen de recherches très détaillées sur les quantités transportées entre les différents pays de provenance et de destination. Il faudrait aussi que ces recherches s'étendissent à un espace de plusieurs années. En ce qui concerne le bois, nous avons fait à cet égard une étude spéciale comprenant les années 1886—1888¹⁾ et dont voici le résultat général. Le commerce international du bois a mis en mouvement pendant lesdites années une quantité moyenne de 27 à 28 millions de mètres cubes, dont 19 millions, équivalant à 9 millions de tonneaux internationaux, ont été transportés par mer et représentaient un transport total d'environ 33 milliards de tonneaux-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les céréales et pour la houille ne sauraient être déterminés qu'au moyen de bien des recherches et des calculs minutieux; mais il est probable que le parcours kilométrique de ces marchandises excède de beaucoup celui du bois. La houille atteindrait probablement le plus grand chiffre; mais les céréales ne le céderaient guère de beaucoup, vu qu'elles sont en général transportées à de plus grandes distances que la houille.

¹⁾ Trälashandelens omfang og hovedretninger (le commerce du bois et ses voies de transport principales), publié dans le «Nordisk Tidsskrift», Stockholm 1891.

CHAPITRE III.

Tonnage moyen des navires.

Les tableaux contenus dans cet ouvrage indiquant tant le nombre que le tonnage des navires, on pourrait en déduire le tonnage moyen en divisant le tonnage par le nombre. La valeur d'un tel calcul serait cependant très problématique parce que le résultat dépend surtout du nombre des petits navires, qui ne jouent aucun rôle dans le chiffre du tonnage. C'est ce qu'illustre le tableau fictif suivant :

	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Au-dessous de 50 tonneaux...	750	15000	-	-	-	-	750	15000
50— 100 — ...	200	15000	200	15000	200	15000	200	15000
100— 200 — ...	100	15000	100	15000	100	15000	100	15000
200— 500 — ...	50	15000	50	15000	50	15000	50	15000
500—1000 — ...	20	15000	20	15000	20	15000	20	15000
1000—2000 — ...	10	15000	10	15000	10	15000	10	15000
2000—3000 — ...	6	15000	6	15000	6	15000	6	15000
3000 et au-dessus	4	15000	4	15000	40	150000	40	150000
Total	1140	120000	390	105000	426	240000	1176	255000
Tonnage moyen	105		270		563		217	

On voit que les variations du tonnage moyen ne se trouvent en aucun rapport avec les différences réelles. Une déduction de 15 000 tonneaux, représentant le tonnage des navires de moins de 50 tonneaux et équivalant à 12¹/₂ p. 0/0 seulement de l'ensemble, fait monter le tonnage moyen de 105 jusqu'à 270. D'autre part, en ajoutant 135 000 tonneaux (36 navires de plus de 3000 tonneaux) on n'obtient qu'un tonnage moyen de 217 tonneaux. Il y a encore une autre considération qui prouve que le quotient résultant de la division du tonnage par le nombre ne donne pas le vrai tonnage moyen pour ce qui est de l'importance des transports effectués par les différentes espèces de navires. Dans le premier exemple, 60 000 tonneaux tombent sur les navires de moins de 500 tonneaux et 60 000 tonneaux sur les navires d'un plus fort tonnage; néanmoins le tonnage moyen, calculé d'après la méthode ordinaire, n'est que de 105 tonneaux! Pour calculer la vraie moyenne il faut attribuer à chaque

membre de la proportion une valeur proportionnelle au tonnage, et ainsi, dans le premier exemple, faire l'addition des tonnages moyens de chaque catégorie de navires (20, 75, 150, 300, 750 &c.) et en diviser la somme par 8, ce qui donne une moyenne de 1130 tonneaux et, dans le second exemple, où le nombre des membres est de 7, une moyenne de 1289 tonneaux, tandis que, dans le troisième exemple, la moyenne, calculée d'après la même méthode¹⁾, est de 2673 tonneaux.

Les moyennes calculées de cette manière représenteraient en effet le tonnage moyen des navires qui prédominent dans le mouvement de la navigation, mais, dans l'état actuel de la statistique, les bases d'un tel calcul font défaut à l'exception des données sur les marines marchandes réparties par tonnage (voir cette statistique internationale, vol. III pages 21 et suiv.).

Quant aux moyennes calculées par la simple division du tonnage par le nombre, nous nous bornons à renvoyer au tableau n° I annexé à cette introduction, où l'on trouvera des chiffres calculés pour les pays les plus importants et qui donnent quelques indications sur la prédominance relative des grands et des petits navires dans le mouvement maritime des différents pays.

¹⁾ Le calcul se fait d'après la formule suivante: si l'on désigne le tonnage moyen des diverses classes de tonnage (au-dessous de 50 t., de 50 à 100 t., de 100 à 200 t., etc.) par c_1, c_2, c_3, c_4 , etc. et le tonnage total des mêmes classes par t_1, t_2, t_3, t_4 , etc., nous aurons l'équation que voici: le tonnage

$$\text{moyen} = \frac{c_1 t_1 + c_2 t_2 + c_3 t_3 + c_4 t_4 + \dots}{t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + \dots}$$

CHAPITRE IV.

Rapport des navires à vapeur et des navires à voiles.

Dans tous les tableaux de cette statistique internationale nous avons distingué, autant que les documents originaux nous l'ont permis, entre les navires à vapeur et les navires à voiles. On pourra donc en déduire bien des renseignements divers relativement au rapport entre la navigation à vapeur et la navigation à voiles.

Toutefois les observations suivantes touchant cette question feront voir que l'examen exact de ce rapport est très difficile.

Afin de donner un aperçu général du mouvement des navires à vapeur et des navires à voiles, nous avons fait l'addition des chiffres des différents pays d'Europe, d'Amérique, d'Afrique, d'Asie et d'Océanie relatifs au tonnage des navires entrés et sortis avec des cargaisons. Pour certains pays, pour lesquels les documents officiels ne distinguent entre les navires à vapeur et les navires à voiles qu'en ce qui concerne l'ensemble des navires, tant chargés que sur lest, nous avons pris, au lieu des chiffres des navires chargés, ceux de l'ensemble des navires tant chargés que sur lest. Il faut en outre remarquer qu'il y a des pays pour lesquels aucune distinction n'a été faite entre les navires à vapeur et les navires à voiles; ces pays ont, naturellement, été omis et il en est de même de certains autres pays et localités maritimes dont la navigation consiste, pour la plus grande partie, en navires transitant ou faisant escale sans effectuer d'opération commerciale, tels que Gibraltar, Malte, Constantinople, les Dardanelles, le canal de Suez et les îles du Cap Vert. Voici maintenant le résultat de cette addition comprenant la plus grande partie des pays maritimes du monde.

	Tonnage des navires chargés, entrées et sorties réunies.			Rapport en p. % de l'ensemble du tonnage de chaque partie du monde et du monde entier.	
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total des navires.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.
Europe	189 817 700	31 550 800	221 368 500	85.7	14.3
Amérique	48 909 800	17 897 600	66 807 400	73.3	26.8
Afrique	16 067 300	1 105 900	17 173 200	93.6	6.4
Asie	20 082 500	4 732 500	24 815 000	80.9	19.1
Océanie	11 474 700	3 598 700	15 073 400	76.1	23.9
Total	286 352 000	58 885 500	345 237 500	83.0	17.0

Ce serait une conclusion trop hâtive et erronée de considérer les rapports de 83 et de 17 p. % comme exprimant la part des marines marchandes à vapeur et à voiles dans les transports maritimes du monde. Ce sont, en effet, des rapports très différents qui résultent d'un autre tableau, savoir le n° 8 montrant l'état des marines marchandes des différents pays au 1^{er} janvier 1890, à savoir 72 p. % pour les navires à vapeur et 28 p. % pour les navires à voiles d'après leur efficacité calculée¹⁾.

Comment donc expliquer cette différence?

Et bien, il y a à ceci maintes raisons parmi lesquelles nous allons citer celles qui sont les plus importantes. Il y a d'abord les escales, dont nous avons parlé au commencement de cette introduction et qui naturellement font augmenter surtout les chiffres des entrées et des sorties des navires à vapeur. Une autre cause tient à ce que les distances parcourues ne sont pas les mêmes pour les deux catégories de navires, les voyages des voiliers étant en général plus longs que ceux des vapeurs. En effet, en examinant le rapport des navires à voiles et des navires à vapeur séparément pour les voyages d'une distance de plus de 3000 milles marins, nous avons trouvé, sur 70 530 000 tonneaux des entrées et sorties²⁾, 51 910 000 pour les vapeurs et 18 620 000 pour les voiliers, ce qui donne les rapports de 73.6 et 26.4 p. % respectivement. D'autre part, les navires à vapeur sont surtout prédominants en ce qui concerne les voyages de court trajet où ils dépassent souvent 90 p. %, sans que nous puissions, cependant, constater ce rapport exactement, faute de données précises sur les provenances et les destinations de courte distance. Troisièmement, il s'en faut de beaucoup que le tonnage des navires dits chargés corresponde au tonnage des marchandises transportées. Les navires tant soit peu chargés sont considérés dans les documents statistiques comme chargés pour leur tonnage entier, et par suite il arrive souvent que les navires dont le chargement ne représente qu'un quart, ou même moins d'un dixième de leur tonnage, sont comptés parmi les navires chargés. Et, remarquons le bien, cela paraît arriver plus souvent pour les navires à vapeur, que pour les navires à voiles. Voici, par exemple, quelques chiffres du mouvement maritime de l'Italie en 1888:

	Navires à vapeur chargés.		Navires à voiles chargés.	
	Tonneaux de registre.	Tonneaux de charge.	Tonneaux de registre.	Tonneaux de charge.
Entrées	5 449 750	4 324 082	633 038	795 513
Sorties	3 296 753	994 749	514 051	540 363
Total	8 746 503	5 318 831	1 147 089	1 335 876

Des données analogues pourraient être tirées des statistiques danoise et norvégienne.

Mais, nous demandera-t-on, que reste-t-il, après ces explications, de la valeur du calcul en question? A cela nous répondrons: il reste toujours une valeur relative,

¹⁾ D'après le rapport: 1 tonneau à vapeur = 3 à voiles. En calculant le tonnage des vapeurs à 4 fois celui des voiliers, on trouve les chiffres de 77.5 et de 22.5 p. % respectivement.

²⁾ 0: mouvement des pays énumérés page LV ci-dessous + celui de l'Espagne.

les rapports calculés pour les navires à voiles représentant pour chaque pays un minimum de l'importance relative de cette navigation. A ce point de vue, il résulte du tableau ci-dessus page XXXIII que les plus hauts rapports des navires à voiles se trouvent en Amérique et en Océanie, probablement à cause de la prédominance des voyages à grandes distances. Si l'Afrique ne présente que 6.4 p. %, cela est dû principalement au grand rôle que joue la navigation de l'Égypte et de l'Algérie dans la navigation de ce continent, car dans ces deux pays, le rapport des voiliers descend même à 4 p. %, tandis que par exemple celui du Cap de Bonne Espérance est de 22 p. % pour les entrées et de 11 p. % pour les sorties des navires chargés. Parmi les pays européens, la Norvège, la Finlande et la Suède présentent pour les voiliers les rapports les plus élevés (52.6, 43.8 et 41.3 p. % à la sortie et de 26 à 24 p. % à l'entrée); les rapports les plus bas se trouvent, au contraire, dans les pays de la Méditerranée.

En renvoyant, quant aux différents pays, au tableau n° II de l'appendice annexé à cette introduction, nous ferons observer qu'il y a certaines circonstances desquelles dépend surtout, à ce qu'il paraît, le rapport entre la navigation à voiles et la navigation à vapeur, savoir 1^o la nature de la cargaison, en tant que les marchandises volumineuses et grossières telles que le bois, la houille, le sel, l'argile et plusieurs autres matières brutes, sous certaines conditions, s'expédient en général de préférence par voiliers, notamment si elles doivent s'exporter en quantités moyennes; 2^o la longueur du voyage, les navires à voiles, comme nous l'avons déjà dit, étant surtout affectés aux transports à grande distance; 3^o l'espace de temps plus ou moins long accordé au chargement ou au déchargement du navire, les navires à vapeur étant toujours plus pressés que les navires à voiles et possédant en même temps les meilleurs moyens pour accélérer le travail lorsque les affréteurs le demandent; enfin 4^o l'état des ports, en tant que les petits ports souvent présentent certains avantages aux navires à voiles ou des difficultés aux grands navires à vapeur. En général, la navigation à vapeur est surtout prédominante dans les grands centres commerciaux, où il y a, en même temps, la meilleure occasion de charger ou de décharger de grandes quantités de marchandises et où les plus grandes facilités, en ce qui concerne les travaux du port, des quais etc., se trouvent réunies.

CHAPITRE V.

Navigation par pavillon.

Les tableaux nos 5 et 6 font voir, pour les différents pays, la navigation en 1887 et en 1888 répartie par pavillon, et afin de mieux illustrer ce rapport nous y avons ajouté, dans l'appendice n° III, un aperçu général pour l'année 1888 montrant tant la répartition des pavillons pour chaque pays et pour chaque partie du monde que la sphère d'activité de chaque pavillon.

Si l'on connaissait les distances parcourues dans les voyages effectués sous chaque pavillon, on pourrait calculer la somme totale des voyages exprimée en tonneaux-kilomètres et mettre cette somme en rapport avec l'effectif des marines marchandes des différents pays. Nous sommes, cependant, encore loin de pouvoir faire un tel calcul. Toutefois, il n'est pas dépourvu d'intérêt de comparer cet effectif à l'ensemble du mouvement sous chaque pavillon, en tant que les données le permettent.

En renvoyant, quant aux détails, aux observations ajoutées à l'appendice n° III précité, nous ferons remarquer ici que le mouvement total des entrées, sur lequel nos renseignements se basent, est représenté par 200 millions de tonneaux à peu près, dont 163.2 millions concernent la navigation à vapeur et 36.9 millions la navigation à voiles¹⁾. L'aperçu suivant fera voir la répartition proportionnelle de cette navigation entre les différents pavillons, séparément pour les navires à vapeur et pour les navires à voiles. Nous y ajoutons trois colonnes indiquant le rapport de chaque pavillon dans l'ensemble des marines marchandes (le tonnage des vapeurs calculé à 3 fois celui des voiliers)²⁾.

¹⁾ En comparant ces chiffres à ceux indiqués page XXXIII ci-dessus (345 millions de tonneaux) il faut se rendre compte que ce dernier chiffre représente le tonnage des entrées et sorties réunies des navires chargés, tandis que les chiffres ci-dessus indiquent le tonnage des entrées des navires chargés et sur lest. Du reste, les pays compris dans l'un et dans l'autre résumé ne sont pas toujours les mêmes.

²⁾ D'après le tableau n° 8, page 144.

XXXVII

Pavillons.	Rapport des différents pavillons dans l'ensemble :					
	a) du mouvement de la navigation (1888).			b) des marines marchandes (1/1 1890).		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis. (Tonnage calculé.)
	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.
Anglais.....	54.75	31.73	50.51	61.23	37.71	54.65
Danois.....	2.86	2.99	2.88	1.18	1.41	1.25
Norvégien.....	1.59	15.67	4.18	1.80	13.07	4.95
Suédois.....	1.83	4.87	2.39	1.28	3.07	1.78
Russe.....	1.08	3.55	1.53	1.14	3.80	1.89
Allemand.....	7.38	6.92	7.30	6.80	6.36	6.68
Néerlandais.....	2.41	1.74	2.29	1.52	1.64	1.55
Belge.....	1.40	0.07	1.15	0.73	0.04	0.54
Français.....	10.12	3.09	8.82	6.32	3.18	5.45
Portugais.....	0.13	0.33	0.17	0.36	0.43	0.37
Espagnol.....	4.83	1.62	4.24	3.35	1.80	2.93
Italien.....	2.53	6.27	3.22	2.24	5.39	3.12
Autrichien-Hongrois.....	2.34	1.59	2.20	1.18	1.17	1.18
Grec.....	0.42	1.87	0.69	0.46	1.73	0.82
Ottoman.....	0.40	1.26	0.56	0.29	0.85	0.45
Américain E.-U.....	2.75	6.83	3.50	7.91	14.81	9.84
Américains divers.....	0.98	1.60	1.09	1.23	2.21	1.48
Chinois.....	0.13	5.13	1.05	-	-	-
Japonais.....	0.26	0.46	0.30	0.94	1.28	1.04
Autres et non spécifiés.....	1.82	2.41	1.93	0.03	0.04	0.03
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

L'examen des chiffres ci-dessus montre, dans la plupart des cas, une concordance, sinon absolue, du moins approximative. Ainsi, le tableau fait, naturellement, ressortir le pavillon anglais comme prédominant à un degré très prononcé et, rangés d'après le rapport «a», les pavillons français, allemand, espagnol, norvégien, américain et italien comme très importants, bien que l'ordre de ces pavillons ne soit pas le même d'après le rapport «b», c'est-à-dire, que les données sur le mouvement de la navigation internationale ne donnent pas partout, quant à l'ordre des pavillons, les mêmes résultats que la statistique des marines marchandes. Mais, outre certaines différences de moindre portée, il y a des divergences marquées qu'il sera intéressant d'étudier de plus près parcequ'elles nous aident à mieux comprendre le caractère des données.

On peut dire que, pour la plus grande partie, les divergences tiennent à l'une

ou à l'autre des causes suivantes: 1) différences en ce qui concerne les distances des voyages faits sous chaque pavillon, 2) doubles-emplois des escales, 3) lacunes en ce qui concerne les matériaux statistiques. En règle générale, si les rapports du mouvement de la navigation sont plus grands que ceux des marines marchandes, cela veut dire que les navires en question sont en grande partie employés soit à des voyages internationaux courts, soit dans des routes à escales, tandis que, dans le cas contraire, c'est-à-dire où les chiffres des trois dernières colonnes sont plus grands que ceux des trois premières, la navigation de long cours ou, d'autre part, le cabotage entre ports nationaux joue un rôle important pour les pavillons respectifs. Ces circonstances seront, du reste, mieux élucidées par l'examen suivant des chiffres spéciaux pour chaque pavillon.

Le pavillon anglais représente, par rapport à l'ensemble des marines marchandes du monde entier, 54.6 pour cent du tonnage effectif calculé, dont 49.3 p. % concernent le Royaume-Uni et 5.3 p. % les colonies et autres possessions. Le rapport entre le premier chiffre et celui du mouvement de la navigation (50.5), indique que les navires anglais sont en grande partie employés au long cours.

Il va sans dire que ce pavillon se fait valoir à peu près partout. Le tableau III de l'appendice montre que les 50 p. % environ du mouvement de la navigation de l'Europe, 46 p. % de celui de l'Amérique, 37 p. % de celui de l'Afrique, 57 p. % de celui de l'Asie et 85 p. % de celui de l'Océanie s'effectuent sous pavillon anglais.

En Europe, ce pavillon est représenté par 74 p. % dans la Grande-Bretagne et l'Irlande même. Parmi les autres pays où le rapport surpasse 50 p. %, se trouvent la Roumanie (71 p. %), puis la Russie¹⁾, les Pays-Bas, la Belgique et le Portugal. En Italie il approche de ce chiffre. Les pays européens où le pavillon anglais est le moins représenté sont les pays scandinaves, la Finlande, l'Autriche et la Grèce où le rapport n'est que de 14 à 20 p. %.

Dans la plupart des pays de l'Amérique, le rapport du pavillon anglais est de plus de 50 p. % ou approche de ce chiffre, excepté dans les possessions des autres états européens et probablement aussi au Mexique, pays dont la statistique, il est vrai, ne distingue pas entre les différents pavillons étrangers, mais l'on sait qu'il y a ici plusieurs lignes de bateaux à vapeur américains, espagnols et français.

Si, en Afrique en général, le pavillon anglais n'atteint que le chiffre de 37 p. %, cela est dû aux circonstances spéciales de la navigation des pays méditerranéens, où les navires français en Algérie, les navires français et italiens en Tunisie et les navires français, autrichiens et ottomans en Égypte jouent un rôle important. Le rapport du pavillon anglais, qui en Égypte est encore de 43 p. %, tombe en Algérie à 18 p. % et en Tunisie jusqu'à 4 p. %. En effet, c'est le pavillon français et en second lieu le pavillon italien qui prédominent dans la partie occidentale de l'Afrique méditerranéenne; observons, cependant, que les voyages des navires français et italiens sont en grande partie d'un court trajet. En dehors de la Méditerranée, la part du pavillon anglais est beaucoup plus grande, surtout au Cap de Bonne Espérance où il est de 89 p. %.

¹⁾ Mer Noire 66.5 p. %, Mer Baltique 45 p. %, Mer Blanche 42 p. %.

Quant aux pays asiatiques, le rapport du pavillon anglais est dans la plupart des cas de plus de 50 p. % et il atteint aux Indes anglaises, à Ceylan et en Perse un chiffre qui dépasse même 80 p. %. Il est de plus de 40 p. % dans les possessions néerlandaises et espagnoles. A Chypre, cependant, il n'est que de 18 p. %, à cause des lignes de bateaux à vapeur français et autrichiens qui y font escale.

De toutes les parties du monde, c'est en Océanie que le pavillon anglais prédomine surtout, ce qui du reste est très naturel, vu que la navigation de ces parages se compose principalement de celle des colonies anglaises qui possèdent elles-mêmes une marine marchande importante.

Avant de quitter le pavillon anglais, nous ferons encore observer que le rapport des voiliers est de beaucoup inférieur à celui des vapeurs. En effet, pour ce qui est de l'ensemble du mouvement des navires à voiles, le pavillon anglais ne représente guère 32 p. % tandis que le rapport des navires à vapeur est de près de 55. En Europe et en Asie, le rapport des voiliers anglais descend même jusqu'à 22.7 et 27.2 p. % et, si, en Amérique et en Océanie, par contre, il s'élève à 42 et à 75 p. %, cela doit être attribué en grande partie aux marines marchandes coloniales.

Si l'on considère les différents pays au point de vue de leur importance pour le pavillon anglais, ils se rangent de la manière suivante d'après le tonnage en 1888¹⁾: Grande-Bretagne et Irlande (27 p. %), États-Unis (6.8), France (6.5), Russie (4.1), Hong-Kong (3.8), Espagne (3.7), Italie (3.5), Allemagne (3.5), Indes anglaises (3.3), Dominion of Canada (2.8), Pays-Bas (2.7), Belgique (2.7), Nouvelle-Galles du Sud et

¹⁾ Nous avons déjà à plusieurs occasions fait observer que pour évaluer l'importance réelle du mouvement de la navigation des différents pays, il faudrait avoir égard non seulement au tonnage des navires, mais aussi aux distances parcourues. Le tonnage seul est une mesure imparfaite, qu'il faut cependant employer faute de mieux. Les données communiquées dans la statistique de la Norvège sur le montant des frets nous fournit néanmoins un excellent moyen de contrôler les résultats des calculs basés sur le tonnage. Voici les résultats d'un tel contrôle fait pour les navires norvégiens, pour lesquels j'ai comparé les chiffres proportionnels du tonnage d'après le tableau III, c, aux chiffres correspondants calculés d'après le montant des frets, entrées et sorties réunies:

Grande Bretagne et Irlande: 24.9 p. % d'après le tonnage, 26.3 p. % d'après les frets; Danemark: 2.1 et 0.9 p. % respectivement (voyages de court trajet); Norvège: 17.3 et 11.6 p. %; Suède: 6.9 et 5.3 p. %; Russie et Finlande: 5.0 et 4.4 p. %; Allemagne: 4.5 et 4.6 p. %; Pays-Bas: 1.8 et 1.4 p. %; Belgique: 1.9 et 1.6 p. %; France: 7.65 et 5.8 p. %; Portugal: 1.6 et 1.0 p. %; Espagne: 3.65 et 1.9 p. % (voir les observations sur la statistique espagnole pages 15 et suiv.); Italie, Autriche, Hongrie: 1.1 et 1.4 p. %; Grèce, Turquie, Roumanie: 0.25 et 0.24 p. %; États-Unis: 7.3 et 9.9 p. % (navigation de long cours); Amérique du Nord anglaise: 3.8 et 3.9 %; Mexique, Amérique centrale et Indes occidentales: 1.9 et 3.0 p. % (dans le tableau III sur le tonnage manquent entre autres le Mexique et divers ports de l'île de Cuba); Amérique du Sud: 4.2 et 10.6 p. % (navigation de long cours; des lacunes dans le tableau III); Afrique 0.9 et 2.0 p. %; Asie du Sud et de l'Est: 1.6 et 2.2 p. %; Transcaucasie: 0.67 et 0.0 p. %; Océanie: 1.0 et 1.8 p. % (navigation de long cours).

L'on voit ainsi que le calcul basé sur le tonnage donne, par rapport au montant des frets, des résultats trop élevés pour la plupart des pays européens et des résultats trop bas pour la plupart des pays en dehors de l'Europe.

En ce qui concerne les autres pavillons, on ne saurait sans réserve leur appliquer les expériences faites pour le pavillon norvégien; mais les comparaisons faites ci-dessus pourront toutefois servir jusqu'à un certain point à se faire une idée approximative de ces rapports en général.

Victoria, etc., voir le tableau III, c. L'Europe entière y figure avec 60 p. %, l'Amérique avec 17 p. %, l'Asie avec 11.7 p. %, l'Océanie avec 6.85 p. % et enfin l'Afrique avec 4.2 p. %. Afin d'apprécier le caractère et la valeur de ces chiffres il faut cependant se souvenir des observations présentées dans les deux premiers paragraphes de cette introduction, de même qu'il faut aussi tenir compte de l'influence que les marines marchandes coloniales exercent sur ces rapports.

Nous allons maintenant considérer tour à tour les autres pavillons.

Pour ce qui est des navires danois, le rapport entre les chiffres a) du mouvement et b) de la marine marchande¹⁾ (2.88 : 1.25) indique que ces navires pour la plus grande partie sont employés à des voyages de court trajet et c'est précisément le même résultat auquel nous mènent les chiffres proportionnels du tableau III, c. Il en résulte, en effet, que près d'un tiers de l'ensemble de la navigation danoise — en tant qu'elle est comprise dans le tableau — tombe sur la navigation du Danemark, 18 p. % sur celle de la Suède et 96 p. % sur celle des pays européens en général.

Le pavillon danois, qui ne représente que 2.88 p. % de l'ensemble du mouvement maritime, s'élève à 51.4 p. % dans la navigation du Danemark lui-même, à 20.7 p. % dans celle de la Suède où il dépasse même 50 p. % dans les ports du Sund, et à 8.9 p. % dans celle de la Norvège. Il présente un rapport d'entre 6.3 et 5.5 p. % en Allemagne, en Russie et en Finlande, de 2.8 p. % en Belgique et de 2.2 p. % en Angleterre. En dehors de l'Europe il est très peu représenté, excepté à St. Thomas (4.85 p. %), en Transcaucasie (1.8 p. %) et dans les «treaty ports» de la Chine (1.2 p. %).

Le pavillon norvégien représente 4.2 p. % de l'ensemble du mouvement de la navigation (1.6 p. % de celui des vapeurs et 15.7 p. % de celui des voiliers). La marine marchande de la Norvège montre un rapport un peu plus élevé comparée à l'ensemble des marines marchandes, ce qui veut dire, que les voyages de long cours jouent un rôle important pour les navires norvégiens. En effet, il résulte du tableau III, que non moins de 21.3 p. % de l'ensemble de la navigation norvégienne tombent sur les pays situés en dehors de l'Europe. Dans la navigation de la Norvège elle-même le pavillon national est représenté par 63 p. %. Voici maintenant l'énumération des pays étrangers où il a quelque importance: en Europe: Suède (11.5 p. %), Finlande (5.8), Grande-Bretagne et Irlande (5.6), Danemark (4.9), Russie (4.3), France (4.1), Allemagne (4.0), Portugal (3.6) et Belgique (3.3); en Amérique: St. Thomas (17.1), Haïti (9.1), Uruguay (6.3), Canada (6.3), République Argentine (4.6), États-Unis (4.6), diverses colonies anglaises (4.0); en Afrique: Cap de Bonne Espérance (3.1).

Dans l'ensemble de la navigation norvégienne, la Grande-Bretagne compte 25 p. %, la Norvège 17 p. %, la France 7.7 p. %, les États-Unis 7.3 p. %, la Suède 6.9 p. %, l'Allemagne 4.5 p. %, la Russie, l'Espagne et le Canada de 4 à 3.6 p. %, et la République Argentine 2.8 p. %.

Le pavillon suédois, qui se chiffre par 2.4 p. % dans l'ensemble de la navigation et par 35 p. % dans celle de la Suède elle-même, est surtout représenté

¹⁾ Voir le tableau page XXXVII.

dans les pays étrangers suivants: en Europe: le Danemark (13.9 p. ‰), la Norvège (7.1), l'Allemagne (5.6), la Finlande et la Russie; en Amérique: St. Thomas (6.8).

Dans l'ensemble de la navigation suédoise, la Suède figure avec 37 p. ‰, la Grande-Bretagne et l'Irlande avec 15.9 p. ‰, l'Allemagne avec 11 p. ‰, le Danemark avec 10.5 p. ‰ et les pays en dehors de l'Europe avec 4.5 p. ‰.

En ce qui concerne le pavillon russe, la différence entre le rapport du mouvement et celui de la marine marchande tient en partie à la navigation de long cours qui occupe surtout un grand nombre de navires finlandais; d'autre part, le cabotage joue un certain rôle pour la marine marchande russe.

Le rapport de ce pavillon n'est que de 1.5 p. ‰ dans l'ensemble de la navigation internationale, de 6.9 p. ‰ seulement dans la navigation de la Russie elle-même, de 11.8 p. ‰ dans celle de la Transcaucasie et de 64.6 p. ‰ dans celle de la Finlande. Pour ce qui est des pays étrangers, il se fait surtout valoir dans la navigation de la Turquie (6.4 p. ‰), de l'Égypte (5.9), de la Suède (3.9), du Japon (2.6) et de la Grèce (2.35).

Les pays qui ont le plus d'importance pour ce même pavillon sont la Finlande (35 p. ‰), la Russie (16.8), la Grande-Bretagne et l'Irlande (7.4), l'Égypte (6.9), la Suède (6.4), l'Allemagne (5.1), la France (4.5) et la Transcaucasie (2.85).

Le pavillon allemand compte bien des navires navigant dans des parages d'outre-mer, surtout en Amérique et en Asie. Si, toutefois, le rapport «a» (du mouvement de la navigation) prévaut un peu sur le rapport «b» (de la marine marchande), cela doit être attribué en partie aux escales réitérées des navires allemands et en partie aux voyages de court trajet dans les parages européens.

Dans l'ensemble du mouvement de la navigation internationale, les navires allemands sont représentés dans le rapport de 7.3 p. ‰. En dehors de l'Allemagne elle-même, où ils comptent 41.4 p. ‰, ils se font surtout valoir dans les pays suivants: en Europe: Portugal (13.9 p. ‰), Belgique (11.2), Danemark (10.7), Russie (9.8), Pays-Bas (8.4), Grande-Bretagne et Irlande (5.2); en Amérique: Haïti (35.9), Chili (17.6), Uruguay (11.9), St. Thomas (9.6), Pérou (9.35), États-Unis (8.3), République Argentine (5.8); en Afrique: diverses colonies anglaises (10.7), Égypte (4.9); en Asie: Siam (28.9), Japon (16.5), les «treaty ports» de la Chine (11.3), «Straits Settlements» (9.4), Hong-Kong (7.9), les Philippines (6.8), Ceylan (6.4), Transcaucasie (6.1); en Océanie: diverses possessions et îles (7.2), Victoria (4.0).

Voici maintenant la série des pays qui jouent le plus grand rôle pour le pavillon allemand rangés d'après le tonnage allemand en 1888:

Allemagne 26.8 p. ‰, Grande-Bretagne et Irlande 13.3 p. ‰, États-Unis 7.6 p. ‰, Russie 5.0 p. ‰, France 4.7 p. ‰, Belgique 3.8 p. ‰, Hong-Kong 3.8 p. ‰, Portugal 3.4 p. ‰, (des escales en grande partie), Pays-Bas 3.1 p. ‰, Chili, Espagne, Danemark, Chine et la République Argentine de 2.7 à 2.0 p. ‰. Sur les pays en dehors de l'Europe tombent, en général, 30.3 p. ‰, dont 15.7 sur l'Amérique et 10 sur l'Asie.

Pour ce qui est des pavillons néerlandais, belge et français, le tableau communiqué page XXX ci-dessus montre que les chiffres proportionnels du mouvement surpassent de beaucoup ceux des marines marchandes. L'on sait que d'une part les

voyages de court trajet, d'autre part les escales jouent un grand rôle pour lesdits pavillons.

Le pavillon néerlandais, qui en général représente 2.3 p. % de l'ensemble de la navigation internationale, compte 31 p. % dans la navigation des Pays-Bas, et, respectivement, 37.7 et 23.1 p. % dans celle des possessions néerlandaises aux Indes et en Amérique. Parmi les pays étrangers et autres localités maritimes où il se fait valoir plus ou moins, nous citerons les «Straits Settlements» (7.1 p. %) — escales —, la Grande-Bretagne et l'Irlande (3.1) et le canal de Suez (3.3). Sa sphère d'activité, outre les Pays-Bas eux-mêmes et les possessions néerlandaises aux Indes qui représentent 36.6 et 9.25 p. % de l'ensemble, se compose principalement de la Grande-Bretagne et de l'Irlande (25.1 p. %); puis de la France (4.2), de l'Allemagne (4.1) et des États-Unis (3.2).

Le pavillon belge représente 19.2 p. % de la navigation de la Belgique, 2.7 p. % de celle de l'Espagne, 2.4 p. % de celle des États-Unis et 1.15 p. % de l'ensemble de la navigation internationale. En dehors de ces pays, c'est surtout l'Angleterre dont la navigation occupe les navires de ce pavillon.

Le rapport du pavillon français dans l'ensemble de la navigation se chiffre par 8.8 p. %. Il est de 35 p. % dans la navigation de la France, de 73 p. % en Algérie et atteint, naturellement, des chiffres élevés dans les autres possessions et protectorats français. Les navires français sont également fortement représentés dans la navigation du Maroc (45 p. %), des îles de Chypre (33 p. %) et de Haïti (25 p. %), puis en Égypte (17 p. %), en Uruguay (17 p. %), en Grèce (16.5 p. %) et en Colombie (14 p. %) et plusieurs autres pays d'outre-mer où ils entretiennent différentes lignes de paquebots. En Europe il faut aussi citer l'Espagne, le Portugal, la Turquie et l'Italie, où le rapport du pavillon français est de 12 à 8 p. %.

D'autre part, en voulant ranger les divers pays selon leur importance plus ou moins grande pour ce pavillon, nous rencontrons, outre la difficulté ordinaire relative aux distances, l'embaras des escales, qui, surtout lorsqu'il s'agit des navires français, trouble fort les chiffres. C'est à cette circonstance qu'il faut attribuer le chiffre proportionnel relativement bas avec lequel figure l'Europe (55 p. %). Nous donnons cependant, après avoir fait cette double réserve, la liste des pays avec indication de leurs chiffres proportionnels par rapport à l'ensemble du tonnage: France 30.7 p. %, Algérie 8.4 p. %, Espagne 7.9 p. %, Tunisie 6.8 p. %, Grande-Bretagne et Irlande 6.15 p. %, Possessions françaises en Amérique 3.6 p. %, Italie 3.5 p. %, Égypte 3.5 p. %, République Argentine (2.6), Portugal 2.4 p. %, Grèce 2.3 p. %, États-Unis 2.3 p. %, Établissements français dans l'Inde 2.15 p. %.

Le pavillon portugais n'occupe que 0.17 p. % de l'ensemble de la navigation internationale, bien que le rapport de la marine marchande portugaise soit de 0.37 p. %. Il paraît, en effet, qu'une grande partie de cette marine est affectée au cabotage. Dans la navigation du Portugal même, le pavillon national ne compte que 5.4 p. %; il convient cependant de faire observer que la prépondérance des autres nations est due surtout au grand tonnage des bateaux à vapeur faisant escale à Lisbonne. Dans la possession de Mozambique, le rapport du pavillon portugais est également de 5 p. %.

Si le pavillon espagnol présente un rapport de 4.24 p. % de la navigation internationale contre 2.93 p. % des marines marchandes, cela s'explique principalement par les escales. Quant aux différents pays où ce pavillon se fait plus ou moins valoir, il compte 40 p. % dans la navigation de l'Espagne elle-même, 57.7 p. % dans celle de Portorico et 21 p. % dans celle des Philippines. Dans les pays étrangers, il est surtout représenté au Maroc (10.7 p. %), en France (4.1), en Algérie (3.9), en Portugal (3.4), en Colombie (3.3) et en Uruguay (3.1).

Dans l'ensemble de la navigation espagnole, l'Espagne elle-même représente 56.8 p. %, l'île de Portorico¹⁾ 15.4 p. % (mais alors y-compris le cabotage sur la côte de Cuba), la France 7.5 p. %, la Grande Bretagne et l'Irlande 6.6 p. % et les États-Unis 2.87 p. %.

Les chiffres proportionnels du pavillon italien dans l'ensemble de la navigation internationale et des marines marchandes, savoir 3.22 et 3.12 p. % respectivement, indiquent, en général, un rapport moyen, bien que l'influence des escales se fasse sentir un peu. Le pavillon italien, qui représente 25.2 p. % de la navigation de l'Italie elle-même, et 51.7 p. % de celle de la possession de Massaouah, se fait surtout valoir dans les pays étrangers suivants: la Tunisie 32.9 p. %, l'Autriche 22.8 p. %, l'Uruguay 14.4 p. %, la Grèce 13.0 p. %, la République Argentine 6.9 p. %, la Hongrie 5.2 p. %, l'Égypte 5.1 p. %, l'Espagne 4.8 p. %, l'île de Chypre 4.65 p. %, la Turquie 4 p. % et la Transcaucasie 3.15 p. %.

Voici maintenant les pays qui occupent la plus grande place dans la navigation italienne rangés d'après le tonnage: l'Italie 28.8 p. %, la Tunisie 10.4 p. %, l'Espagne 8.8 p. %, la France 6.8 p. %, l'Autriche 6.0 p. %, la République Argentine 5.5 p. %, la Grèce 5.0 p. %, les États-Unis 4.5 p. % et la Grande-Bretagne et l'Irlande 4.4 p. %.

Le mouvement des navires autrichiens-hongrois se caractérise par un grand nombre d'escales, les rapports de ce pavillon dans les marines marchandes et dans la navigation internationale se chiffrant par 1.18 et 2.20 respectivement. La part du pavillon autrichien-hongrois dans la navigation de l'Autriche était de 55 p. % et dans celle de la Hongrie de 62.6 p. %. Pour ce qui est des pays étrangers, elle était de 70 p. % au Monténégro, de 30 p. % dans l'île de Chypre, de 22 p. % en Grèce, de 16.5 p. % à Massaouah, de 11.6 p. % en Turquie et de 11.4 p. % en Égypte. Dans la Transcaucasie et dans les ports ottomans de la mer Rouge etc. le rapport de ce même pavillon était de 8.0 p. % environ, tandis qu'il se chiffrait par 7.7 p. % en Italie, 6.3 p. % en Roumanie et 4.25 p. % en Russie (presque exclusivement représentés dans les ports de la mer Noire).

Dans l'ensemble de la navigation internationale des navires autrichiens-hongrois, l'Autriche comptait 21.4 p. %, la Hongrie 15.9, l'Italie 12.9, la Grèce 12.4, l'Égypte 9.2 et la Russie 7.2 p. %.

Pour ce qui est du pavillon grec, la différence entre le rapport de la marine marchande (0.82 p. %) et celui du mouvement de la navigation (0.69) tient à une

¹⁾ Il faut bien remarquer que malheureusement la plupart des ports de l'île de Cuba n'a pu être comprise dans nos données.

circonstance spéciale de l'arrangement du tableau qui a servi de base à nos calculs; c'est que les chiffres de la Turquie, à cause de leur caractère exceptionnel¹⁾, n'ont pas été compris dans les totaux, bien qu'ils aient été insérés (en non-pareille) dans le tableau même. Ce procédé, qui, pour la plupart des pavillons, donne les résultats les plus corrects possibles, parce que la navigation en question consiste surtout en navires transitants, n'est pas satisfaisant en ce qui concerne les pavillons grec et ottoman dont les navires, en grande partie, sont affectés à la navigation de ces parages. Si, néanmoins, les voiliers grecs, pris séparément, montrent un rapport plus élevé pour le mouvement de la navigation (1.87 p. %) que pour la marine marchande (1.73 p. %), cela doit probablement être attribué aux courts voyages auxquels ces navires sont généralement employés.

Dans la navigation de la Grèce avec les pays étrangers, le pavillon grec ne figure que pour 13.7 p. %, principalement à cause des différentes lignes de vapeurs étrangers faisant escale dans ce pays. Il est représenté dans la navigation du Monténégro par 25 p. %, dans celle de la Turquie par 8 p. %, en Transcaucasie par 7.2 p. %, en Roumanie par 7 p. % et dans la Russie d'Europe par 4 p. %.

D'autre part, dans l'ensemble du mouvement des navires grecs (non compris leur navigation dans les ports de la Turquie), la Grèce elle-même compte 24.8 p. %, la Russie (du Sud) 21.5 p. %, la France (côte de la Méditerranée) 11.3 p. % et l'Italie 10.5 p. %. Le pavillon grec ne se montre que très-rarement en dehors de la Méditerranée et de la mer Noire.

Le pavillon ottoman était représenté dans la navigation de la Turquie par 18.7 p. %, dans les ports ottomans de la mer Rouge et du golfe Persique par 34 p. %, à Massaouah par 22.7 p. %, en Égypte par 11 p. %, en Grèce par 8.8 p. % et en Roumanie par 4.9 p. %.

Leur sphère d'activité en dehors de la Turquie elle-même, tombe surtout en Égypte, en Grèce et en Roumanie.

La grande différence qui se manifeste pour les États-Unis entre le rapport de la marine marchande (9.84 p. %) et celui du mouvement de la navigation (3.5 p. %) est facile à expliquer: elle tient, en effet, surtout à ce que le cabotage très-important qui se fait entre les ports maritimes américains, et qui est réservé exclusivement au pavillon national, donne de l'emploi à la plus grande partie des navires de mer des États-Unis. Une autre circonstance qui agit dans le même sens c'est le défaut des données statistiques pour certains pays, où les navires des États-Unis sont employés, savoir le Mexique, divers ports de l'île de Cuba et autres pays américains, surtout de l'Amérique centrale.

La part du pavillon américain dans la navigation internationale des États-Unis eux-mêmes était de 22.4 p. %. Il était représenté par 33.2 p. % au Canada, par 32.5 p. % à St. Thomas, par 23 p. % en Colombie et à Portorico, par 22.4 p. % à Haïti, par 16.8 p. % aux Philippines, par 13.9 p. % dans les diverses possessions anglaises des Indes occidentales et par 9.6 p. % au Japon.

Sa sphère d'activité tombe, outre dans les États-Unis eux-mêmes (42.8 p. %

¹⁾ Voir la quatrième note ajoutée au tableau III et la note 14 page 86.

pour ce qui est de la navigation internationale), surtout au Canada, dans les Indes occidentales, au Mexique et dans l'Amérique centrale. Il est très-rarement représenté dans les parages européens.

Quant aux pavillons américains autres, le cabotage dans les pays respectifs joue toujours un rôle important pour les pavillons nationaux, tandis qu'ils se font peu valoir sur le marché international. Ces pavillons représentaient, du reste, 26.86 et 26.35 p. % de la navigation internationale de la république Argentine et du Pérou et 12.8 p. % de celle du Chili, tandis qu'au Mexique, le pavillon national seul représentait 11.9 p. % de l'ensemble de la navigation tant internationale que de cabotage. Ces pavillons ne se montrent guère en dehors de l'Amérique.

Le pavillon chinois est surtout employé au cabotage de la Chine elle-même. Il était représenté par 28.7 p. % dans la navigation du Hong-Kong, par 3.0 p. % seulement dans la navigation internationale des «treaty ports», et par 2.3 p. % dans celle de la Corée.

Le pavillon japonais, enfin, figure avec 17.4 p. % au Japon (abstraction faite du cabotage), avec 90 p. % en Corée et avec 4.2 p. % dans les «treaty ports» de la Chine.

CHAPITRE VI.

Accroissement du mouvement maritime international depuis 1872.

§ 1. Navires à vapeur et à voiles réunis.

Dans le tableau n° 7, nous avons donné un aperçu du mouvement de la navigation internationale depuis 1872, année par année, pour les pays maritimes de quelque importance, autant que nous l'ont permis les données à notre portée. Pour certains pays, qui n'ont pas été insérés dans le tableau même, nous avons communiqué des données supplémentaires plus abrégées dans les observations ajoutées au tableau. Afin de présenter quelques résultats généraux pour l'ensemble des pays, nous en avons donné, dans l'appendice IV ci-dessous, un résumé divisé en trois parties, dont la première (A) comprend les pays pour lesquels nous avons pu réunir les chiffres pour toute la série des années 1872—1889, tandis que la seconde (B) et la troisième (C) comprennent en outre certains pays dont les chiffres n'ont pu être réunis que pour les séries de 1876—1889 et de 1882—1889 respectivement. Ainsi la série A comprend 38 pays, la série B 45 et la série C 49 pays, mais il convient d'ajouter que la distinction entre les navires à vapeur et les navires à voiles n'a pu être faite que pour 10 pays de la première série, tandis que la deuxième série en compte déjà 33 et la troisième 41. Nous renvoyons du reste, quant à l'arrangement des tableaux, aux observations spéciales qui s'y trouvent ajoutées. (Voir pages LXXVII et 124—143.)

Nous occupant d'abord uniquement du mouvement des vapeurs et des voiliers réunis, nous essaierons de répondre à la question que voici: quel a été l'accroissement moyen du mouvement maritime pendant les années 1872—1889.

Voici la réponse que les chiffres de l'appendice IV donnent à cette question:

Années.	Tonnage des entrées et des sorties réunies:		
	Série A.	Série B.	Série C.
1872	137 226 600	-	-
1876	166 537 700	189 785 300	-
1882	222 899 500	256 201 200	272 267 700
1889	282 976 200	342 657 800	364 270 000
Accroissement annuel moyen:			
1872—1876	+ 4.96 p. ⁰ / ₁₀₀	-	-
1876—1882	+ 4.98 —	+ 5.13 p. ⁰ / ₁₀₀	-
1882—1889 ¹⁾ ..	+ 3.47 —	+ 4.24 —	+ 4.25 p. ⁰ / ₁₀₀

¹⁾ La grande différence qui se manifeste entre les taux d'accroissement pour les années 1882—1889 selon qu'on les calcule d'après la série A ou d'après les séries B et C, tient à ce que la série A ne comprend pas la navigation de la république Argentine et de certains autres pays qui, surtout dans les années en question, ont pris un développement tout à fait exceptionnel et qui sont compris dans les séries B et C.

L'accroissement moyen pour toute la période 1872—1889 pourra donc se calculer de la manière suivante: 4 années \times 4.96 p. % + 6 années \times 5.13 p. % + 7 années \times 4.25 p. % = en moyenne 4.73 p. %. Il semblerait que ce résultat pût se modifier un peu en considération des pays non compris dans les séries; mais un examen spécial pour les années 1872—1876, pour lesquelles cette possibilité serait plus grande que pour les autres années, nous a convaincus que les chiffres des pays omis ne modifieraient guère le résultat général, et en ce qui concerne les années suivantes, les chiffres des pays compris dans les séries sont si grands que les omissions ne peuvent guère exercer la moindre influence. On peut donc considérer le rapport de 4.73 p. % comme exprimant d'une manière exacte l'accroissement moyen résultant des statistiques du mouvement de la navigation. Ajoutons que les années 1872 et 1889 formant la base du calcul se ressemblent beaucoup au point de vue commercial ou, du moins, présentent une certaine analogie, en tant qu'elles appartiennent toutes deux à une période progressive, qui dans le cours de l'année même et de l'année suivante atteint son maximum et puis fléchit. Il est évident que la place des années dans le cercle des périodes économiques joue un rôle essentiel dans une telle comparaison et il est donc heureux que les années en question se prêtent, à cet égard, à en tirer des conclusions générales.

Mais, comme l'a démontré le savant économiste, M. Paul Leroy-Beaulieu¹⁾, il est facile de se laisser égarer par les chiffres du mouvement de la navigation. En premier lieu, les voyages directs sont moins fréquents de nos jours qu'autrefois, les escales étant beaucoup plus nombreuses, et, secondement, les navires avaient autrefois, d'ordinaire, un chargement plus complet qu'aujourd'hui. Il est vrai que ces observations s'appliquent surtout à la comparaison des années 1832 et 1887; mais M. Leroy-Beaulieu fait observer que ce n'est guère que vers 1865 ou 1869 qu'on s'aperçoit de la multiplication soudaine et rapide des relations par mer entre les divers pays. Il est donc évident que la question de l'accroissement réel du mouvement maritime depuis 1872 ne saurait être résolue par des calculs basés uniquement sur les chiffres que nous venons de citer.

On peut cependant, jusqu'à un certain point, contrôler ces calculs à l'aide des données sur les marchandises importées et exportées par voie de mer. Nous ne pouvons pas en faire un examen complet parce que les statistiques du commerce ne sont pas faites partout de manière à se prêter à un tel examen; mais nous allons donner ci-dessous les résultats des recherches faites à cet égard pour les années 1872, 1876, 1882 et 1888 et qui comprennent un choix des principales marchandises faisant l'objet du transport maritime.

¹⁾ Voir l'Economiste français 1889, vol. 2 nos 14 et 15.

XLVIII

Articles de transport.	Quantités importées ou exportées. (Aperçu partiel comprenant les principaux pays d'importation ou d'exportation) ¹⁾ .			
	1872.	1876.	1882.	1888.
	Tonneaux de charge.	Tonneaux de charge.	Tonneaux de charge.	Tonneaux de charge.
Céréales	4 468 600	6 142 000	8 018 300	9 800 200
Riz	389 800	406 500	579 100	652 200
Sucre	1 473 900	1 571 100	1 962 600	2 355 800
Vins	505 800	464 900	1 080 000	1 309 200
Coton	1 121 200	1 226 400	1 723 000	1 640 900
Laine	185 700	236 400	296 400	424 800
Jute	335 800	323 700	524 000	630 600
Bois	6 855 000	7 393 000	8 538 000	8 586 000
Houille	9 246 400	11 446 600	14 890 400	19 923 000
Fer	2 439 000	1 620 000	3 139 000	2 886 000
Minerai de fer	520 300	473 600	2 697 000	3 054 800
Autres minerais métallifères	282 300	386 800	495 600	677 300
Soufre	121 500	129 800	182 200	221 300
Sel	830 100	941 000	965 500	953 300
Glace (eau congelée)	163 800	175 100	252 300	269 700
Pétrole	553 000	913 300	1 775 000	2 542 000
Nitrate de soude	95 500	157 900	163 900	257 100
Guano	190 700	239 400	50 100	24 500
Totaux	29 778 400	34 247 500	47 332 400	56 208 700

L'accroissement moyen résultant de ces données était de 4.06 p. % pour toute la période 1872—1888. Si notre calcul avait compris l'ensemble des marchandises exportées ou importées par voie de mer, il va sans dire qu'il aurait donné la meilleure expression de ce rapport en tant qu'il dépend du mouvement des produits. Il est vrai qu'il faudrait encore prendre en considération le mouvement des voyageurs. Mais, si nous n'avons pu étendre davantage nos recherches sur un terrain si vaste, il n'en est pas moins vrai qu'elles comprennent une partie très-importante du mouvement total des marchandises et il y a donc lieu de supposer que l'accroissement moyen que nous en avons déduit ne s'éloigne pas beaucoup du rapport moyen général. Cela paraît d'autant plus probable que le résultat du calcul pour les 18 articles principaux s'accorde bien avec le calcul basé sur le mouvement de la navigation si l'on a égard aux effets de l'augmentation des escales. Il faut cependant admettre que le nombre des articles est trop restreint pour qu'on puisse considérer le résultat obtenu comme une expression exacte de l'accroissement moyen.

¹⁾ Voir les détails communiqués dans l'appendice VII.

XLIX

Afin de mieux apprécier la portée de ces calculs, il sera bon d'examiner ces rapports séparément pour les trois parties de la période, en comparant, pour chacune d'elles, l'accroissement résultant des statistiques de la navigation à celui résultant du calcul relatif aux 18 articles principaux. Voici, en effet, les taux moyens de l'accroissement :

	1872—1876.	1876—1882.	1882—1888.
a) D'après le mouvement de la navigation.....	+ 4.96 p. %	+ 5.13 p. %	+ 3.80 p. %
b) D'après le mouvement des marchandises	+ 3.56 —	+ 5.54 —	+ 2.91 —
Rapport 100 a: b.....	71.8 —	108.0 —	76.6 —

On voit ainsi que le mouvement des marchandises, pour ce qui est de la première et de la dernière période, montre un taux d'accroissement équivalant à peu près aux trois quarts de celui du mouvement de la navigation. Cela s'explique bien ; mais comment expliquer la différence pour les années 1876—1882, pour lesquelles l'accroissement des marchandises est plus fort que celui de la navigation ? En regardant les chiffres de plus près, on s'aperçoit cependant bientôt que la différence tient principalement à deux articles, savoir le fer et le minerai de fer, lesquels, par suite de circonstances spéciales, présentent un mouvement tout à fait exceptionnel. En faisant abstraction de ces deux articles, les 16 autres montrent une plus grande égalité par rapport aux taux d'accroissement de la navigation, savoir + 4.64 p. %, + 4.34 p. % et + 3.25 p. % respectivement.

Nous avons ainsi, pour l'accroissement moyen du mouvement maritime pendant les années 1872—1889 ou 1888, trouvé deux rapports, l'un, + 4.73 p. %, résultant des données sur le mouvement de la navigation et que nous considérons comme trop grand, l'autre, + 4.06 p. %, résultant des données sur les principales marchandises et qui probablement n'est pas très éloigné de l'accroissement réel moyen.

Il n'est pas dépourvu d'intérêt de comparer ces résultats à un troisième rapport, celui du matériel des marines marchandes, vu qu'il semble, à priori, assez probable que l'accroissement des moyens de transport et l'accroissement des transports eux-mêmes doivent ordinairement correspondre l'un à l'autre.

Plusieurs circonstances peuvent tantôt accélérer, tantôt retarder la marche progressive de l'un ou de l'autre de ces rapports ; l'utilisation du matériel n'est pas toujours la même et le nombre des navires sans emploi est variable selon les conditions du marché des frets, de sorte que la conclusion de l'accroissement du matériel à celui des transports n'est pas certaine tant qu'il s'agit d'un court espace de temps. Mais plus la période est longue, plus ces deux rapports se rapprochent l'un de l'autre, à condition, bien entendu, que l'on puisse tenir compte de l'efficacité réelle des navires et de la quantité réelle des transports aux époques comparées.

Pour ce qui est des marines marchandes en 1872 et en 1889, il résulte des données communiquées dans le tableau n° 9 du présent volume comparées à celles du tableau n° 9 du volume III de cette statistique internationale, que l'efficacité des marines marchandes se calcule à 19 239 000 tonneaux au milieu de l'année 1872 (les vapeurs étant comptés 3 fois) et à 35 605 400 tonneaux en 1889,

ou, après une correction ¹⁾ provenant de ce que le nombre des pays compris dans les chiffres a varié un peu pendant la période de 1873—1889, 32 551 000 tonneaux pour cette dernière année; ce qui donne un accroissement moyen de 3.14 p. % et l'on voit ainsi que le taux de l'accroissement du matériel maritime est sensiblement inférieur aux deux rapports calculés ci-dessus pour le mouvement de la navigation et des marchandises transportées (4.73 et 4.06 p. % respectivement).

Il est cependant probable que le rapport de 3.14 p. %, représentant l'accroissement moyen du tonnage calculé des marines marchandes, ne représente qu'un minimum pour ce qui est de l'accroissement de leur efficacité. Car il faut d'abord bien considérer les progrès effectués pendant la période de 1873 à 1889 relativement aux machines des navires à vapeur et autres améliorations tendant à accélérer les voyages et par suite à rendre tant les navires à vapeur que les navires à voiles plus efficaces par rapport à leur tonnage qu'autrefois. Remarquons aussi que le facteur de 3 par lequel nous multiplions le tonnage des navires à vapeur afin de calculer leur efficacité par rapport aux navires à voiles, n'est basé que sur une évaluation approximative, qui, peut-être, ne donne pas aux vapeurs tout ce qu'il faudrait. Maintenant, bien que l'erreur possible provenant de cette circonstance ne puisse guère exercer une influence sensible sur les calculs de la marine marchande en général, elle pourrait cependant se faire valoir jusqu'à un certain point lorsqu'il s'agit d'une période telle que celle de 1872 à 1889 qui se caractérise précisément par la transformation du transport maritime, en ce que les voiliers, sur une grande échelle, ont été supplantés par les vapeurs. C'est pourquoi nous avons jugé utile de faire cette fois les calculs sur l'efficacité de la marine marchande sous une double supposition, à savoir 1° en comptant les vapeurs 3 fois autant que les voiliers et 2° en nous servant du facteur 4. En renvoyant à cet égard aux détails de l'appendice VI, nous constatons que l'efficacité de la marine marchande, calculée de cette dernière façon, se trouve augmentée de 1872 à 1889 de 21 664 600 à 39 465 800 tonneaux calculés ou dans la proportion moyenne de + 3.59 p. % par an.

Les calculs relatifs à la marine marchande donnent ainsi pour résultat un accroissement annuel de + 3.14 à 3.59 p. % ou, en réalité, un peu plus, puisque l'efficacité tant des vapeurs que des voiliers se trouve augmentée par rapport au tonnage.

Il va sans dire que les conclusions qu'on peut tirer de l'accroissement du matériel relativement à celui des transports mêmes, dépendent, dans une certaine mesure, de l'abondance ou de la rareté du matériel par rapport aux transports à effectuer dans les années en question. Cette circonstance n'exerce probablement

¹⁾ Voici la manière dont cette correction a été calculée. D'après le tableau n° 9 du volume III, la série «a» comptait en 1879 un tonnage de 24 132 200 tonneaux «calculés», tandis que la série «b» en comptait 26 659 100. Nous avons également en 1886 les chiffres correspondants de 34 221 600 et de 33 884 300 tonneaux, ce dernier chiffre résultant du tableau n° 9 du présent volume, quand on multiplie le tonnage des vapeurs (colonne 2) par le facteur 3. De là se déduit la correction suivante pour la dernière série (1886—1890): $\frac{241\ 322}{266\ 591} \times \frac{342\ 216}{338\ 843} = 0.91422$.

qu'une influence peu importante pour ce qui est de la comparaison des années 1872 et 1889, d'abord à cause du long espace de temps qui sépare les deux années observées, et ensuite parceque ces années occupent une position analogue par rapport aux conditions du marché des frets, bien que le maximum atteint en 1872 fût plus accentué que celui de 1889.

Comme résultat général des considérations précédentes, nous trouvons que le taux moyen de l'accroissement des transports maritimes pendant les années 1872—1889 peut s'évaluer approximativement à près de 4 pour cent par an.

Si les chiffres du mouvement de la navigation seuls ne se prêtent guère à la constatation de l'accroissement réel du mouvement maritime survenu pendant la période en question, il semble que l'on puisse se fier davantage aux calculs basés sur ces données lorsqu'il s'agit de constater le taux relatif de l'accroissement pendant les différentes années dont se compose la période. Car il paraît probable que la réduction à faire par suite de la différence entre l'accroissement des transports et celui de la navigation, doit se répartir à peu près également sur toutes les années de la période. Il se pourrait bien que l'augmentation des escales ait été un peu plus forte pendant une partie de la période que pendant une autre; mais du moment qu'il s'agit ici d'une évolution continue, incessante, il n'est pas probable que la marche en ait été si irrégulière qu'elle ait pu changer beaucoup les rapports en question d'une année à l'autre.

Les chiffres communiqués dans l'appendice IV précité nous paraissent confirmer cette supposition. En voici un extrait :

Années.	Tonnage des entrées et des sorties réunies en millions de tonneaux internationaux.			Accroissement annuel en milliers de tonneaux internationaux.			Taux annuels de l'accroissement en pour-cent du tonnage de l'année précédente		
	Série A (38 pays.)	Série B (45 pays.)	Série C (49 pays.)	Série A.	Série B.	Série C.	d'après la série A.	d'après la série B.	d'après la série C.
	Millions de tonneaux.	Millions de tonneaux.	Millions de tonneaux.	Milliers de tonneaux.	Milliers de tonneaux.	Milliers de tonneaux.			
1872	137.2	-	-	-	-	-	-	-	-
1873	146.2	-	-	+ 8974.3	-	-	+ 6.54	-	-
1874	152.1	-	-	+ 5946.1	-	-	+ 4.07	-	-
1875	153.2	-	-	+ 1091.4	-	-	+ 0.72	-	-
1876	166.5	189.8	-	+ 13299.3	-	-	+ 8.68	-	-
1877	171.3	195.4	-	+ 4779.5	+ 5568.8	-	+ 2.87	+ 2.93	-
1878	184.5	209.6	-	+ 13155.4	+ 14286.3	-	+ 7.13	+ 7.31	-
1879	193.3	220.3	-	+ 8868.3	+ 10674.4	-	+ 4.81	+ 5.09	-
1880	207.3	237.2	-	+ 14005.0	+ 16888.8	-	+ 7.24	+ 7.67	-
1881	207.4	237.3	-	+ 34.4	+ 85.9	-	+ 0.02	+ 0.04	-
1882	222.9	256.2	272.3	+ 15519.2	+ 18911.7	-	+ 7.48	+ 7.97	-
1883	236.3	273.2	290.0	+ 13355.7	+ 16986.9	+ 17781.8	+ 5.99	+ 6.63	+ 6.53
1884	238.7	278.6	296.5	+ 2402.5	+ 5436.3	+ 6457.6	+ 1.02	+ 1.99	+ 2.23
1885	240.4	283.6	302.0	+ 1730.6	+ 5010.2	+ 5517.4	+ 0.73	+ 1.80	+ 1.86
1886	241.9	286.1	304.6	+ 1466.3	+ 2509.5	+ 2529.1	+ 0.61	+ 0.88	+ 0.84
1887	255.7	303.9	321.5	+ 13803.5	+ 17782.7	+ 16915.5	+ 5.71	+ 6.21	+ 5.55
1888	270.1	321.6	340.5	+ 14464.1	+ 17700.6	+ 18995.8	+ 5.66	+ 5.82	+ 5.91
1889	283.0	342.7	364.3	+ 12854.0	+ 21030.4	+ 23805.1	+ 4.76	+ 6.54	+ 6.99

Il résulte de ce tableau que la marche progressive se manifestant dans chacune des années s'est fait surtout valoir pendant les années 1873, 1876, 1878, 1880, 1882, 1883, 1887, 1888 et 1889, tandis que les années 1875, 1881, 1886 et en partie 1884 et 1885 se font remarquer par une progression très-faible. Pour déterminer en détail les causes de ces variations, il faudrait une étude spéciale pour laquelle nous n'avons pas à notre disposition le temps nécessaire. Nous allons cependant donner, à cet égard, quelques indications générales.

Le grand accroissement de 1872 à 1873 est sans doute l'effet de la période prospère à laquelle ces années appartiennent et qui commença en 1871. La crise survenue ensuite a produit un ralentissement général des affaires qui se manifeste déjà un peu en 1874, mais surtout en 1875, année pour laquelle nous avons noté, entre autres choses, une diminution sensible du commerce de bois, de fer et de minerai de fer, articles très importants tous trois pour le transport maritime. En 1876, par contre, l'exportation de la houille a pris un nouvel essor, de même que l'exportation de bois a augmenté un peu par rapport à l'année précédente. Nous ne saurions expliquer les grands chiffres de l'année 1878 en ne considérant que les marchandises transportées; car l'augmentation considérable de l'importation des céréales en France et dans divers autres pays d'Europe pendant la dite année est contrebalancée par une diminution du commerce du bois. Nous en trouvons néanmoins une explication satisfaisante dans la cessation de la guerre d'Orient qui fit monter très-sensiblement les chiffres des pays de la mer Noire surtout par rapport aux chiffres réduits pendant la guerre. Pour 1880 nous observons un grand accroissement de l'exportation de houille et de minerai de fer et en général une reprise de l'activité commerciale commencée déjà en 1879. Malgré la continuation des circonstances économiques assez favorables, l'on ne voit, pour l'année 1881, presque aucune augmentation du tonnage, ce qui peut s'attribuer, en grande partie, à une diminution sensible de l'importation de céréales en Europe. En 1882, le commerce de bois prit un développement considérable et on remarque une activité générale des affaires qui, entre autres choses, se manifesta par une exportation croissante de fer, de minerai de fer et de houille. Dans l'année suivante on observe un grand accroissement du commerce de houille et de céréales, ce qui peut expliquer que les chiffres de la navigation continuent, pendant cette année aussi, leur marche ascendante, bien que la situation économique en général soit déjà sur son déclin. Les années 1884 à 1886, par contre, se signalent à tous les égards comme appartenant à une période de dépression, qui atteint son point le plus bas en 1886. A partir de 1887 enfin, la reprise générale des affaires se fait sentir; et on le remarque aussi pour ce qui est des chiffres de la navigation.

§ 2. Navires à vapeur et navires à voiles considérés séparément.

Nous avons déjà, dans le chapitre III, traité la question du rapport entre les navires à vapeur et les navires à voiles dans le mouvement de la navigation en 1888. Ici nous essaierons de démontrer comment ce rapport s'est développé pendant la période de 1872 à 1889.

LIII

Voici, pour chacune des séries A, B et C mentionnées au commencement du paragraphe précédent, le tonnage des entrées et des sorties réunies en 1872, 1876, 1882 et 1889, d'abord pour les vapeurs et puis pour les voiliers.

Années.	Série A. (13 pays.)	Série B. (33 pays.)	Série C. (41 pays.)
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
I. Navires à vapeur:			
1872	52 908 900	-	
1876	74 372 500	100 754 700	-
1882	122 002 400	165 767 100	178 890 100
1889	178 673 500	257 811 900	279 432 100
Accroissement moyen annuel:	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.
1872—1876	+ 8.89	-	-
1876—1882	+ 8.60	+ 8.65	-
1882—1889	+ 5.60	+ 6.51	+ 6.58
II. Navires à voiles:	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1872	56 897 900	-	
1876	58 348 800	75 076 200	-
1882	54 091 800	68 527 300	75 317 500
1889	39 142 200	54 262 000	59 768 000
Diminution moyenne annuelle.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.
1872—1876	+ 0.63	-	-
1876—1882	- 1.27	- 1.53	-
1882—1889	- 4.73	- 3.39	- 3.36

Calculé selon la méthode indiquée dans le paragraphe précédent, l'accroissement moyen de la navigation à vapeur a été, pour toute la période, de 7.85 p. % par an, tandis que, pour la navigation à voiles, il se manifeste une diminution moyenne de 1.78 p. %. Il y avait, pour cette dernière catégorie de la navigation, d'abord un léger accroissement et puis une diminution toujours croissante.

Par cette double cause — grand accroissement du côté des vapeurs et diminution de l'autre — le rapport entre la navigation à vapeur et la navigation à voiles a subi un tel changement que la part de cette dernière dans le mouvement total se trouve réduite d'une moitié en 1872 jusqu'à un sixième environ en 1889; nous nous hâtons d'ajouter — ce que nous allons démontrer ci-dessous en détail — que la diminution réelle, bien que très-forte, n'est cependant pas tout à fait aussi forte que les chiffres du mouvement de la navigation semblent l'indiquer.

Voici, d'abord, pour comparaison, quel a été pendant le même espace de temps l'accroissement de la marine marchande à vapeur et à voiles.

D'après les données communiquées dans les tableaux n° 9 du volume III de cette statistique internationale et n° 9 du présent volume, le tonnage total des navires à vapeur compris dans les tableaux respectifs était de 2 425 550 tonneaux en 1872 (c. à. d.: moyenne des chiffres du 1^{er} janvier 1872 et du 1^{er} janvier 1873) et de 8 421 750 tonneaux en 1889; le tonnage des voiliers était dans les mêmes années de 11 962 400 et de 10 340 150 tonneaux respectivement. Il faut cependant, pour rendre les chiffres de 1889 comparables à ceux de 1872, faire une correction parce que le nombre des pays des tableaux respectifs a varié un peu pendant la période¹⁾ et nous arrivons ainsi aux résultats suivants:

	Navires à vapeur.	Navires à voiles.
1872	2 425 550 tonneaux	11 962 400 tonneaux
1889	7 410 500 —	9 823 800 —
Taux moyen annuel d'accroissement ou de diminution . . .	+ 6.79 p. %	— 1.17 p. %.

On voit que l'accroissement de la marine marchande à vapeur ne diffère de celui résultant des données sur le mouvement de la navigation que dans une proportion à laquelle on devait s'attendre en tenant compte de l'effet probable des escales. Pour ce qui est des navires à voiles, au contraire, la différence est assez grande — diminution annuelle de 1.17 p. % pour la marine marchande et de 1.78 p. % pour le mouvement. Cette différence s'explique cependant par ce fait que les navires à voiles auxquels la concurrence des vapeurs est surtout préjudiciable dans les transports de courte ou de moyenne distance, se sont mieux soutenus dans la navigation de long cours où le nombre des voyages, et par suite les chiffres du mouvement, sont petits par rapport à la somme réelle du travail de transport effectué.

Afin de constater d'une manière statistique cette transformation, bien connue du reste, nous avons examiné, pour les pays cités ci-dessous, dans quelle proportion les voyages de plus de 3000 milles marins entrent dans le mouvement total de la navigation à vapeur et de la navigation à voiles en 1872 et en 1888 (ou années voisines). Les résultats de cette recherche sont présentés dans le tableau suivant:

¹⁾ Si l'on désigne par «a» et «b» le tonnage, à une époque déterminée, de l'ancienne et de la nouvelle série, on trouve les rapports suivants:

1) Pour les vapeurs:

$$1879 a : 1879 b = 873\,982 : 1\,000\,000$$

$$1886 a : 1886 b = 1\,006\,805 : 1\,000\,000$$

d'où résulte la proportion:

$$1879 a : 1886 b = 879\,929 : 1\,000\,000.$$

2) Pour les voiliers:

$$1879 a : 1879 b = 935\,112 : 1\,000\,000$$

$$1886 a : 1886 b = 1\,015\,987 : 1\,000\,000,$$

d'où résulte la proportion:

$$1879 a : 1886 b = 950\,062 : 1\,000\,000.$$

LV

Années et pays.	Total de la navigation, entrées et sorties réunies.			Dont voyages de 3000 milles marins et au-dessus.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.	Tonnage.
<i>1872:</i>						
Grande-Bretagne et Irlande...	22 863 500	22 087 200	44 950 700	6 920 400	10 674 100	17 594 500
Danemark (1874)	2 269 600	1 622 200	3 891 800	2 200	43 000	45 200
Norvège	565 900	2 994 600	3 560 500	9 000	78 100	87 100
Suède	1 323 900	3 958 000	5 281 900	1 400	83 900	85 300
Russie d'Europe et d'Asie (1875)	4 956 600	3 620 600	8 577 200	1 190 800	662 200	1 853 000
Allemagne (1873)	5 847 700	4 538 000	10 385 700	1 057 100	1 164 000	2 221 100
Pays-Bas	2 656 900	2 324 700	4 981 600	52 600	480 400	533 000
Belgique	2 025 200	1 574 500	3 599 700	126 800	529 400	656 200
France	8 694 600	6 834 700	15 529 300	1 065 600	1 623 000	2 688 600
Italie (1876)	4 484 300	2 870 000	7 354 300	278 100	418 200	696 300
États-Unis (1871/1872)	4 076 700	8 808 100	12 884 800	3 041 800	5 731 600	8 773 400
Nouvelle-Galles-du-Sud (1876)	1 022 000	1 215 200	2 237 200	75 800	306 800	382 600
Total	60 786 900	62 447 800	123 234 700	13 821 600	21 794 700	35 616 300
<i>1888:</i>						
Grande-Bretagne et Irlande...	62 069 600	13 099 800	75 169 400	20 054 600	6 938 400	26 993 000
Danemark	5 585 500	1 428 400	7 013 900	130 000	32 200	162 200
Norvège	2 397 100	2 328 200	4 725 300	187 200	115 200	302 400
Suède	6 762 400	3 242 500	10 004 900	20 400	136 500	156 900
Russie d'Europe et d'Asie...	14 361 000	1 892 200	16 253 200	2 422 400	102 200	2 524 600
Allemagne	15 726 300	3 149 900	18 876 200	3 470 000	1 175 400	4 645 400
Pays-Bas	9 522 500	1 132 300	10 654 800	1 262 000	374 600	1 636 600
Belgique	8 914 600	905 500	9 820 100	1 944 400	474 000	2 418 400
France	26 945 900	4 432 800	31 378 700	4 466 000	1 318 000	5 784 000
Italie	12 742 400	1 693 100	14 435 500	1 653 300	202 400	1 855 700
États-Unis	17 365 700	9 669 600	27 035 300	12 191 800	6 455 000	18 646 800
Nouvelle-Galles-du-Sud	3 656 300	1 500 900	5 157 200	704 200	903 000	1 607 200
Total	186 049 300	44 475 200	230 524 500	48 506 300	18 226 900	66 733 200

Ce tableau montre que, dans les pays en question, le rapport des voyages de 3000 milles marins et au-dessus dans l'ensemble de la navigation se trouve accru pendant les années 1872 à 1888 de 22.74 p. % à 26.07 p. % pour ce qui est des vapeurs, et de 34.90 à 40.98 p. % pour les voiliers. Pour ces deux catégories ensemble le rapport moyen est resté presque le même (28.90 en 1872 et 28.95 en 1888).

Tandis que l'accroissement que l'on signale pour ce qui est du rapport des vapeurs, est contrebalancé (et au-delà) par l'effet des escales, il n'y a aucune circonstance semblable qui puisse amoindrir l'augmentation sensible du rapport des voyages de long cours qui se manifeste pour les voiliers. Il est même probable que pour ceux-ci, le rapport général se trouve augmenté dans une proportion plus forte que celle de 34.90 à 40.98 p. % calculée d'après les chiffres du tableau précédent. Car il faut remarquer que l'Angleterre occupe une position exceptionnelle étant le premier pays où la navigation à vapeur ait pris un grand développement et où la navigation à voiles de long cours déjà en 1872 montre une grande proportion, de sorte que l'accroissement de ce rapport ne pouvait qu'être faible pendant les années suivantes. En effet, tandis que le rapport pour la Grande-Bretagne fait voir un accroissement de 48.3 à 53.0 p. %, celui des autres pays du tableau se trouve augmenté dans la proportion de 27.6 à 36.0 p. % en moyenne. Maintenant, si l'on calcule l'accroissement moyen général en attribuant à la Grande-Bretagne et aux autres pays une valeur relative de 18.6 et de 81.4 p. % de l'ensemble¹⁾, on trouve que le rapport de la navigation de long cours des voiliers s'est accru, en général, dans la proportion de 31.5 p. % à 39.2 p. %.

S'il est évident que les navires à voiles de nos jours sont plus qu'autrefois affectés à la navigation de long cours, il y a lieu de supposer que leur participation à la navigation se trouve surtout réduite pour ce qui est des voyages de très court trajet. Ces deux circonstances réunies ont eu pour résultat que la somme de travail fournie par les voiliers n'a pas, en réalité, subi une diminution tout à fait aussi grande que les chiffres de leur mouvement semble l'indiquer.

On voit maintenant avec quelle réserve on doit accepter les calculs de l'accroissement du mouvement tant des navires à vapeur que des navires à voiles. Il faut en effet, pour ce qui est de la période que nous avons considérée ici, toujours tenir compte de ce que les chiffres de la navigation à vapeur montrent un accroissement un peu plus grand que l'accroissement réel des transports effectués par eux, tandis que c'est le contraire qui a lieu quant à la navigation à voiles.

Ceci posé, les chiffres peuvent, cependant, très bien servir à élucider les variations survenues d'année en année dans le mouvement des transports maritimes. En renvoyant, pour ce qui est des chiffres absolus, à l'appendice IV, nous nous contenterons de citer ici les chiffres proportionnels montrant les taux annuels d'accroissement ou de diminution calculés d'après la série A pour les années 1872—1876, d'après la série B pour les années 1877—1882 et d'après la série C pour les années 1883—1889. Pour comparaison, nous ajoutons les chiffres corres-

¹⁾ Chiffres résultant de l'appendice III c, ci-dessous.

LVII

pondants des marines marchandes à vapeur et à voiles (colonnes 6—10), pour lesquelles, cependant, les années précèdent celles des premières colonnes d'une demi-année.

Années.	Mouvement de la navigation.				Années.	Effectif de la marine marchande.			
	Taux annuels d'accroissement ou de diminution.		Rapport, pendant le courant de la première année, des navires à vapeur dans l'ensemble.	Accroissement absolu de ce rapport.		Taux annuels d'accroissement ou de diminution.		Rapport, au commencement de la première année, des navires à vapeur dans l'ensemble du tonnage efficace ¹⁾ .	Accroissement absolu de ce rapport.
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.				Navires à vapeur.	Navires à voiles.		
1	2 p. ‰.	3 p. ‰.	4 p. ‰.	5 p. ‰.	6	7 p. ‰.	8 p. ‰.	9 p. ‰.	10 p. ‰.
1872—1873	+ 13.32	+ 1.15	48.19	+ 2.83	¹ / ₁₈₇₂ — ¹ / ₁₈₇₃	+ 16.57	— 1.19	35.83	+ 3.88
1873—1874	+ 7.05	— 0.64	51.02	+ 1.85	1873— 1874	+ 13.43	+ 1.90	39.71	+ 3.01
1874—1875	+ 5.54	— 4.97	52.87	+ 2.63	1874— 1875	+ 7.71	+ 2.82	42.72	+ 1.14
1875—1876	+ 9.84	+ 7.37	55.50	+ 0.54	1875— 1876	+ 3.94	+ 2.44	43.86	+ 0.36
1876—1877	+ 3.61	+ 0.35	57.30 ²⁾	+ 0.78	1876— 1877	+ 2.26	+ 2.04	44.22	+ 0.05
1877—1878	+ 12.87	— 0.35	58.08	+ 3.00	1877— 1878	+ 4.81	— 0.07	44.27	+ 1.18
1878—1879	+ 8.07	+ 0.03	61.08	+ 1.83	1878— 1879	+ 6.90	— 0.46	45.45	+ 1.77
1879—1880	+ 10.12	+ 2.77	62.91	+ 1.59	1879— 1880	+ 6.89	— 2.60	48.91 ²⁾	+ 2.32
1880—1881	+ 5.05	— 9.15	64.50	+ 3.26	1880— 1881	+ 7.76	— 2.87	51.23	+ 2.59
1881—1882	+ 12.51	— 2.26	67.76	+ 2.99	1881— 1882	+ 9.00	— 2.63	53.82	+ 2.79
1882—1883	+ 12.29	— 6.82	70.37 ²⁾	+ 3.74	1882— 1883	+ 13.18	— 2.01	56.61	+ 3.50
1883—1884	+ 5.07	— 7.11	74.11	+ 2.29	1883— 1884	+ 12.10	— 1.78	60.11	+ 3.12
1884—1885	+ 3.07	— 2.57	76.40	+ 1.00	1884— 1885	+ 6.83	— 0.61	63.23	+ 1.67
1885—1886	+ 1.95	— 5.38	77.40	+ 1.28	1885— 1886	+ 1.02	— 1.63	64.90	+ 0.60
1886—1887	+ 7.44	+ 0.11	78.68	+ 1.16	1886— 1887	+ 1.54	— 2.96	65.70 ²⁾	+ 1.02
1887—1888	+ 7.73	— 0.61	79.84	+ 1.27	1887— 1888	+ 2.46	— 4.30	66.72	+ 1.49
1888—1889	+ 8.86	— 0.05	81.11	+ 1.27	1888— 1889	+ 5.01	— 3.49	68.21	+ 1.80
1889—1890	-	-	82.38	-	1889— 1890	+ 7.77	— 1.49	70.01	+ 1.85
					1890—	-	-	71.86	-

¹⁾ 3: le tonnage des vapeurs étant calculé à 3 fois celui des voiliers.

²⁾ Nouvelle série.

En comparant d'abord pour les vapeurs les taux annuels d'accroissement de la navigation et de l'effectif (colonnes 2 et 7) on trouve, il est vrai, une certaine concordance des chiffres. Ainsi les années 1873, 1882, 1883 et 1889 montrent un grand accroissement tant pour le mouvement que pour l'effectif, tandis que l'accroissement est faible en 1877, 1885 et 1886 sous l'un et l'autre rapport. Naturellement, l'augmentation plus ou moins forte de la marine marchande à vapeur a, en général, pour effet une augmentation correspondante du mouvement de cette catégorie de navires. Mais on s'aperçoit bientôt que cet effet ne se produit pas toujours immédiatement, ni d'une façon régulière. En effet, pour ce qui est des différentes années, considérées séparément, il paraît que les variations dépendent surtout des conditions du marché des frets, de sorte que, si ces conditions ont varié d'une autre manière que l'effectif de la marine à vapeur, il s'est produit une divergence plus ou moins grande entre la progression du mouvement de la navigation et celle de la marine marchande. Les chiffres du mouvement maritime pendant les années 1875—1878 en fournissent un exemple très-frappant. D'après les taux d'accroissement de l'effectif, on devait s'attendre, pour la navigation à vapeur, à une progression décroissante de 1875 à 1877 et ensuite à une progression plus forte. Mais, au lieu de cela, il se manifeste un très-grand accroissement pour l'année 1876 comparée à 1875 et pour l'année 1878 comparée à 1877. Pour ce qui est du rapport entre les deux premières années, ce sont les conditions du commerce en général, dont nous avons déjà parlé dans le paragraphe précédent, qui l'ont déterminé, tandis que la guerre d'Orient en 1877 et le rétablissement de la paix en 1878 expliquent la différence entre ces dernières années. De même, le ralentissement de la progression survenu en 1881 est dû, selon toute probabilité, aux mêmes circonstances que celles que nous avons expliquées l. c. pour le mouvement de la navigation en général.

Pour les voiliers aussi, le décroissement de l'effectif manifeste beaucoup plus de régularité que celui du mouvement de la navigation. La marche rétrograde qui pour la navigation à voiles est la règle générale, se trouve même, dans certaines années, interrompue par une marche ascendante, notamment en 1876 et en 1880, où il s'est produit un accroissement du commerce de houille, de bois et d'autres marchandises, dont le transport fournit beaucoup de frets aux voiliers. En d'autres années, telles que 1874, 1877 à 1879 et 1887 à 1889, la navigation à voiles maintient à peu près le *statu quo*. Par contre, les années 1881 à 1886 et surtout 1881, 1883 et 1884 se font remarquer par un décroissement très-fort.

En général, les années de 1872 à 1889 se caractérisent comme la grande période de transition de la navigation à voiles à la navigation à vapeur. Au commencement de cette période, la part des navires à vapeur dans le mouvement de la navigation était de moins de la moitié; 17 années après, elle a monté à cinq sixièmes, ou, en basant les calculs sur l'effectif des marines marchandes, disons que leur rapport s'est accru de 36 à 72 p. %, si l'on évalue l'efficacité des vapeurs à 3 fois celle des voiliers, et de 43 à 77 p. %, si l'on se sert du facteur 4.

L'accroissement de ce rapport, tel qu'il se manifeste dans la marine marchande, a été incessant d'année en année et s'est fait surtout valoir dans les années de prospérité commerciale. Ce phénomène s'est produit avec une régularité remar-

LIX

quable, comme l'indique le tableau précédent (dernière colonne). Ainsi, en 1873 et en 1874 l'accroissement absolu du rapport des vapeurs est de plus de 3 p. ‰; puis, de 1875 à 1877 l'accroissement descend successivement jusqu'à 0.05 p. ‰, monte ensuite peu à peu pendant les années suivantes jusqu'à un nouveau maximum de 3.50 p. ‰ en 1883, se maintient à 3.12 p. ‰ en 1884, mais descend encore une fois pendant les années 1885 et 1886 pour recommencer une nouvelle marche ascendante en 1887. Si le dernier maximum de 1.85 p. ‰ en 1889 paraît faible comparé à ceux des périodes antérieures, il faut se souvenir que la proportion des navires à vapeur dans l'ensemble des marines marchandes est devenue si grande de nos jours, que même une forte augmentation de leur tonnage ne peut produire qu'un faible accroissement de leur rapport.

Fin.

Appendices.

N° I. Rapport des navires chargés et tonnage moyen dans les principaux pays en 1888.

Pays.	Entrées: Rapport des navires chargés en pour-cent du tonnage total.			Sorties: Rapport des navires chargés en pour-cent du tonnage total.			Tonnage moyen des entrées.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et navires à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et navires à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et navires à voiles réunis.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grande-Bretagne et Irlande.....	78.7	84.1	79.7	93.3	84.8	91.7	765	335	625
Danemark.....	-	-	-	-	-	-	267	52	145
Norvège.....	88.3	34.9	62.9	81.0	86.9	84.0	424	131	204
Suède.....	48.6	32.0	43.3	65.1	94.8	74.8	281	98	176
Russie.....	33.3	45.8	34.7	91.4	92.2	91.5	756	221	588
Finlande.....	74.4	35.2	57.8	96.4	94.1	95.3	354	89	157
Allemagne.....	92.3	93.6	92.5	72.0	63.1	70.5	597	148	152
Pays-Bas.....	95.9	96.6	96.0	60.3	46.7	58.8	683	269	586
Belgique.....	83.9	98.6	85.3	62.6	64.2	62.8	782	381	712
France.....	96.8	94.8	96.5	68.1	45.7	65.0	650	213	501
Portugal.....	72.0	75.8	72.4	77.3	75.2	77.1	842	152	575
Espagne.....	66.9	59.4	66.4	93.6	71.0	92.4	819	163	639
Italie.....	93.0	78.4	91.4	59.8	58.0	59.6	1026	82	453
Autriche.....	92.5	42.6	84.6	92.4	96.7	93.1	719	54	244
Hongrie.....	62.4	34.9	57.4	90.3	95.6	91.3	1072	104	402
Grèce.....	93.6	82.6	92.6	94.1	45.2	89.4	918	63	413
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique.....	-	-	-	-	-	-	819	108	478
Roumanie.....	34.3	19.8	33.3	99.1	98.9	99.1	1085	165	775
États-Unis de l'Amérique du Nord (1887/1888).....	93.0	82.3	89.2	94.1	84.0	90.4	1417	429	782
Mexique.....	-	-	89.0	-	-	82.8	1352	294	961
Chili.....	-	-	-	-	-	-	1424	897	1167
République Argentine.....	71.7	96.8	77.6	68.9	26.9	59.5	657	158	376
Uruguay.....	99.1	99.1	99.1	97.0	28.2	83.5	1748	610	1241
Brésil.....	-	-	-	-	-	-	1474	380	927
Dominion of Canada.....	-	-	62.8	-	-	89.2	978	140	317
Égypte.....	-	-	-	-	-	-	1430	136	1038
Cap de Bonne Espérance.....	99.7	97.1	99.1	98.5	42.7	86.0	2873	517	1542
Algérie.....	86.0	71.8	85.3	96.2	69.9	94.8	883	106	654
Japon.....	73.3	87.8	74.4	99.4	77.5	97.8	1433	184	929
Indes anglaises (1888/1889).....	86.1	66.3	81.1	97.1	92.3	95.9	1688	298	718
Possessions néerlandaises.....	90.8	89.1	90.4	93.4	80.9	90.9	337	120	249
Nouvelle-Galles-du-Sud.....	83.0	55.0	74.7	99.2	96.1	98.3	966	733	885
Victoria.....	99.0	99.3	99.0	83.6	40.1	75.0	970	672	881
Australie méridionale.....	-	-	-	-	-	-	1397	625	1096

N° II. Rapport du tonnage des navires à vapeur et des navires à voiles
dans les principaux pays en 1888.

Pays.	Par 100 tonneaux des entrées, combien de tonneaux des navires:		Par 100 tonneaux des navires chargés entrés, combien de tonneaux des navires:		Par 100 tonneaux des sorties, combien de tonneaux des navires:		Par 100 tonneaux des navires chargés sortis, combien de tonneaux des navires:	
	à vapeur.	à voiles.	à vapeur.	à voiles.	à vapeur.	à voiles.	à vapeur.	à voiles.
	1	2	3	4	5	6	7	8
Grande-Bretagne et Irlande.....	82.6	17.4	81.6	18.4	82.6	17.4	83.9	16.1
Danemark	79.8	20.2	¹⁾ 67.2	¹⁾ 32.8	79.5	20.5	¹⁾ 77.7	¹⁾ 22.3
Norvège	52.4	47.6	73.5	26.5	49.1	50.9	47.4	52.6
Suède	67.7	32.3	76.3	23.7	67.4	32.6	58.7	41.3
Russie	88.4	11.6	84.6	15.4	88.3	11.7	88.3	11.7
Finlande	57.8	42.2	74.4	25.6	55.5	44.5	56.2	43.8
Allemagne	83.5	16.5	83.2	16.8	83.2	16.8	85.0	15.0
Pays-Bas	89.6	10.4	89.6	10.4	89.1	10.9	91.3	8.7
Belgique	90.7	9.3	89.2	10.8	90.8	9.2	90.7	9.3
France	85.6	14.4	85.9	14.1	86.2	13.8	90.1	9.9
Portugal	89.8	10.2	89.3	10.7	90.1	9.9	90.2	9.8
Espagne	93.1	6.9	93.8	6.2	94.9	5.1	96.1	3.9
Italie	89.0	11.0	90.6	9.4	87.5	12.5	87.7	12.3
Autriche	84.1	15.9	91.9	8.1	84.1	15.9	83.4	16.6
Hongrie	82.0	18.0	89.0	11.0	82.0	18.0	81.0	19.0
Grèce	91.1	8.9	92.0	8.0	90.4	9.6	95.2	4.8
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique.....	89.1	10.9	-	-	89.1	10.9	-	-
Roumanie	93.3	6.7	96.1	3.9	93.3	6.7	93.4	6.6
États-Unis de l'Amérique du Nord	64.7	35.3	67.5	32.5	63.8	36.2	66.4	33.6
Mexique	88.0	12.0	-	-	87.3	12.7	-	-
Chili	62.6	37.4	-	-	71.5	28.5	-	-
République Argentine	76.5	23.5	70.7	29.3	77.6	22.4	89.9	10.1
Uruguay	78.6	21.4	78.7	21.3	80.4	19.6	93.4	6.6
Brésil.....	79.5	20.5	-	-	78.5	21.5	-	-
Dominion of Canada	65.0	35.0	-	-	64.6	35.4	-	-
Égypte	95.8	4.2	-	-	95.9	4.1	-	-
Cap de Bonne Espérance	77.7	22.3	78.1	21.9	77.8	22.2	89.0	11.0
Algérie	94.9	5.1	95.8	4.2	94.5	5.5	96.0	4.0
Japon.....	92.4	7.6	91.2	8.8	93.0	7.0	94.4	5.6
Indes anglaises	71.0	29.0	75.7	24.3	69.7	30.3	70.0	30.0
Possessions néerlandaises en Asie	79.6	20.4	80.0	20.0	80.0	20.0	82.2	17.8
Nouvelle-Galles-du-Sud	70.3	29.7	-	-	71.5	28.5	-	-
Victoria.....	77.4	22.6	-	-	79.9	20.1	-	-
Australie méridionale	79.0	21.0	-	-	77.7	22.3	-	-

¹⁾ Calculé d'après le rapport des cargaisons.

N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation
dans la navigation sous

a) Chiffres absolus: Tonnage en milliers de tonnes

No d'ordre.	Pays.	Anglais.	Danois.	Norvégien.	Suédois.	Russe.	Allemand.	Néerlandais.	Belge.
		1	2	3	4	5	6	7	8
Europe.									
1.	Grande-Bretagne et Irlande	27 605.7	829.9	2 085.6	759.8	225.7	1 946.4	1 148.4	373.9
2.	Danemark	585.9	1 831.2	174.6	494.7	45.0	382.4	45.2	2.0
3.	Norvège	366.4	205.3	1 451.4	163.6	29.0	48.0	30.0	-
4.	Suède	1 066.0	1 038.3	576.2	1 764.5	196.4	234.8	98.4	0.3
5.	Russie	4 177.6	425.2	320.8	248.0	513.3	726.4	81.2	25.0
6.	Finlande	236.3	92.5	96.1	78.4	1 078.1	50.0	-	-
7.	Allemagne	3 490.9	592.6	373.8	529.4	156.3	3 908.3	186.4	10.1
8.	Pays-Bas	2 718.6	104.9	151.2	43.4	28.4	449.3	1 673.0	17.7
9.	Belgique	2 707.2	138.3	161.2	81.2	23.0	548.6	30.6	944.2
10.	France	6 524.2	145.9	639.6	232.4	136.8	687.9	190.8	57.6
11.	Portugal	1 927.5	15.0	131.6	50.3	13.4	499.9	40.8	69.0
12.	Espagne	3 733.6	70.9	305.0	110.7	48.0	384.5	117.9	321.3
13.	Italie	3 553.7	22.0	74.1	16.3	9.3	265.7	93.4	29.9
14.	Autriche	274.6	0.9	10.1	-	17.8	24.1	-	-
15.	Hongrie	332.9	-	8.7	-	-	5.7	-	1.6
16.	Monténégro	0.2	-	-	-	-	-	-	-
17.	Grèce	488.5	40.2	6.7	0.7	58.2	15.5	17.9	16.9
18.	Turquie	12 808.1	118.9	368.9	5.3	2 098.4	194.8	73.0	86.5
18.	Roumanie	994.9	-	14.5	-	22.4	4.9	-	2.1
19.	Total	60 784.7	5 553.1	6 581.2	4 573.4	2 601.1	10 182.4	3 754.0	1 871.6
Amérique.									
20.	États-Unis de l'Amérique du Nord	6 905.5	61.2	608.2	65.8	46.9	1 113.8	147.5	317.6
21.	Mexique	-	-	-	-	-	-	-	-
22.	Haiti (Cap Haïtien)	6.6	1.3	19.0	1.3	1.9	75.3	-	-
23.	Colombie (Colon et Panama)	581.8	-	1.5	-	0.5	38.1	-	3.3
24.	Équateur (Guayaquil)	120.2	-	-	-	-	-	-	-
25.	Pérou (Callao)	233.6	0.5	2.1	-	-	41.5	-	-
26.	Chili	1 293.8	0.8	5.8	1.3	0.7	400.4	-	1.8
27.	République Argentine	2 161.9	4.0	231.5	25.3	6.5	296.1	4.6	25.6
28.	Uruguay (Montevideo)	686.8	4.0	107.0	9.9	4.0	200.3	5.5	31.8
29.	Bésil	-	-	-	-	-	-	-	-
30.	Vénézuela	-	-	-	-	-	-	-	-
31.	Possessions anglaises: Dominion of Canada	2 784.8	2.7	314.8	14.3	2.8	66.8	5.8	2.3
32.	— — Terre-Neuve	318.3	-	0.8	-	-	3.5	-	-
33.	— — autres	1 842.2	6.4	103.7	20.1	2.3	26.3	53.2	-
34.	Possessions danoises: St. Thomas	25.6	6.2	21.9	8.7	2.7	12.3	0.5	-
35.	Possessions néerlandaises: Guyane néerlandaise	-	-	-	-	-	-	18.0	-
36.	Possessions françaises: St. Pierre et Miquelon, Martinique et Guadeloupe	-	-	-	-	-	-	-	-
37.	Possessions espagnoles: Cuba (Havane), Porto-Rico	249.7	-	14.4	0.8	-	16.0	0.2	-
38.	Total	17 210.8	87.1	1 430.7	147.5	68.3	2 290.4	235.3	382.4
Afrique.									
39.	Égypte	1 536.8	1.2	10.0	2.5	211.4	174.1	4.7	2.9
	Canal de Suez	5 484.4	0.9	51.8	-	29.0	249.4	228.8	1.0
40.	Tunisie	81.5	15.9	3.1	1.1	1.1	1.7	2.4	-
41.	Maroc	190.3	1.2	1.8	-	-	13.9	0.3	-
42.	Possessions anglaises: Cap de Bonne Espérance	823.8	1.1	28.3	19.5	0.7	12.2	2.1	-
43.	— — autres	1 060.2	14.2	16.4	5.9	-	155.0	0.2	13.0
44.	Possessions françaises: Algérie (navires chargés)	365.2	-	16.5	4.3	2.4	7.4	3.8	12.4
45.	— — autres	-	-	-	-	-	-	-	-
46.	Possessions portugaises: Mozambique	202.8	1.3	2.1	-	-	3.9	-	1.4
47.	Possessions italiennes: Massaouah	21.5	-	-	-	-	-	-	-
48.	Total	4 282.1	34.9	78.2	33.3	215.6	368.2	13.5	29.7

1) Voir les observations page LXXVI.

internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays
les divers pavillons¹⁾.

internationaux des navires entrés en 1888 ou année voisine.

Français.	Portugais.	Espagnol.	Italien.	Au- trichien- hongrois.	Grec.	Ottoman.	Américain É.-U.	Améri- cains divers.	Chinois.	Japonais.	Autres et non spécifiés.	Total.	No d'or- dre.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1 087.1	32.9	561.0	284.5	80.9	83.2	-	135.3	-	-	-	8.9	37 249.2	1.
2.2	-	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 564.2	2.
5.1	-	2.6	-	-	-	-	1.8	-	-	-	-	2 303.2	3.
21.6	-	16.7	2.5	6.6	-	-	-	-	-	-	-	5 022.3	4.
59.6	-	15.0	173.6	315.4	295.7	34.8	-	0.4	-	-	1.2	7 413.2	5.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38.5	1 669.9	6.
80.6	1.4	77.9	11.9	3.3	6.9	1.4	10.0	0.6	-	-	-	9 441.8	7.
32.4	3.6	93.4	5.8	3.2	6.2	-	4.8	-	-	-	-	5 335.9	8.
98.2	6.8	79.1	42.7	5.5	22.0	3.1	20.7	0.2	-	-	-	4 912.6	9.
5 418.0	14.8	639.7	437.5	122.0	155.3	4.1	41.0	2.0	-	-	-	15 449.6	10.
416.2	193.1	122.6	60.5	11.8	3.8	-	38.0	7.6	-	-	1.7	3 602.8	11.
1 402.4	23.0	4 818.9	572.5	20.6	26.2	-	18.5	-	-	-	-	11 974.0	12.
623.3	-	46.4	1 857.2	565.7	144.1	12.2	10.7	-	-	-	48.7	7 372.7	13.
2.1	3.8	-	389.2	940.5	42.2	4.2	-	-	-	-	1.3	1 710.8	14.
4.5	2.9	-	58.2	697.5	2.2	0.1	-	-	-	-	0.1	1 114.4	15.
-	-	-	-	52.5	18.6	2.9	-	-	-	-	0.4	74.6	16.
409.1	-	1.1	323.4	544.6	340.7	217.2	-	-	-	-	-	2 480.7	17.
3 000.1	-	42.2	1 301.2	3 803.6	2 678.2	6 123.5	-	-	-	-	17.1	32 719.8	18.
64.4	-	2.9	33.5	87.3	99.3	68.6	-	-	-	-	0.2	1 395.0	18.
9 726.8	282.3	6 478.3	4 253.0	3 457.4	1 246.4	348.6	280.8	10.8	-	-	101.0	122 086.9	19.
403.5	18.4	243.0	290.2	59.1	1.1	-	2 995.7	53.1	-	-	37.3	13 367.9	20.
-	-	-	-	-	-	-	-	226.2	-	-	1 669.6	1 895.8	21.
52.6	-	-	2.9	0.6	-	-	47.0	1.4	-	-	-	209.9	22.
156.6	-	35.8	0.7	-	-	-	255.6	24.3	-	-	-	1 098.2	23.
-	-	-	-	-	-	-	-	2.3	-	-	87.3	209.8	24.
33.8	0.3	2.6	10.2	-	-	-	2.2	116.9	-	-	-	443.7	25.
198.4	-	7.9	26.5	-	-	-	47.7	291.3	-	-	-	2 276.4	26.
451.4	-	58.3	351.8	37.0	-	-	53.0	1 362.0	-	-	1.5	5 070.5	27.
285.0	1.6	52.8	243.5	15.2	-	-	10.4	30.4	-	-	-	1 688.2	28.
46.4	0.5	37.1	13.5	4.2	-	-	1 650.5	22.9	-	-	-	4 969.4	30.
2.5	-	-	-	-	-	-	4.7	-	-	-	0.7	330.5	32.
145.7	4.7	6.0	6.1	6.7	-	-	365.4	32.9	-	-	6.4	2 628.1	33.
5.9	-	-	-	1.5	-	-	41.5	-	-	-	1.1	127.9	34.
-	-	-	-	-	-	-	5.3	-	-	-	54.6	77.9	35.
638.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	246.9	885.4	36.
153.6	0.2	1 306.2	2.3	-	-	-	520.6	-	-	-	0.3	2 204.3	37.
2 573.9	25.7	1 749.7	947.7	124.3	1.1	-	5 999.6	2 163.7	-	-	2 105.7	37 543.9	38.
621.6	-	1.8	183.3	406.5	32.5	391.8	-	-	-	-	0.4	3 581.5	39.
406.7	3.1	66.7	281.1	128.8	-	28.9	0.8	-	3.0	5.7	2.3	6 972.4	40.
1 200.0	-	3.9	671.7	4.7	20.8	3.4	-	-	-	-	33.1	2 044.4	40.
223.3	8.3	52.7	1.5	-	-	-	-	-	-	-	0.9	494.2	41.
4.3	-	-	20.8	7.9	-	-	-	3.8	-	-	0.5	925.0	42.
152.7	0.3	-	5.4	0.1	-	-	17.1	1.4	-	-	1.5	1 443.4	43.
1 487.4	0.4	78.4	25.5	17.7	12.8	1.5	-	-	-	-	0.4	2 036.1	44.
218.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	414.9	633.6	45.
34.3	13.1	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	1.5	260.9	46.
-	-	-	122.7	39.2	-	53.9	-	-	-	-	-	237.3	47.
3 942.3	22.1	136.8	1 030.9	476.1	66.1	450.6	21.4	1.4	-	-	453.2	11 656.4	48.

**N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation
dans la navigation sous**

a) Chiffres absolus: Tonnage en milliers de tonneaux

N° d'ordre.	Pays.	Anglais.	Danois.	Norvégien.	Suédois.	Russe.	Allemand.	Néerlandais.	Belge.
		1	2	3	4	5	6	7	8
Asie.									
49.	Perse (Ports de Bushir, Lingah et Bender).....	264.9	-	-	-	-	-	-	-
50.	Siam (Bangkok)	209.1	-	6.6	-	-	99.1	1.6	-
51.	Chine (Treaty Ports)	2 221.3	38.0	18.5	-	28.5	347.1	11.3	5.5
52.	Corée.....	-	-	-	-	-	11.2	-	-
53.	Japon	657.0	0.7	43.2	-	38.6	245.3	-	5.0
54.	Possessions anglaises: Chypre	42.2	0.4	-	1.0	-	-	-	-
55.	— — Indes anglaises	3 288.6	-	29.6	2.6	-	90.1	13.6	-
	— — Ceylan	1 860.9	-	4.4	-	7.6	145.0	6.3	-
	— — Straits Settlements	3 220.4	-	18.3	-	53.1	444.6	335.9	-
56.	— — Hong-Kong	3 845.8	31.9	56.6	0.5	22.1	549.3	66.8	0.6
57.	Possessions russes: Transcaucasie	289.1	13.5	7.3	-	87.3	44.8	-	9.8
58.	Possessions néerlandaises	559.8	1.6	16.9	2.3	-	39.2	423.0	-
59.	Possessions françaises: Établ. de l'Inde et de Cochinchine	-	-	-	-	-	-	-	-
60.	Possessions espagnoles: Philippines	175.5	-	8.0	-	-	24.8	0.3	-
61.	Possessions ottomanes: Ports de la mer Rouge et du golfe Persique	300.7	-	-	-	-	9.9	48.9	-
62.	Total	11 854.0	86.1	186.7	6.4	176.5	1 460.8	565.5	20.9
Océanie.									
63.	Nouvelle-Galles-du-Sud.....	2 267.8	1.4	31.8	8.6	1.0	90.7	2.4	1.5
64.	Victoria	2 099.3	0.4	35.0	12.0	1.0	95.4	2.7	3.0
65.	Autres possessions anglaises.....	2 511.7	3.1	20.3	9.8	-	85.7	0.6	-
66.	Autres pays et îles.....	38.0	-	-	-	-	26.0	0.5	-
67.	Total	6 916.8	4.9	87.1	30.4	2.0	297.8	6.2	4.5
Récapitulation:									
68.	Europe	60 784.7	5 553.1	6 581.2	4 573.4	2 601.1	10 182.4	3 754.0	1 871.6
69.	Amérique	17 210.8	87.1	1 430.7	147.5	68.3	2 290.4	235.3	382.4
70.	Afrique	4 282.1	34.9	78.2	33.3	215.6	368.2	13.5	29.7
71.	Asie	11 854.0	86.1	186.7	6.4	176.5	1 460.8	565.5	20.9
72.	Océanie.....	6 916.8	4.9	87.1	30.4	2.0	297.8	6.2	4.5
73.	Total (navires à vapeur et à voiles réunis)	10 1048.4	5 766.1	8 363.9	4 791.0	3 063.5	14 599.6	4 574.5	2 309.1
	Dont:								
	1) Navires à vapeur.								
74.	Europe	56 464.2	4 505.5	2 257.8	2 977.2	1 365.0	8 455.5	3 259.7	1 853.1
75.	Amérique	12 658.9	57.5	146.7	8.8	2.5	1 698.3	165.1	374.4
76.	Afrique	3 998.8	17.1	30.1	7.5	212.9	329.9	10.9	29.7
77.	Asie	10 690.0	83.8	147.3	0.5	174.4	1 372.2	499.1	20.9
78.	Océanie	5 543.7	1.9	6.2	0.6	-	192.3	-	4.5
79.	Total	89 355.6	4 665.8	2 588.1	2 994.6	1 754.8	1 2048.2	3 934.8	2 282.6
	2) Navires à voiles.								
80.	Europe	4 320.5	1 047.6	4 323.4	1 596.2	1 236.1	1 726.9	494.3	18.5
81.	Amérique	4 551.9	29.6	1 284.0	138.7	65.8	592.1	70.2	8.0
82.	Afrique	283.3	17.8	48.1	25.8	2.7	38.3	2.6	-
83.	Asie.....	1 164.0	2.3	39.4	5.9	2.1	88.6	66.4	-
84.	Océanie	1 373.1	3.0	80.9	29.8	2.0	105.5	6.2	-
85.	Total	11 692.8	1 100.3	5 775.8	1 796.4	1 308.7	2 551.4	639.7	26.5

internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays
les divers pavillons.

internationaux des navires entrés en 1888 ou année voisine.

Français.	Portugais.	Espagnol.	Italien.	Au- trichien- hongrois.	Grec.	Ottoman.	Américain É.-U.	Améri- cains divers.	Chinois.	Japonais.	Autres et non spécifiés.	Total.	No d'or- dre.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1.4	-	-	-	-	-	14.3	-	-	-	-	34.1	314.7	49.
7.7	-	-	3.9	0.9	-	-	0.5	-	-	-	13.6	343.0	50.
140.5	0.6	18.5	-	-	-	-	24.7	-	93.2	129.9	2.4	3 080.0	51.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.0	195.4	5.5	217.1	52.
86.9	-	-	-	-	-	-	142.8	-	6.9	258.9	0.5	1 485.8	53.
77.4	-	-	11.0	71.9	6.7	25.7	-	-	-	-	0.2	236.5	54.
43.1	0.8	0.3	106.2	113.6	-	-	44.0	-	-	-	71.1	3 803.6	55.
155.9	-	5.2	4.3	82.4	-	-	5.4	-	-	-	0.9	2 278.3	
292.2	1.2	74.7	96.1	124.3	-	0.7	18.9	-	15.5	3.6	42.8	4 742.3	
183.1	-	20.6	24.1	30.7	-	-	109.0	-	1 997.6	6.9	9.2	6 954.8	56.
119.3	-	-	23.3	58.9	53.0	33.8	-	-	-	-	0.3	740.4	57.
30.1	-	-	27.9	3.4	-	0.2	14.9	-	1.8	-	-	1 121.1	58.
380.1	-	-	-	-	-	-	-	-	2.7	-	864.4	1 247.2	59.
15.3	-	76.7	0.6	-	-	-	61.0	-	-	-	0.4	362.6	60.
9.8	-	-	9.5	57.9	-	250.7	-	-	-	-	49.0	736.4	61.
1 094.7	1.4	116.1	206.5	337.3	59.7	324.7	396.9	-	2 107.2	591.1	1 050.7	20 643.2	62.
94.0	-	0.5	2.2	0.8	-	-	93.9	7.1	-	-	7.7	2 611.4	63.
83.4	-	0.5	2.5	-	-	-	42.5	1.8	-	-	-	2 379.5	64.
81.3	-	-	1.2	2.1	-	-	50.9	0.1	-	-	17.3	2 784.1	65.
55.3	-	-	-	-	-	-	113.5	-	-	-	128.6	361.9	66.
314.0	-	1.0	5.9	2.9	-	-	300.8	9.0	-	-	153.6	8 136.9	67.
9 726.8	282.3	6 478.3	4 253.0	3 457.4	1 246.4	348.6	280.8	10.8	-	-	101.0	122 086.9	68.
2 573.9	25.7	1 749.7	947.7	124.3	1.1	-	5 999.6	2 163.7	-	-	2 105.7	37 543.9	69.
3 942.3	22.1	136.8	1 030.9	476.1	66.1	450.6	21.4	1.4	-	-	453.2	11 656.4	70.
1 094.7	1.4	116.1	206.5	337.3	59.7	324.7	396.9	-	2 107.2	591.1	1 050.7	20 643.2	71.
314.0	-	1.0	5.9	2.9	-	-	300.8	9.0	-	-	153.6	8 136.9	72.
17 651.7	331.5	8 481.9	6 444.0	4 398.0	1 373.3	1 123.9	6 999.5	2 184.9	2 107.2	591.1	3 864.2	200 067.3	73.
8 997.5	203.3	6 159.7	2 578.6	3 040.5	627.3	187.0	55.8	2.3	-	-	57.5	103 047.5	74.
2 320.6	3.3	1 489.7	498.4	1.2	-	-	4 026.4	1 591.3	-	-	1 695.3	26 738.4	75.
3 887.6	2.3	121.4	935.7	452.7	28.1	322.9	8.4	1.0	-	-	339.6	10 736.6	76.
1 013.5	0.6	112.3	120.2	316.9	28.4	148.1	239.0	-	217.6	421.6	756.7	16 363.1	77.
294.2	-	-	1.2	-	-	-	153.6	-	-	-	128.7	6 326.9	78.
16 513.4	209.5	7 883.1	4 134.1	3 811.3	683.8	658.0	4 483.2	1 594.6	217.6	421.6	2 977.8	163 212.5	79.
7 29.3	79.0	318.6	1 674.4	416.9	619.1	161.6	225.0	8.5	-	-	43.5	19 039.4	80.
2 53.3	22.4	260.0	449.3	123.1	1.1	-	1 973.2	572.4	-	-	410.4	10 805.5	81.
54.7	19.8	15.4	95.2	23.4	38.0	127.7	13.0	0.4	-	-	113.6	919.8	82.
81.2	0.8	3.8	86.3	20.4	31.3	176.6	157.9	-	1 889.6	169.5	294.0	4 280.1	83.
19.8	-	1.0	4.7	2.9	-	-	147.2	9.0	-	-	24.9	1 810.0	84.
1 138.3	122.0	598.8	2 309.9	586.7	689.5	465.9	2 516.3	590.3	1 889.6	169.5	886.4	36 854.8	85.

N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation
dans la navigation sous

b) Chiffres proportionnels montrant 1° la part de chaque pavillon

No d'ordre.	Pays.	Anglais.	Danois.	Norvégien.	Suédois.	Russe.	Allemand.	Néerlandais.	Belge.
		1	2	3	4	5	6	7	8
Europe.									
1.	Grande-Bretagne et Irlande.....	74.11	2.23	5.60	2.04	0.61	5.23	3.08	1.00
2.	Danemark.....	16.44	51.38	4.90	13.88	1.26	10.73	1.27	0.06
3.	Norvège.....	15.91	8.91	63.02	7.10	1.26	2.08	1.30	-
4.	Suède.....	21.23	20.67	11.47	35.13	3.91	4.66	1.96	0.01
5.	Russie.....	56.35	5.74	4.33	3.35	6.92	9.80	1.10	0.34
6.	Finlande.....	14.15	5.54	5.75	4.69	64.56	2.99	-	-
7.	Allemagne.....	36.97	6.28	3.97	5.61	1.66	41.39	1.97	0.11
8.	Pays-Bas.....	50.95	1.97	2.83	0.81	0.53	8.42	31.35	0.33
9.	Belgique.....	55.11	2.82	3.28	1.65	0.47	11.17	0.62	19.22
10.	France.....	42.23	0.94	4.14	1.50	0.89	4.45	1.23	0.37
11.	Portugal.....	53.50	0.42	3.65	1.40	0.37	13.88	1.13	1.92
12.	Espagne.....	31.18	0.59	2.55	0.92	0.40	3.21	0.99	2.68
13.	Italie.....	48.20	0.30	1.01	0.22	0.13	3.60	1.27	0.41
14.	Autriche.....	16.05	0.05	0.59	-	1.04	1.41	-	-
15.	Hongrie.....	29.87	-	0.78	-	-	0.51	-	0.14
16.	Monténégro.....	0.27	-	-	-	-	-	-	-
17.	Grèce.....	19.69	1.62	0.27	0.03	2.35	0.62	0.72	0.68
	Turquie.....	39.14	0.36	1.12	0.02	6.41	0.59	0.22	0.26
18.	Roumanie.....	71.32	-	1.03	-	1.61	0.35	-	0.15
19.	Total	49.79	4.55	5.39	3.75	2.13	8.34	3.07	1.53
Amérique.									
20.	États-Unis de l'Amérique du Nord.....	51.66	0.46	4.57	0.49	0.35	8.33	1.10	2.38
21.	Mexique.....	-	-	-	-	-	-	-	-
22.	Haïti (Cap Haïtien).....	3.14	0.62	9.05	0.62	0.91	35.87	-	-
23.	Colombie (Colon et Panama).....	52.98	-	0.14	-	0.05	3.47	-	0.30
24.	Équateur (Guayaquil).....	57.29	-	-	-	-	-	-	-
25.	Pérou (Callao).....	52.65	0.11	0.47	-	-	9.35	-	-
26.	Chili.....	56.84	0.04	0.25	0.06	0.03	17.59	-	0.08
27.	République Argentine.....	42.64	0.08	4.58	0.50	0.13	5.84	0.09	0.50
28.	Uruguay (Montevideo).....	40.68	0.24	6.34	0.59	0.24	11.86	0.33	1.88
29.	Brésil.....	-	-	-	-	-	-	-	-
30.	Vénézuela.....	-	-	-	-	-	-	-	-
31.	Possessions anglaises: Dominion of Canada.....	56.04	0.05	6.33	0.29	0.07	1.34	0.12	0.05
32.	— Terre-Neuve.....	96.31	-	0.24	-	-	1.06	-	-
33.	— autres.....	70.10	0.24	3.95	0.76	0.09	1.00	2.02	-
34.	Possessions danoises: St. Thomas.....	20.02	4.85	17.12	6.80	2.11	9.62	0.39	-
35.	Possessions néerlandaises: Guyane néerlandaise.....	-	-	-	-	-	-	23.11	-
36.	Possessions françaises: St. Pierre et Miquelon, Martinique et Guadeloupe.....	-	-	-	-	-	-	-	-
37.	Possessions espagnoles: Cuba (Havane), Porto-Rico.....	11.03	-	0.64	0.04	-	0.71	0.01	-
38.	Total	45.84	0.23	3.81	0.39	0.18	6.10	0.63	1.02
Afrique.									
39.	Égypte.....	42.91	0.03	0.28	0.07	5.90	4.86	0.13	0.08
	Canal de Suez.....	78.66	0.01	0.74	-	0.41	3.58	3.28	0.01
40.	Tunisie.....	3.99	0.78	0.15	0.05	0.05	0.08	0.12	-
41.	Maroc.....	38.51	0.24	0.36	-	-	2.81	0.06	-
42.	Possessions anglaises: Cap de Bonne Espérance.....	89.06	0.11	3.06	2.11	0.07	1.32	0.23	-
43.	— autres.....	73.45	0.98	1.14	0.41	-	10.74	0.01	0.90
44.	Possessions françaises: Algérie (navires chargés).....	17.94	-	0.81	0.21	0.12	0.36	0.19	0.61
45.	— autres.....	-	-	-	-	-	-	-	-
46.	Possessions portugaises: Mozambique.....	77.73	0.50	0.80	-	-	1.49	-	0.53
47.	Possessions italiennes: Massaouah.....	9.06	-	-	-	-	-	-	-
48.	Total	36.74	0.30	0.67	0.28	1.85	3.16	0.12	0.25

internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays
les divers pavillons.

dans la navigation internationale des divers pays.

Français.	Portugais.	Espagnol.	Italien.	Au- trichien- hongrois.	Grec.	Ottoman.	Américain É.-U.	Améri- cains divers.	Chinois.	Japonais.	Autres et non spécifiés.	Total.	No d'or- dre.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
2.91	0.09	1.51	0.76	0.22	0.22	-	0.36	-	-	-	0.02	100.00	1.
0.06	-	0.03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.00	2.
0.22	-	0.11	-	-	-	-	0.08	-	-	-	-	100.00	3.
0.43	-	0.33	0.08	0.13	-	-	-	-	-	-	-	100.00	4.
0.80	-	0.20	2.34	4.25	3.99	0.47	-	0.01	-	-	0.02	100.00	5.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.31	100.00	6.
0.85	0.01	0.83	0.13	0.03	0.07	0.01	0.11	0.01	-	-	-	100.00	7.
0.61	0.07	1.75	0.11	0.06	0.12	-	0.08	-	-	-	-	100.00	8.
2.00	0.14	1.61	0.87	0.11	0.45	0.06	0.42	(0.004)	-	-	-	100.00	9.
35.07	0.10	4.14	2.83	0.79	1.01	0.03	0.27	0.01	-	-	-	100.00	10.
11.55	5.36	3.40	1.68	0.33	0.11	-	1.05	0.21	-	-	0.05	100.00	11.
11.71	0.19	40.24	4.78	0.17	0.22	-	0.15	-	-	-	-	100.00	12.
8.45	-	0.63	25.19	7.67	1.95	0.17	0.15	-	-	-	0.66	100.00	13.
0.12	0.22	-	22.75	54.97	2.46	0.25	-	-	-	-	0.08	100.00	14.
0.40	0.26	-	5.22	62.59	0.20	0.01	-	-	-	-	0.01	100.00	15.
-	-	-	-	70.38	24.93	3.89	-	-	-	-	0.54	100.00	16.
16.49	-	0.04	13.04	21.95	13.73	8.76	-	-	-	-	-	100.00	17.
9.17	-	0.13	3.98	11.63	8.19	18.72	-	-	-	-	0.05	100.00	
4.61	-	0.21	2.40	6.26	7.12	4.92	-	-	-	-	0.01	100.00	18.
7.97	0.23	5.31	3.48	2.83	1.02	0.29	0.23	0.01	-	-	0.08	100.00	19.
3.02	0.13	1.81	2.17	0.44	0.01	-	22.41	0.40	-	-	0.28	100.00	20.
-	-	-	-	-	-	-	-	11.93	-	-	88.07	100.00	21.
25.06	-	-	1.38	0.29	-	-	22.39	0.67	-	-	-	100.00	22.
14.26	-	3.26	0.06	-	-	-	23.27	2.21	-	-	-	100.00	23.
-	-	-	-	-	-	-	-	1.10	-	-	41.61	100.00	24.
7.62	0.07	0.59	2.30	-	-	-	0.50	26.35	-	-	-	100.00	25.
8.72	-	0.35	1.16	-	-	-	2.10	12.80	-	-	-	100.00	26.
8.90	-	1.15	6.94	0.73	-	-	1.05	26.86	-	-	0.03	100.00	27.
16.88	0.09	3.13	14.42	0.90	-	-	0.62	1.80	-	-	-	100.00	28.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.00	29.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.00	30.
0.93	0.01	0.75	0.27	0.08	-	-	33.21	0.46	-	-	-	100.00	31.
0.75	-	-	-	-	-	-	1.42	-	-	-	0.21	100.00	32.
5.54	0.18	0.23	0.23	0.25	-	-	13.90	1.25	-	-	0.24	100.00	33.
4.61	-	-	-	1.17	-	-	32.45	-	-	-	0.86	100.00	34.
-	-	-	-	-	-	-	6.80	-	-	-	70.09	100.00	35.
72.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27.89	100.00	36.
6.78	0.01	57.69	0.10	-	-	-	22.99	-	-	-	0.01	100.00	37.
6.86	0.07	4.66	2.52	0.33	-	-	15.98	5.76	-	-	5.61	100.00	38.
17.36	-	0.05	5.12	11.35	0.91	10.94	-	-	-	-	0.01	100.00	39.
5.83	0.04	0.96	4.93	1.85	-	0.42	0.01	-	0.04	0.08	0.03	100.00	
58.70	-	0.19	32.86	0.23	1.02	0.17	-	-	-	-	1.62	100.00	40.
45.18	1.68	10.66	0.30	-	-	-	-	0.30	-	-	0.18	100.00	41.
0.46	-	-	2.28	0.85	-	-	0.41	-	-	-	0.05	100.00	42.
10.58	0.02	-	0.37	0.01	-	-	1.18	0.10	-	-	0.10	100.00	43.
73.05	0.02	3.85	1.25	0.87	0.63	0.07	-	-	-	-	0.02	100.00	44.
34.52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65.48	100.00	45.
13.15	5.02	-	-	-	-	-	0.19	-	-	-	0.57	100.00	46.
-	-	-	51.71	16.52	-	22.71	-	-	-	-	-	100.00	47.
33.82	0.19	1.17	8.84	4.08	0.57	3.87	0.18	0.01	-	-	3.89	100.00	48.

N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation
dans la navigation sous

b) Chiffres proportionnels montrant 1° la part de chaque pavillon

N° d'ordre.	Pays.	Anglais.	Danois.	Norvégien.	Suédois.	Russe.	Allemand.	Néerlandais.	Belge.
		1	2	3	4	5	6	7	8
Asie.									
49.	Perse (Ports de Bushir, Lingah et Bender)	84.18	-	-	-	-	-	-	-
50.	Siam (Bangkok)	60.96	-	1.92	-	-	28.89	0.47	-
51.	Chine (Treaty Ports)	72.12	1.23	0.60	-	0.93	11.27	0.37	0.18
52.	Corée	-	-	-	-	-	5.16	-	-
53.	Japon	44.22	0.05	2.91	-	2.60	16.51	-	0.34
54.	Possessions anglaises: Chypre	17.84	0.17	-	0.42	-	-	-	-
55.	— Indes anglaises	86.47	-	0.78	0.07	-	2.37	0.36	-
	— Ceylan	31.68	-	0.19	-	0.33	6.36	0.28	-
	— Straits Settlements	67.91	-	0.39	-	1.12	9.38	7.08	-
56.	— Hong-Kong	55.30	0.46	0.81	0.01	0.31	7.90	0.96	0.01
57.	Possessions russes: Transcaucasie	39.05	1.82	0.99	-	11.79	6.05	-	1.32
58.	Possessions néerlandaises	49.93	0.14	1.51	0.21	-	3.50	37.73	-
59.	Possessions françaises: Établ. de l'Inde et de Cochinchine	-	-	-	-	-	-	-	-
60.	Possessions espagnoles: Philippines	48.40	-	2.21	-	-	6.84	0.08	-
61.	Possessions ottomanes: Ports de la mer Rouge et du golfe Persique	40.83	-	-	-	-	1.34	6.64	-
62.	Total	57.42	0.42	0.90	0.03	0.86	7.08	2.74	0.10
Océanie.									
63.	Nouvelle-Galles-du-Sud	86.84	0.05	1.22	0.33	0.04	3.47	0.09	0.06
64.	Victoria	88.22	0.02	1.47	0.50	0.04	4.00	0.11	0.13
65.	Autres possessions anglaises	90.22	0.11	0.73	0.35	-	3.08	0.02	-
66.	Autres pays et îles	10.50	-	-	-	-	7.18	0.14	-
67.	Total	85.00	0.06	1.07	0.37	0.02	3.66	0.08	0.06
Récapitulation:									
68.	Europe	49.79	4.55	5.39	3.75	2.13	8.34	3.07	1.53
69.	Amérique	45.84	0.23	3.81	0.39	0.18	6.10	0.63	1.02
70.	Afrique	36.74	0.30	0.67	0.28	1.85	3.16	0.12	0.25
71.	Asie	57.42	0.42	0.90	0.03	0.86	7.08	2.74	0.10
72.	Océanie	85.00	0.06	1.07	0.37	0.02	3.66	0.08	0.06
73.	Total (navires à vapeur et à voiles réunis)	50.51	2.88	4.18	2.39	1.53	7.30	2.29	1.15
Dont:									
1) Navires à vapeur.									
74.	Europe	54.79	4.37	2.19	2.89	1.32	8.21	3.16	1.80
75.	Amérique	47.34	0.22	0.55	0.03	0.01	6.35	0.62	1.40
76.	Afrique	37.24	0.16	0.28	0.07	1.98	3.07	0.10	0.28
77.	Asie	65.32	0.51	0.90	0.00	1.07	8.39	3.05	0.13
78.	Océanie	87.62	0.03	0.10	0.01	-	3.04	-	0.07
79.	Total	54.75	2.86	1.59	1.83	1.08	7.38	2.41	1.40
2) Navires à voiles.									
80.	Europe	22.69	5.50	22.71	8.38	6.49	9.07	2.60	0.10
81.	Amérique	42.13	0.27	11.88	1.28	0.61	5.48	0.65	0.08
82.	Afrique	30.80	1.94	5.23	2.80	0.29	4.16	0.29	-
83.	Asie	27.20	0.05	0.92	0.14	0.05	2.07	1.55	-
84.	Océanie	75.86	0.16	4.47	1.65	0.11	5.83	0.34	-
85.	Total	31.73	2.99	15.67	4.87	3.55	6.92	1.74	0.07

internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays
les divers pavillons.

dans la navigation internationale des divers pays.

Français.	Portugais.	Espagnol.	Italien.	Au- trichien- hongrois.	Grec.	Ottoman.	Américain É.-U.	Améri- cains divers.	Chinois.	Japonais.	Autres et non spécifiés.	Total.	No d'or- dre.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
0.44	-	-	-	-	-	4.54	-	-	-	-	10.84	100.00	49.
2.24	-	-	1.14	0.26	-	-	0.15	-	-	-	3.96	100.00	50.
4.56	0.02	0.60	-	-	-	-	0.80	-	3.03	4.22	0.08	100.00	51.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.30	90.01	2.53	100.00	52.
5.85	-	-	-	-	-	-	9.61	-	0.46	17.42	0.03	100.00	53.
32.73	-	-	4.65	30.40	2.83	10.87	-	-	-	-	0.08	100.00	54.
1.13	0.02	0.01	2.79	2.99	-	-	1.16	-	-	-	1.87	100.00	55.
6.84	-	0.23	0.19	3.62	-	-	0.24	-	-	-	0.04	100.00	
6.16	0.03	1.58	2.03	2.62	-	0.01	0.40	-	0.33	0.08	0.90	100.00	
3.63	-	0.30	0.35	0.44	-	-	1.57	-	28.72	0.10	0.13	100.00	56.
16.11	-	-	3.15	7.96	7.16	4.57	-	-	-	-	0.04	100.00	57.
2.68	-	-	2.49	0.30	-	0.02	1.33	-	0.16	-	-	100.00	58.
30.48	-	-	-	-	-	-	-	-	0.21	-	69.31	100.00	59.
4.22	-	21.15	0.17	-	-	-	16.82	-	-	-	0.11	100.00	60.
1.33	-	-	1.29	7.86	-	34.05	-	-	-	-	6.65	100.00	61.
5.30	0.01	0.56	1.00	1.63	0.29	1.57	1.92	-	10.21	2.86	5.09	100.00	62.
3.60	-	0.02	0.08	0.03	-	-	3.60	0.27	-	-	0.29	100.00	63.
3.50	-	0.02	0.11	-	-	-	1.79	0.08	-	-	-	100.00	64.
2.92	-	-	0.04	0.08	-	-	1.83	-	-	-	0.62	100.00	65.
15.28	-	-	-	-	-	-	31.36	-	-	-	35.53	100.00	66.
3.86	-	0.01	0.07	0.04	-	-	3.70	0.11	-	-	1.89	100.00	67.
7.97	0.23	5.31	3.48	2.83	1.02	0.29	0.23	0.01	-	-	0.08	100.00	68.
6.86	0.07	4.66	2.52	0.33	-	-	15.98	5.76	-	-	5.61	100.00	69.
33.82	0.19	1.17	8.84	4.08	0.57	3.87	0.18	0.01	-	-	3.89	100.00	70.
5.30	0.01	0.56	1.00	1.63	0.29	1.57	1.92	-	10.21	2.86	5.09	100.00	71.
3.86	-	0.01	0.07	0.04	-	-	3.70	0.11	-	-	1.89	100.00	72.
8.82	0.17	4.24	3.22	2.20	0.69	0.56	3.50	1.09	1.05	0.30	1.93	100.00	73.
8.73	0.20	5.98	2.50	2.95	0.61	0.18	0.05	0.00	-	-	0.06	100.00	74.
8.68	0.01	5.57	1.86	0.00	-	-	15.06	5.95	-	-	6.34	100.00	75.
36.21	0.02	1.11	8.72	4.22	0.26	3.01	0.08	0.01	-	-	3.16	100.00	76.
6.19	0.00	0.69	0.73	1.94	0.17	0.91	1.47	-	1.32	2.58	4.62	100.00	77.
4.65	-	-	0.02	-	-	-	2.43	-	-	-	2.03	100.00	78.
10.12	0.13	4.83	2.53	2.34	0.42	0.40	2.75	0.98	0.13	0.26	1.82	100.00	79.
3.83	0.41	1.67	8.79	2.19	3.25	0.85	1.18	0.04	-	-	0.23	100.00	80.
2.34	0.21	2.41	4.16	1.14	0.01	-	18.26	5.30	-	-	3.80	100.00	81.
5.95	2.15	1.67	10.35	2.54	4.13	13.88	1.41	0.04	-	-	12.35	100.00	82.
1.90	0.02	0.09	2.02	0.48	0.73	4.13	3.69	-	44.15	3.96	6.87	100.00	83.
1.09	-	0.06	0.26	0.16	-	-	8.13	0.50	-	-	1.38	100.00	84.
3.09	0.33	1.62	6.27	1.59	1.87	1.26	6.83	1.60	5.13	0.46	2.41	100.00	85.

N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation
dans la navigation sous

c) Chiffres proportionnels montrant 2° la part de chaque

No d'or- dre.	Pays.	Anglais.	Danois.	Norvé- gien.	Suédois.	Russe.	Allemand.	Néerlan- dais.	Belge.
		1	2	3	4	5	6	7	8
Europe.									
1.	Grande-Bretagne et Irlande	27.32	14.39	24.94	15.86	7.37	13.33	25.10	16.19
2.	Danemark	0.58	31.76	2.09	10.33	1.47	2.62	0.99	0.09
3.	Norvège	0.36	3.56	17.35	3.41	0.95	0.33	0.66	-
4.	Suède	1.05	18.01	6.88	36.83	6.41	1.61	2.15	0.01
5.	Russie	4.13	7.37	3.84	5.18	16.76	4.98	1.78	1.08
6.	Finlande	0.23	1.60	1.15	1.64	35.19	0.34	-	-
7.	Allemagne	3.45	10.28	4.47	11.05	5.10	26.77	4.07	0.44
8.	Pays-Bas	2.69	1.82	1.81	0.91	0.93	3.08	36.57	0.77
9.	Belgique	2.68	2.40	1.93	1.69	0.75	3.76	0.67	40.89
10.	France	6.46	2.53	7.65	4.85	4.47	4.71	4.17	2.49
11.	Portugal	1.91	0.26	1.57	1.05	0.44	3.42	0.89	2.99
12.	Espagne	3.69	1.23	3.65	2.31	1.57	2.63	2.58	13.91
13.	Italie	3.52	0.38	0.89	0.34	0.30	1.82	2.04	1.29
14.	Autriche	0.27	0.02	0.12	-	0.58	0.17	-	-
15.	Hongrie	0.33	-	0.10	-	-	0.04	-	0.07
16.	Monténégro	-	-	-	-	-	-	-	-
17.	Grèce	0.48	0.70	0.08	0.02	1.90	0.11	0.39	0.73
18.	Roumanie	0.99	-	0.17	-	0.73	0.03	-	0.09
19.	Total	60.15	96.31	78.69	95.46	84.91	69.74	82.06	81.05
Amérique.									
20.	États-Unis de l'Amérique du Nord	-	-	-	-	-	-	-	-
21.	Mexique	6.83	1.06	7.27	1.37	1.53	7.63	3.22	13.75
22.	Haiti (Cap Haïtien)	0.01	0.02	0.23	0.03	0.06	0.52	-	-
23.	Colombie (Colon et Panama)	0.58	-	0.02	-	0.02	0.26	-	0.14
24.	Équateur (Guayaquil)	0.12	-	-	-	-	-	-	-
25.	Pérou (Callao)	0.23	0.01	0.03	-	-	0.28	-	-
26.	Chili	1.28	0.01	0.07	0.03	0.02	2.74	-	0.08
27.	République Argentine	2.14	0.07	2.77	0.53	0.21	2.03	0.10	1.11
28.	Uruguay (Montevideo)	0.68	0.07	1.28	0.21	0.13	1.37	0.12	1.38
29.	Brésil	-	-	-	-	-	-	-	-
30.	Vénézuela	-	-	-	-	-	-	-	-
31.	Possessions anglaises: Dominion of Canada	2.82	0.05	3.76	0.30	0.09	0.46	0.13	0.10
32.	— — Terre-Neuve	0.22	-	0.01	-	-	0.02	-	-
33.	— — autres	1.82	0.11	1.24	0.42	0.08	0.18	1.16	-
34.	Possessions danoises: St. Thomas	0.03	0.11	0.26	0.18	0.09	0.08	0.01	-
35.	Possessions néerlandaises: Guyane néerlandaise	-	-	-	-	-	-	0.39	-
36.	Possessions françaises: St. Pierre et Miquelon, Mar- tinique et Guadeloupe	-	-	-	-	-	-	-	-
37.	Possessions espagnoles: Cuba (Havane), Porto-Rico	0.25	-	0.17	0.02	-	0.11	0.00	-
38.	Total	17.03	1.51	17.11	3.08	2.23	15.68	5.14	16.56
Afrique.									
39.	Égypte	1.52	0.02	0.12	0.05	6.90	1.19	0.10	0.13
40.	Tunisie	0.08	0.28	0.04	0.02	0.04	0.01	0.05	-
41.	Maroc	0.18	0.02	0.02	-	-	0.10	0.01	-
42.	Possessions anglaises: Cap de Bonne Espérance	0.82	0.02	0.34	0.41	0.02	0.08	0.05	-
43.	— — autres	1.05	0.26	0.20	0.12	-	1.06	0.00	0.56
44.	Possessions françaises: Algérie (navires chargés)	0.36	-	0.21	0.09	0.08	0.05	0.08	0.54
45.	— — autres	-	-	-	-	-	-	-	-
46.	Possessions portugaises: Mozambique	0.20	0.02	0.03	-	-	0.03	-	0.06
47.	Possessions italiennes: Massouah	0.02	-	-	-	-	-	-	-
48.	Total	4.24	0.61	0.93	0.70	7.04	2.52	0.30	1.29

internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays
les divers pavillons.

pays dans la navigation sous les divers pavillons.

Français.	Portugais.	Espagnol.	Italien.	Au- trichien- hongrois.	Grec.	Ottoman.	Américain É.-U.	Améri- cains divers.	Chinois.	Japonais.	Autres et non spécifiés.	Total.	No d'or- dre.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
6.15	9.92	6.61	4.41	1.84	6.06	-	1.94	-	-	-	0.23	18.62	1.
0.01	-	0.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.78	2.
0.03	-	0.03	-	-	-	-	0.03	-	-	-	-	1.15	3.
0.12	-	0.20	0.04	0.15	-	-	-	-	-	-	-	2.51	4.
0.34	-	0.18	2.69	7.17	21.53	3.10	-	0.02	-	-	0.03	3.71	5.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.00	0.83	6.
0.46	0.42	0.92	0.18	0.08	0.50	0.12	0.14	0.03	-	-	-	4.72	7.
0.18	1.09	1.10	0.09	0.07	0.45	-	0.07	-	-	-	-	2.67	8.
0.56	2.05	0.93	0.66	0.13	1.60	0.28	0.30	0.01	-	-	-	2.46	9.
30.69	4.46	7.54	6.79	2.77	11.31	0.36	0.59	0.09	-	-	-	7.72	10.
2.36	58.25	1.45	0.94	0.27	0.28	-	0.54	0.35	-	-	0.04	1.80	11.
7.94	6.94	56.82	8.88	0.47	1.91	-	0.26	-	-	-	-	5.98	12.
3.54	-	0.55	28.82	12.86	10.49	1.09	0.15	-	-	-	1.26	3.69	13.
0.01	1.15	-	6.04	21.38	3.07	0.37	-	-	-	-	0.03	0.86	14.
0.03	0.87	-	0.90	15.86	0.16	0.01	-	-	-	-	(0.003)	0.56	15.
-	-	-	-	1.19	1.35	0.26	-	-	-	-	0.01	0.04	16.
2.32	-	0.01	5.02	12.38	24.81	19.33	-	-	-	-	-	1.24	17.
0.36	-	0.03	0.52	1.98	7.23	6.10	-	-	-	-	0.01	0.70	18.
55.10	85.16	76.38	66.00	78.61	90.76	31.02	4.01	0.49	-	-	2.61	61.02	19.
-	-	-	-	-	-	-	-	10.35	-	-	43.21	0.95	20.
2.29	5.55	2.87	4.50	1.34	0.08	-	42.80	2.43	-	-	0.97	6.68	21.
0.30	-	-	0.05	0.01	-	-	0.67	0.06	-	-	-	0.11	22.
0.89	-	0.42	0.01	-	-	-	3.65	1.12	-	-	-	0.55	23.
-	-	-	-	-	-	-	-	0.11	-	-	2.26	0.10	24.
0.19	0.09	0.03	0.16	-	-	-	0.03	5.35	-	-	-	0.22	25.
1.12	-	0.09	0.41	-	-	-	0.68	13.33	-	-	-	1.14	26.
2.56	-	0.69	5.46	0.84	-	-	0.76	62.34	-	-	0.04	2.53	27.
1.61	0.48	0.62	3.78	0.35	-	-	0.15	1.39	-	-	-	0.84	28.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.
0.26	0.15	0.44	0.21	0.10	-	-	23.58	1.05	-	-	-	2.48	30.
0.01	-	-	-	-	-	-	0.07	-	-	-	0.02	0.17	31.
0.83	1.42	0.07	0.09	0.15	-	-	5.22	1.51	-	-	0.17	1.31	32.
0.03	-	-	-	0.03	-	-	0.59	-	-	-	0.03	0.06	33.
-	-	-	-	-	-	-	0.07	-	-	-	1.41	0.04	34.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35.
3.62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.39	0.44	36.
0.87	0.06	15.40	0.04	-	-	-	7.44	-	-	-	0.01	1.13	37.
14.58	7.75	20.63	14.71	2.83	0.08	-	85.71	99.03	-	-	54.49	18.76	38.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.
3.52	-	0.02	2.84	9.24	2.37	34.86	-	-	-	-	0.01	1.79	39.
6.80	-	0.05	10.42	0.10	1.51	0.30	-	-	-	-	0.86	1.02	40.
1.27	2.50	0.62	0.02	-	-	-	-	-	-	-	0.02	0.25	41.
0.02	-	-	0.32	0.18	-	-	0.05	-	-	-	0.01	0.46	42.
0.87	0.09	-	0.08	0.00	-	-	0.24	0.06	-	-	0.04	0.72	43.
8.42	0.12	0.92	0.40	0.40	0.93	0.13	-	-	-	-	0.01	1.02	44.
.24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.74	0.32	45.
0.19	3.95	-	-	-	-	-	0.01	-	-	-	0.04	0.13	46.
-	-	-	1.90	0.89	-	4.80	-	-	-	-	-	0.12	47.
22.33	6.67	1.61	16.00	10.83	4.81	40.09	0.31	0.06	-	-	11.73	5.83	48.

N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation
dans la navigation sous

c) Chiffres proportionnels montrant 2° la part de chaque

No d'or- dre.	Pays.	Anglais.	Danois.	Norvé- gien.	Suédois.	Russe.	Allemand.	Néerlan- dais.	Belge.
		1	2	3	4	5	6	7	8
Asie.									
49.	Perse (Ports de Bushir, Lingah et Bender).....	0.26	-	-	-	-	-	-	-
50.	Siam (Bangkok).....	0.21	-	0.08	-	-	0.68	0.03	-
51.	Chine (Treaty Ports).....	2.20	0.66	0.22	-	0.93	2.38	0.25	0.24
52.	Corée.....	-	-	-	-	-	0.08	-	-
53.	Japon.....	0.65	0.01	0.52	-	1.26	1.68	-	0.22
54.	Possessions anglaises: Chypre.....	0.04	0.01	-	0.02	-	-	-	-
55.	— — Indes anglaises.....	3.25	-	0.35	0.05	-	0.62	0.30	-
56.	— — Hong Kong.....	3.81	0.55	0.68	0.01	0.72	3.76	1.46	0.03
57.	Possessions russes: Transcaucasie.....	0.29	0.23	0.09	-	2.85	0.31	-	0.42
58.	Possessions néerlandaises.....	0.55	0.03	0.20	0.05	-	0.27	9.25	-
59.	Possessions françaises: Établ. de l'Inde et de Cochinchine.....	-	-	-	-	-	-	-	-
60.	Possessions espagnoles: Philippines.....	0.17	-	0.10	-	-	0.17	0.01	-
61.	Possessions ottomanes: Ports de la mer Rouge et du golfe Persique.....	0.30	-	-	-	-	0.07	1.07	-
62.	Total	11.73	1.49	2.24	0.13	5.76	10.02	12.36	0.91
Océanie.									
63.	Nouvelle-Galles-du-Sud.....	2.24	0.02	0.38	0.18	0.03	0.62	0.05	0.06
64.	Victoria.....	2.08	0.01	0.42	0.25	0.03	0.65	0.06	0.13
65.	Autres possessions anglaises.....	2.49	0.05	0.24	0.20	-	0.59	0.01	-
66.	Autres pays et îles.....	0.04	-	-	-	-	0.18	0.01	-
67.	Total	6.85	0.09	1.04	0.63	0.07	2.04	0.14	0.19
Récapitulation:									
68.	Europe.....	60.15	96.31	78.69	95.46	84.91	69.74	82.06	81.05
69.	Amérique.....	17.03	1.51	17.11	3.08	2.23	15.68	5.14	16.56
70.	Afrique.....	4.24	0.61	0.93	0.70	7.04	2.52	0.30	1.29
71.	Asie.....	11.73	1.49	2.24	0.13	5.76	10.02	12.36	0.91
72.	Océanie.....	6.85	0.09	1.04	0.63	0.07	2.04	0.14	0.19
73.	Total (navires à vapeur et à voiles réunis)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Dont:									
1) Navires à vapeur.									
74.	Europe.....	55.88	78.14	26.99	62.14	44.56	57.92	71.26	80.25
75.	Amérique.....	12.53	1.00	1.75	0.18	0.08	11.63	3.61	16.21
76.	Afrique.....	3.96	0.30	0.36	0.16	6.95	2.26	0.24	1.29
77.	Asie.....	10.58	1.45	1.76	0.01	5.69	9.40	10.91	0.91
78.	Océanie.....	5.49	0.03	0.07	0.01	-	1.32	-	0.19
79.	Total	88.43	80.92	30.94	62.50	57.28	82.52	86.02	98.85
2) Navires à voiles.									
80.	Europe.....	4.28	18.17	51.69	33.32	40.35	11.83	10.81	0.80
81.	Amérique.....	4.50	0.51	15.35	2.90	2.15	4.06	1.53	0.35
82.	Afrique.....	0.28	0.31	0.58	0.54	0.08	0.26	0.06	-
83.	Asie.....	1.15	0.04	0.47	0.12	0.07	0.61	1.45	-
84.	Océanie.....	1.36	0.05	0.97	0.62	0.07	0.72	0.14	-
85.	Total	11.57	19.08	69.06	37.50	42.72	17.48	13.98	1.15

internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays
les divers pavillons.

pays dans la navigation sous les divers pavillons.

Français.	Portugais.	Espagnol.	Italien.	Au- trichien- hongrois.	Grec.	Ottoman.	Américain É.-U.	Améri- cains divers.	Chinois.	Japonais.	Autres et non spécifiés.	Total.	N° d'or- dre.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
0.01	-	-	-	-	-	1.27	-	-	-	-	0.88	0.16	49.
0.04	-	-	0.05	0.02	-	-	0.01	-	-	-	0.35	0.17	50.
0.80	0.18	0.22	-	-	-	-	0.35	-	4.42	21.98	0.06	1.54	51.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.24	33.06	0.14	0.11	52.
0.49	-	-	-	-	-	-	2.04	-	0.33	43.80	0.01	0.74	53.
0.44	-	-	0.17	1.63	0.49	2.29	-	-	-	-	0.01	0.12	54.
0.24	0.24	(0.004)	1.65	2.58	-	-	0.63	-	-	-	1.84	1.90	55.
1.04	-	0.24	0.37	0.70	-	-	1.56	-	94.80	1.17	0.24	3.48	56.
0.68	-	-	0.36	1.34	3.86	3.01	-	-	-	-	0.01	0.37	57.
0.17	-	-	0.43	0.08	-	0.02	0.21	-	0.09	-	-	0.56	58.
2.15	-	-	-	-	-	-	-	-	0.13	-	22.37	0.62	59.
0.09	-	0.90	0.01	-	-	-	0.87	-	-	-	0.01	0.18	60.
0.06	-	-	0.15	1.32	-	22.31	-	-	-	-	1.27	0.37	61.
6.20	0.42	1.37	3.20	7.67	4.35	28.90	5.67	-	100.00	100.00	27.19	10.32	62.
0.53	-	0.01	0.03	0.02	-	-	1.34	0.32	-	-	0.20	1.31	63.
0.47	-	0.01	0.04	-	-	-	0.61	0.08	-	-	-	1.19	64.
0.46	-	-	0.02	0.05	-	-	0.73	(0.004)	-	-	0.45	1.39	65.
0.31	-	-	-	-	-	-	1.62	-	-	-	3.33	0.18	66.
1.77	-	0.01	0.09	0.07	-	-	4.30	0.41	-	-	3.98	4.07	67.
55.10	85.16	76.38	66.00	78.61	90.76	31.02	4.01	0.49	-	-	2.61	61.02	68.
14.58	7.75	20.63	14.71	2.83	0.08	-	85.71	99.03	-	-	54.49	18.76	69.
22.33	6.67	1.61	16.00	10.83	4.81	40.09	0.31	0.06	-	-	11.73	5.83	70.
6.21	0.42	1.37	3.20	7.67	4.35	28.90	5.67	-	100.00	100.00	27.19	10.32	71.
1.77	-	0.01	0.09	0.07	-	-	4.30	0.41	-	-	3.98	4.07	72.
100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	73.
50.97	61.33	72.63	40.02	69.13	45.68	16.64	0.80	0.11	-	-	1.49	51.52	74.
13.15	1.00	17.56	7.73	0.03	-	-	57.52	72.83	-	-	43.87	13.36	75.
22.02	0.69	1.43	14.52	10.29	2.05	28.72	0.12	0.05	-	-	8.79	5.37	76.
5.74	0.18	1.32	1.86	7.21	2.07	13.18	3.41	-	10.33	71.32	19.58	8.18	77.
1.67	-	-	0.02	-	-	-	2.19	-	-	-	3.33	3.16	78.
93.55	63.20	92.94	64.15	86.66	49.79	58.55	64.05	72.98	10.33	71.32	77.06	81.58	79.
4.13	23.83	3.75	25.98	9.48	45.08	14.38	3.21	0.39	-	-	1.13	9.52	80.
1.43	6.75	3.07	6.97	2.80	0.08	-	28.19	26.20	-	-	10.62	5.40	81.
0.31	5.97	0.18	1.48	0.53	2.77	11.36	0.19	0.02	-	-	2.94	0.46	82.
0.46	0.24	0.04	1.34	0.46	2.28	15.71	2.26	-	89.67	28.68	7.61	2.14	83.
0.11	-	0.01	0.07	0.07	-	-	2.10	0.41	-	-	0.64	0.90	84.
6.45	36.80	7.06	35.85	13.34	50.21	41.45	35.95	27.02	89.67	28.68	22.94	18.42	85.

Observations.

- 1) Les chiffres du tableau ci-dessus se basent en général sur ceux du tableau n° 6, page 88 et suiv., avec les renseignements supplémentaires que nous y avons ajoutés pages 96 et 97. Pour certains pays omis dans ce tableau, nous avons cependant employé les chiffres du tableau n° 5, et, dans certains cas, de nouveaux renseignements.
 - 2) Les chiffres se rapportent à l'année 1888, excepté pour ce qui est des pays et ports suivants: Turquie (1888/1889), États-Unis et Canada, Chypre et Indes anglaises (1887/1888), Monténégro, Mexique, Colon, Terre-Neuve et autres possessions anglaises en Amérique, St. Thomas, Guyane néerlandaise, possessions françaises (excepté l'Algérie), possessions espagnoles en Amérique, Maroc, Bangkok, Ceylan, Straits Settlements, Philippines, Australie méridionale et occidentale, îles Fidji (1887), Mozambique (1886).
 - 3) Pour certains pays, pour lesquels les données n'ont pas fait la distinction par pavillon entre les navires à vapeur et les navires à voiles, nous en avons réparti le tonnage entre ces deux catégories de navires à l'aide d'autres renseignements, bien qu'il ait fallu, dans certains cas marqués d'un astérisque, employer à cet effet un calcul approximatif un peu arbitraire. Ces pays sont: *le Mexique, Barbade, Trinité, les possessions danoises, *néerlandaises et *françaises en Amérique, *Portorico, le Canal de Suez, Natal, l'île Maurice, *les possessions françaises en Afrique, en Asie et en Océanie, *la Chine (Treaty ports), Ceylan, les Straits Settlements, *Hong-Kong et *Hawaïi.
 - 4) Certains pays et localités maritimes (imprimés en nonpareille) n'ont pas été compris dans les totaux, parce que la navigation qui s'y fait, se compose principalement de navires faisant escale ou transitant et en partie aussi de caboteurs.
 - 5) Le tonnage officiel employé dans les tableaux nos 5 et 6 a été partout converti en tonnage international à l'usage du présent tableau.
-

N° IV. Tableau de l'ensemble du mouvement de la navigation maritime internationale dans chacune des années 1872 à 1889.

(Voir pages LXXVIII—LXXIX.)

Observations.

- 1) La série A ci-après, années 1872—1889, comprend :
 - a) pour ce qui est des colonnes 1—18, les pays suivants : 1) Grande-Bretagne et Irlande, 2) Danemark, 3) Norvège, 4) Suède, 5) Allemagne, 6) Pays-Bas, 7) Belgique, 8) France, 9) Autriche, 10) Hongrie, 11) Roumanie (Port de Soulina), 12) États-Unis et 13) Algérie.
 - b) En ce qui concerne les colonnes 19—24, elle comprend en outre les pays suivants, pour lesquels la distinction entre les navires à vapeur et les navires à voiles n'a pas été faite pour toutes les années de la série : Russie, Finlande, Canada et la plupart des autres possessions anglaises en Amérique, en Afrique et en Océanie; enfin Curaçao et Hong-Kong, en tout 38 pays (avec les 13 premiers).
- 2) La série B, années 1876—1889, comprend :
 - a) outre les 13 pays énumérés sous la lettre a ci-dessus, 14) la Russie, 15) le Portugal, 16) l'Italie, 17) la République Argentine, 18) l'Uruguay, 19) le Canada et la plupart des autres possessions anglaises; enfin les Treaty Ports de la Chine, en tout 33 pays.
 - b) Pour ce qui est des colonnes 19—24, cette même série comprend, outre les pays cités sous la lettre b ci-dessus, le Portugal, l'Italie, la République Argentine, l'Uruguay, la Côte d'Or, les Treaty Ports de la Chine, les Straits Settlements, en tout 45 pays.
- 3) La série C, années 1882—1889, comprend :
 - a) outre les pays cités sous 2 a, le Chili, Trinité, la Guyane anglaise, Alexandrie, le Cap, le Japon, les Indes anglaises et les possessions néerlandaises en Asie, en tout 41 pays.
 - b) Aux pays cités sous 2 b viennent encore s'ajouter le port d'Alexandrie, le Japon, les Indes anglaises et les possessions néerlandaises en Asie, en tout 49 pays.
- 4) Les chiffres ont été puisés dans le tableau n° 7 et dans les notes qui s'y trouvent ajoutées. En ce qui concerne les États-Unis et le Canada, la moyenne de deux années fiscales se terminant le 30 juin a été considérée comme représentant l'année civile intermédiaire. Quant au port de Curaçao et aux Straits Settlements, pour lesquels ledit tableau ne contient pas de données, nous avons employé de nouveaux renseignements, à savoir pour Curaçao : entrées : 333 200 tonneaux (et le même chiffre pour les sorties); pour les Straits Settlements : entrées et sorties réunies : 10 808 600 tonneaux, dont à vapeur 10 400 000 tonneaux et à voiles 408 600 tonneaux (d'après un calcul basé sur les données communiquées dans le «Deutsches Handels-Archiv» 1890, novembre, page 555). Pour le Chili, nous avons employé les données de l'aperçu page 132 (chiffres complétés).

N° IV. Tableau de l'ensemble du mouvement de la navigation

Séries d'années.	Navires à vapeur.						Navires à voiles.					
	Europe.	Amérique.	Afrique.	Asie.	Océanie.	Le Monde entier.	Europe.	Amérique.	Afrique.	Asie.	Océanie.	Le Monde entier.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A. 1872—1889	(11 pays.)	(1 pays.)	(1 pays.)	(0 pays.)	(0 pays.)	(13 pays.)	(11 pays.)	(1 pays.)	(1 pays.)	(* pays.)	(* pays.)	(13 pays.)
1872	46 978.9	4 457.8	1 472.2	-	-	52 908.9	47 472.4	8 937.9	487.6	-	-	56 897.9
1873	53 205.2	5 239.5	1 480.3	-	-	59 925.0	47 039.3	9 997.2	513.4	-	-	57 549.9
1874	56 908.3	5 611.2	1 631.3	-	-	64 150.8	46 439.5	10 204.6	540.2	-	-	57 184.3
1875	60 343.9	5 663.0	1 701.0	-	-	67 707.9	43 976.9	9 884.2	482.4	-	-	54 343.5
1876	66 671.2	5 827.1	1 874.2	-	-	74 372.5	47 074.3	10 756.2	518.3	-	-	58 348.8
1877	68 615.1	6 407.5	2 094.3	-	-	77 116.9	47 161.0	11 729.7	482.1	-	-	59 372.8
1878	75 342.2	7 643.1	2 159.8	-	-	85 145.1	44 792.2	13 071.6	417.1	-	-	58 280.9
1879	80 626.9	9 108.5	2 380.9	-	-	92 116.3	44 414.9	14 354.8	435.3	-	-	59 205.0
1880	89 034.4	10 587.5	3 282.9	-	-	102 904.8	47 910.3	14 109.5	465.7	-	-	62 485.5
1881	94 497.8	11 249.2	3 443.1	-	-	109 190.1	42 762.3	12 631.0	599.8	-	-	55 993.1
1882	106 440.7	11 947.3	3 614.4	-	-	122 002.4	42 158.5	11 424.2	509.1	-	-	54 091.8
1883	119 330.6	13 363.6	3 820.0	-	-	136 514.2	38 766.6	10 653.0	387.8	-	-	49 807.4
1884	122 813.9	14 648.5	3 343.9	-	-	140 806.3	35 129.5	10 253.3	327.2	-	-	45 710.0
1885	124 936.8	15 272.5	3 849.6	-	-	144 058.9	33 463.8	10 168.3	356.5	-	-	43 988.6
1886	126 140.4	16 344.8	4 502.4	-	-	146 987.6	30 522.3	10 276.2	346.7	-	-	41 145.2
1887	135 319.4	17 407.6	4 629.4	-	-	157 356.4	30 663.2	10 046.7	280.8	-	-	40 990.7
1888	144 358.0	18 075.4	4 484.9	-	-	166 918.3	30 660.2	9 381.3	249.5	-	-	40 291.0
1889	153 008.9	20 838.7	4 825.9	-	-	178 673.5	29 900.8	9 042.7	198.7	-	-	39 142.2
B. 1876—1889	(14 pays.)	(9 pays.)	(5 pays.)	(1 pays.)	(4 pays.)	(33 pays.)	(14 pays.)	(9 pays.)	(5 pays.)	(1 pays.)	(4 pays.)	(33 pays.)
1876	79 439.4	12 169.7	2 482.7	4 490.7	2 172.2	100 754.7	54 675.8	16 520.9	820.0	782.5	2 277.0	75 076.2
1877	82 108.3	12 648.3	2 774.0	4 365.7	2 496.8	104 393.1	53 897.7	17 682.8	748.7	653.2	2 354.4	75 336.8
1878	93 235.9	13 759.1	3 013.1	5 067.9	2 756.3	117 832.3	52 561.6	18 744.4	675.2	702.0	2 390.7	75 073.9
1879	99 976.1	16 134.0	3 372.5	4 748.0	3 122.2	127 352.8	51 770.7	19 731.2	656.0	691.0	2 245.3	75 094.2
1880	107 351.7	18 836.9	4 498.9	5 484.8	4 068.6	140 240.9	54 590.0	19 668.4	662.1	608.7	1 643.7	77 172.9
1881	111 968.6	20 420.7	4 499.1	5 936.1	4 505.4	147 329.9	48 417.0	18 499.5	759.5	593.8	1 844.6	70 114.4
1882	127 153.3	21 981.4	4 931.6	6 740.5	4 960.3	165 767.1	47 795.9	17 135.8	697.2	577.9	2 320.5	68 527.3
1883	143 224.1	24 553.6	5 137.5	7 191.6	6 311.2	186 418.0	43 916.9	16 548.1	546.9	524.3	2 195.8	63 732.0
1884	146 951.9	28 337.7	4 804.8	7 467.1	7 518.6	195 080.1	39 760.8	16 375.5	440.0	543.6	2 156.7	59 276.6
1885	150 144.0	29 994.1	5 618.7	8 213.2	7 034.8	201 004.8	38 251.6	16 014.4	460.5	527.7	2 258.1	57 512.3
1886	151 414.4	30 860.6	6 238.1	8 592.4	7 725.0	204 830.5	34 975.2	16 252.5	422.9	507.5	2 290.6	54 448.7
1887	164 661.3	33 695.8	6 303.2	8 845.4	8 147.1	221 652.8	35 196.1	16 617.4	337.7	457.3	2 134.9	54 743.4
1888	176 536.4	36 557.0	6 430.5	9 822.4	8 933.8	238 280.1	34 791.6	16 311.3	309.3	422.8	2 685.6	54 520.6
1889	186 914.8	43 554.3	6 859.1	10 400.0	10 083.7	257 811.9	33 645.3	17 128.5	245.5	408.6	2 834.1	54 262.0
C. 1882—1889	(14 pays.)	(12 pays.)	(7 pays.)	(4 pays.)	(4 pays.)	(41 pays.)	(14 pays.)	(12 pays.)	(7 pays.)	(4 pays.)	(4 pays.)	(41 pays.)
1882	127 153.3	24 487.8	8 184.0	14 104.7	4 960.3	178 890.1	47 795.9	18 998.6	1 653.0	4 549.5	2 320.5	75 317.5
1883	143 224.1	27 767.3	8 250.0	15 321.5	6 311.2	200 874.1	43 916.9	18 526.3	1 372.1	4 167.3	2 195.8	70 178.4
1884	146 951.9	32 171.2	8 308.1	16 114.9	7 518.6	211 064.7	39 760.8	18 185.8	1 249.8	3 838.6	2 156.7	65 191.7
1885	150 144.0	34 314.8	9 171.7	16 874.4	7 034.8	217 539.7	38 251.6	17 662.9	1 345.2	4 003.0	2 258.1	63 520.8
1886	151 414.4	35 010.8	9 953.9	17 688.4	7 725.0	221 792.5	34 975.2	17 898.7	1 113.7	3 818.7	2 290.6	60 096.9
1887	164 661.3	36 974.7	10 313.9	18 192.6	8 147.1	238 289.6	35 196.1	18 227.6	1 044.2	3 561.1	2 134.9	60 163.9
1888	176 536.4	40 457.4	10 689.7	20 082.1	8 933.8	256 699.4	34 791.6	18 278.9	1 025.0	3 017.9	2 685.6	59 799.0
1889	186 914.8	48 995.1	11 444.9	21 993.6	10 083.7	279 432.1	33 645.3	18 966.6	1 091.7	3 230.3	2 834.1	59 768.0

1) Voir les observations page LXXVII.

2) Par suite d'un changement introduit en 1887 relativement à la distinction entre la navigation extérieure et le cabotage, les chiffres de le cabotage manifeste une augmentation un peu plus grande. Cette circonstance, qui se fait surtout sentir pour ce qui est de la navigation

maritime internationale dans chacune des années 1872 à 1889¹⁾.

Navires à vapeur et à voiles réunis (a).						Navires à vapeur et à voiles réunis (b).						Séries d'années.
Europe.	Amérique.	Afrique.	Asie.	Océanie.	Le Monde entier.	Europe.	Amérique.	Afrique.	Asie.	Océanie.	Le Monde entier.	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
(11 pays.)	(1 pays.)	(1 pays.)	(« pays.)	(« pays.)	(13 pays.)	(13 pays.)	(11 pays.)	(7 pays.)	(1 pays.)	(6 pays.)	(38 pays.)	A. 1872—1889.
94 451.3	13 395.7	1 959.8	-	-	109 806.8	102 538.4	22 826.6	3 619.8	3 795.6	4 446.2	137 226.6	1872
100 244.5	15 236.7	1 993.7	-	-	117 474.9	109 485.4	24 704.0	3 762.1	3 260.6	4 988.8	146 200.9	1873
103 347.8	15 815.8	2 171.5	-	-	121 335.1	114 204.2	25 291.0	4 140.9	2 999.8	5 511.1	152 147.0	1874
104 320.8	15 547.2	2 183.4	-	-	122 051.4	114 532.8	24 746.1	4 183.6	3 810.1	5 965.8	153 238.4	1875
113 745.5	16 583.3	2 392.5	-	-	132 721.3	125 199.6	26 522.0	4 459.0	4 359.6	5 997.5	166 537.7	1876
115 776.1	18 137.2	2 576.4	-	-	136 489.7	126 517.9	28 633.7	4 946.7	4 851.9	6 367.0	171 317.2	1877
120 134.4	20 714.7	2 576.9	-	-	143 426.0	135 607.1	31 314.0	5 331.2	5 209.5	7 010.8	184 472.6	1878
125 041.8	23 463.3	2 816.2	-	-	151 321.3	140 290.6	34 611.5	6 149.8	4 964.3	7 324.7	193 340.9	1879
136 944.7	24 697.0	3 748.6	-	-	165 390.3	150 188.0	37 103.1	7 146.9	5 078.9	7 829.0	207 345.9	1880
137 260.1	23 880.2	4 042.9	-	-	165 183.2	148 650.1	36 963.3	7 525.7	5 686.5	8 554.7	207 380.3	1881
148 599.2	23 371.5	4 123.5	-	-	176 094.2	162 240.1	36 646.7	8 050.8	6 337.0	9 624.9	222 899.5	1882
158 097.2	24 016.6	4 207.8	-	-	186 321.6	172 309.9	37 793.2	8 135.1	6 882.4	11 134.6	236 255.2	1883
157 943.4	24 901.8	3 671.1	-	-	186 516.3	172 218.4	39 458.6	7 224.6	6 961.7	12 794.4	238 657.7	1884
158 400.6	25 440.8	4 206.1	-	-	188 047.5	173 005.8	39 655.0	7 750.2	7 699.1	12 278.2	240 388.3	1885
156 662.7	26 621.0	4 849.1	-	-	188 132.8	170 184.7	41 389.4	8 482.8	9 080.4	12 717.3	241 854.6	1886
165 982.6	27 454.3	4 910.2	-	-	198 347.1	181 919.4	42 932.1	8 523.5	9 169.5	13 113.6	255 658.1	1887
175 018.2	27 456.7	4 734.4	-	-	207 209.3	193 185.6	43 783.7	9 231.2	9 006.6	14 915.1	270 122.2	1888
182 909.7	29 881.4	5 024.6	-	-	217 815.7	199 997.6	47 143.0	10 500.6	8 972.0	16 363.0	282 976.2	1889
(14 pays.)	(9 pays.)	(5 pays.)	(1 pays.)	(4 pays.)	(33 pays.)	(15 pays.)	(13 pays.)	(8 pays.)	(3 pays.)	(6 pays.)	(45 pays.)	B. 1876—1889.
134 115.2	28 690.6	3 302.7	5 273.2	4 449.2	175 830.9	136 740.9	30 236.6	4 650.0	12 160.3	5 997.5	189 785.3	1876
136 006.0	30 331.1	3 522.7	5 018.9	4 851.2	179 729.9	138 900.0	32 097.1	5 105.5	12 884.5	6 367.0	195 354.1	1877
145 797.5	32 503.5	3 688.3	5 769.9	5 147.0	192 906.2	148 179.8	34 509.7	5 527.2	14 412.9	7 010.8	209 640.4	1878
151 746.8	35 865.2	4 028.5	5 439.0	5 367.5	202 447.0	154 389.7	38 236.4	6 363.2	14 000.8	7 324.7	220 314.8	1879
161 941.7	38 505.3	5 161.0	6 093.5	5 712.3	217 413.8	165 209.6	40 991.1	7 523.1	15 650.8	7 829.0	237 203.6	1880
160 385.6	38 920.2	5 258.6	6 529.9	6 350.0	217 444.3	163 209.3	41 296.3	7 864.8	16 364.4	8 554.7	237 289.5	1881
174 949.2	39 117.2	5 628.8	7 318.4	7 280.8	234 294.4	178 340.4	41 743.4	8 436.6	18 055.9	9 624.9	256 201.2	1882
187 141.0	41 101.7	5 684.4	7 715.9	8 507.0	250 150.0	190 448.9	44 124.9	8 408.3	19 071.4	11 134.6	273 188.1	1883
186 712.7	44 713.2	5 244.8	8 010.7	9 675.3	254 356.7	190 431.9	48 048.4	7 783.0	19 566.7	12 794.4	278 624.4	1884
188 395.6	46 008.5	6 079.2	8 740.9	9 292.9	258 517.1	192 207.8	49 431.0	8 478.2	21 239.4	12 278.2	283 634.6	1885
186 389.6	47 113.1	6 661.0	9 099.9	10 015.6	259 279.2	189 906.0	50 648.8	9 068.6	23 803.4	12 717.3	286 144.1	1886
199 857.4	50 313.2	6 640.9	9 302.7	10 282.0	276 396.2	203 289.1	54 063.2	9 143.5	24 317.4	13 113.6	303 926.8	1887
211 328.0	52 868.3	6 739.8	10 245.2	11 619.4	292 800.7	214 711.3	56 680.5	9 857.2	25 463.3	14 915.1	321 627.4	1888
220 560.1	60 682.8	7 104.6	10 808.6	12 917.8	312 073.9	224 216.0	64 652.2	11 136.2	26 290.4	16 363.0	342 657.8	1889
(14 pays.)	(12 pays.)	(7 pays.)	(4 pays.)	(4 pays.)	(41 pays.)	(15 pays.)	(13 pays.)	(9 pays.)	(6 pays.)	(6 pays.)	(49 pays.)	C. 1882—1889.
174 949.2	43 486.4	9 837.0	18 654.2	7 280.8	254 207.6	178 340.4	43 958.0	10 952.7	29 391.7	9 624.9	272 267.7	1882
187 141.0	46 293.6	9 622.1	19 488.8	8 507.0	271 052.5	190 448.9	46 797.2	10 824.5	30 844.3	11 134.6	290 049.5	1883
186 712.7	50 357.0	9 557.9	19 953.5	9 675.3	276 256.4	190 431.9	50 947.6	10 823.7	31 509.5	12 794.4	296 507.1	1884
188 395.6	51 977.7	10 516.9	20 877.4	9 292.9	281 060.5	192 207.8	52 575.5	11 587.1	33 375.9	12 278.2	302 024.5	1885
186 389.6	52 909.5	11 067.6	21 507.1	10 015.6	281 889.4	189 906.0	53 485.1	12 234.6	36 210.6	12 717.3	304 553.6	1886
199 857.4 ²⁾	55 202.3	11 358.1	21 753.7	10 282.0	298 453.5	203 289.1	55 775.5	12 522.5	36 768.4	13 113.6	321 469.1	1887
211 328.0	58 736.3	11 714.7	23 100.0	11 619.4	316 498.4	214 711.3	59 343.3	13 177.1	38 318.1	14 915.1	340 464.9	1888
220 560.1	67 961.7	12 536.6	25 223.9	12 917.8	339 200.1	224 216.0	68 628.1	14 357.2	40 705.7	16 363.0	364 270.0	1889

la statistique du Chili présentent pour cette année une diminution (non réelle) quant à la navigation extérieure (voir page 132), tandis que à vapeur, exerce une certaine influence sur les chiffres de l'Amérique, série C, pour l'année 1887 comparée aux années précédentes.

N° V. Tableau montrant a) les taux annuels de l'accroissement ou de la diminution du mouvement de la navigation internationale; b) les rapports des navires à vapeur et des navires à voiles et c) les rapports des différentes parties du monde dans l'ensemble de ce mouvement, pendant chacune des années 1872—1889.

Séries d'années.	a) Taux annuels d'accroissement ou de diminution.				b) Rapport des		c) Rapports des différentes parties du monde.				
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.		navires à vapeur.	navires à voiles.	Europe.	Amérique.	Afrique.	Asie.	Océanie.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.	p. %.
	(13 pays.)	(13 pays.)	(13 pays.)	(38 pays.)	(13 pays.)	(13 pays.)	(13 pays.)	(11 pays.)	(7 pays.)	(1 pays.)	(6 pays.)
A. 1872—1889.											
1872	-	-	-	-	48.19	51.81	74.7	16.6	2.6	2.8	3.3
1873	+ 13.32	+ 1.15	+ 6.07	+ 6.54	51.02	48.98	74.9	16.9	2.6	2.2	3.4
1874	+ 7.05	+ 0.64	+ 3.29	+ 4.07	52.87	47.13	75.1	16.6	2.7	2.0	3.6
1875	+ 5.54	+ 4.97	+ 0.59	+ 0.72	55.50	44.50	74.8	16.1	2.7	2.5	3.9
1876	+ 9.84	+ 7.37	+ 8.75	+ 8.68	56.04	43.96	75.2	15.9	2.7	2.6	3.6
1877	+ 3.69	+ 1.75	+ 2.84	+ 2.87	56.50	43.50	73.9	16.7	2.9	2.8	3.7
1878	+ 10.41	+ 1.82	+ 5.08	+ 7.13	59.38	40.62	73.5	17.0	2.9	2.8	3.8
1879	+ 8.19	+ 1.59	+ 5.51	+ 4.81	60.87	39.13	72.6	17.8	3.2	2.6	3.8
1880	+ 11.71	+ 5.54	+ 9.30	+ 7.24	62.22	37.78	72.4	17.9	3.4	2.5	3.8
1881	+ 6.11	+ 10.39	+ 0.13	+ 0.02	66.10	33.90	71.7	17.8	3.6	2.8	4.1
1882	+ 11.73	+ 3.40	+ 6.61	+ 7.48	69.28	30.72	72.8	16.4	3.6	2.9	4.3
1883	+ 11.89	+ 7.92	+ 5.81	+ 5.99	73.28	26.72	72.9	16.0	3.5	2.9	4.7
1884	+ 3.14	+ 8.23	+ 0.10	+ 1.02	75.49	24.51	72.1	16.6	3.0	2.9	5.4
1885	+ 2.31	+ 3.77	+ 0.82	+ 0.73	76.61	23.39	72.0	16.5	3.2	3.2	5.1
1886	+ 2.03	+ 6.46	+ 0.05	+ 0.61	78.13	21.87	70.3	17.1	3.5	3.8	5.3
1887	+ 7.05	+ 3.76	+ 5.43	+ 5.71	79.34	20.66	71.2	16.8	3.3	3.6	5.1
1888	+ 6.08	+ 1.71	+ 4.47	+ 5.66	80.56	19.44	71.6	16.2	3.4	3.3	5.5
1889	+ 7.04	+ 2.85	+ 5.13	+ 4.76	82.03	17.97	70.6	16.7	3.7	3.2	5.8
B. 1876—1889.											
1876	-	-	-	-	57.30	42.70	72.1	15.9	2.5	6.4	3.1
1877	+ 3.61	+ 0.35	+ 2.22	+ 2.93	58.08	41.92	71.1	16.4	2.6	6.6	3.3
1878	+ 12.87	+ 0.35	+ 7.33	+ 7.31	61.08	38.92	70.8	16.5	2.4	6.9	3.4
1879	+ 8.07	+ 0.03	+ 4.95	+ 5.09	62.91	37.09	70.1	17.3	2.9	6.4	3.3
1880	+ 10.12	+ 2.77	+ 7.39	+ 7.67	64.50	35.50	69.6	17.3	3.2	6.6	3.3
1881	+ 5.08	+ 9.15	+ 0.01	+ 0.04	67.76	32.24	68.8	17.4	3.3	6.9	3.6
1882	+ 12.51	+ 2.26	+ 7.75	+ 7.97	70.75	29.25	69.5	16.3	3.3	7.1	3.8
1883	+ 12.46	+ 6.99	+ 6.77	+ 6.63	74.52	25.48	69.7	16.1	3.1	7.0	4.1
1884	+ 4.65	+ 7.00	+ 1.68	+ 1.99	76.70	23.30	68.4	17.2	2.8	7.0	4.6
1885	+ 3.04	+ 2.97	+ 1.64	+ 1.80	77.75	22.25	67.7	17.5	3.0	7.5	4.3
1886	+ 1.90	+ 5.33	+ 0.29	+ 0.88	79.00	21.00	66.4	17.7	3.2	8.3	4.4
1887	+ 8.20	+ 0.54	+ 6.61	+ 6.21	80.19	19.81	66.9	17.8	3.0	8.0	4.3
1888	+ 7.50	+ 0.41	+ 5.94	+ 5.82	81.38	18.62	66.8	17.6	3.1	7.9	4.6
1889	+ 8.21	+ 0.47	+ 6.58	+ 6.54	82.61	17.39	65.3	18.9	3.3	7.7	4.8
C. 1882—1889.											
1882	-	-	-	-	70.37	29.63	65.5	16.2	4.0	10.9	3.4
1883	+ 12.29	+ 6.82	+ 6.63	+ 6.53	74.11	25.89	65.7	16.1	3.7	10.6	3.9
1884	+ 5.07	+ 7.11	+ 1.92	+ 2.23	76.40	23.60	64.1	17.2	3.7	10.7	4.3
1885	+ 3.07	+ 2.57	+ 1.74	+ 1.86	77.40	22.60	63.6	17.4	3.8	11.1	4.1
1886	+ 1.95	+ 5.38	+ 0.29	+ 0.84	78.68	21.32	62.3	17.6	4.0	11.9	4.2
1887	+ 7.44	+ 0.11	+ 5.88	+ 5.55	79.84	20.16	63.3	17.3	3.9	11.4	4.1
1888	+ 7.73	+ 0.61	+ 6.05	+ 5.91	81.11	18.89	63.0	17.4	3.9	11.3	4.4
1889	+ 8.86	+ 0.05	+ 7.17	+ 6.99	82.38	17.62	61.5	18.9	3.9	11.2	4.5

N° VI. Tableau montrant le tonnage de la marine marchande à vapeur et à voiles ainsi que les taux annuels de l'accroissement ou de la diminution et les rapports des navires à vapeur et des navires à voiles dans l'ensemble de la marine marchande pendant chacune des années 1872—1890.

Années.	Navires à vapeur.			Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.			Rapport au tonnage efficace:			
	Tonnage réel.	Tonnage efficace		Tonnage réel.	Tonnage réel.	Tonnage efficace, les vapeurs calculés:		a) les vapeurs calculés à 3 tonneaux.		b) les vapeurs calculés à 4 tonneaux.	
		a) calculé à 3 tonneaux.	b) calculé à 4 tonneaux.			a) à 3 tonneaux.	b) à 4 tonneaux.	Proportion		Proportion	
							des navires à vapeur.	des navires à voiles.	des navires à vapeur.	des navires à voiles.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1 Janvier 1872	2 240.0	6 720.0	8 960.0	12 033.7	14 273.7	18 753.7	20 993.7	35.83	64.17	42.68	57.32
— 1873	2 611.1	7 833.3	10 444.4	11 891.1	14 502.2	19 724.4	22 335.5	39.71	60.29	46.76	53.24
— 1874	2 961.5	8 884.5	11 846.0	11 913.7	14 875.2	20 798.2	23 759.7	42.72	57.28	49.86	50.14
— 1875	3 189.7	9 569.1	12 758.8	12 250.1	15 439.8	21 819.2	25 008.9	43.86	56.14	51.02	48.98
— 1876	3 315.5	9 946.5	13 262.0	12 548.6	15 864.1	22 495.1	25 810.6	44.22	55.78	51.38	48.62
— 1877	3 390.4	10 171.2	13 561.6	12 804.2	16 194.6	22 975.4	26 365.8	44.27	55.73	51.44	48.56
— 1878	3 553.5	10 660.5	14 214.0	12 795.6	16 349.1	23 456.1	27 009.6	45.45	54.55	52.63	47.37
— 1879 a)	3 798.5	11 395.5	15 194.0	12 736.7	16 535.2	24 132.2	27 930.7	47.22	52.78	54.40	45.60
— 1879 b)	4 346.2	13 038.6	17 384.8	13 620.5	17 966.7	26 659.1	31 005.3	48.91	51.09	56.07	43.93
— 1880	4 645.7	13 937.1	18 582.8	13 267.5	17 913.2	27 204.6	31 850.3	51.23	48.77	58.34	41.66
— 1881	5 006.1	15 018.3	20 024.4	12 885.8	17 891.9	27 904.1	32 910.2	53.82	46.18	60.85	39.15
— 1882	5 456.7	16 370.1	21 826.8	12 546.7	18 003.4	28 916.8	34 373.5	56.61	43.39	63.50	36.50
— 1883	6 176.1	18 528.3	24 704.4	12 294.6	18 470.7	30 822.9	36 999.0	60.11	39.89	66.77	33.23
— 1884	6 923.2	20 769.6	27 692.8	12 076.0	18 999.2	32 845.6	39 768.8	63.23	36.77	69.63	30.37
— 1885	7 396.2	22 188.6	29 584.8	12 002.8	19 399.0	34 191.4	41 587.6	64.90	35.10	71.14	28.86
— 1886 a)	7 471.3	22 413.9	29 885.2	11 807.7	19 279.0	34 221.6	41 692.9	65.50	34.50	71.68	28.32
— 1886 b)	7 420.8	22 262.4	29 683.2	11 621.9	19 042.7	33 884.3	41 305.1	65.70	34.30	71.86	28.14
— 1887	7 535.0	22 605.0	30 140.0	11 278.0	18 813.0	33 883.0	41 418.0	66.72	33.28	72.77	27.23
— 1888	7 720.1	23 160.3	30 880.4	10 793.8	18 513.9	33 954.1	41 674.2	68.21	31.79	74.10	25.90
— 1889	8 106.5	24 319.5	32 426.0	10 417.8	18 524.3	34 737.3	42 843.8	70.01	29.99	75.68	24.32
— 1890	8 737.0	26 211.0	34 948.0	10 262.5	18 999.5	36 473.5	45 210.5	71.86	28.14	77.30	22.70

Années.	Taux d'accroissement ou de diminution par rapport à l'année précédente ¹⁾ .					Accroissement ou diminution des chiffres proportionnels.				
	1-3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	
1 Janvier 1872	+ 16.57	- 1.19	+ 1.60	+ 5.18	+ 6.39	+ 3.88	- 3.88	+ 4.08	- 4.08	
— 1873	+ 13.43	+ 0.19	+ 2.57	+ 5.44	+ 6.38	+ 3.01	- 3.01	+ 3.10	- 3.10	
— 1874	+ 7.71	+ 2.82	+ 3.80	+ 4.91	+ 5.26	+ 1.14	- 1.14	+ 1.16	- 1.16	
— 1875	+ 3.94	+ 2.44	+ 2.75	+ 3.10	+ 3.21	+ 0.36	- 0.36	+ 0.36	- 0.36	
— 1876	+ 2.26	+ 2.04	+ 2.08	+ 2.14	+ 2.15	+ 0.05	- 0.05	+ 0.06	- 0.06	
— 1877	+ 4.81	- 0.07	+ 0.95	+ 2.09	+ 2.24	+ 1.18	- 1.18	+ 1.19	- 1.19	
— 1878	+ 6.89	- 0.46	+ 1.14	+ 2.88	+ 3.41	+ 1.77	- 1.77	+ 1.77	- 1.77	
— 1879	+ 6.89	- 2.59	+ 0.30	+ 2.05	+ 2.73	+ 2.32	- 2.32	+ 2.27	- 2.27	
— 1880	+ 7.76	- 2.88	+ 0.12	+ 2.57	+ 3.33	+ 2.59	- 2.59	+ 2.51	- 2.51	
— 1881	+ 9.00	- 2.63	+ 0.62	+ 3.65	+ 4.45	+ 2.79	- 2.79	+ 2.65	- 2.65	
— 1882	+ 13.18	- 2.01	+ 2.60	+ 6.57	+ 7.64	+ 3.50	- 3.50	+ 3.27	- 3.27	
— 1883	+ 12.10	- 1.78	+ 2.86	+ 6.56	+ 7.49	+ 3.12	- 3.12	+ 2.86	- 2.86	
— 1884	+ 6.83	- 0.61	+ 2.10	+ 4.10	+ 4.57	+ 1.67	- 1.67	+ 1.51	- 1.51	
— 1885	+ 1.02	- 1.63	- 0.62	+ 0.09	+ 0.26	+ 0.60	- 0.60	+ 0.54	- 0.54	
— 1886	+ 1.54	- 2.96	- 1.21	- 0.00	+ 0.27	+ 1.02	- 1.02	+ 0.91	- 0.91	
— 1887	+ 2.46	- 4.30	- 1.59	+ 0.21	+ 0.62	+ 1.49	- 1.49	+ 1.33	- 1.33	
— 1888	+ 5.01	- 3.49	+ 0.06	+ 2.31	+ 2.81	+ 1.80	- 1.80	+ 1.58	- 1.58	
— 1889	+ 7.77	- 1.49	+ 2.57	+ 5.00	+ 5.52	+ 1.85	- 1.85	+ 1.62	- 1.62	

¹⁾ Si, pour les années 1872—1879, les taux d'accroissement ou de diminution indiqués ci-dessus présentent quelques différences insignifiantes comparés à ceux du volume II page VII (appendice n° VII), cela tient à ce que la série des pays servant de base aux calculs n'est pas tout à fait la même dans les deux cas.

N° VII. Aperçu sommaire de l'importation ou de l'exportation de certaines marchandises de grande importance pour le transport maritime en 1872, 1876, 1882 et 1888.

Articles.					Articles.				
Pays d'importation ou d'exportation.					Pays d'importation ou d'exportation.				
1872.	1876.	1882.	1888.		1872.	1876.	1882.	1888.	
1	2	3	4		1	2	3	4	
Milliers de tonneaux de charge ²⁾ .	Milliers de tonneaux de charge.	Milliers de tonneaux de charge.	Milliers de tonneaux de charge.		Milliers de tonneaux de charge.	Milliers de tonneaux de charge.	Milliers de tonneaux de charge.	Milliers de tonneaux de charge.	
Céréales (grains et farines).					Vins.				
Pays d'importation:					Pays d'exportation:				
Grande-Bretagne et Irlande.....	3 406.5	3 932.5	4 322.3	4 905.4	France.....	243.8	204.5	192.8	162.9
Danemark ¹⁾	15.9	59.9	97.1	197.8	Portugal ¹⁾	39.1	48.0	70.5	157.4
Norvège ¹⁾	118.0	147.7	150.5	204.7	Espagne ¹⁾	169.7	167.1	697.4	825.1
Suède ¹⁾	48.7	94.7	128.0	155.9	Italie ¹⁾	53.2	45.3	119.3	163.8
Hambourg et Altona.....	31.4	70.1	119.3	268.1	Total de ces pays	505.8	464.9	1 080.0	1 309.2
Brême ¹⁾	36.8	99.8	101.3	115.9					
Pays-Bas.....	208.9	441.3	683.9	1 063.4	Coton.				
Belgique.....	139.4	476.0	751.9	973.0	Exportation des États-Unis ¹⁾	646.7	890.0	1 220.6	1 408.8
France.....	444.0	794.0	1 480.0	1 754.0	Importation en Grande-Bretagne et en Irlande, provenant d'autres pays que les États-Unis.....	474.5	336.4	502.4	232.1
Espagne ¹⁾	19.0	26.0	184.0	162.0	Total	1 121.2	1 226.4	1 723.0	1 640.9
Total de ces pays	4 468.6	6 142.0	8 018.3	9 800.2					
					Laine.				
Riz.					Importation en Grande-Bretagne et en Irlande.....				
Pays d'importation:						185.7	236.4	296.4	424.8
Grande-Bretagne et Irlande.....	238.1	215.7	282.0	219.5	Jute).				
Hambourg et Altona.....	7.3	8.8	19.9	38.2	Pays d'importation:				
Brême ¹⁾	35.3	45.3	104.7	152.9	Grande-Bretagne et Irlande.....	269.7	254.9	397.6	419.3
Pays-Bas.....	38.7	48.7	66.9	87.4	Autres pays européens.....	66.1	68.8	126.4	211.3
Belgique.....	30.5	43.1	29.1	50.6	Total Europe	335.8	323.7	524.0	630.6
France.....	16.3	25.2	57.0	56.3					
États-Unis ¹⁾	23.6	19.7	19.5	47.3	Bois.				
Total de ces pays	389.8	406.5	579.1	652.2	Pays d'importation:				
					Grande-Bretagne et Irlande.....	7 030	9 110	9 010	9 220
Sucre.					Danemark.....	580	710	740	690
Pays d'importation:					Allemagne (Union douanière)...	1 110	1 130	620	890
Grande-Bretagne et Irlande.....	646.1	767.1	941.9	1 030.4	Pays-Bas.....	1 030	1 280	1 400	1 460
Hambourg et Altona.....	18.2	8.4	6.2	8.6	Belgique.....	510	480	670	710
Pays-Bas.....	96.8	72.6	50.6	82.7	France ³⁾	2 250	2 370	3 650	2 630
Belgique.....	8.3	7.7	10.1	9.4	Espagne ³⁾	340	340	550	410
France.....	133.8	117.3	157.0	167.3	États-Unis ⁴⁾	1 680	790	1 440	1 430
Espagne ¹⁾	29.0	34.7	29.3	40.7	République Argentine.....	-	40	140	310
États-Unis.....	541.7	563.3	767.5	1 016.7	Nouvelle-Galles-du-Sud, Victoria et Australie du Sud.....	100	140	390	620
Total de ces pays	1 473.9	1 571.1	1 962.6	2 355.8	Total de ces pays	14 630	16 390	18 610	18 370

¹⁾ Les chiffres insérés pour ces pays représentent l'ensemble du commerce avec les pays étrangers et comprennent une petite quantité de marchandises importées ou exportées par voie de terre. (Pour les autres pays, les chiffres représentent exclusivement le commerce par voie maritime.) — Pour ce qui est des États-Unis, les moyennes des années fiscales 1871/1872 + 1872/1873, 1875/1876 + 1876/1877 etc. ont été considérées comme représentant les années 1872, 1876, etc.

²⁾ Voir l'Introduction page XXIII, note 1.

³⁾ Les chiffres comprennent l'importation de merrains d'après une évaluation approximative.

⁴⁾ Les chiffres du commerce de bois des États-Unis et du Canada insérés dans le présent tableau ne comprennent pas les bois dont les quantités ne sont pas indiquées en mesure cubique. Ils s'appliquent, du reste, aux années fiscales expirant le 30 juin.

⁵⁾ D'après le Year-Book of Commerce, London 1892.

N° VII. Aperçu sommaire de l'importation ou de l'exportation de certaines marchandises de grande importance pour le transport maritime en 1872, 1876, 1882 et 1888.

Articles.					Articles.						
Pays d'importation ou d'exportation.		1872.	1876.	1882.	1888.	Pays d'importation ou d'exportation.		1872.	1876.	1882.	1888.
		1	2	3	4			1	2	3	4
Pays d'exportation:		Milliers de mètres cubés.	Autres minerais métallifères.		Milliers de tonnes de charge.						
Norvège		2 180	1 960	1 930	1 900	Pays d'exportation:					
Suède		3 410	3 660	4 600	5 330	Norvège		60.9	38.4	45.7	43.3
Russie: Riga, Cronstadt et les ports de la mer Blanche.....		980 ¹⁾	1 520	1 600	2 010	Suède		0.1	0.8	0.7	23.9
Finlande ¹⁾		720	1 220	1 530	1 380	Espagne		181.0	303.2	380.9	550.0
Allemagne		1 110	1 100	970	750	Italie ⁵⁾		40.3	44.4	68.3	60.1
Autriche (Trieste).....	}	660 ²⁾	490	500	430	Total de ces pays		282.3	386.8	495.6	677.3
Hongrie (Fiume).....			190	300	510	Soufre.					
États-Unis ³⁾		770	1 210	1 650	1 660	Exportation de l'Italie.....		121.5	129.8	182.2	221.3
Canada ³⁾		4 330	3 310	4 170	3 720	Sel.					
Total de ces pays		14 160	14 660	17 250	17 690	Pays d'exportation:					
Moyenne de l'importation et de l'exportation.....		14 395	15 525	17 930	18 030	Grande-Bretagne et Irlande.....		502.4	577.2	637.4	599.1
		Milliers de tonnes de charge.	Portugal		122.3	164.1	76.0	115.1			
Même quantité exprimée en tonnes de charge.....		6 855	7 393	8 538	8 586	Espagne		146.7	138.5	149.3	156.8
						Italie		⁶⁾ 58.7	61.2	102.8	82.3
						Total de ces pays		830.1	941.0	965.5	953.3
Houille.						Glace (eau congelée).					
Pays d'exportation:						Pays d'exportation:					
Grande-Bretagne et Irlande.....		8 799.2	10 866.1	13 956.3	17 980.3	Norvège		129.9	141.8	225.2	243.7
Japon.....		-	-	90.7	650.0	États-Unis.....		33.9	33.3	27.1	26.0
Nouvelle-Galles-du-Sud		447.2	580.5	843.4	1 292.7	Total de ces pays		163.8	175.1	252.3	269.7
Total de ces pays		9 246.4	11 446.6	14 890.4	19 923.0	Pétrole.					
						Pays d'exportation:					
Fer.						États-Unis		553.0	911.8	1 760.0	1 986.0
Pays d'exportation:						Russie d'Europe et d'Asie.....		-	1.5	15.0	556.0
Grande-Bretagne et Irlande ³⁾		2 266.0	1 507.0	2 952.0	2 700.0	Total de ces pays		553.0	913.3	1 775.0	2 542.0
Suède ⁴⁾		173.0	113.0	187.0	186.0	Nitrate de soude.					
Total de ces pays		2 439.0	1 620.0	3 139.0	2 886.0	Pays d'importation:					
						Grande-Bretagne et Irlande.....		63.4	118.7	74.6	80.1
						Allemagne: Hambourg et Altona		32.1	39.2	89.3	177.0
						Total de ces pays		95.5	157.9	163.9	257.1
Minerai de fer.						Guano.					
Pays d'exportation:						Pays d'importation:					
Norvège.....		10.0	9.5	-	0.3	Grande-Bretagne et Irlande.....		79.1	132.9	30.0	16.3
Suède		12.4	9.9	13.5	78.2	Hambourg et Altona		111.6	106.5	20.1	8.2
Espagne		497.9	454.2	2 683.5	2 976.3	Total de ces pays		190.7	239.4	50.1	24.5
Total de ces pays		520.3	473.6	2 697.0	3 054.8						

¹⁾ Les chiffres de la Finlande ne comprennent pas l'exportation de bois de chauffage.

²⁾ Voir la note 4 page LXXXII.

³⁾ Les chiffres comprennent l'exportation de fer étranger.

⁴⁾ Voir la note 1 page LXXXII.

⁵⁾ Minerai de zinc. L'Italie exporte en outre des minerais de plomb et autres.

⁶⁾ 3: en 1873.

TABLEAUX.

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.
A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage ¹⁾ .	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I. Europe.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Grande-Bretagne et Irlande ²⁾	38389	28781.8	19964	6479.4	58353	35261.2	29706	22850.6	16847	5597.5	46553	28448.1	25698.0
Man et Channel Islands ³⁾	1486	323.4	2225	185.0	3711	508.4	1171	252.2	1778	124.1	2949	376.3	288.7
<i>Possessions anglaises en Europe⁴⁾:</i>													
Gibraltar (1884)	5084	5014.2	1062	133.6	6146	5147.8	4833	4839.1	870	116.9	5703	4956.0	4477.0
Malte (1884)	3851	4909.5	1530	134.0	5381	5043.5	3760	4835.3	1513	130.2	5273	4965.5	4383.5
Danemark ⁵⁾	10519	2661.8	13545	724.3	24064	3386.1	-	-	-	-	-	-	2535.1
Islande et îles Féroë ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	2811	1183.2	8658	1144.6	11469	2327.8	2450	1010.1	3246	367.6	5696	1377.7	1183.2
Suède ⁷⁾	12172	3120.8	15721	1497.7	27893	4618.5	4473	1569.8	6574	525.9	11047	2095.7	3120.8
Russie ⁸⁾	7535	5434.6	3854	870.3	11389	6304.9	3060	2092.4	2104	415.4	5164	2507.8	5434.6
Dont: Ports de la mer Blanche	142	84.8	513	85.4	655	170.2	23	12.2	274	17.9	297	30.1	84.8
- - Baltique	4483	2485.6	1941	443.8	6424	2929.4	2299	1381.0	1443	338.7	3742	1719.7	2485.6
- - Noire et d'Azoff	2910	2864.2	1400	341.1	4310	3205.3	738	699.2	387	38.8	1125	758.0	2864.2
Finlande ⁹⁾	2370	792.5	7719	641.0	10089	1433.5	1973	615.9	4397	248.5	6370	864.4	707.5
Allemagne ¹⁰⁾	12756	7091.6	10485	1531.1	23241	8622.7	12019	6731.5	8746	1433.9	20765	8165.4	7091.6
Dont: Ports de la mer Baltique	7135	2650.3	6764	632.8	13899	3283.1	6633	2458.1	5203	559.1	11836	3017.2	2650.3
- - du Nord	5621	4441.3	3721	898.3	9342	5339.6	5386	4273.4	3543	874.8	8929	5148.2	4441.3
Pays-Bas	6340	4328.9	2302	635.8	8642	4964.7	6029	4181.3	2060	619.0	8089	4800.3 ^{*)}	11667.4
Belgique ¹¹⁾	5558	4080.0	1189	491.7	6747	4571.7	4362	3544.3	1174	484.7	5536	4029.0	4080.0
France ¹²⁾	19712	12776.4	11369	2076.1	31081	14852.5	18714	12356.2	9619	1933.8	28333	14290.0	11407.5
Dont: Ports de l'océan Atlantique	14953	8303.2	7538	1485.8	22491	9789.0	14922	7939.1	6300	1420.4	20322	9359.5	7413.6
- - la Méditerranée	4759	4473.2	3831	590.3	8590	5063.5	4692	4417.1	3319	513.4	8011	4930.5	3993.9
Portugal ¹³⁾	3369	2732.0	2418	376.8	5787	3108.8	2599	1950.6	1308	292.7	3907	2243.3	3035.5
Espagne ¹⁴⁾	13776	10861.8	5655	820.4	19431	11682.2	9184	7063.6	3953	583.2	13137	7646.8	10344.6
Dont: Ports de l'océan Atlantique	7955	6259.9	2706	329.3	10661	6589.2	4611	3665.9	1615	178.3	6226	3844.2	5961.8
- - la Méditerranée	5821	4601.9	2949	491.1	8770	5093.0	4573	3397.7	2338	404.9	6911	3802.6	4382.8
Italie ¹⁵⁾	6584	6765.5	10968	1012.1	17552	7777.6	6127	6349.7	9478	852.2	15605	7201.9	6040.6
Autriche ¹⁶⁾	1961	1383.3	5241	290.4	7202	1673.7	1748	1273.1	2380	122.7	4128	1395.8	1235.1
Hongrie ¹⁷⁾	349	349.9	1025	108.2	1374	458.1	270	265.2	657	44.1	927	309.3	312.4
Monténégro ¹⁸⁾	136	69.2	81	5.4	217	74.6	136	69.2	47	4.7	183	73.9	65.9
Grèce	2297	2125.1	4581	313.5	6878	2438.6	2152	1997.9	3520	278.4	5672	2276.3	2023.9
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique (1/3 1888—28/2 1889) (non compris les ports de la mer Rouge et du golfe Persique) ¹⁹⁾	15059	12369.1	14001	1511.2	29060	13880.3	-	-	-	-	-	-	11780.1
Bulgarie													
Roumanie (navires entrés en Danube) ²⁰⁾	1071	1154.2	607	104.4	1678	1258.6	427	413.4	340	29.4	767	442.8	1099.3

*) m³.

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage ¹⁾ .	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
I. Europe.													
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Grande-Bretagne et Irlande ²⁾	38838	29420.3	20194	6716.2	59032	36136.5	34982	27548.0	16437	5574.2	51419	33122.2	26268.2
Man et Channel Islands ³⁾	1524	318.4	2184	176.9	3708	495.3	1355	301.5	1149	128.9	2504	430.4	284.3
<i>Possessions anglaises en Europe⁴⁾:</i>													
Gibraltar (1884)	5108	5021.6	960	125.7	6068	5147.3	4511	4593.1	466	100.0	4977	4693.1	4483.6
Malte (1884)	3851	4908.6	1537	136.1	5388	5044.7	3740	4813.8	994	98.3	4734	4912.1	4382.7
Danemark ⁵⁾	10510	2647.4	12786	713.7	23296	3361.1	-	-	-	-	-	-	2521.4
Islande et îles Féroé ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	2789	1177.6	8688	1237.3	11477	2414.9	2506	986.2	7755	1011.2	10261	1997.4	1177.6
Suède ⁷⁾	12152	3155.1	14491	1507.9	26643	4663.0	4775	2006.7	12389	1422.1	17164	3428.8	3155.1
Russie ⁸⁾	7377	5330.7	3855	869.5	11232	6200.2	6393	4676.2	3516	783.6	9909	5459.8	5330.7
Dont: Ports de la mer Blanche	139	84.0	505	84.6	644	168.6	138	83.6	505	84.5	643	168.1	84.0
- - - Baltique	4383	2443.0	1966	447.1	6349	2890.1	3900	2120.7	1790	392.3	5690	2513.0	2443.0
- - - Noire et d'Azoff	2855	2803.7	1384	337.8	4239	3141.5	2355	2471.9	1221	306.8	3576	2778.7	2803.7
Finlande ⁹⁾	2134	736.7	7071	623.8	9205	1360.5	1930	697.1	6635	577.5	8565	1274.6	657.7
Allemagne ¹⁰⁾	12779	7115.2	10426	1570.2	23205	8685.4	9827	5245.9	6685	1059.2	16512	6305.1	7115.2
Dont: Ports de la mer Baltique	7140	2667.2	6651	658.3	13791	3325.5	5521	1917.7	4041	396.6	9562	2314.3	2667.2
- - - du Nord	5639	4448.0	3775	911.9	9414	5359.9	4306	3328.2	2644	662.6	6950	3990.8	4448.0
Pays-Bas	6296	4248.9	2327	647.9	8623	4896.8	4232	2645.5	1481	337.9	5713	2983.4	11451.9
Belgique ¹¹⁾	5566	4114.2	1214	470.1	6780	4584.3	3575	2925.3	835	337.7	4410	3263.0	4114.2
France ¹²⁾	20771	13554.9	12133	2177.4	32904	15732.3	14951	9483.5	7570	1089.6	22521	10573.1	12102.6
Dont: Ports de l'océan Atlantique	15182	8424.4	8269	1558.0	23451	9982.4	10005	5030.0	4603	628.4	14608	5658.4	7521.8
- - - la Méditerranée	5589	5130.5	3864	619.4	9453	5749.9	4946	4453.5	2967	461.2	7913	4914.7	4580.8
Portugal ¹³⁾	3319	2684.2	2522	371.7	5841	3055.9	2599	2058.1	1817	286.0	4416	2344.1	2982.4
Espagne ¹⁴⁾	13014	10953.8	4731	684.4	17745	11638.2	12332	10502.3	3119	464.6	15451	10966.9	10432.2
Dont: Ports de l'océan Atlantique	6537	5461.2	2234	276.7	8771	5737.9	6272	5315.2	1429	229.1	7701	5544.3	5201.2
- - - la Méditerranée	6477	5492.6	2497	407.7	8974	5900.3	6060	5187.1	1690	235.5	7750	5422.6	5231.0
Italie ¹⁵⁾	6356	6394.9	11075	1032.5	17431	7427.4	3858	3416.4	5657	497.5	9515	3913.9	5709.7
Autriche ¹⁶⁾	1983	1425.7	5614	314.9	7597	1740.6	1796	1291.7	5305	302.4	7101	1594.1	1273.0
Hongrie ¹⁷⁾	394	394.0	1050	119.5	1444	513.5	369	360.3	1037	119.1	1406	479.4	351.7
Monténégro ¹⁸⁾	137	70.4	76	2.2	213	72.6	137	70.4	61	1.9	198	72.3	67.0
Grèce	2329	2194.8	3542	297.6	5871	2492.4	2219	2097.8	2050	150.6	4269	2248.4	2090.3
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique (1/3 1888—28/2 1889) (non compris les ports de la mer Rouge et du golfe Persique) ¹⁹⁾	15059	12369.1	14001	1511.2	29060	13880.3	-	-	-	-	-	-	11780.1
Bulgarie													
Roumanie (navires sortis du Danube) ²⁰⁾	1071	1154.2	607	104.4	1678	1258.6	1064	1149.4	592	103.4	1656	1252.8	1099.3

*) m³.

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
II. Amérique.													
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
États-Unis de l'Amérique du Nord (1/7 1886—30/6 1887) ²¹⁾ ..	6225	8643.2	11773	5300.1	17998	13943.3	5168	7969.2	10039	4240.9	15207	12210.1	8231.6
Dont: Ports de l'océan Pacifique ..	980	667.8	1007	970.5	1987	1638.3	483	488.2	720	749.5	1203	1237.7	636.0
- - - Atlantique ..	5245	7975.4	10766	4329.6	16011	12305.0	4685	7481.0	9319	3491.4	14004	10972.4	7595.6
Mexique (1886) ²²⁾ ..	581	856.9	508	119.3	1089	976.2	-	-	-	-	689	831.9	816.1
<i>Amérique centrale:</i>													
Guatemala ²³⁾ ..	400	-	38	-	438	536.0	-	-	-	-	-	-	-
Honduras ²⁴⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salvador ²⁵⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicaragua ²⁶⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Côte-Rica (1888) ²⁷⁾ ..	255	357.1	46	12.5	301	369.6	-	-	-	-	-	-	340.1
Haïti ²⁸⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
République Dominicaine ²⁹⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Colombie (non compris l'Isthme de Panama) ³⁰⁾ ..	547	738.7	274	26.9	821	765.6	-	-	-	-	-	-	703.5
Dont: Ports de l'océan Pacifique ..	113	93.2	63	5.9	176	99.1	-	-	-	-	-	-	88.7
- - - Atlantique ..	434	645.5	211	21.0	645	666.5	-	-	-	-	-	-	614.8
L'Isthme (Colon et Panama) ³¹⁾ ..	565	1051.6	193	46.6	758	1098.2	-	-	-	-	-	-	1001.5
Équateur ³²⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pérou ³³⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolivie ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chili ³⁴⁾ ..	766	1146.3	765	564.0	1531	1710.3	756	-	497	-	1253	-	1146.3
République Argentine ³⁵⁾ ..	6607	3633.9	5694	1010.7	12301	4644.6	3794	2701.9	5172	990.6	8966	3692.5	3460.9
Uruguay ³⁶⁾ ..	638	1065.2	587	332.3	1225	1397.5	624	1053.9	578	328.2	1202	1382.1	1014.4
Brésil (1884—1885) ³⁷⁾ ..	1927	2801.4	1878	721.2	3805	3522.6	-	-	-	-	-	-	2668.0
Vénézuëla ³⁸⁾ ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises³⁹⁾:</i>													
Dominion of Canada (1/7 1886—30/6 1887) ^{39*)} ..	2954	2713.3	10249	1814.1	13203	4527.4	-	-	-	-	6017	2672.0	2422.6
Terre-Neuve (1884) ..	198	217.9	1508	180.0	1706	397.9	194	214.9	1474	174.6	1668	389.5	194.5
Bermudes — ..	81	106.1	103	27.2	184	133.3	81	106.1	101	27.0	182	133.1	94.8
Honduras — ..	131	111.0	316	19.3	447	130.3	114	94.5	231	7.4	345	101.9	99.1
<i>West India Islands:⁴⁰⁾</i>													
Iles de Bahama (1884) ..	57	84.0	350	34.4	407	118.4	54	83.8	269	23.7	323	107.5	75.0
Iles de Turc — ..	60	81.1	390	56.6	450	137.7	60	81.1	179	11.2	239	92.3	72.5
Jamaïque (1/10 1883—30/9 1884) ..	474	453.6	391	89.1	865	542.7	335	316.6	267	50.8	602	367.4	405.0

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
II. Amérique.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
États-Unis de l'Amérique du Nord (1/7 1886—30/6 1887) ²¹⁾	6370	8806.2	11763	5123.7	18133	13929.9	5488	8335.3	8010	4480.2	13498	12815.5	8386.8
Dont : Ports de l'océan Pacifique ..	1010	687.2	1040	972.1	2050	1659.3	771	523.9	890	813.9	1661	1337.8	654.5
- - - Atlantique ..	5360	8119.0	10723	4151.6	16083	12270.6	4717	7811.4	7120	3666.3	11837	11477.7	7732.3
Mexique (1886) ²²⁾	609	895.6	510	125.7	1119	1021.3	-	-	-	-	933	921.4	852.9
<i>Amérique centrale:</i>													
Guatemala ²³⁾	400	-	38	-	438	535.8	-	-	-	-	-	-	-
Honduras ²⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salvador ²⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicaragua ²⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costa-Rica (1888) ²⁷⁾	257	349.1	38	11.7	295	360.8	-	-	-	-	-	-	332.5
Haïti ²⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
République Dominicaine ²⁹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Colombie (non compris l'Isthme de Panama ³⁰⁾	549	738.4	263	23.8	812	762.2	-	-	-	-	-	-	703.3
Dont : Ports de l'océan Pacifique ..	114	92.0	34	4.7	168	96.7	-	-	-	-	-	-	87.7
- - - Atlantique ..	435	646.4	209	19.1	644	665.5	-	-	-	-	-	-	615.6
L'Isthme (Colon et Panama) ³¹⁾ ..	565	1051.6	193	46.6	758	1098.2	-	-	-	-	-	-	1001.5
Équateur ³²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pérou ³³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolivie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chili ³⁴⁾	867	1243.3	691	589.2	1558	1832.5	860	-	592	-	1452	-	1243.3
République Argentine ³⁵⁾	5584	3074.8	3940	795.6	9524	3870.4	2971	2171.4	1041	281.4	4012	2452.8	2928.3
Uruguay ³⁶⁾	574	961.7	449	256.9	1023	1218.6	553	943.5	191	64.6	744	1008.1	915.9
Brésil (1884—1885) ³⁷⁾	1615	2287.6	1567	626.8	3182	2914.4	-	-	-	-	-	-	2178.7
Vénézuéla ³⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises</i> ³⁹⁾ :													
Dominion of Canada (1/7 1886—30/6 1887) ^{39*)}	2887	2527.3	10060	1869.1	12947	4396.4	-	-	-	-	10732	4008.3	2256.5
Terre-Neuve (1884).....	190	216.2	1229	159.2	1419	375.4	132	178.0	634	83.6	766	261.6	193.0
Bermudes —.....	81	106.9	100	24.0	181	130.9	71	93.6	56	13.6	127	107.2	95.4
Honduras —.....	133	113.0	277	22.3	410	135.3	129	110.9	234	21.5	363	132.4	100.9
West India Islands: ⁴⁰⁾													
Iles de Bahama (1884).....	57	85.9	369	36.0	426	121.9	55	85.8	301	30.0	356	115.9	76.7
Iles de Turc —.....	60	81.1	377	54.9	437	136.0	60	81.1	365	54.7	425	135.8	72.5
Jamaïque (1/10 1883—30/9 1884)	459	438.5	386	84.0	845	522.5	399	369.9	297	64.6	696	434.5	391.5

N° I. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Afrique. (Suite)													
Possessions européennes.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
<i>Possessions anglaises⁵⁵⁾:</i>													
Gambie (1884)...	69	64.6	149	17.9	218	82.5	67	63.4	133	17.3	200	80.7	57.7
Sierra Léone — ...	231	203.9	405	15.0	636	218.9	215	201.7	381	12.8	596	214.5	182.1
Côte d'Or — ...	222	279.6	28	8.6	250	288.2	219	278.6	27	8.6	246	287.2	249.6
Lagos — ...	275	199.5	53	13.2	328	212.7	257	195.7	53	13.2	310	208.9	178.1
Cap de Bonne Espérance — ...	264	623.6	421	230.8	685	854.4	238	589.6	158	67.1	396	656.7	572.1
Ste-Hélène ⁵⁶⁾ — ...	-	-	27	12.4	27	12.4	-	-	23	11.3	23	11.3	-
Natal — ...	-	-	-	-	368	231.7	-	-	-	-	278	187.8	-
Ile Maurice ⁵⁷⁾ — ...	-	-	-	-	593	401.5	-	-	-	-	475	286.4	-
<i>Possessions allemandes:</i>													
Cameroun ⁵⁸⁾	77	127.1	4	1.6	81	128.7	77	127.1	4	1.6	81	128.7	127.1
<i>Possessions françaises⁵⁹⁾:</i>													
Algérie	2386	2122.1	1466	133.6	3852	2255.7	2269	2033.1	1243	103.5	3512	2136.6	1894.8
Sénégal (non compris les Rivières du Sud)	-	-	-	-	364	194.0	-	-	-	-	-	-	-
Rivières du Sud (Sénégal) ⁶⁰⁾	-	-	-	-	373	15.5	-	-	-	-	-	-	-
Établiss. du golfe de Guinée ⁶¹⁾ ..	-	-	-	-	791	215.9	-	-	-	-	-	-	-
Réunion ⁶²⁾	-	-	-	-	134	139.0	-	-	-	-	-	-	-
Ste-Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé ⁶³⁾	-	-	-	-	767	124.6	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions portugaises⁶⁴⁾:</i>													
Iles du Cap Vert (1886)	963	1113.2	336	95.3	1299	1208.5	-	-	-	-	-	-	1236.9
Guinée (1885—1886)	76	58.2	55	6.5	131	64.7	-	-	-	-	-	-	64.7
Iles de St. Thomé et du Prince ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Angola (1886)	249	252.4	66	13.2	315	265.6	-	-	-	-	-	-	280.5
Mozambique (1886)	221	235.0	404	25.9	625	260.9	-	-	-	-	-	-	261.1
<i>Possessions espagnoles:</i>													
Iles Canaries ⁶⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions italiennes:</i>													
Massaouah (1889) ⁶⁶⁾	231	201.7	2288	39.6	2519	241.3	-	-	-	-	-	-	180.1

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
IV. Asie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Perse ⁶⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Siam (Bangkok) ⁶⁸⁾	361	300.9	62	35.9	423	336.8	358	299.2	62	35.9	420	335.1	286.5
Annam et Tonkin ⁶⁹⁾	-	-	-	-	2422	295.2	-	-	-	-	1779	226.3	-
Chine ⁷⁰⁾	-	-	-	-	3154	2916.5	-	-	-	-	-	-	-
Corée ⁷¹⁾	180	180.9	536	197	716	200.6	-	-	-	-	-	-	161.6
Japon ⁷²⁾	839	1136.9	581	110.3	1420	1247.2	837	1134.8	532	78.0	1369	1212.8	1015.1
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises⁷³⁾ :</i>													
Chypre (1/4 1884—31/3 1885)	119	122.4	1195	77.6	1314	200.0	117	119.7	904	63.7	1021	183.4	109.3
Inde anglaise (1/4 1886—31/3 1885) ⁷⁴⁾	1620	2685.9	3824	1259.4	5444	3945.3	1568	2611.0	3153	1205.2	4721	3816.2	2398.2
Ceylan (1888) ⁷⁵⁾	-	-	-	-	3372	2197.2	-	-	-	-	1822	1177.9	-
Straits Settlements (1884) ⁷⁶⁾	5190	3703.0	10418	551.2	15608	4254.2	-	-	-	-	14201	3854.2	3306.2
Hong-Kong (1884)	-	-	-	-	26374	5149.1	-	-	-	-	20135	4531.9	-
<i>Possessions russes⁷⁷⁾ :</i>													
Transcaucasie	475	502.5	661	72.1	1136	574.6	404	433.7	565	67.3	969	501.0	502.5
District d'Amur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions néerlandaises ⁷⁸⁾	2420	807.6	2120	300.3	4540	1107.9	2329	788.2	1466	255.6	3795	1043.8	2176.8
<i>Possessions françaises :</i>													
Établissements de l'Inde et Cochinchine ⁷⁹⁾	-	-	-	-	2963	1118.7	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions portugaises⁸⁰⁾ :</i>													
Inde portugaise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Macao (1886)	695	-	1	-	696	482.2	-	-	-	-	-	-	-
Dilly (Timor) (1885)	30	-	10	-	40	25.0	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions espagnoles :</i>													
Philippines ⁸¹⁾	224	141.4	162	169.2	386	310.6	-	-	-	-	-	-	134.6
<i>Possessions ottomanes (1/3 1888 —28/2 1889)⁸²⁾ :</i>													
Ports sur la Méditerranée et la mer Noire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ports sur la mer Rouge	256	273.5	283	31.0	539	304.5	-	-	-	-	-	-	260.5
Ports sur le golfe Persique	99	95.0	566	38.8	665	133.8	-	-	-	-	-	-	90.5

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
V. Océanie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Iles Tonga ⁸⁵⁾	32	20.7	42	8.6	74	29.3	-	-	-	-	-	-	19.7
Iles de Samoa (Apia 1888) ⁸⁶⁾ ...	-	-	-	-	371	-	-	-	-	-	-	-	-
Hawaï ⁸⁴⁾	-	-	-	-	254	210.7	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises⁸⁵⁾ :</i>													
Queensland (1888).....	-	-	-	-	928	478.5	-	-	-	-	-	-	-
Nouvelle-Galles-du-Sud (1888) ⁸⁶⁾ ...	1894	1835.2	1061	776.2	2955	2611.4	-	-	-	-	-	-	1638.5
Victoria (1888).....	1894	1842.3	830	537.2	2724	2379.5	-	-	-	-	-	-	1644.9
Australie méridionale (1888) ⁸⁷⁾ ...	609	838.2	360	225.1	969	1063.3	-	-	-	-	-	-	748.4
Port Darwin (Territoire du Nord) (1884).....	-	-	-	-	119	107.2	-	-	-	-	-	-	-
Australie occidentale (1888).....	164	411.0	99	35.9	263	446.9	-	-	-	-	-	-	366.9
Tasmanie (1888).....	417	371.5	353	54.0	770	425.5	-	-	-	-	-	-	331.7
Nouvelle-Zélande (1888).....	264	387.0	419	180.9	683	567.9	-	-	-	-	-	-	345.5
Iles Fiji (1884).....	50	45.3	100	22.8	150	68.1	-	-	-	-	-	-	40.5
<i>Possessions allemandes⁸⁸⁾ :</i>													
Iles Marshall.....	-	-	-	-	55	11.2	-	-	-	-	-	-	-
Territoires administrés par la Comp. de la Nouv.-Guinée (1888).....	38	-	19	-	57	11.5	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions françaises⁸⁹⁾ :</i>													
Nouvelle-Calédonie ⁹⁰⁾	-	-	-	-	108	78.3	-	-	-	-	-	-	-
Tahiti et dépendances.....	-	-	-	-	144	23.2	-	-	-	-	-	-	-

N° 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
V. Océanie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Iles Tonga ⁸⁵⁾	32	20.6	39	8.9	71	29.5	-	-	-	-	-	-	19.6
Iles de Samoa (Apia 1888) ^{86*)} ...	-	-	-	-	371	-	-	-	-	-	-	-	-
Hawaï ⁸⁴⁾	-	-	-	-	252	212.1	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises⁸⁵⁾:</i>													
Queensland (1888).....	-	-	-	-	936	517.7	-	-	-	-	-	-	-
Nouvelle-Galles-du-Sud (1888) ⁸⁶⁾ ...	1928	1821.1	1044	724.7	2972	2545.8	-	-	-	-	-	-	1626.0
Victoria (1888).....	1871	1859.0	759	466.0	2630	2325.0	-	-	-	-	-	-	1659.9
Australie méridionale (1888) ⁸⁷⁾ ...	623	848.0	396	243.0	1019	1091.0	-	-	-	-	-	-	757.1
Port Darwin (Territoire du Nord) (1884).....	-	-	-	-	117	106.1	-	-	-	-	-	-	-
Australie occidentale (1888).....	163	416.4	103	37.8	266	454.2	-	-	-	-	-	-	371.8
Tasmanie (1888).....	421	377.3	374	53.8	795	431.1	-	-	-	-	-	-	336.8
Nouvelle-Zélande (1888).....	213	329.1	440	195.9	653	525.0	-	-	-	-	-	-	293.8
Iles Fiji (1884).....	51	46.9	93	22.8	144	69.7	-	-	-	-	-	-	41.9
<i>Possessions allemandes⁸⁸⁾:</i>													
Iles Marshall.....	-	-	-	-	55	11.2	-	-	-	-	-	-	-
Territoires administrés par la Comp. de la Nouv.-Guinée (1888).....	38	-	19	-	57	11.5	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions françaises⁸⁹⁾:</i>													
Nouvelle-Calédonie ⁹⁰⁾	-	-	-	-	108	78.3	-	-	-	-	-	-	-
Tahiti et dépendances.....	-	-	-	-	121	22.2	-	-	-	-	-	-	-

Observations.

- 1) *Observation générale.* L'unité de tonnage employée dans la présente publication — sauf quelques exceptions que nous avons notées expressément — est la même que celle que nous avons employée dans les volumes précédents, c'est à dire le tonneau net du système Moorsom, les déductions pour la machine et les soutes à charbon des navires à vapeur étant déterminées d'après la règle dite allemande. Les facteurs au moyen desquels le tonnage officiel a été converti en tonnage international sont indiqués dans un tableau spécial (voir l'Index). Afin de faciliter la comparaison des chiffres du présent ouvrage avec les chiffres officiels, nous avons aussi indiqué le tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest; pour les navires à voiles, il n'y a pas de différence, sauf quelques cas exceptionnels.

Europe.

- 2) *Grande-Bretagne et Irlande.* Les chiffres comprennent la navigation entre le Royaume-Uni et les îles de la Manche, mais non entre le Royaume-Uni et l'île de Man.
- 3) *Île de Man et îles de la Manche.* Les chiffres comprennent la navigation de l'île de Man et des îles de la Manche avec les pays étrangers et les possessions anglaises et en outre la navigation des îles de la Manche avec l'Angleterre, mais non pas celle de l'île de Man avec l'Angleterre.
- 4) *Possessions anglaises en Europe.* D'après «Statistical Tables, relating to the Colonial and other Possessions of the United Kingdom». Le tonnage total des entrées et des sorties pendant les dernières années se trouve indiqué dans le tableau 6 ci-dessous d'après «Statistical Abstract for the several Colonial and other Possessions of the United Kingdom».
- 5) *Danemark.* Les données insérées dans le tableau ne concernent que les navires entrés et sortis *en cours ordinaire* et, par conséquent, ne comprennent pas les navires avariés et de passage.

La statistique danoise ne fait pas de distinction entre les navires chargés et les navires sur lest. Par contre, elle indique le chiffre des cargaisons (*chargement*) des navires; voici ces chiffres pour l'année 1887:

Chiffres des cargaisons en tonneaux (internationaux): navires à vapeur: 1 136 500 tonneaux à l'entrée et 364 700 tonneaux à la sortie; navires à voiles: 653 000 tonneaux à l'entrée et 117 000 tonneaux à la sortie; total: 1 789 500 tonneaux à l'entrée et 481 700 tonneaux à la sortie.

A l'aide de comparaisons avec les statistiques des autres pays avec lesquels le Danemark a entretenu des relations de commerce maritime, nous avons calculé le nombre et le tonnage probables des navires chargés en 1887, comme suit:

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage internat.	Nombre.	Tonnage internat.	Nombre.	Tonnage internat.
<i>Entrées</i>	5 965	1 949 400	11 431	615 700	17 396	2 565 100
<i>Sorties</i>	4 819	1 325 400	3 622	158 400	8 441	1 483 800

- 6) *Islande et îles Féroë.* On n'a pas de données statistiques; mais on peut calculer approximativement les entrées et les sorties à l'aide des tableaux statistiques danois, norvégiens et suédois indiquant les sorties des navires à destination de l'Islande et des îles Féroë et les entrées des navires venant de ces îles. Ce calcul donne pour l'année 1887 le résultat suivant quant au mouvement maritime de l'Islande et des îles Féroë avec le Danemark, la Norvège et la Suède:

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage internat.	Nombre.	Tonnage internat.	Nombre.	Tonnage internat.
<i>Entrées</i>	17	8 600	115	9 300	132	17 900
<i>Sorties</i>	19	9 200	92	7 000	111	16 200

La navigation de l'Islande et des îles Féroë avec les autres pays est presque nulle, abstraction faite des navires à vapeur de la ligne Copenhague—Islande qui font escale à Leith. Ces navires sont compris dans les chiffres ci-dessus.

- 7) *Suède.* Les bateaux à vapeur affectés au transport des voyageurs sont classés, conformément aux tableaux officiels, comme entrés et sortis *sur lest*, à moins qu'ils n'aient été en même temps chargés de marchandises.
- 8) *Russie.* Les chiffres du présent tableau ne se rapportent qu'aux ports maritimes de la Russie d'Europe. Par conséquent sont exclus les ports de la mer Caspienne et les ports Asiatiques de la mer Noire.
Les chiffres comprennent du reste une certaine partie du cabotage mixte qui se compose, à ce qu'il paraît, des navires qui, voyageant entre la Russie et l'Étranger, ont fait escale dans des ports russes.
- 9) *Finlande.* Les tableaux officiels du mouvement maritime de ce pays comprennent dans le total, outre la navigation extérieure proprement dite, une partie des entrées et des sorties du cabotage et de la navigation des ports intérieurs situés sur le lac de Ladoga. Ces deux catégories de navigation ne sont pas comprises dans les présents tableaux.
- 10) *Allemagne.* Les chiffres se rapportent à la navigation commerciale («zu Handelszwecken») y compris les expéditions pour la grande pêche.
- 11) *Belgique.* Les bateaux à vapeur employés au transport des voyageurs sont classés, conformément aux tableaux officiels, comme entrés et sortis *sur lest*, à moins qu'ils n'aient été en même temps chargés de marchandises.
- 12) *France.* Les expéditions pour la grande pêche sont comprises dans les chiffres.

13) *Portugal.* Les chiffres indiquent le mouvement total des entrées et des sorties de navires de long cours et de grand cabotage du continent portugais et des îles Açores et Madère.

Le tonnage officiel portugais a été converti en tonnage international à l'aide du facteur 0.90 tant pour les vapeurs que pour les voiliers. Le tonnage officiel des vapeurs est indiqué dans les colonnes 13 et 14; voici celui des navires à voiles: à l'entrée 418 668 toneladas, dont 325 183 pour les navires chargés; à la sortie 413 032 toneladas, dont 317 784 pour les navires chargés.

14) *Espagne.* La statistique du mouvement maritime de l'Espagne diffère de celle de la plupart des autres pays en ce que les navires faisant escale dans plusieurs ports au cours d'un même voyage sont comptés autant de fois qu'ils ont fait escale dans des ports espagnols, de sorte que le nombre des navires entrés et sortis est beaucoup plus grand que le nombre des voyages. (Voir «Suplemento á las Memorias Comerciales 1886», pages 52, 55 et 56.)

Pour déterminer aussi exactement que possible jusqu'à quel point ces doubles-emplois ont affecté les chiffres, nous avons d'abord comparé les entrées en Espagne par pays de provenance (d'après la statistique espagnole) aux sorties à destination de l'Espagne (d'après les statistiques des pays respectifs), et de même les sorties aux entrées correspondantes.

En ce qui concerne les navires à voiles, les différences que cette comparaison a accusées entre les chiffres de la statistique de l'Espagne et ceux de la statistique des autres pays, ne sont pas en général très grandes et elles se contrebalancent dans une certaine mesure. Mais il en est tout autrement des navires à vapeur, comme le montre en détail le tableau ci-dessous, en ce qu'il indique le nombre et le tonnage des entrées en Espagne pendant l'année 1888, tant d'après les documents espagnols que d'après les documents étrangers.

Pays de provenance.	Chiffres résultant des tableaux statistiques de l'Espagne.			Chiffres résultant des tableaux statistiques étrangers (les sorties considérées comme entrées).		
	Nombre des navires.	Tonnage officiel.	Tonnage international.	Nombre des navires.	Tonnage officiel.	Tonnage international.
		Milliers.	Milliers.		Milliers.	Milliers.
Angleterre	3167	2504.1	2629.3	1787	1211.3	1356.6
Danemark	3	2.2	2.3	2	1.5	1.5
Norvège	223	72.6	76.3	59	19.4	19.4
Suède	112	82.7	86.8	58	51.7	51.7
Russie	103	85.3	89.6	124	61.9	123.7
Allemagne	567	399.6	419.6	95	65.7	65.7
Pays-Bas	221	205.6	215.8	237	¹⁾ 222.3	233.5
Belgique	578	583.2	612.4	134	100.5	100.5
France	5634	3905.9	4101.2	3216	1878.9	2104.4
Italie	460	580.8	609.9	²⁾ 170	175.1	196.1
Autriche-Hongrie	19	16.7	17.6	³⁾ 4	3.1	3.5
Grèce	7	8.6	9.0	4	5.2	5.5
Algérie	547	246.1	258.4	378	124.0	138.8
États-Unis	77	116.2	122.0	⁴⁾ 51	65.1	68.4
Total	11718	8809.6	9250.2	6319	3985.7	4469.3

D'après ce tableau, les chiffres de la statistique espagnole se rapportent en moyenne à ceux résultant des documents étrangers comme 100 à 54 pour le nombre des navires et comme 100 à 48.3 pour le tonnage.

Quant aux sorties, nous nous bornons à indiquer le résultat général pour l'ensemble des mêmes pays: les documents espagnols indiquent un total de 11 604 vapeurs jaugeant 8 483 400 tonneaux (tonnage international) et les documents étrangers, un total de 7146 vapeurs jaugeant 5 129 200 tonneaux, ce qui donne un rapport de 61.6 pour cent quant au nombre et de 60.5 pour cent quant au tonnage.

En ce qui concerne l'année 1887, nous avons examiné les mêmes rapports pour les deux pays principaux avec lesquels l'Espagne entretient des relations maritimes, savoir l'Angleterre et la France. Les rapports moyens pour ces deux pays en 1887 étant à peu près les mêmes qu'en 1888 (51.7 et 51.4 % à l'entrée et 57.2 et 57.0 % à la sortie), on peut admettre, pour l'ensemble de la navigation de l'Espagne en 1887, les mêmes proportions que pour 1888.

On voit ainsi que les chiffres de la statistique espagnole se réduisent à la moitié environ pour les entrées et à soixante pour cent environ pour les sorties, si l'on s'en tient à la navigation directe calculée d'après les documents étrangers.

¹⁾ 3: Mètres cubes divisés par 2.83. ²⁾ La statistique maritime de l'Italie ne fait à cet égard aucune distinction entre l'Espagne et le Portugal; mais nous avons déduit les chiffres concernant le Portugal, d'après la statistique de ce dernier pays. ³⁾ Pour la Hongrie, nous avons pris les chiffres de 1887 (1 navire seulement). ⁴⁾ Moyenne des années fiscales de 1887/88 et 1888/89.

Nous ne pouvons cependant accepter ce résultat qu'avec une certaine réserve. Afin de mieux illustrer ce rapport, il sera utile de citer l'exemple de la navigation à vapeur entre l'Espagne et le Portugal, dont les chiffres n'ont pu être insérés dans le tableau précédent, on comprendra pourquoi.

En comparant les données espagnoles et les données portugaises relatives à cette navigation, on trouve, en effet, pour l'année 1887 dans les documents espagnols 376 vapeurs entrés venant du Portugal, tandis que d'après la statistique portugaise, le chiffre des sorties à destination de l'Espagne s'élevait à 609. En ce qui concerne la navigation en sens inverse, la différence entre les données espagnoles et les données portugaises était encore plus grande, savoir: 63 vapeurs sortis d'Espagne contre 389 vapeurs entrés en Portugal. La contradiction apparente s'explique cependant par ce fait que les ports de Lisbonne et d'Oporto sont des stations intermédiaires dans certaines routes dont les points de départ et de destination se trouvent dans d'autres pays. Ainsi par exemple, dans la ligne Cadix—Lisbonne—le Havre, un navire arrivant de Cadix à Lisbonne est porté dans la statistique portugaise comme *entré* venant d'Espagne, tandis que la statistique espagnole enregistre le même navire comme *sorti* à destination de la France, et, dans la direction inverse, un navire arrivant de Lisbonne à Cadix, comme *entré* venant de France. On voit ainsi que ce système de classification, très naturel en lui-même, peut mener à de grandes divergences entre les documents statistiques de l'un et de l'autre pays, en ce qui concerne la navigation de ces pays entre eux.

De même que les ports de Lisbonne et d'Oporto, il y a aussi des ports espagnols qui servent de stations intermédiaires. Ainsi nous pouvons citer les lignes du Havre à Santander et Colon, de Marseille à Barcelone, Malaga, Ténériffe et Colon, de Liverpool à Bordeaux, Corogne, Vigo, Lisbonne et Pernambuco, et il est évident que s'il y a beaucoup de cas semblables, les résultats de la comparaison entre les chiffres de la statistique espagnole et ceux que fournissent les documents étrangers ne sauraient être exacts.

D'un côté, il est clair que pour établir une comparaison exacte entre les documents espagnols et les documents étrangers, il faudrait compléter les chiffres résultant de ceux-ci en y ajoutant le nombre et le tonnage des navires qui, faisant le trajet entre deux pays étrangers, ont fait escale dans un ou plusieurs ports espagnols. De l'autre, il est possible que certains ports français se trouvent être des stations intermédiaires, comme nous venons de le faire remarquer pour les ports portugais, d'où il résulterait une augmentation des chiffres des documents français par rapport à ceux des documents espagnols.

On voit donc qu'il faut ici compter avec des influences qui agissent en sens contraire, influences dont il est impossible d'apprécier exactement la portée, à moins que les statistiques maritimes des divers pays ne donnent des renseignements plus complets quant au mouvement des navires à vapeur faisant escale dans plusieurs pays au cours du même voyage.

En ce qui concerne les *entrées* en Espagne, nous pouvons cependant, à ce qu'il paraît, calculer le rapport cherché d'une manière absolument sûre pour l'année 1885 à l'aide des spécifications détaillées que la statistique espagnole donne pour cette année (ainsi que pour les années précédentes). Voici en effet la décomposition des chiffres pour les navires à vapeur entrés en Espagne pendant la dite année :

	Nombre des navires.	Tonneaux de jauge (espagnols).	Tonneaux de marchandises déchargées en 1000 kg.
A. Navires chargés:			
a) venant directement de ports étrangers.....	4 093	2 756 273	1 717 697
b) venant de l'Étranger après avoir fait escale dans d'autres ports espagnols.....	2 923	1 857 367	323 762
B. Navires sur lest venant directement de ports étrangers.....	2 885	2 084 850	—
C. Navires ne faisant pas d'opérations commerciales:			
a) Navires de transit ou avariés.....	1 190	1 095 818	—
b) Navires retenus dans les lazarets.....	70	58 241	—
Total général	11 161	7 852 549	2 041 459

On voit que les entrées en 1885, abstraction faite des navires ayant fait escale (A. b) et des navires n'effectuant aucune opération commerciale (C), se chiffraient par 4093 navires chargés jaugeant 2 756 273 tonneaux et par 2885 navires sur lest jaugeant 2 084 850 tonneaux, total 6978 navires et 4 841 123 tonneaux.

Pour les années suivantes, nous n'avons, au lieu des classes indiquées ci-dessus, que deux classes, savoir: 1) Navires chargés (comprenant ceux désignés ci-dessus par A. a et b) et 2) Navires sur lest (comprenant aussi les navires ne faisant pas d'opérations commerciales, C. a et b), voir «Suppl. á las Memor. Comerciales 1886», page 52, art. 30.

Comme les navires venant directement de l'Étranger constituaient en 1885 59.7 % du tonnage de tous les navires chargés (A. a + A. b) et les navires sur lest 64.3 % de l'ensemble du tonnage des navires sur lest et des navires ne faisant pas d'opérations commerciales (B + C), il semblerait qu'on pût calculer approximativement le tonnage des navires chargés et sur lest entrés directement de l'Étranger à l'aide de ces facteurs appliqués aux chiffres des années suivantes. On aurait alors les équations que voici:

1. Navires chargés (A. a) = 59.7 % de (A. a + A. b).
2. Navires sur lest (B) = 64.3 % de (B + C).

Mais en considérant ces chiffres de plus près, on s'aperçoit que cette méthode mène à des résultats incertains ou même faux, en ce que la distinction entre les navires chargés et les navires sur lest (y-compris les navires n'effectuant aucune opération commerciale) semble ne pas avoir été faite de la même manière pour les années 1886 à 1888 que pour 1885 et les années précédentes. Voici en effet les chiffres du tonnage des navires à vapeur entrés en Espagne pendant les années 1883 à 1888:

Années.	Tonnage en milliers de tonneaux de jauge espagnols.					Marchandises déchargées en milliers de tonneaux de 1000 kg.	
	Navires chargés		Navires sur lest.	Navires de transit ou avariés.	Navires en quarantaine.		Total.
	venant directement.	venant après escale.					
1883.....	2777.8	2042.3	2383.0	1282.9	56.6	8542.6	2059.2
1884.....	2589.2	1804.6	2005.0	1145.6	410.9	7955.3	2052.9
1885.....	2756.3	1857.3	2084.9	1095.8	58.2	7852.5	2041.5
1886.....	6328.9			2802.5		9131.4	2288.4
1887.....	6727.2			3617.4		10344.6	2467.5
1888.....	7103.9			3507.1		10611.0	2511.8

Ainsi, en confrontant les chiffres de 1885 avec ceux de 1886, on voit que le total des navires chargés se serait élevé de 4 613 600 à 6 328 900 tonneaux, tandis que celui des navires sur lest (dans le sens large du mot) serait descendu de 3 238 900 à 2 802 500 tonneaux.

L'impression que font ces chiffres s'affirme nettement si l'on en examine les détails par pays de provenance et par pavillons. Voici les chiffres des navires chargés entrés venant de France et d'Angleterre sous pavillon national (c. à d. espagnol) et étranger :

	Pavillon national.			Pavillon étranger.		
	Tonneaux de jauge.	Tonneaux de marchandises déchargées (1000 kg.).	Idem par 1000 tonneaux de jauge.	Tonneaux de jauge.	Tonneaux de marchandises déchargées (1000 kg.).	Idem par 1000 tonneaux de jauge.
<i>France.</i>						
1885.....	870 300	116 700	134	416 400	98 800	237
1886.....	1 476 400	137 300	93	647 200	121 500	188
<i>Angleterre.</i>						
1885.....	674 000	225 900	335	830 500	1 094 700	1 318
1886.....	847 600	216 400	255	905 900	1 161 000	1 281

Ces chiffres prouvent que les navires chargés de 1885 et ceux de 1886 ne sont pas comparables, et que, par conséquent, il faut chercher d'arriver au but par une autre voie. Il semble alors naturel de baser le calcul sur les rapports suivants résultant des données statistiques pour les années 1883—1885 :

1) Tonnage des navires chargés, arrivant directement, par 100 000 kg. des marchandises déchargées :

1883.	1884.	1885.	Moyenne.
135	126	135	132

2) Tonnage des navires chargés et sur lest, arrivant directement, par 100 tonneaux de l'ensemble des navires entrés :

1883.	1884.	1885.	Moyenne.
60.4	57.8	61.7	60.0

Il faut cependant faire une correction à cause du nombre exceptionnel des navires en quarantaine pendant l'épidémie de choléra en 1884. Par suite, le rapport de cette année s'élève à 60.4 au lieu de 57.8, ce qui porte le rapport moyen à 60.8 au lieu de 60.0 %.

Voici, d'après ces rapports moyens, le résultat du calcul de la navigation directe en 1887 :

1. Navires chargés : $132\% \times 2\,467\,500 = 3\,257\,100$ tonneaux de jauge espagnols.

2. Navires chargés et sur lest : $60.8\% \times 10\,344\,600 = 6\,289\,517$ tonneaux de jauge espagnols.

Nous ajoutons que, d'après la comparaison des statistiques espagnoles et étrangères, la navigation directe des navires chargés et sur lest, serait de $48.3\% \times 10\,344\,600 = 4\,996\,442$, sans égard à l'influence perturbatrice occasionnée par les navires faisant escale dans plusieurs pays, dont nous avons parlé ci-dessus page 16, et qui ont probablement contribué à baisser les chiffres.

Nous nous sommes jusqu'ici borné aux entrées. Quant aux sorties, il n'y a pas moyen d'employer le même procédé que pour les entrées, parce que la navigation directe et la navigation avec escales a été confondue dans les tableaux pour 1885 et les années antérieures aussi bien que pour les années suivantes. Il est vrai que dans la statistique espagnole pour 1885 et les années antérieures, on a observé la distinction suivante : Navires chargés sortis : a) directement à destination de ports étrangers et b) avec escale dans d'autres ports espagnols ; mais les chiffres eux-mêmes prouvent d'une manière évidente que cette distinction doit avoir une autre signification qu'en apparence. En effet, la statistique a enregistré en 1885 comme sortis directement 9552 navires à vapeur chargés et 636 navires à vapeur sur lest, ce qui donne pour la navigation directe un total de 10 188 navires sortis contre 6978 seulement d'entrées, différence que l'on retrouve dans les années précédentes et qu'on ne saurait expliquer autrement qu'en supposant qu'un grand nombre des navires considérés comme sortis directement ont été enregistrés dans plusieurs ports espagnols où ils ont fait escale.

Cette interprétation des chiffres se trouve confirmée par une communication que je dois à l'obligeance du Directeur général des Douanes qui dans une lettre du 27/4 1886 s'exprime comme suit : «La diferencia entre el número de buques de

vapor entrados y los salidos así como en las toneladas de arqueo y tripulantes consiste en que en la estadística del comercio exterior figuran solo como entrados, los procedentes directamente de un puerto extranjero, mientras que en la salida se incluyen tambien con los ya-citados, los que habiendo entrado de cabotage, toman en nuestros puertos carga para el extranjero». (Ces observations s'appliquent à la statistique pour l'année 1885 et années précédentes; depuis 1886 on suit de nouvelles règles, voir ci-dessus.)

Ainsi pour calculer le chiffre des sorties directes, nous n'avons d'autre point de départ que la comparaison avec les statistiques étrangères, d'où il résulterait que cette partie de la navigation représentait en 1887 60,5 % des sorties totales, y-compris les escales dans les ports espagnols et les navires ne faisant pas d'opérations commerciales. Or, 60,5 % de 10 432 200 tonneaux de jauge espagnols donne 6 311 481 tonneaux. Quant à la correction à faire pour les navires ayant fait escale dans plusieurs pays, il semble probable qu'elle irait dans le même sens que pour les navires entrés, mais il résulte des explications données ci-dessus que cela n'est pas certain, tandis que le chiffre de 6 289 517 calculé pour les entrées directes d'après la méthode la moins douteuse nous défend d'accepter un chiffre beaucoup plus élevé pour les sorties, parceque ces chiffres ne peuvent en réalité différer de beaucoup entre eux.

Nous obtenons ainsi comme résultat général de ces recherches que la navigation à vapeur directe de l'Espagne en 1887 a été représentée tant à l'entrée qu'à la sortie par un chiffre qui probablement ne diffère guère de 6¼ millions de tonneaux espagnols soit environ 6½ millions de tonneaux internationaux. Ce résultat ne doit du reste être considéré que comme une approximation d'une certaine probabilité.

En ce qui concerne les navires à voiles, nous avons observé que la comparaison des statistiques espagnoles et étrangères en général ne présente pas de grandes différences, d'où on pourrait être mené à conclure que le mouvement total de cette catégorie de navires en représente à peu près la navigation directe.

Cependant le rapport entre les entrées et les sorties rend cette conclusion très douteuse, du moins pour l'année 1887, pendant laquelle 5655 navires à voiles sont portés comme entrés et seulement 4731 comme sortis, jaugeant respectivement 820 361 et 684 387 tonneaux. (Pour l'année 1888 la différence entre les entrées et les sorties est encore plus grande.) Il se pourrait qu'un grand nombre des navires entrés consiste en navires ne faisant pas d'opérations commerciales. Dans tous les cas nous pensons, que le plus sûr est de prendre pour la navigation à voiles la moyenne des entrées et des sorties, d'où résulte un chiffre approximatif de 750 000 tonneaux et pour l'ensemble de la navigation directe de l'Espagne en 1887, tant à voiles qu'à vapeur, un chiffre probable d'environ 7¼ millions de tonneaux de jauge internationaux.

Afin de montrer la répartition de la navigation directe entre les ports espagnols de l'Atlantique et ceux de la Méditerranée, il est préférable de s'en tenir aux données sur les marchandises déchargées et chargées. Ce mouvement exprimé en tonneaux de 1000 kilogrammes se chiffrait en 1887 comme suit:

	à l'Entrée:			à la Sortie:		
	Marchandises déchargées.			Marchandises chargées.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.
Ports de l'Océan.....	1 087 269	181 413	1 268 682	4 986 241	240 157	5 226 398
Ports de la Méditerranée	1 380 278	392 200	1 772 478	1 678 171	216 148	1 894 319
Total	2 467 547	573 613	3 041 160	6 664 412	456 305	7 120 717

¹⁵⁾ *Italie.* Nos chiffres se rapportent à la navigation de commerce international («per operazione di commercio») non compris les expéditions pour la grande pêche.

¹⁶⁾ *Autriche.* Les chiffres se rapportent à la navigation de commerce international («handelsstättige Schiffe im Verkehr mit dem Auslande»). Ils ne comprennent pas la navigation avec les ports hongrois («innerer Verkehr mit den ungarischen Häfen»).

¹⁷⁾ *Hongrie.* Même règle que pour l'Autriche.

¹⁸⁾ *Monténégro.* Nos chiffres sont empruntés aux Rapports consulaires autrichiens («Jahresberichte der k. und k. oesterreichisch-ungarischen Consulats-Behörden») 1888, page 233.

¹⁹⁾ *Turquie.* Les chiffres de nos tableaux indiquent la navigation des Possessions et Dépendances ottomanes en Europe, en Asie et en Afrique, à l'exception de l'Égypte et des ports de la mer Rouge et du golfe Persique. La navigation de la Bulgarie, de la Roumélie et de Samos est comprise dans les chiffres.

Les données ont été puisées dans les Rapports annuels de l'Administration des Droits Sanitaires de l'Empire ottoman («Bilan de l'Exercice de 1888—89») et dans la «Statistique Générale de la Navigation dans les ports ottomans du 1 mars 1888 au 28 février 1889».

Cette statistique donne, dans un Relevé général, des renseignements sur le nombre et le tonnage des navires «payants» et «non payants», en divisant chacune de ces catégories en trois classes: Ottomans, Caboteurs et Étrangers.

Le dit Relevé ne fait aucune distinction entre les navires à voiles et les navires à vapeur, mais l'Administration des Droits Sanitaires a eu l'obligeance de nous communiquer par écrit, pour les navires *payants*, des renseignements supplémentaires indiquant le nombre et le tonnage des navires à vapeur et des navires à voiles pour chacune des classes: Ottomans, Caboteurs et Étrangers.

Outre ces renseignements, on trouve dans l'ouvrage précité une Statistique comparative par pavillons indiquant pour le total des navires de chaque pavillon le nombre et le tonnage des navires à vapeur et des navires à voiles.

Afin de bien comprendre la signification des chiffres insérés dans ces tableaux et des différentes catégories de navires en question, il faut se rendre compte des règles appliquées pour la perception des droits sanitaires.

Sur ce point on trouve dans l'Introduction du Rapport pour l'année 1872—73 page 31 l'explication suivante: «Notre système de perception a pour base fondamentale le tonnage officiel s'appuyant sur l'article 4 du règlement d'après lequel un navire ne doit la taxe qu'une seule fois au port de première arrivée pendant le cours d'un voyage, dont la durée est fixée par la patente de santé du lieu de départ».

On voit ainsi que le nombre des voyages effectués s'exprime par le nombre des navires payants.

D'après les données supplémentaires que nous devons à l'obligeance de l'Administration Sanitaire, le nombre et le tonnage des navires payants entrés pendant l'exercice de 1888—1889 dans les ports Ottomans (excepté ceux de la mer Rouge et du golfe Persique) se répartissaient, comme suit :

	Ottomans.		Caboteurs.		Étrangers.		Total.	
	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.
Vapeurs	1 150	658 160	2 254	197 148	13 909	11 121 952	17 313	11 977 260
Voiliers	4 317	537 311	111 029	875 839	9 684	973 843	125 030	2 386 993
Total	5 467	1 195 471	113 283	1 072 987	23 593	12 095 795	142 343	14 364 253

Afin d'utiliser ces chiffres pour les tableaux de la navigation internationale, nous avons déduit les Caboteurs, supposant que les deux autres catégories de navires représentent en général la navigation internationale.

Il y a cependant encore deux choses à observer : D'abord, on voit que les sorties manquent ; nous avons comblé cette lacune en substituant les chiffres des entrées, vu que d'ordinaire les entrées et les sorties équivalent les unes aux autres.

Il faut ensuite observer qu'une très grande partie de la navigation internationale du port de Constantinople qui joue un rôle extrêmement important dans la navigation de l'Empire, *consiste en navires de transit*. Sur ce point nous citons les explications suivantes du Rapport concernant l'année 1888—89 : « Parmi les 14 646 navires de tout pavillon, qui ont passé par Constantinople, du 1er mars 1888 au 28 février 1889, il y en a eu 11 083 qui ont été destinés exclusivement au transit. Ce qui donne pour ceux-ci les 75.67 % avec une recette approximative de P. 3 240 000. La nature de la cargaison des navires en transit consiste, pour la plus grande partie, en céréales. Ainsi, sur 11 083 navires qui ont traversé le Bosphore (soit environ 5040 à l'aller dans la mer Noire et autant au retour) il y en a eu 4329 qui ont quitté les ports de Russie et de Roumanie, voyage de retour, avec cargaison de céréales. La cargaison dur estant des navires, soit environ 711, ne se compose que de pétrole, planches, minéral, etc. La plupart des navires en transit qui se sont rendus dans la mer Noire, étaient sur lest. Il n'y en a eu qu'un petit nombre qui a transporté soit en Russie, soit dans le Danube, de la houille, écorce de pin, fruits, riz, sel, coton, briques, marbres etc. »

Si l'on veut savoir comment la navigation des ports Ottomans se répartit entre les différentes parties de l'Empire et notamment entre les Possessions d'Europe, d'Asie et d'Afrique, il faut se souvenir que ces différentes possessions, en matière de perception de la taxe sanitaire, forment une unité administrative. Les navires payants sont enregistrés comme tels au port de première arrivée, ordinairement Constantinople. Après avoir payé le droit dans ce port ils ne figurent pas comme navires payants dans les ports où les navires se rendent ensuite, soit en Asie, soit en Europe. Cette circonstance fait que le tonnage des navires payants tombe presque en entier sur les Possessions Ottomanes d'Europe, notamment sur le port de Constantinople, et que la part de l'Asie se présente comme étant de beaucoup inférieure à ce qu'elle devrait être par rapport à son importance réelle. En effet, si l'on répartit le tonnage total des navires payants entre les Possessions d'Europe, d'Asie (moins les ports de la mer Rouge et du golfe Persique) et d'Afrique, on trouve pour l'exercice de 1888—89 un chiffre de 12 105 800 tonneaux internationaux pour l'Europe, tandis que l'Asie et l'Afrique ne comptent pas plus de 1 414 800 et 359 700 tonneaux respectivement.

Dans ces circonstances, *le chiffre total des navires payants et non payants* donne une idée plus exacte de l'importance relative du mouvement maritime des différentes divisions de l'Empire que le chiffre des navires payants, tandis que pour l'Empire entier la navigation se mesure le mieux d'après cette dernière catégorie de navires. Voici maintenant la répartition du mouvement total pour les différentes parties de l'Empire :

Entrées des navires ottomans, caboteurs et étrangers, payants et non payants, dans les différentes parties de l'Empire ottoman	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.		Tonnage officiel des navires à vapeur.
	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.	
		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
<i>I. en Europe.</i>							
Adriatique et mer Ionienne	1 622	658.9	5 185	64.9	6 807	723.8	627.6
Méditerranée	2 565	1 779.0	10 619	200.0	13 184	1 979.0	1 694.3
Dardanelles, mer de Marmara et le Bosphore	12 402	11 009.8	36 736	1 295.0	49 138	12 304.8	10 485.5
Mer Noire: Possessions immédiates	4	0.4	680	19.0	684	19.4	0.4
Roumélie orientale	237	91.1	935	36.4	1 172	127.5	86.8
Bulgarie	354	249.3	506	47.0	860	296.3	237.4
Total	17 184	13 788.5	54 661	1 662.3	71 845	15 450.8	13 132.0

Entrées des navires ottomans, caboteurs et étrangers, payants et non payants, dans les différentes parties de l'Empire ottoman	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.		Tonnage officiel des navires à vapeur.
	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.	
II. en Asie.							
Méditerranée	11 148	6 092.2	42 568	757.6	53 716	6 849.8	5 802.1
Dardanelles, mer de Marmara et le Bosphore.....	6 710	6 016.1	11 099	568.1	17 809	6 584.2	5 729.6
Mer Noire	3 131	2 819.3	24 661	248.2	27 792	3 067.5	2 685.1
Samos	897	232.1	3 336	32.5	4 233	264.6	221.1
Total	21 886	15 159.7	81 664	1 606.4	103 550	16 766.1	14 437.9
III. en Afrique.							
Tripoli et Barca	459	460.7	1 296	42.1	1 755	502.8	438.7
Grand total.....	39 529	29 409.0	137 621	3 310.8	177 150	32 719.8	28 008.6
Idem, déduction faite des caboteurs	-	-	-	-	54 839	31 213.1	-

²⁰⁾ Roumanie. D'après la «Statistique de la Navigation à l'Embouchure du Danube». Voir aussi les observations dans la note 9 du tableau no. 3.

Amérique.

²¹⁾ États-Unis de l'Amérique du Nord. Les chiffres de nos tableaux ne se rapportent qu'à la navigation maritime, tandis que les totaux de la statistique officielle comprennent aussi la navigation sur les lacs intérieurs entre les États-Unis et les provinces de Québec, d'Ontario, de Manitoba et le Territoire du Nord-Ouest. Cette navigation se composait pendant l'année fiscale de 1886/87, de 12 840 navires entrés et 12 649 navires sortis, d'un tonnage (officiel) de 2 284 568, et 2 242 696 tonneaux respectivement, dont navires chargés: 8871 à l'entrée et 5817 à la sortie, jaugeant 1 413 925 et 1 360 986 tonneaux. La statistique américaine ne fait, pour cette partie de la navigation, aucune distinction entre les navires à vapeur et les navires à voiles.

²²⁾ Mexique. D'après «Boletín Semestral de la Estadística de la República Mexicana, Año de 1888, Número 1. Mexico 1888».

²³⁾ Guatemala. D'après «Informe de la Dirección General de Estadística».

²⁴⁾ Honduras. Faute de données complètes, voici quelques renseignements épars. Les ports les plus importants sont *Truxillo* et *Omoa* sur l'Océan Atlantique et *Amapala* sur le Pacifique. Le port de Truxillo a été visité en 1887 par 139 navires, dont 94 à vapeur, jaugeant 55 182 tonneaux officiels (57 941 tonneaux intern.) et 45 à voiles, jaugeant 4541 tonneaux (d'après «Bollettino (italiano) di Notizie Commerciali, Ser. II, vol. V no. 32, page 657). Les ports situés sur l'Océan Atlantique ont été visités par 12 bateaux à vapeur américains (de 400 à 600 tonneaux) y faisant escale régulièrement. Le port d'Amapala a été visité régulièrement par 5 navires à vapeur appartenant à la société «The Pacific Mail S. S. Co.» et de temps en temps par un navire à vapeur hambourgeois. (Voir «Deutsches Handels-Archiv 1887» I, page 38, et en outre «Commerce of the United States and other foreign countries with Mexico, Central America, The West Indies and South America», Wash. 1889, (surtout page 413) et «Trade and Transportation between the U. S. and Spanish America». By Will. Eleroy Curtis, Wash. 1889.

²⁵⁾ Salvador. D'après une communication publiée dans le «Diario Oficial, San Salvador, 7 de marzo de 1889» par la Direction générale de Statistique, 323 navires venant de pays étrangers sont entrés en 1888 dans les ports de la République, tandis que le nombre des sorties était de 322. On voit par les Consular Reports (angl.) 1888 No. 378, que la majeure partie de ces navires consiste en bateaux à vapeur, surtout américains, (Pacific Mail S. S. Co.), et en partie allemands (Kosmos) et espagnols (Marquis de Campos). M. Block indique dans son Annuaire de l'Économie Politique pour l'année 1889 le nombre des entrées et sorties en 1884, comme suit:

Entrées: 371 navires (dont 268 vapeurs) jaugeant 463 686 tonneaux.

Sorties: 369 navires (dont 268 vapeurs) jaugeant 463 898 tonneaux.

²⁶⁾ Nicaragua. D'après l'Annuaire de M. Block, 150 navires de 170 658 tonneaux sont entrés dans les ports du Nicaragua en 1885/86. Quant au mouvement des ports principaux de la République (Corinto ou Realejo et San Juan del Sur, tous deux situés sur l'Océan Pacifique), on trouve des renseignements dans les tableaux nos 3 et 4 du présent volume. On pourra aussi consulter les publications américaines citées dans la note 24 ci-dessus.

- 27) *Costa-Rica*. Les chiffres du tableau représentent le total des ports de *Punto Arenas* et de *Port Limon*, l'un situé sur le Pacifique et l'autre sur l'Atlantique, (voir les tableaux nos 3 et 4 ci-après). Ces chiffres sont puisés dans l'ouvrage officiel: «Estadística del comercio exterior de la República de Costa Rica 1888». La navigation de ces deux ports peut être considérée comme représentant approximativement l'ensemble du mouvement maritime de la République, d'abord parce que ces ports en sont les ports principaux et en outre parce que la majeure partie des transports maritimes de la République s'effectue par des bateaux à vapeur faisant escale dans plusieurs ports et qui par suite sont compris dans la navigation des deux ports sus-mentionnés.
- 28) *Haïti*. Les données font défaut. D'après l'«Inchiesta parlamentare sulla Marina Mercantile (1881—1882)» Vol. V: *L'Italia all'estero nell'ultimo decennio*, Studi dell' avv. cav. P. Corte», le total des entrées et des sorties réunies aurait été en 1880 de 1966 navires jaugeant 1 634 115 tonneaux. — En ce qui concerne le mouvement des ports principaux, voir les tableaux nos 3 et 4 ci-après.
- 29) *République Dominicaine*. En ce qui concerne les ports principaux, voir les tableaux nos 3 et 4.
- 30) *Colombie* (non compris les ports de l'Isthme de Panama). D'après l'«Informe presentado al Congreso de la Republica en sus sesiones ordinarias de 1888 por le Ministro de Hacienda, Bogota 1888». La navigation fluviale du port de Cucutta n'est pas comprise dans nos tableaux. La majeure partie des navires consiste en bateaux à vapeur faisant régulièrement escale dans plusieurs ports et qui sont comptés autant de fois qu'ils ont fait escale. Le poids total des marchandises déchargées et chargées était, en 1887, comme suit:

	Ports de l'océan Pacifique.	Ports de l'océan Atlantique.	Total.
à l'Entrée: Tonneaux de 1000 kg.	1 662	16 970	18 632
à la Sortie: — - - -	3 888	33 608	37 496

- 31) *Isthme de Panama*. Les données sont puisées dans «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, pages 660 et 807, et se rapportent à l'année 1887 pour le port de Colon et à l'année 1888 pour le port de Panama. Nous avons considéré les sorties comme étant égales aux entrées.
- 32) *Équateur*. D'après M. Block (Annuaire de l'Économie Politique, 1889) 550 navires [dont 227 vap.], jaugeant 253 947 tonneaux, sont entrés en 1887 dans les ports de la République. — En ce qui concerne le port de Guayaquil, voir les tableaux nos 3 et 4 ci-après.
- 33) *Pérou*. Pour les ports principaux, voir les mêmes tableaux.
- 34) *Chili*. D'après des documents officiels supplémentés, en ce qui concerne le port de Melipulli dont les chiffres font défaut pour 1887, par les données correspondantes pour 1886. Nous avons également ajouté les chiffres relatifs au port d'Arica, chiffres qui dans les documents officiels sont indiqués séparément.
- 35) *République Argentine*. La navigation désignée dans les documents officiels comme extérieure comprend, d'après les «Reports from the Consuls of the U. S. 1889», no. 102, outre la navigation extérieure proprement dite, un mouvement assez considérable de navires engagés dans la navigation fluviale avec l'Uruguay, le Paraguay et les provinces intérieures du Brésil. D'après les dits rapports, on peut considérer comme navigation fluviale presque toutes les entrées et sorties sous pavillon argentin, oriental, paraguayen et brésilien. Tout en basant les données des tableaux mêmes sur le groupement officiel des chiffres, nous donnons ci-après, comme supplément, le total des navires chargés et sur lest entrés en 1887 dans les ports de la République, et de ceux qui sont sortis de ces ports, déduction faite de la navigation fluviale.

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nombre.	Tonnage (intern.).	Nombre.	Tonnage (intern.).	Nombre.	Tonnage (intern.).
Entrées.....	3 297	2 684 800	1 535	730 100	4 832	3 414 900
Sorties.....	2 743	2 234 100	1 252	616 400	3 995	2 850 500

- 36) *Uruguay*. D'après «Anuario estadístico de la República Oriental del Uruguay». Les chiffres de notre tableau ne concernent que les entrées et les sorties de navires venant de ou partant pour des pays d'outre mer et seulement pour le port de Montévideo; ils ne comprennent par conséquent ni la navigation côtière et fluviale de ce port, ni le mouvement total de la navigation dans les ports fluviaux («Receptorias y Sub-Receptorias»). 36 navires à voiles qui n'ont fait aucune opération commerciale dans le port de Montévideo mais qui sont répartis avec la même cargaison pour tel ou tel port fluvial, sont compris dans les chiffres; ils y représentent un tonnage de 17 800 tonneaux.

Une très grande partie de la navigation du port de Montévideo consiste en navires qui, après avoir fait escale dans ce port, en sortent pour se rendre avec leur cargaison soit à Buénos-Ayres, soit ailleurs. Il est donc important de connaître le poids des marchandises déchargées et chargées dans le port de Montévideo et nous indiquons dans ce but le calcul suivant d'après l'évaluation officielle pour la navigation d'outre-mer en 1887:

1) Charge effective apportée par les navires à vapeur: 9.35 % de 1 003 750 tonneaux (officiels), ce qui fait 93 851 tonneaux de 1000 kg.;

2) Charge effective apportée par les voiliers ayant fait des opérations de commerce dans le port: 130 tonneaux de 1000 kg. par 100 tonneaux de registre, ce qui fait, pour 310 422 tonneaux, 403 549 tonneaux de 1000 kg.;

3) Charge effective emportée par les navires à vapeur: 10.24 % de 898 609 tonneaux, ce qui fait 92 017 tonneaux de 1000 kg.;

4) Charge effective emportée par les voiliers: 130 tonneaux par 100 tonneaux de registre, ce qui fait, pour 64 619 tonneaux, 84 004 tonneaux de 1000 kg.

Total: 497 400 tonneaux (de 1000 kg.) à l'entrée et 176 021 tonneaux à la sortie.

37) *Brésil.* D'après des renseignements que nous devons à l'obligeance du Bureau de Statistique au Trésor du Brésil, Rio de Janeiro (lettre du 30 avril 1886). Ces renseignements, qui se rapportent à l'année fiscale de 1884—85, ne concernent que la navigation de long cours ou internationale, voir «*Introdução retrospectiva da Estatística do Commercio Marítimo do Brazil do Exercício de 1874—75. Rio de Janeiro 1883*», page IX.

Nous ne possédons pas, pour l'ensemble de la République, de données officielles plus récentes.

Voici cependant quelques chiffres tirés de l'ouvrage «*Le Brésil*» par É. Levasseur, Paris 1889, et qui se rapportent à la navigation de long cours pendant les années 1884—85 et 1886—87 :

	Entrées.		Sorties.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1884—85	3 969	3 464 000	3 075	2 746 000
1886—87	3 217	2 580 000	2 379	2 403 000

M. Levasseur fait observer que la statistique officielle ne fournit, sur ce sujet que des renseignements incomplets, parce qu'il y a des provinces qui négligent d'en fournir au gouvernement central. Nous croyons que cette observation doit se rapporter surtout aux données relatives à l'année 1886/87; on verra du moins dans le tableau no. 7 ci-après que la navigation du port principal du Brésil, celui de Rio de Janeiro, s'est accrue pendant les années 1884 à 1888, bien que l'année 1887 présente une légère diminution. Quant à l'année fiscale de 1884—85, nos données diffèrent un peu de celles communiquées par M. Levasseur; mais cette différence est sans aucune importance.

38) *Vénézuéla.* Voici les seules informations que nous ayons pu nous procurer relativement à la navigation de cette république. a) *Annuaire statistique des États-Unis de Vénézuéla 1889*: «*Pour effectuer l'importation, l'exportation et le commerce de cabotage, sont entrés dans les ports de la République et en sont sortis en 1886/87: 927 navires à vapeur, dont 349 vénézuéliens, 5783 navires à voiles, dont 5542 vénézuéliens et 5078 petites embarcations, toutes nationales.* b) *Alm. de Gotha 1889*: Navigation, y-compris le cabotage, en 1886: Entrées 9263 navires, dont 1952 à vapeur, jaugeant 2 052 140 tonneaux (off.). Le port de La Guayra a été fréquenté en 1886 par 216 navires de long cours (dont 182 vapeurs) jaugeant 261 773 tonneaux.

(*Paraguay.* Cette république est omise dans le tableau parce qu'elle n'a pas de navigation maritime. Les vapeurs venant d'Europe avec des cargaisons destinées au Paraguay s'arrêtent à Montévideo, Buénos-Ayres et Rosario de Santa Fé, les navires remontant le fleuve du Paraguay ne devant pas caler plus de 10 pieds (La République du Paraguay par M. A. Criado, Bordeaux 1889, page 5). Voir aussi l'Almanach de Gotha 1890).

39) *Possessions anglaises en Amérique.* Nos chiffres sont puisés pour le Canada dans «*Tables of the Trade and Navigation of the Dominion of Canada*», pour les autres Possessions dans «*Statistical Tables relating to the Colonial and other Possessions of the United Kingdom*». Comme cette dernière collection s'arrête à l'année 1884, nous avons été obligés d'insérer les chiffres de cette dernière année dans le présent tableau en renvoyant pour les années suivantes aux données plus sommaires du tableau no. 7 ci-après.

Les chiffres du mouvement maritime des Possessions comprennent partout dans la navigation internationale la navigation des Colonies entre elles.

39*) *Canada.* Les chiffres de nos tableaux ne comprennent que les entrées et les sorties par voie de mer. La navigation intérieure (entre les provinces d'Ontario, de Québec et de Manitoba et les États-Unis) se chiffrait en 1887 par 31 785 navires jaugeant 5 728 562 tonneaux officiels, entrées et sorties réunies.

40) *Indes occidentales anglaises.* Le tonnage total du mouvement maritime des Possessions anglaises dans les Indes occidentales (West India Islands, Windward Islands, Leeward Islands et Trinité) était en 1884 de 2 753 000 tonneaux (tonnage anglais) à l'entrée et de 2 626 900 tonneaux à la sortie (correspondant à 3 013 600 et 2 874 400 tonneaux internationaux respectivement). Dans ce tonnage, la navigation intercoloniale avec les Possessions anglaises dans les Indes occidentales était représentée par 866 000 tonneaux à l'entrée et par 838 300 tonneaux à la sortie (tonnage anglais). Voici la répartition de ces chiffres entre les diverses Possessions :

	Iles de Bahama.	Iles de Turc.	Jamaïque.	Ste. Lucie.	St. Vincent.	Barbade.	Grenade.	Tobago.	Iles Vierges.	St. Christophe-Nevis.	Antigua.	Montserrat.	Dominique.	Trinité.	Total.
	Milliers de tonneaux (tonnage anglais).														
<i>Entrées :</i>															
Total	109.4	129.0	494.1	211.2	108.1	403.8	141.7	59.7	5.4	198.9	190.7	37.6	131.6	531.8	2753.0
Dont navigation avec les Indes occidentales anglaises ...	4.2	22.3	15.6	85.7	101.4	107.4	53.7	35.4	-	108.3	137.0	14.4	49.2	131.4	866.0
<i>Sorties :</i>															
Total	112.7	127.3	475.5	210.8	52.2	403.3	116.8	47.9	5.0	198.1	190.6	38.0	131.5	517.2	2626.9
Dont navigation avec les Indes occidentales anglaises ...	3.9	8.5	7.5	86.3	37.3	212.8	16.7	26.3	0.1	90.8	144.0	19.9	72.3	111.9	838.3

- ⁴¹⁾ *St. Vincent*. La grande différence que l'on constate entre le chiffre des entrées et celui des sorties des navires à vapeur provient de ce que les paquebots-postes (mail steamers) ne sont pas compris dans les sorties.
- ⁴²⁾ *Possessions danoises* (St. Thomas). D'après «Jahresberichte d. k. und k. oesterreichisch-ungarischen Consulats-Behörden», Jahrgang XVII, p. 132.
- ⁴³⁾ *Possessions néerlandaises*. D'après «Bijdragen van het Statistisch Instituut 1888» No. 1.
- ⁴⁴⁾ *Curaçao et dépendances*. Les chiffres se rapportent aux possessions suivantes: Curaçao, Bonaire, Aruba, St. Martin, St. Eustache et Saba. Les sorties, pour lesquelles les données font défaut, sont considérées comme étant égales aux entrées.
- ⁴⁵⁾ *Possessions françaises*. D'après les «Statistiques coloniales». La navigation intercoloniale entre la Guadeloupe et la Martinique est comprise dans les chiffres.
- ⁴⁶⁾ *Cuba*. En ce qui concerne les ports les plus importants, voir les tableaux nos 3 et 4 ci-après.
- ⁴⁷⁾ *Puerto-Rico*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» I, page 90.

Afrique.

- ⁴⁸⁾ *Égypte*. Les chiffres insérés dans nos tableaux représentent le total du mouvement maritime des ports d'*Alexandrie*, de *Port Saïd* et de *Suez*, non compris le transit par le canal de Suez et déduction faite des navires à voiles au-dessous de 100 tonneaux, qui sont considérés comme caboteurs. Ces chiffres sont puisés dans les «Consular Reports» 1888 nos 393 et 294, où il est dit expressément pour Port Saïd que le transit n'est pas compris, voir aussi la «Statistique de la navigation dans les ports égyptiens», année 1880, page VII.

La navigation des trois ports sus-mentionnés représente presque le total du mouvement maritime de l'Égypte, comme le montre la statistique relative à l'année 1880 que nous venons de citer; en effet pendant cette année les entrées en Égypte (abstraction faite du trafic du Canal) représentaient 2 996 100 tonneaux internationaux, dont 2 893 500 tonneaux tombaient sur les trois ports en question; quant aux sorties, le rapport était à peu près le même.

- ⁴⁹⁾ *Canal de Suez*. Les chiffres sont empruntés à la publication: «Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, Rapport de M. Ferdinand de Lesseps» et indiquent le nombre et le tonnage net des navires ayant transité le canal, y-compris les navires de guerre. Voici la répartition par classes des 3137 navires compris dans le Rapport pour 1887: Steamers de commerce: 2226, Steamers postaux: 655, Steamers de commerce sur lest: 28, Voiliers: 0, Transports militaires, Canonnières, Avisos, Corvettes et Croiseurs, Cuirassés, Yachts, Torpilleurs, Porteurs, Citernes, Remorqueurs, Dragues 228.
- ⁵⁰⁾ *Tunisie*. D'après le «Bulletin de Statistique et de Législation comparée publié par le Ministère des Finances 1890», page 455. Le poids total des marchandises importées était de 154 725 tonneaux et celui des marchandises exportées de 117 942 tonneaux de 1000 kg.
- ⁵¹⁾ *Maroc*. D'après «Jahresberichte der oesterr.-ung. Consulats-Behörden», Jahrg. XVII, page 69, dont les chiffres ne concernent que les navires faisant des opérations commerciales («handelsthätige Schiffe»). — Le total des navires à vapeur et à voiles réunis comprend 143 navires jaugeant 2716 tonneaux (off.) entrés dans le port de Tétuan et 136 navires jaugeant 4068 tonn. sortis du même port; il n'est fait aucune distinction entre les navires à vapeur et les navires à voiles.
- ⁵²⁾ *Congo*. Les données font défaut. On peut cependant trouver quelques renseignements sur les lignes régulières de bateaux à vapeur dans «Boll. di Notiz. Commerciali» 1889 no. 7, page 117—119.
- ⁵³⁾ *Zanzibar*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 205, le port de Zanzibar a été fréquenté par 97 navires à vapeur et 21 navires à voiles, total 118 navires, bâtiments de guerre non compris.
- ⁵⁴⁾ *Madagascar*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1887» II, page 895, le mouvement du port de Tamatave comprenait du 24 janvier au 30 juin 1887, ce qui fait à peu près cinq mois, 91 navires jaugeant 28 488 tonneaux à l'entrée et 98 navires jaugeant 28 138 tonneaux à la sortie.
- ⁵⁵⁾ *Possessions anglaises en Afrique*. Les chiffres ont été puisés dans «Stat. Tabl. rel. to the Col. and other Poss. of the U. K.» et se rapportent à l'année 1884, voir la note 39 ci-dessus.
- ⁵⁶⁾ *Ste. Hélène*. La différence entre les entrées et les sorties provient de ce que les navires faisant escale à Ste. Hélène et qui n'y déchargent qu'une partie de leur cargaison sont comptés à l'entrée, mais non à la sortie.
- ⁵⁷⁾ *Ile Maurice*. La navigation avec les dépendances de la Colonie et les expéditions de pêche sont comptées dans les chiffres.
- ⁵⁸⁾ *Cameroun*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, 177.
- ⁵⁹⁾ *Possessions françaises*. Les chiffres ont été puisés pour l'Algérie dans le Tableau général du Commerce de la France, et pour les autres Possessions dans les «Statistiques Coloniales».
- ⁶⁰⁾ *Les «Rivières du Sud»* (Sénégal) comprennent les endroits suivants: Mellacorré, Rio Pongo, Casamance, Rio Nunez et Forécariah. Nous avons omis les chiffres concernant la navigation intercoloniale entre ces endroits; cette navigation comprenait 217 navires à l'entrée jaug. 10 463 tonneaux (off.) et 173 navires à la sortie jaug. 10 050 tonneaux (off.).
- ⁶¹⁾ *Établissements du golfe de Guinée*. Gabon, Golfe de Benin, Porto novo et Kotonou, Grand-Popo et Agoué.
- ⁶²⁾ *Réunion*. Les chiffres du tableau ne se rapportent qu'aux navires français; la navigation sous pavillon étranger comprenait 46 navires à l'entrée et 45 navires à la sortie; le tonnage n'est pas indiqué.

- 63) *Ste. Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé.* La navigation intercoloniale entre ces îles est comprise dans les chiffres qui contiennent aussi 21 bâtiments de guerre entrés et 7 bâtiments de guerre sortis. Le tonnage de 4 navires entrés et de 4 navires sortis n'est pas indiqué.
- 64) *Possessions portugaises.* Les données ont été puisées dans «Annuario estatístico de Portugal 1886» et comprennent aussi pour les Îles du Cap Vert et pour Angola les bâtiments de guerre (pour les Îles du Cap Vert 140 à l'entrée et 138 à la sortie).
- 65) *Îles Canaries.* Les données font défaut, mais on trouve des renseignements, en ce qui concerne le port de Las Palmas, dans les tableaux nos 3 et 4 ci-après.
- 66) *Massaouah.* D'après «Bollettino di Notizie Commerciali 1890» no. 24, p. 556.

Asie.

- 67) *Perse.* Les données font défaut excepté pour certains ports, voir les tableaux nos 3 et 4 ci-après.
- 68) *Siam.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 833. Le mouvement du port de Bangkok, dont les chiffres sont insérés dans le tableau, peut être considéré comme représentant pour ainsi dire l'ensemble de la navigation de Siam avec les pays étrangers.
- 69) *Annam et Tonkin.* D'après les «Statistiques Coloniales».
- 70) *Chine.* D'après «Returns of Trade and Trade Reports», publiés par les soins de l'inspecteur général des Douanes, Shanghai 1888.

Nous ne pouvons, quant aux chiffres de la navigation internationale des «treaty ports» de la Chine, distinguer entre les navires à voiles et les navires à vapeur, cette distinction n'étant faite que pour l'ensemble de la navigation de ces ports tant entre eux qu'avec les pays étrangers.

Ce total — qui du reste est probablement bien loin d'exprimer l'immense navigation de tous les ports chinois — se chiffrait de la manière suivante:

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage international.	Nombre.	Tonnage international.	Nombre.	Tonnage international.
Entrées.....	11 720	11 843 700	2 471	525 100	14 191	12 368 800
Sorties.....	11 719	11 843 700	2 471	525 100	14 190	12 368 800

- 71) *Corée.* Même source que pour la Chine. Le cabotage des ports libres entre eux est probablement inclus dans les chiffres. Les sorties, pour lesquelles les données font défaut, sont considérées comme étant égales aux entrées.
- 72) *Japon.* D'après le «Résumé statistique de l'Empire du Japon» suppléé par des tableaux écrits que nous devons à l'obligeance du Directeur de la Statistique Générale du Japon, M. Ishibashi.
- 73) *Possessions anglaises.* Les chiffres ont été puisés, en ce qui concerne l'Inde, dans l'«Annual Statement of the Trade and Navigation of British India with Foreign Countries» No. 21, Vol. I, pour Ceylan dans les «Ceylon Administration Reports 1888» et pour les autres possessions dans «Stat. Tabl. relating to the Col. and other Poss. of the U. K.» (voir note 39).
- 74) *Indes.* Conformément au système adopté dans les tableaux officiels, la navigation avec les ports indiens non-britanniques n'est pas comprise dans les chiffres de notre tableau.
- Parmi les navires à vapeur entrés et sortis, ceux naviguant par le Canal de Suez étaient au nombre de 726 à l'entrée et de 945 à la sortie, jaugeant respectivement 1 467 500 et 1 832 700 tonneaux internationaux.
- 75) *Ceylan.* Navigation par le Canal de Suez: à l'entrée 356 vapeurs jaug. 659 333 tonneaux (officiels), à la sortie 645 vapeurs jaug. 1 146 563 tonneaux. De ce nombre, 243 navires jaug. 477 947 tonneaux à l'entrée et 256 navires jaug. 542 257 tonneaux à la sortie ont effectué des opérations de commerce, tandis que 113 navires jaug. 181 386 tonneaux à l'entrée et 389 navires jaug. 604 306 tonneaux à la sortie n'ont fait escale que pour faire du charbon.
- 76) *Straits Settlements* : Singapore, Penang et Malacca. Les chiffres comprennent, outre la navigation internationale, la navigation des dites Possessions entre elles; les chiffres de cette dernière navigation ne peuvent cependant être indiqués que pour les navires européens (sans distinction des navires à voiles et des navires à vapeur); elle comprenait à l'entrée 1111 navires jaugeant 443 371 tonneaux et à la sortie 1098 navires jaugeant 466 181 tonneaux (tonnage anglais). Il est du reste probable que les navires indigènes — dont le mouvement comprenait 9849 navires à l'entrée et 8863 navires à la sortie, jaugeant respectivement 280 936 et 256 011 tonneaux — étaient pour la plupart employés à la navigation intercoloniale.
- 77) *Possessions russes.* Pour les ports du district d'Amur (Wladiwostock), les données font défaut.
- 78) *Possessions néerlandaises.* D'après «Statistiek van den Handel, de Scheepvaart etc. in Nederlandsch-Indië».
- 79) *Possessions françaises.* D'après les «Statistiques Coloniales». La navigation intercoloniale est comprise dans les chiffres.
- 80) *Possessions portugaises.* D'après «Annuario estatístico de Portugal», 1885 et 1886.
- 81) *Philippines.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, page 8.
- 82) *Possessions ottomanes.* La navigation des ports de la Méditerranée et de la mer Noire est comprise dans les chiffres de la Turquie d'Europe, voir la note 19.

Océanie.

⁸³⁾ *Iles Tonga*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» I, page 500.

^{83*)} *Iles de Samoa*. D'après l'Almanach de Gotha 1890.

⁸⁴⁾ *Hawaii*. D'après «Quarterly Report of the Chief of the Bureau of Statistics, relative to Imports, Exports etc. of the U. S. No. 3, 1889—90», page 524.

⁸⁵⁾ *Possessions anglaises*. Les chiffres ont été puisés, en ce qui concerne le port de Darwin et les îles Fiji dans «Stat. Tables relating to the Col. and other Poss. of the United Kingdom» (voir note 39), et pour les autres possessions dans «Deutsches Handels-Archiv 1890» I, page 332.

Les chiffres du mouvement maritime des Possessions comprennent partout dans la navigation internationale la navigation des Colonies entre elles.

⁸⁶⁾ *Nouvelle-Galles-du-Sud*. Y-compris la navigation fluviale de «River Murray» et «River Darling» (en 1888 le total des entrées et des sorties réunies était de 88 281 tonneaux off.).

⁸⁷⁾ *Australie méridionale*. Y-compris la navigation fluviale de «River Murray».

⁸⁸⁾ *Possessions allemandes*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 475 et 1890 I, page 370.

⁸⁹⁾ *Possessions françaises*. D'après les «Statistiques Coloniales».

⁹⁰⁾ *Nouvelle-Calédonie*. Les sorties, pour lesquelles les données sont incomplètes, sont considérées comme étant égales aux entrées.

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage ¹⁾ .	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I. Europe.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Grande-Bretagne et Irlande ²⁾	40196	30766.9	19377	6482.3	59573	37249.2	30887	24225.4	16446	5447.3	47333	29672.7	27470.4
Man et Channel Islands ³⁾	1598	314.8	2076	182.0	3674	496.8	1231	244.2	1617	125.3	2848	369.5	281.1
<i>Possessions anglaises en Europe⁴⁾:</i>													
Gibraltar (1884)	5084	5014.2	1062	133.6	6146	5147.8	4833	4839.1	870	116.9	5703	4956.0	4477.0
Malte —	3851	4909.5	1530	134.0	5381	5043.5	3760	4835.3	1513	130.2	5273	4965.5	4383.5
Danemark ⁵⁾	10485	2803.7	13757	709.1	24242	3512.8	-	-	-	-	-	-	2670.2
Islande et îles Féroë ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	2843	1206.1	8415	1097.1	11258	2303.2	2534	1064.7	3073	383.0	5607	1447.7	1206.1
Suède ⁷⁾	12128	3403.3	16443	1619.0	28571	5022.3	4277	1656.0	5863	517.4	10140	2173.4	3403.3
Russie ⁸⁾	8668	6551.2	3907	862.0	12575	7413.2	3088	2180.3	1960	394.7	5048	2575.0	6551.2
Dont : Ports de la mer Blanche	179	113.2	509	84.5	688	197.7	19	11.1	290	20.3	309	31.4	113.2
- - - Baltique	4916	2800.6	2049	465.7	6965	3266.3	2218	1354.8	1335	323.6	3553	1678.4	2800.6
- - - Noire et d'Azoff	3573	3637.4	1349	311.8	4922	3949.2	851	814.4	335	50.8	1186	865.2	3637.4
Finlande ⁹⁾	2403	850.7	6999	621.4	9402	1472.1	2016	632.8	4111	218.3	6127	851.1	759.6
Allemagne ¹⁰⁾	13196	7875.9	10584	1565.9	23780	9441.8	12037	7265.8	9003	1465.1	21040	8730.9	7875.9
Dont : Ports de la mer Baltique	6977	2859.4	6876	681.4	13853	3540.8	6114	2492.7	5449	603.7	11563	3096.4	2859.4
- - - du Nord	6220	5017.2	3708	884.5	9928	5901.7	5923	4773.1	3554	861.4	9477	5634.5	5017.2
Pays-Bas	7012	4782.4	2064	553.5	9076	5335.9	6526	4585.0	1822	535.4	8348	5120.4	*)12889.8
Belgique ¹¹⁾	5699	4455.6	1231	457.0	6930	4912.6	4371	3740.5	1201	450.4	5572	4190.9	4455.6
France ¹²⁾	20340	13226.0	10446	2223.6	30786	15449.6	19103	12800.4	9073	2108.8	28176	14909.2	11809.0
Dont : Ports de l'océan Atlantique	15206	8455.9	7327	1664.7	22533	10120.6	14060	8102.2	6429	1613.3	20489	9715.5	7550.0
- - - la Méditerranée	5134	4770.1	3119	558.9	8253	5329.0	5043	4698.2	2644	495.5	7687	5193.7	4259.0
Portugal ¹³⁾	3805	3198.3	2414	364.1	6219	3562.4	2863	2301.7	1274	276.1	4137	2577.8	3553.7
Espagne ¹⁴⁾	13630	11141.6	5124	832.4	18754	11974.0	9494	7459.1	3409	494.5	12903	7953.6	10611.0
Dont : Ports de l'océan Atlantique	7936	6678.0	2491	326.1	10427	7004.1	4676	3837.6	1393	154.0	6069	3991.6	6360.0
- - - la Méditerranée	5694	4463.6	2633	506.3	8327	4969.9	4818	3621.5	2016	340.5	6834	3962.0	4251.0
Italie ¹⁵⁾	6435	6565.6	9822	807.1	16257	7372.7	5796	6103.7	7672	633.0	13468	6736.7	5862.1
Autriche ¹⁶⁾	1991	1438.7	5045	272.1	7036	1710.8	1805	1331.5	2468	115.9	4273	1447.4	1284.6
Hongrie ¹⁷⁾	410	428.7	901	93.9	1311	522.6	263	267.7	587	32.8	850	300.5	382.8
Monténégro ¹⁸⁾	107	47.7	82	2.4	189	50.1	106	46.4	39	1.4	145	47.8	45.4
Grèce	2462	2259.2	3517	221.5	5979	2480.7	2283	2114.2	2650	183.4	4933	2297.6	2151.6
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique (1/3 1888—28/2 1889) (non compris les ports de la mer ¹⁹⁾ Rouge et du golfe Persique)	15059	12369.1	14001	1511.2	29060	13880.3	-	-	-	-	-	-	11780.1
Bulgarie													
Roumanie (nav. entrés d. le Danube) ²⁰⁾	1208	1302.4	563	92.6	1771	1395.0	485	446.8	164	18.4	649	465.2	1240.3

^{*)} m³.

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage ¹⁾ .	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I. Europe.													
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Grande-Bretagne et Irlande ²⁾ . . .	40684	31302.7	19475	6617.5	60159	37920.2	36183	29176.9	16112	5613.6	52295	34790.5	27948.9
Man et Channel Islands ³⁾	1601	314.7	2039	176.2	3640	490.9	1398	296.6	1250	131.7	2648	428.3	281.0
<i>Possessions anglaises en Europe⁴⁾ :</i>													
Gibraltar (1884)	5108	5021.6	960	125.7	6068	5147.3	4511	4593.1	466	100.0	4977	4693.1	4483.6
Malte —	3851	4908.6	1537	136.1	5388	5044.7	3740	4813.8	994	98.3	4734	4912.1	4382.7
Danemark ⁵⁾	10264	2781.8	13451	719.3	23715	3501.1	-	-	-	-	-	-	2649.3
Islande et îles Féroë ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	2818	1191.0	8636	1231.1	11454	2422.1	2458	965.1	7892	1070.0	10350	2035.1	1191.0
Suède ⁷⁾	11872	3359.1	14962	1623.5	26834	4982.6	5052	2187.0	13114	1539.9	18166	3726.9	3359.1
Russie ⁸⁾	8566	6510.7	3874	860.2	12440	7370.9	7759	5949.6	3576	792.5	11335	6742.1	6510.7
Dont : Ports de la mer Blanche	179	113.3	497	83.5	676	196.8	178	113.1	496	83.5	674	196.6	113.3
. . . . Baltique	4819	2764.4	2067	468.0	6886	3232.4	4533	2572.1	1938	425.6	6471	2997.7	2764.4
. . . . Noire et d'Azoff	3568	3633.0	1310	308.7	4878	3941.7	3048	3264.4	1142	283.4	4190	3547.8	3633.0
Finlande ⁹⁾	2123	785.3	6929	628.4	9052	1413.7	1993	756.8	6348	591.1	8341	1347.9	701.1
Allemagne ¹⁰⁾	13159	7850.4	10408	1584.0	23567	9434.4	9955	5655.6	6231	1000.3	16186	6655.9	7850.4
Dont : Ports de la mer Baltique . . .	6919	2836.8	6765	703.2	13684	3540.0	5309	1996.0	3866	407.5	9175	2403.5	2836.8
. . . . du Nord	6240	5013.6	3643	880.8	9883	5894.4	4646	3659.6	2365	592.8	7011	4252.4	5013.6
Pays-Bas	6914	4740.1	2104	578.8	9018	5318.9	4720	2857.5	1325	270.6	6045	3128.1	*)12775.6
Belgique ¹¹⁾	5689	4459.0	1226	448.5	6915	4907.5	3328	2793.1	770	288.1	4098	3081.2	4459.0
France ¹²⁾	21080	13719.9	10829	2209.2	31909	15929.1	14865	9346.2	6454	1009.4	21319	10355.6	12249.9
Dont : Ports de l'océan Atlantique . .	15702	8691.8	7756	1652.5	23458	10344.3	10257	5122.3	4236	648.3	14493	5770.6	7760.6
. . . . la Méditerranée	5378	5028.1	3073	556.7	8451	5584.8	4608	4223.9	2218	361.1	6826	4585.0	4489.3
Portugal ¹³⁾	3787	3175.8	2491	352.0	6278	3527.8	2959	2455.3	1705	264.6	4664	2719.9	3528.6
Espagne ¹⁴⁾	13140	10806.5	4091	588.4	17231	11394.9	12287	10115.5	2944	417.5	15231	10533.0	10291.9
Dont : Ports de l'océan Atlantique . .	6645	5529.4	1945	259.4	8590	5788.8	6254	5158.0	1381	218.7	7635	5376.7	5266.0
. . . . la Méditerranée	6495	5277.1	2146	329.0	8641	5606.1	6033	4957.5	1563	198.8	7596	5156.3	5025.9
Italie ¹⁵⁾	6056	6176.8	9801	886.0	15857	7062.8	3767	3692.4	5844	514.1	9611	4206.5	5515.0
Autriche ¹⁶⁾	2004	1471.0	5157	280.6	7161	1751.6	1840	1358.6	4831	271.8	6671	1630.4	1313.4
Hongrie ¹⁷⁾	462	490.9	909	109.0	1371	599.9	427	443.4	894	104.2	1321	547.6	435.6
Monténégro ¹⁸⁾	107	48.7	86	2.3	193	51.0	107	48.7	75	2.0	182	50.7	46.4
Grèce	2452	2287.6	3010	241.9	5462	2529.5	2286	2152.5	1620	109.4	3906	2261.9	2178.6
Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique (1/3 1888—28/2 1889) (non compris les ports de la mer Rouge et du golfe Persique) ¹⁹⁾	15059	12369.1	14001	1511.2	29060	13880.3	-	-	-	-	-	-	11780.1
Bulgarie													
Roumanie (navires sortis du Danube) ²⁰⁾	1208	1302.4	563	92.6	1771	1395.0	1196	1289.8	550	92.0	1746	1381.8	1240.3

*) m³.

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
II. Amérique.													
Milliers.													
États-Unis de l'Amérique du Nord (¹ / ₇ 1887— ³⁰ / ₆ 1888) ²¹⁾	6102	8644.5	11019	4723.3	17121	13367.8	5172	8042.3	9589	3885.0	14761	11927.3	8232.9
Dont: Ports de l'océan Pacifique..	1148	1005.4	912	838.9	2060	1844.3	624	710.2	712	810.8	1336	1521.0	957.5
- - - Atlantique ..	4954	7639.1	10107	3884.4	15061	11523.5	4548	7332.1	8877	3074.2	13425	10406.3	7275.4
Mexique (1886) ²²⁾	581	856.9	508	119.3	1089	976.2	-	-	-	-	689	831.9	816.1
<i>Amérique Centrale:</i>													
Guatemala ²³⁾	408	-	35	-	443	575.3	-	-	-	-	-	-	-
Honduras ²⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salvador ²⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicaragua ²⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costa-Rica ²⁷⁾	255	357.1	46	12.5	301	369.6	-	-	-	-	-	-	340.1
Haïti ²⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
République Dominicaine ²⁹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Colombie (non compris l'Isthme de Panama) ³⁰⁾	557	728.3	215	20.6	772	748.9	-	-	-	-	-	-	693.6
Dont: Ports de l'océan Pacifique..	134	56.6	63	3.4	197	60.0	-	-	-	-	-	-	53.8
- - - Atlantique ..	423	671.7	152	17.2	575	688.9	-	-	-	-	-	-	639.8
L'Isthme (Colon et Panama) ³¹⁾ ..	565	1051.6	193	46.6	758	1098.2	-	-	-	-	-	-	1001.5
Équateur ³²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pérou ³³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolivie.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chili ^{33*)}	999	1424.3	949	851.9	1948	2276.2	983	-	690	-	1673	-	1424.3
République Argentine ³⁴⁾	5935	3877.6	7558	1192.9	13493	5070.5	3298	2779.5	6813	1155.2	10111	3934.7	3692.9
Uruguay ³⁵⁾	765	1328.2	592	360.0	1357	1688.2	749	1316.4	583	356.9	1332	1673.3	1264.9
Brésil (1884—1885) ³⁶⁾	1927	2801.4	1878	721.2	3805	3522.6	-	-	-	-	-	-	2668.0
Vénézuëla ³⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises³⁸⁾:</i>													
Dominion of Canada (¹ / ₇ 1887— ³⁰ / ₆ 1888) ^{38*)}	3291	3228.2	12384	1741.2	15675	4969.4	-	-	-	-	6767	3121.3	2882.3
Terre-Neuve (1884).....	198	217.9	1508	180.0	1706	397.9	194	214.9	1474	174.6	1668	389.5	194.5
Bermudes —	81	106.1	103	27.2	184	133.3	81	106.1	101	27.0	182	133.1	94.8
Honduras —	131	111.0	316	19.3	447	130.3	114	94.5	231	7.4	345	101.9	99.1
<i>West India Islands³⁹⁾:</i>													
Iles de Bahama (1884).....	57	84.0	350	34.4	407	118.4	54	83.8	269	23.7	323	107.5	75.0
Iles de Turc —	60	81.1	390	56.6	450	137.7	60	81.1	179	11.2	239	92.3	72.5
Jamaïque (¹ / ₁₀ 1883— ³⁰ / ₉ 1884)	474	453.6	391	89.1	865	542.7	335	316.6	267	50.8	602	367.4	405.0

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Afrique. (Suite.)													
Possessions européennes.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
<i>Possessions anglaises⁵⁴⁾:</i>													
Gambie (1884)....	69	64.6	149	17.9	218	82.5	67	63.4	133	17.3	200	80.7	57.7
Sierra Léone —	231	203.9	405	15.0	636	218.9	215	201.7	381	12.8	596	214.5	182.1
Côte d'Or —	222	279.6	28	8.6	250	288.2	219	278.6	27	8.6	246	287.2	249.6
Lagos —	275	199.5	53	13.2	328	212.7	257	195.7	53	13.2	310	208.9	178.1
Cap de Bonne Espérance —	264	623.6	421	230.8	685	854.4	238	589.6	158	67.1	396	656.7	572.1
Ste. Hélène ⁵⁵⁾ —	-	-	27	12.4	27	12.4	-	-	23	11.3	23	11.3	-
Natal —	-	-	-	-	368	231.7	-	-	-	-	278	187.8	-
Ile Maurice ⁵⁶⁾ —	-	-	-	-	593	401.5	-	-	-	-	475	286.4	-
<i>Possessions allemandes:</i>													
Cameroun ⁵⁷⁾	95	124.8	2	0.9	97	125.7	-	-	-	-	-	-	124.8
<i>Possessions françaises⁵⁸⁾:</i>													
Algérie	2434	2189.0	1125	127.3	3559	2316.3	2301	2106.4	922	88.8	3223	2195.2	1954.5
Sénégal (non compris les Rivières du Sud) (1887)	-	-	-	-	364	194.0	-	-	-	-	-	-	-
Rivières du Sud (Sénégal) (1887) ⁵⁹⁾	-	-	-	-	373	15.5	-	-	-	-	-	-	-
Établiss. du golfe de Guinée — ⁶⁰⁾	-	-	-	-	791	215.9	-	-	-	-	-	-	-
Réunion (1887) ⁶¹⁾	-	-	-	-	134	139.0	-	-	-	-	-	-	-
Ste. Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé (1887) ⁶²⁾	-	-	-	-	767	124.6	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions portugaises⁶³⁾:</i>													
Iles du Cap Vert (1886)	963	1113.2	336	95.3	1299	1208.5	-	-	-	-	-	-	1236.9
Guinée (1885—1886)	76	58.2	55	6.5	131	64.7	-	-	-	-	-	-	64.7
Iles de St. Thomé et du Prince	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Angola (1886)	249	252.4	66	13.2	315	265.6	-	-	-	-	-	-	280.5
Mozambique (1886)	221	235.0	404	25.9	625	260.9	-	-	-	-	-	-	261.1
<i>Possessions espagnoles:</i>													
Iles Canaries ⁶⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions italiennes:</i>													
Massaouah (1889) ⁶⁵⁾	231	201.7	2288	39.6	2519	241.3	-	-	-	-	-	-	180.1

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
IV. Asie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Perse ⁶⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Siam (Bangkok) (1887) ⁶⁷⁾	370	311.2	62	31.8	432	343.0	325	253.4	37	13.9	362	267.3	296.4
Annam et Tonkin (1887) ⁶⁸⁾	-	-	-	-	2811	293.2	-	-	-	-	1868	247.1	-
Chine ⁶⁹⁾	-	-	-	-	3003	3130.5	-	-	-	-	-	-	-
Corée ⁷⁰⁾	221	196.0	783	21.0	1004	217.0	-	-	-	-	-	-	175.0
Japon ⁷¹⁾	960	1375.3	624	110.6	1584	1485.9	607	1007.8	539	97.5	1146	1105.3	1227.9
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises ⁷²⁾:</i>													
Chypre (1/4 1884—31/3 1885)....	119	122.4	1195	78.7	1314	201.1	118	121.1	686	25.7	804	146.8	109.3
Inde anglaise (1/4 1887—31/3 1888) ⁷³⁾	1585	2700.6	3723	1102.9	5308	3803.5	-	-	-	-	-	-	2411.3
Ceylan ⁷⁴⁾	-	-	-	-	3361	2256.2	-	-	-	-	2606	1567.2	-
Straits Settlements (1884) ⁷⁵⁾	5274	3764.1	9991	539.9	15265	4304.0	-	-	-	-	13386	4158.9	3360.8
Hong-Kong (1884).....	-	-	-	-	26763	5167.2	-	-	-	-	18304	4615.0	-
<i>Possessions russes ⁷⁶⁾:</i>													
Transcaucasie.....	613	656.4	743	84.0	1356	740.4	272	276.3	75	19.3	347	295.6	656.4
District d'Amur.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions néerlandaises ⁷⁷⁾:</i>													
Établissements de l'Inde et de la Cochinchine (1887) ⁷⁸⁾	2647	892.4	1891	228.7	4538	1121.1	2549	809.8	1855	204.1	4404	1013.9	*)2405.3
<i>Possessions françaises:</i>													
Établissements de l'Inde et de la Cochinchine (1887) ⁷⁸⁾	-	-	-	-	3041	1138.1	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions portugaises ⁷⁹⁾:</i>													
Inde portugaise.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Macao (1886).....	694	482.3	-	-	694	482.3	-	-	-	-	-	-	535.8
Dilly (Timor) (1885).....	30	-	10	-	40	25.0	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions espagnoles:</i>													
Philippines (1887) ⁸⁰⁾	229	190.6	163	172.0	392	362.6	-	-	-	-	-	-	181.6
<i>Possessions ottomanes</i> (1/3 1888—28/2 1889) ⁸¹⁾ :													
Ports sur la Méditerranée et la mer Noire.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ports sur la mer Rouge.....	256	273.5	283	31.0	539	304.5	-	-	-	-	-	-	260.5
- - le golfe Persique.....	99	95.0	566	38.8	665	133.8	-	-	-	-	-	-	90.5

*) m³.

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
IV. Asie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Perse ⁶⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Siam (Bangkok) (1887) ⁶⁷⁾	361	300.9	62	35.9	423	336.8	358	299.2	62	35.9	420	335.1	286.5
Annam et Tonkin (1887) ⁶⁸⁾	-	-	-	-	2422	295.2	-	-	-	-	1779	226.3	-
Chine ⁶⁹⁾	-	-	-	-	2963	3081.0	-	-	-	-	-	-	-
Corée ⁷⁰⁾	221	196.0	783	21.0	1004	217.0	-	-	-	-	-	-	175.0
Japon ⁷¹⁾	963	1378.3	634	106.0	1597	1484.3	953	1369.5	587	82.1	1540	1451.6	1230.6
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises ⁷²⁾:</i>													
Chypre (1/4 1884— ³¹ /3 1885)....	119	122.4	1195	77.6	1314	200.0	117	119.7	904	63.7	1021	183.4	109.3
Inde anglaise (1/4 1887— ³¹ /3 1888) ⁷³⁾	1605	2768.9	3980	1203.0	5585	3971.9	-	-	-	-	-	-	2472.2
Ceylan ⁷⁴⁾	-	-	-	-	3372	2197.2	-	-	-	-	1822	1177.9	-
Straits Settlements (1884) ⁷⁵⁾	5190	3703.0	10418	551.2	15608	4254.2	-	-	-	-	14201	3854.2	3306.2
Hong-Kong (1884).....	-	-	-	-	26374	5149.1	-	-	-	-	20135	4531.9	-
<i>Possessions russes ⁷⁶⁾:</i>													
Transcaucasie.....	596	642.7	753	86.0	1349	728.7	507	552.6	622	80.3	1129	632.9	642.7
District d'Amur.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions néerlandaises ⁷⁷⁾:</i>													
Établissements de l'Inde et de la Cochinchine (1887) ⁷⁸⁾	-	-	-	-	2963	1118.7	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions portugaises ⁷⁹⁾:</i>													
Inde portugaise.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Macao (1886).....	695	-	1	-	696	482.2	-	-	-	-	-	-	-
Dilly (Timor) (1885).....	30	-	10	-	40	25.0	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions espagnoles:</i>													
Philippines (1887) ⁸⁰⁾	224	141.4	162	169.2	386	310.6	-	-	-	-	-	-	134.6
<i>Possessions ottomanes (1/3 1888—²⁸/2 1889) ⁸¹⁾:</i>													
Ports sur la Méditerranée et la mer Noire.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ports sur la mer Rouge.....	256	273.5	283	31.0	539	304.5	-	-	-	-	-	-	260.5
- - le golfe Persique.....	99	95.0	566	38.8	665	133.8	-	-	-	-	-	-	90.5

*) m³.

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

A. Navires entrés.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
V. Océanie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Iles Tonga ⁸²⁾	39	23.2	49	11.3	88	34.5	-	-	-	-	-	-	22.1
Iles de Samoa (Apia) ^{82*)}	-	-	-	-	371	-	-	-	-	-	-	-	-
Hawaii ⁸³⁾	-	-	-	-	246	221.5	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises ⁸⁴⁾:</i>													
Queensland.....	-	-	-	-	928	478.5	-	-	-	-	-	-	-
Nouvelle-Galles-du-Sud ⁸⁵⁾	1894	1835.2	1061	776.2	2955	2611.4	-	-	-	-	-	-	1638.5
Victoria.....	1894	1842.3	830	537.2	2724	2379.5	-	-	-	-	-	-	1644.9
Australie méridionale ⁸⁶⁾	609	838.2	360	225.1	969	1063.3	-	-	-	-	-	-	748.4
Port Darwin (Territoire du Nord) (1884).....	-	-	-	-	119	107.2	-	-	-	-	-	-	-
Australie occidentale.....	164	411.0	99	35.9	263	446.9	-	-	-	-	-	-	366.9
Tasmanie.....	417	371.5	353	54.0	770	425.5	-	-	-	-	-	-	331.7
Nouvelle-Zélande.....	264	387.0	419	180.9	683	567.9	-	-	-	-	-	-	345.5
Iles Fiji (1884).....	50	45.3	100	22.8	150	68.1	-	-	-	-	-	-	40.5
<i>Possessions allemandes ⁸⁷⁾:</i>													
Iles Marshall (1887).....	-	-	-	-	55	11.2	-	-	-	-	-	-	-
Territoires administrés par la Comp. de la Nouv.-Calédonie..	38	-	19	-	57	11.5	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions françaises ⁸⁸⁾:</i>													
Nouvelle-Calédonie (1887) ⁸⁹⁾	-	-	-	-	108	78.3	-	-	-	-	-	-	-
Tahiti et dépendances —.....	-	-	-	-	144	23.2	-	-	-	-	-	-	-

N° 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.

B. Navires sortis.

Pays groupés par ordre géographique.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.						Tonnage officiel des navires à vapeur chargés et sur lest.
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
V. Océanie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
Iles Tonga ⁸²⁾	39	23.2	49	11.3	88	34.5	-	-	-	-	-	-	22.1
Iles de Samoa (Apia) ^{82*}	-	-	-	-	371	-	-	-	-	-	-	-	-
Hawaïi ⁸³⁾	-	-	-	-	247	220.2	-	-	-	-	-	-	-
Possessions européennes.													
<i>Possessions anglaises⁸⁴⁾:</i>													
Queensland.....	-	-	-	-	936	517.7	-	-	-	-	-	-	-
Nouvelle-Galles-du-Sud ⁸⁵⁾	1928	1821.1	1044	724.7	2972	2545.8	-	-	-	-	-	-	1626.0
Victoria.....	1871	1859.0	759	466.0	2630	2325.0	-	-	-	-	-	-	1659.9
Australie méridionale ⁸⁶⁾	623	848.0	396	243.0	1019	1091.0	-	-	-	-	-	-	757.1
Port Darwin (Territoire du Nord) (1884).....	-	-	-	-	117	106.1	-	-	-	-	-	-	-
Australie occidentale.....	163	416.4	103	37.8	266	454.2	-	-	-	-	-	-	371.8
Tasmanie.....	421	377.3	374	53.8	795	431.1	-	-	-	-	-	-	336.8
Nouvelle-Zélande.....	213	329.1	440	195.9	653	525.0	-	-	-	-	-	-	293.8
Iles Fiji.....	51	46.9	93	22.8	144	69.7	-	-	-	-	-	-	41.9
<i>Possessions allemandes⁸⁷⁾:</i>													
Iles Marshall (1887).....	-	-	-	-	55	11.2	-	-	-	-	-	-	-
Territoires administrés par la Comp. de la Nouv.-Calédonie..	38	-	19	-	57	11.5	-	-	-	-	-	-	-
<i>Possessions françaises⁸⁸⁾:</i>													
Nouvelle-Calédonie (1887) ⁸⁹⁾	-	-	-	-	108	78.3	-	-	-	-	-	-	-
Tahiti et dépendances —.....	-	-	-	-	121	22.2	-	-	-	-	-	-	-

Observations.

¹⁾ Voir page 14, note 1.

Europe.

²⁾ *Grande-Bretagne et Irlande.* Voir page 14, note 2.

³⁾ *Ile de Man et îles de la Manche.* Voir page 14, note 3.

⁴⁾ *Gibraltar et Malte.* Voir page 14, note 4.

⁵⁾ *Danemark.* Voir page 14, note 5. Tonnage (international) des cargaisons des navires à vapeur en 1888: 1 340 400 tonneaux à l'entrée et 373 200 à la sortie; celui des navires à voiles: 655 800 tonneaux à l'entrée et 107 200 tonneaux à la sortie; total: 1 996 200 tonneaux à l'entrée et 480 400 tonneaux à la sortie.

⁶⁾ *Islande et îles Féroë.* Voir page 14, note 6.

⁷⁾ *Suède.* Voir page 14, note 7.

⁸⁾ *Russie.* Voir page 14, note 8.

⁹⁾ *Finlande.* Voir page 14, note 9.

¹⁰⁾ *Allemagne.* Voir page 14, note 10. On constate entre la somme des chiffres pour les ports de la mer Baltique et de la mer du Nord et le total indiqué pour l'empire d'Allemagne une différence d'un navire à vapeur et de 700 tonneaux, différence qui s'explique par ce fait qu'un navire de ce tonnage a fait escale dans des ports de l'une et de l'autre de ces deux mers.

¹¹⁾ *Belgique.* Voir page 14, note 11.

¹²⁾ *France.* Voir page 14, note 12.

¹³⁾ *Portugal.* Voir page 15, note 13.

¹⁴⁾ *Espagne.* Voir page 15, note 14. D'après l'Estadística general del comercio exterior de España, page 89 (85 à 92), le tonnage des navires à vapeur sortis avec cargaison serait de 9 643 783 toneladas de arqueo, tandis que nous avons adopté le chiffre de 9 633 783, qui se retrouve dans les autres tableaux du même ouvrage et qui du reste résulte aussi du tableau de la page 89, lorsqu'on rectifie le chiffre de 765 494 indiqué pour la province de Cadix en le remplaçant par celui de 755 514 que fournissent les données détaillées de la page 67. Dans le même tableau (page 89—90) les chiffres de 72 099 et de 86 967 concernant les marchandises chargées dans les ports de la province de Murcia doivent être corrigés et remplacés respectivement par 452 099 et 466 967 pour être conformes aux totaux du même tableau et aux données spéciales de la page 69.

Le poids des marchandises déchargées et chargées dans le mouvement maritime de l'Espagne en 1888 était, comme suit:

	<i>Entrées: Marchandises déchargées, en tonneaux de 1000 kg.</i>			<i>Sorties: Marchandises chargées, en tonneaux de 1000 kg.</i>		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.
Ports de l'Océan.....	1 128 396	156 768	1 285 164	5 153 393	258 230	5 411 623
- - la Méditerranée..	1 383 394	314 481	1 697 875	1 435 279	175 177	1 610 456
Total	2 511 790	471 249	2 983 039	6 588 672	433 407	7 022 079

¹⁵⁾ *Italie.* Voir page 18, note 15.

¹⁶⁾ *Autriche.* Voir page 18, note 16.

¹⁷⁾ *Hongrie.* Voir page 18, note 17.

¹⁸⁾ *Monténégro.* D'après «Jahresberichte der k. und k. oesterreichisch-ungarischen Consulats-Behörden 1889», page 268.

¹⁹⁾ *Turquie.* Voir page 18, note 19.

²⁰⁾ *Roumanie.* Voir page 20, note 20.

Amérique.

²¹⁾ *États-Unis de l'Amérique du Nord.* Voir page 20, note 21. La navigation internationale sur les lacs se composait, pendant l'année fiscale de 1887—88, de 14 133 navires entrés et de 14 002 navires sortis jaugeant respectivement 2 436 944 et 2 416 707 tonneaux (officiels), dont navires chargés: 9507 à l'entrée et 6467 à la sortie jaugeant 1 468 279 et 1 496 577 tonneaux.

²²⁾ *Mexique.* Voir page 20, note 22.

²³⁾ *Guatemala.* D'après «Informe de la Direccion General de Estadística».

²⁴⁾ *Honduras.* Voir page 20, note 24.

²⁵⁾ *Salvador.* Voir page 20, note 25.

²⁶⁾ *Nicaragua.* Voir page 20, note 26.

²⁷⁾ *Costa-Rica.* Voir page 21, note 27.

²⁸⁾ *Haïti.* Voir page 21, note 28.

²⁹⁾ *République Dominicaine.* Voir page 21, note 29.

³⁰⁾ *Colombie (non-compris les ports de l'Isthme de Panama)*. Nous ne possédons pas, pour l'année 1888, de données officielles, mais nous avons emprunté nos chiffres au «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, pages 656—61. Les sorties, pour lesquelles les données font complètement défaut, ont été considérées comme étant égales aux entrées. Voir en outre page 21, note 30. Le poids total des marchandises déchargées et chargées était en 1888, comme suit:

	Ports de l'océan Pacifique.	Ports de l'océan Atlantique.	Total.
à l'Entrée: Tonneaux de 1000 kg.	2 752	21 656	24 408
à la Sortie: — - - -	4 143	40 740	44 883

³¹⁾ *Isthme de Panama*. Les données se rapportent à l'année 1887 pour le port de Colon, et à l'année 1888 pour le port de Panama; voir page 21, note 31.

³²⁾ *Équateur*. Voir page 21, note 32.

³³⁾ *Pérou*. Voir page 21, note 33.

^{33*)} *Chili*. Nos chiffres comprennent le port d'Arica, voir page 21, note 34.

³⁴⁾ *République Argentine*. Voir page 21, note 35. Le total des navires chargés et sur lest entrés en 1888 dans les ports de la République, et sortis de ces ports, déduction faite de la navigation fluviale, était comme suit:

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nombre.	Tonnage (intern.).	Nombre.	Tonnage (intern.).	Nombre.	Tonnage (intern.).
Entrées.....	2 836	2 922 600	1 634	786 000	4 470	3 708 600
Sorties.....	2 701	2 600 400	1 480	756 200	4 181	3 356 600

³⁵⁾ *Uruguay*. Voir page 21, note 36. Le nombre des navires à voiles qui n'ont pas fait d'opérations commerciales dans le port de Montévideo, était, en 1888, de 48 navires jaugeant 19 013 tonneaux. Nous indiquons ci-dessous, pour la navigation d'outre-mer en 1888, le calcul du poids des marchandises déchargées et chargées dans le port de Montévideo:

1) Charge effective apportée par les navires à vapeur: 9.35 % de 1 253 737 tonneaux (officiels), ce qui fait 117 224 tonneaux de 1000 kg.

2) Charge effective apportée par les voiliers ayant effectué des opérations de commerce dans le port: 130 tonneaux de 1000 kg, par 100 tonneaux de registre, ce qui fait pour 337 871 tonneaux 439 232 tonneaux de 1000 kg.

3) Charge effective emportée par les navires à vapeur: 10.24 % de 1 228 204 tonneaux, ce qui fait 125 768 tonneaux de 1000 kg.

4) Charge effective emportée par les voiliers: 130 tonneaux par 100 tonneaux de registre, ce qui fait pour 91 265 tonneaux 118 644 tonneaux de 1000 kg.

Total: 556 456 tonneaux (de 1000 kg.) à l'entrée et 244 412 tonneaux à la sortie.

³⁶⁾ *Brésil*. Voir page 22, note 37.

³⁷⁾ *Vénézuéla*. Voir page 22, note 38.

³⁸⁾ *Possessions anglaises en Amérique*. Voir page 22, note 39.

^{38*)} Voir page 22, note 39*. La navigation intérieure se chiffrait en 1888 par 33 496 navires jaugeant 6 019 505 tonneaux officiels, entrées et sorties réunies.

³⁹⁾ *Indes occidentales anglaises*. Voir page 22, note 40.

⁴⁰⁾ *St. Vincent*. Voir page 23, note 41.

⁴¹⁾ *Possessions danoises, St. Thomas*. Voir page 23, note 42.

⁴²⁾ *Possessions néerlandaises*. Voir page 23, note 43.

⁴³⁾ *Curaçao et dépendances*. Voir page 23, note 44.

⁴⁴⁾ *Possessions françaises*. Voir page 23, note 45.

⁴⁵⁾ *Cuba*. Voir page 23, note 46.

⁴⁶⁾ *Puerto-Rico*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» I, page 714.

Afrique.

⁴⁷⁾ *Égypte*. Voir page 23, note 48. Les chiffres pour 1888 sont puisés pour le port d'Alexandrie dans «Verzameling van Consulaire en andere Verslagen en Berichten &c. Jahrgang 1889 No. 217», et pour les ports de Port Said et de Suez dans «Bollettino di Notizie Commerciali, Ser. II Vol. VII, p. 342»; les sorties des deux derniers ports, pour lesquelles les données font défaut, sont considérées comme étant égales aux entrées.

⁴⁸⁾ *Canal de Suez*. Voir page 23, note 49.

⁴⁹⁾ *Tunisie*. Voir page 23, note 50. Le poids total des marchandises importées était de 212 935 tonneaux et celui des marchandises exportées de 110 154 tonneaux de 1000 kg. Pour l'année (turque) 1887—1888, notre source n'indique que le nombre des navires et le poids des marchandises importées et exportées, dont voici les chiffres: à l'entrée 6984 navires avec 199 630 tonneaux de marchandises, et à la sortie 6730 navires avec 105 779 tonneaux de marchandises.

⁵⁰⁾ *Maroc*. Voir page 23, note 51. Les données pour l'année 1888 font défaut excepté pour certains ports; le total des entrées et des sorties dans les trois ports principaux (Tanger, Casablanca et Mazagan) indique une augmentation en 1888 par rapport à 1887 de 126 800 tonneaux officiels.

⁵¹⁾ *Congo*. Voir page 23, note 52.

⁵²⁾ *Zanzibar*. D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, page 155, le port de Zanzibar a été visité en 1888 par 130 navires à vapeur et 15 navires à voiles, total 145 navires, bâtiments de guerre non compris.

⁵³⁾ *Madagascar*. Voir page 23, note 54.

⁵⁴⁾ *Possessions anglaises*. Voir page 23, note 55.

- 55) *Ste. Hélène.* Voir page 23, note 56.
 56) *Ile Maurice.* Voir page 23, note 57.
 57) *Cameroun.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, page 792. Les sorties, pour lesquelles les données font défaut, sont considérées comme étant égales aux entrées.
 58) *Possessions françaises.* Voir page 23, note 59.
 59) *Rivières du Sud.* Voir page 23, note 60.
 60) *Etabliss. du golfe de Guinée.* Voir page 23, note 61.
 61) *Réunion.* Voir page 23, note 62.
 62) *Ste. Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé.* Voir page 24, note 63.
 63) *Possessions portugaises.* Voir page 24, note 64.
 64) *Iles Canaries.* Voir page 24, note 65.
 65) *Massaouah.* Voir page 24, note 66.

Asie.

- 66) *Perse.* Voir page 24, note 67.
 67) *Siam.* Voir page 24, note 68. D'après l'Almanach de Gotha 1889, le mouvement du port de Bangkok en 1888 a été de 469 navires jaugeant 373 100 tonneaux intern. à l'entrée et de 472 navires jaugeant 366 500 tonneaux intern. à la sortie.
 68) *Annam et Tonkin.* Voir page 24, note 69.
 69) *Chine.* D'après les Returns of Trade and Trade Reports, publiés par ordre de l'inspecteur général des Douanes, Shanghai 1889. Voir page 24, note 70.
 70) *Corée.* Voir page 24, note 71.
 71) *Japon.* Voir page 24, note 72.
 72) *Possessions anglaises.* Les chiffres sont puisés pour l'Inde dans les «Statistical Tables for British India, Thirteenth Issue»; en ce qui concerne les autres possessions, voir page 24, note 73.
 73) *Indes.* Parmi les navires à vapeur entrés et sortis, ceux passant par le Canal de Suez étaient au nombre de 784 à l'entrée et de 949 à la sortie, jaugeant respectivement 1 577 000 et 1 834 300 tonneaux intern. Les Statistical Tables &c. n'indiquent pas séparément les navires chargés, au sujet desquels nous avons cependant trouvé quelques renseignements dans «Review of the Trade of India in 1887—1888»; voici ces renseignements avec les chiffres correspondants pour 1886—1887 :

	1886—1887.		1887—1888.	
	Nombre.	Tonnage off.	Nombre.	Tonnage off.
<i>Navires chargés:</i>				
Navires à vapeur entrés	1 379	2 065 500	1 389	2 160 900
- - - sortis	1 568	2 331 200	1 532	2 360 900
Navires à voiles, total des entrées et des sorties	5 524	1 938 900	5 743	1 914 000
Grand total	8 471	6 335 600	8 664	6 435 800

- 74) *Ceylan.* Voir page 24, note 75.
 75) *Straits Settlements.* Voir page 24, note 76.
 76) *Possessions russes.* Voir page 24, note 77.
 77) *Possessions néerlandaises.* Voir page 24, note 78.
 78) *Établissements de l'Inde et de la Cochinchine.* Voir page 24, note 79.
 79) *Possessions portugaises.* Voir page 24, note 80.
 80) *Philippines.* Voir page 24, note 81.
 81) *Possessions ottomanes.* Voir page 24, note 82.

V. Océanie.

- 82) *Iles Tonga.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» I, page 590.
 82*) *Iles de Samoa.* Voir page 25, note 83*.)
 83) *Hawaïi.* Voir page 25, note 84.
 84) *Possessions anglaises.* Voir page 25, note 85.
 85) *Nouvelle-Galles-du-Sud.* Voir page 25, note 86.
 86) *Australie méridionale.* Voir page 25, note 87.
 87) *Possessions allemandes.* Voir page 25, note 88.
 88) *Possessions françaises.* Voir page 25, note 89.
 89) *Nouvelle-Calédonie.* Voir page 25, note 90.

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.¹⁾

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage ¹⁾ .	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
I. Europe.												
Grande-Bretagne et Irlande²⁾.												
Angleterre.												
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Liverpool	3127	4761.2	1350	935.3	4477	5696.5	2707	4269.6	1298	946.3	4005	5215.9
Swansea	702	424.6	760	153.8	1462	578.4	999	606.6	922	204.9	1921	811.5
Cardiff	2274	2126.0	1346	637.9	3620	2763.9	3933	3965.2	1992	1173.8	5925	5139.0
Newport	1077	891.3	498	154.9	1575	1046.2	1556	1414.5	629	219.4	2185	1633.9
Bristol	477	462.7	307	127.7	784	590.4	206	191.1	133	52.3	339	243.4
Southampton	1538	867.8	195	34.4	1733	902.2	1455	805.2	193	30.8	1648	836.0
Dover	2578	771.4	64	9.5	2642	780.9	2546	752.8	23	3.7	2569	756.5
London	7434	6249.6	3023	1300.2	10457	7549.8	5778	4658.4	2316	1124.8	8094	5783.2
Harwich	919	567.3	38	6.5	957	573.8	843	516.0	12	2.3	855	518.3
Grimsby	826	485.1	543	133.7	1369	618.8	898	540.7	452	135.2	1350	675.9
Goole	1063	400.1	179	53.0	1242	453.1	1094	406.9	139	37.1	1233	444.0
Hull	2328	1693.0	778	304.7	3106	1997.7	2081	1457.8	688	233.6	2769	1691.4
Middlesborough	1133	778.3	131	34.8	1264	813.1	751	584.7	153	42.2	904	626.9
Hartlepool	550	400.2	611	142.7	1161	542.9	502	360.5	575	132.0	1077	492.5
Sunderland	1038	717.4	500	107.7	1538	825.1	1369	984.5	510	121.3	1879	1105.8
Shields-South	526	433.8	60	20.4	586	454.2	405	325.1	42	29.9	447	355.0
Newcastle	2304	1510.5	1020	243.6	3324	1754.1	3635	2734.8	1400	361.4	5035	3096.2
Shields-North	498	353.9	245	52.3	743	406.2	741	517.3	385	80.7	1126	598.0
Écosse.												
Leith	863	606.1	440	95.3	1303	701.4	677	489.5	261	64.9	938	554.4
Grangemouth	466	242.2	412	103.9	878	346.1	672	346.2	436	115.9	1108	462.1
Alloa	112	50.4	560	80.0	672	130.4	233	85.8	1012	142.4	1245	228.2
Kirkcaldy	336	216.4	591	73.8	927	290.2	720	460.2	1072	138.7	1792	598.9
Dundee	155	131.0	189	148.6	344	279.6	48	31.5	73	29.4	121	60.9
Glasgow	770	1012.5	169	68.0	939	1080.5	1130	1458.6	255	161.9	1385	1620.5
Greenock	332	212.0	119	94.5	451	306.5	103	66.3	98	83.2	201	149.5
Irlande.												
Belfast	169	158.7	161	89.6	330	248.3	20	14.9	86	50.4	106	65.3
Dublin	196	147.0	184	109.2	380	256.2	52	40.5	93	52.5	145	93.0
Cork	71	76.5	113	37.4	184	113.9	12	10.7	79	26.5	91	37.2
Possessions anglaises.												
Gibraltar (1884)	5084	5014.2	1062	133.6	6146	5147.8	5108	5021.6	960	125.7	6068	5147.3
Malte	3851	4909.5	1530	134.0	5381	5043.5	3851	4908.6	1537	136.1	5388	5044.7

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Europe. (suite.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Danemark.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Kjøbenhavn	6488	1774.9	4748	241.3	11236	2016.2	6684	1802.4	4468	233.4	11152	2035.8
Korsør	990	220.6	162	10.9	1152	231.5	970	218.1	144	9.8	1114	227.9
Nykjøbing (Falster)	488	98.6	170	9.6	658	108.2	486	98.1	150	8.8	636	106.9
Aarhus	338	138.8	491	45.6	829	184.4	230	91.6	258	25.9	488	117.5
Fredrikshavn	575	116.1	379	14.6	954	130.7	558	109.7	343	12.8	901	122.5
Esbjerg	124	57.3	81	3.0	205	60.3	124	57.5	74	2.7	198	60.2
Norvège.												
Fredrikstad	47	14.5	1139	127.6	1186	142.1	127	47.2	2246	141.8	2373	189.0
Christiania	1095	602.7	986	141.6	2081	744.3	679	443.5	709	116.4	1388	559.9
Drammen	35	11.6	411	72.4	446	84.0	80	25.6	536	111.5	616	137.1
Bergen	532	247.2	147	19.4	679	266.6	482	220.8	172	21.1	654	241.9
Trondhjem	186	99.5	40	8.9	226	108.4	186	105.1	67	13.9	253	119.0
Suède.												
Hernösand	180	107.4	501	141.5	681	248.9	164	124.2	694	185.0	858	309.2
Sundsvall	223	138.9	790	242.4	1013	381.3	329	189.3	1015	289.4	1344	478.7
Söderhamn	126	98.3	259	71.5	385	169.8	165	119.7	380	96.3	545	216.0
Gefle	167	92.2	285	82.9	452	175.1	271	138.7	319	88.0	590	226.7
Stockholm	849	390.0	887	97.0	1736	487.0	831	361.7	686	60.7	1517	422.4
Malmö	3027	554.2	2179	88.1	5206	642.3	3245	595.2	1924	51.5	5169	646.7
Landskrona	1269	153.2	898	40.3	2167	193.5	1030	103.1	807	21.3	1837	124.4
Helsingborg	2646	275.4	1509	77.5	4155	352.9	2585	262.8	1128	34.2	3713	297.0
Göteborg	1588	728.0	635	89.9	2223	817.9	1614	709.6	540	87.6	2154	797.2
Russie.												
Mer Blanche.												
Archangel	123	71.2	431	64.0	554	135.2	120	70.4	398	61.8	518	132.2
Mer Baltique.												
St. Pétersbourg-Cronstadt	1434	930.6	567	142.2	2001	1072.8	1353	904.8	574	141.2	1927	1046.0
Rével	581	349.4	45	14.6	626	364.0	581	347.0	45	14.6	626	361.6
Riga	1235	716.6	845	207.6	2080	924.2	1242	719.2	857	210.8	2099	930.0
Libau	1094	429.6	191	28.6	1285	458.2	1062	411.8	194	28.2	1256	440.0
Mer Noire.												
Odessa	1243	1441.8	142	36.6	1385	1478.4	1195	1388.4	132	35.2	1327	1423.6
Nicolaïew	312	355.8	36	11.2	348	367.0	312	355.8	33	10.8	345	366.6
Sebastopol	260	265.6	20	5.2	280	270.8	248	254.4	26	6.4	274	260.8
Mer d'Azoff.												
Berdiansk	73	63.8	196	58.6	269	122.4	73	63.8	194	58.4	267	122.2
Taganrog	414	372.0	454	111.4	868	483.4	419	374.6	453	111.2	872	485.8

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Europe. (Suite.)												
Finlande.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Björneborg	113	57.2	185	46.5	298	103.7	101	56.2	239	64.0	340	120.2
Åbo	317	119.3	260	52.1	577	171.4	284	101.4	211	49.2	495	150.6
Hangö	255	88.0	185	13.9	440	101.9	224	74.0	201	14.4	425	88.4
Helsingfors	437	153.4	727	56.0	1164	209.4	411	143.3	301	43.2	712	186.5
Kotka	128	52.7	593	61.0	721	113.7	142	66.2	583	73.0	725	139.2
Wiborg	226	66.5	3901	188.1	4127	254.6	156	54.7	3609	167.8	3765	222.5
Allemagne³⁾.												
Mer Baltique.												
Memel	92	48.5	321	54.9	413	103.4	123	77.0	225	51.8	348	128.8
Pillau	209	129.9	28	12.6	237	142.5	248	175.6	26	11.1	274	186.7
Koenigsberg	443	208.0	361	32.9	804	240.9	531	265.2	388	33.0	919	298.2
Neufahrwasser (Danzig)	678	308.9	508	97.0	1186	405.9	754	335.6	604	114.7	1358	450.3
Swinemünde	396	250.2	52	3.3	448	253.5	363	229.2	63	3.1	426	232.3
Stettin	1418	739.0	958	141.8	2376	880.8	1340	713.9	980	154.9	2320	868.8
Rostock	581	130.3	288	23.7	869	154.0	545	119.4	277	25.5	822	144.9
Lübeck	1096	330.2	506	66.8	1602	397.0	1056	316.1	502	66.2	1558	382.3
Kiel	1381	321.1	590	40.6	1971	361.7	1357	304.9	576	43.6	1933	348.5
Mer du Nord.												
Altona	84	82.0	207	17.6	291	99.6	80	81.9	163	21.0	243	102.9
Hamburg	4432	3219.8	1121	470.8	5553	3690.6	4463	3245.9	1283	505.9	5746	3751.8
Bremerhaven	613	861.4	227	128.3	840	989.7	600	840.6	256	136.6	856	977.2
Geestemünde	113	115.9	190	74.1	303	190.0	100	104.7	231	88.7	331	193.4
Pays-Bas.												
Harlingen	241	100.3	188	42.5	429	142.8	245	101.7	194	41.7	439	143.4
Amsterdam	1232	834.2	294	134.1	1526	968.3	1229	724.3	324	137.3	1553	861.6
Zaandam	81	74.3	98	37.4	179	111.7	75	68.5	65	31.9	140	100.4
Rotterdam	3469	2344.8	575	222.0	4044	2566.8	3529	2345.1	576	235.4	4105	2580.5
Neuzen	366	232.4	27	7.9	393	240.3	291	164.7	29	8.5	320	173.2
Vlissingen	679	594.5	11	4.4	690	598.9	681	594.4	13	5.8	694	600.2
Belgique⁴⁾.												
Anvers	3452	3253.7	933	441.4	4385	3695.1	3473	3296.0	956	421.7	4429	3717.7
Selzaete	751	323.2	74	21.6	825	344.8	732	314.1	70	19.2	802	333.3
Ostende	1322	493.1	166	26.8	1488	519.9	1327	493.8	172	27.2	1499	521.0

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Europe. (suite.)												
France.												
Océan Atlantique.												
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Dunkerque	1182	843.5	812	216.2	1994	1059.7	1192	740.3	728	202.7	1920	943.0
Calais	1885	544.7	151	36.1	2036	580.8	1861	537.4	181	37.4	2042	574.8
Boulogne.....	1291	469.1	199	30.5	1490	499.6	1297	479.5	201	31.2	1498	510.7
Dieppe	1361	510.9	129	43.0	1490	553.9	1353	511.7	129	39.9	1482	551.6
Le Havre.....	1892	1914.2	598	345.1	2490	2259.3	1977	2044.8	635	350.7	2612	2395.5
Rouen.....	1255	693.4	169	60.3	1424	753.7	1279	705.7	209	77.5	1488	783.2
Cherbourg.....	399	201.1	170	35.0	569	234.1	398	199.7	213	36.5	611	236.2
Saint-Nazaire.....	685	541.1	68	31.3	753	572.4	683	527.8	72	33.0	755	560.8
Bordeaux.....	1461	1270.3	518	148.9	1979	1419.2	1563	1288.0	484	134.4	2047	1422.4
Méditerranée.												
Cette.....	1076	636.1	647	116.6	1723	752.7	1320	780.1	569	98.2	1889	878.3
Marseille.....	2945	3374.8	1294	320.2	4239	3695.0	3781	4005.7	1360	349.1	5141	4354.8
Portugal⁵⁾.												
Porto.....	499	207.3	209	54.0	708	261.3	502	209.5	218	57.7	720	267.2
Lisboa.....	1705	1428.5	602	154.0	2307	1582.5	1681	1412.5	556	153.6	2237	1566.1
Setubal.....	85	38.2	258	41.8	343	80.0	86	38.2	261	42.3	347	80.5
Funchal (Madère).....	551	688.1	65	15.7	616	703.8	539	677.8	59	12.8	598	690.6
Ponta Delgada (St. Miguel).....	137	115.5	71	18.5	208	134.0	124	105.4	45	13.1	169	118.5
Espagne⁶⁾.												
Océan Atlantique.												
Bilbao.....	2931	2152.8	137	25.9	3068	2178.7	2990	2308.8	134	25.7	3124	2334.5
Santander.....	665	673.7	46	13.8	711	687.5	264	353.7	8	3.3	272	357.0
Coruña.....	491	563.2	153	21.1	644	584.3	182	370.3	121	27.3	303	397.6
Vigo.....	574	670.8	79	17.4	653	688.2	278	376.3	2	0.2	280	376.5
Huelva.....	608	447.9	77	6.7	685	454.6	746	590.3	38	5.1	784	595.4
Cadiz.....	861	727.8	810	139.1	1671	866.9	888	774.2	817	133.9	1705	908.1
Méditerranée.												
Malaga.....	731	604.6	196	25.7	927	630.3	802	661.8	131	16.3	933	678.1
Cartagena.....	860	801.1	105	41.5	965	842.6	857	818.4	55	32.5	912	850.9
Alicante.....	696	433.4	147	31.8	843	465.2	702	519.4	93	21.2	795	540.6
Valencia.....	971	701.8	319	55.9	1290	757.7	1053	864.9	225	37.0	1278	901.9
Barcelona.....	1132	1079.5	455	139.6	1587	1219.1	913	1033.8	332	108.4	1245	1142.2

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Europe. (Suite.)												
Italie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Savona.....	405	687.6	258	46.6	663	734.2	388	675.0	229	35.4	617	710.4
Genova.....	1822	2201.9	442	167.5	2264	2369.4	1365	1703.4	484	177.5	1849	1880.9
Livorno.....	665	519.8	196	44.5	861	564.3	465	312.3	146	29.6	611	341.9
Napoli.....	600	599.1	206	51.9	806	651.0	480	488.3	206	51.9	686	540.2
Messina.....	176	189.1	177	20.9	353	210.0	294	258.5	57	10.8	351	269.3
Palermo.....	291	326.6	201	25.3	492	351.9	282	318.1	167	21.2	449	339.3
Catania.....	90	91.3	200	34.9	290	126.2	152	153.7	203	43.9	355	197.6
Brindisi.....	477	553.4	120	4.8	597	558.2	446	489.2	137	3.0	583	492.2
Venezia.....	753	574.1	2135	128.7	2888	702.8	829	646.0	2126	128.9	2955	774.9
Autriche.												
Triest.....	1265	1047.0	1647	146.6	2912	1193.6	1264	1060.3	1693	160.9	2957	1221.2
Hongrie.												
Fiume.....	349	349.8	879	96.6	1228	446.4	394	393.9	753	100.6	1147	494.5
Grèce⁷⁾.												
Corfou (1888).....	-	-	-	-	1082	518.9	-	-	-	-	951	356.6
Patras —.....	-	-	-	-	308	152.3	-	-	-	-	217	94.4
Pirée —.....	-	-	-	-	1171	933.3	-	-	-	-	1282	1018.3
Syra —.....	-	-	-	-	1114	436.1	-	-	-	-	1301	574.7
Turquie⁸⁾ (d'Europe, d'Asie et d'Afrique).												
Salonique (1/3 1887—20/2 1888)...	653	536.6	3962	70.4	4615	607.0	653	536.6	3962	70.4	4615	607.0
Gallipoli —.....	680	459.7	5646	86.8	6326	546.5	680	459.7	5646	86.8	6326	546.5
Constantinople —.....	8636	8021.6	23815	1148.5	32451	9170.1	8636	8021.6	23815	1148.5	32451	9170.1
Trébizonde —.....	518	535.4	8011	45.2	8529	580.6	518	535.4	8011	45.2	8529	580.6
Samsoun —.....	492	520.3	1024	12.3	1516	532.6	492	520.3	1024	12.3	1516	532.6
Dardanelles —.....	4541	4729.6	5438	474.4	9979	5204.0	4541	4729.6	5438	474.4	9979	5204.0
Smyrne —.....	2248	1422.0	4174	118.0	6422	1540.0	2248	1422.0	4174	118.0	6422	1540.0
Chio —.....	1276	665.1	3316	85.3	4592	750.4	1276	665.1	3316	85.3	4592	750.4
Beyrouth —.....	509	509.9	3319	56.9	3828	566.8	509	509.9	3319	56.9	3828	566.8
Tripoli d'Afrique —.....	287	285.9	364	22.1	651	308.0	287	285.9	364	22.1	651	308.0
Bulgarie⁹⁾.												
Varna (1/3 1887—20/2 1888).....	307	208.4	284	23.1	591	231.5	307	208.4	284	23.1	591	231.5

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Europe. (Suite.)												
Roumanie⁹⁾.												
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Ibraila	702	611.6	267	43.8	969	655.4	696	606.4	263	43.1	959	649.5
Galatz	599	535.9	360	61.5	959	597.4	597	533.4	350	60.3	947	593.7
Sulina	554	524.3	11	4.2	565	528.5	557	556.0	11	4.2	568	560.2
Kustendje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. Amérique.												
États-Unis de l'Amérique du Nord (1/7 1886—30/6 1887).												
Océan Atlantique.												
Passamaquoddy, Me.....	359	201.2	407	22.6	766	223.8	364	201.9	562	33.9	926	235.8
Portland et Falmouth, Me.....	39	91.0	262	65.6	301	156.6	38	88.9	341	107.5	379	196.4
Boston et Charlestown, Mass.....	608	945.9	1884	381.3	2492	1327.2	477	753.5	1943	365.7	2420	1119.2
New York, N. Y.....	2251	4302.4	3740	1989.6	5991	6292.0	2215	4290.1	3056	1693.9	5271	5984.0
Philadelphia, Pa.....	532	738.4	866	587.6	1398	1326.0	319	449.9	744	553.3	1063	1003.2
Baltimore, Md.....	403	585.4	259	135.3	662	720.7	499	722.6	273	127.4	772	850.0
Yorktown, Va.....	30	52.1	7	5.4	37	57.5	241	327.4	34	19.0	275	346.4
Norfolk et Portsmouth, Va.....	26	37.1	34	31.2	60	68.3	136	170.2	72	45.3	208	215.5
Charleston, S. C.....	46	50.1	135	56.7	181	106.8	55	59.9	148	63.1	203	123.0
Savannah, Ga.....	49	63.6	226	118.4	275	182.0	82	103.7	188	99.7	270	203.4
Golfe du Mexique.												
Key West, Fla.....	222	135.2	121	9.8	343	145.0	221	136.3	109	6.5	330	142.8
Pensacola, Fla.....	-	-	362	253.3	362	253.3	7	8.7	368	254.6	375	263.3
New Orleans, La.....	524	600.0	234	149.0	758	749.0	481	548.6	211	133.7	692	682.3
Galveston, Tex.....	67	82.4	91	38.6	158	121.0	75	94.3	108	47.1	183	141.4
Océan Pacifique.												
San Francisco, Cal.....	233	349.9	590	631.9	823	981.8	244	354.3	535	580.1	779	934.4
Puget Sound, Wash.....	653	282.8	186	120.9	839	403.7	659	282.2	222	140.9	881	423.1
Mexique¹⁰⁾.												
Veracruz (1886)	240	275.5	305	27.8	545	303.3	241	278.1	308	27.8	549	305.9
Progreso —	242	322.4	263	25.9	505	348.3	246	328.1	234	25.7	480	353.8
Acapulco —	97	166.4	30	4.4	127	170.8	97	167.4	45	5.8	142	173.2

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Amérique. (suite.)												
Guatémala.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Champerico	125	-	7	-	132	202.0	126	-	7	-	133	203.5
San José	155	-	10	-	165	245.7	154	-	10	-	164	244.0
Honduras¹¹⁾.												
Truxillo	94	57.9	45	4.5	139	62.4	-	-	-	-	-	-
Salvador¹²⁾.												
La Libertad	103	-	13	-	116	171.2	-	-	-	-	-	-
Nicaragua¹³⁾.												
San Juan del Sur	80	127.0	2	0.7	82	127.7	-	-	-	-	-	-
Corinto	111	176.9	59	21.1	170	198.0	112	178.3	66	18.0	178	196.3
Costa-Rica.												
Limon	133	331.9	13	10.0	146	341.9	133	158.4	13	3.9	146	162.3
Punta Arenas	116	174.3	16	7.0	132	181.3	-	-	-	-	-	-
Haïti¹⁴⁾.												
Cap Haïti	163	189.7	103	48.6	266	238.3	163	189.7	102	48.0	265	237.7
Gonaïves	83	105.1	51	11.1	134	116.2	83	105.1	51	11.1	134	116.2
Port-au-Prince	146	237.0	81	20.3	227	257.3	146	237.0	81	20.3	227	257.3
Aux Cayes	71	92.2	28	6.8	99	99.0	71	92.2	27	6.2	98	98.4
République Dominicaine¹⁵⁾.												
San Domingo	85	91.0	54	8.7	139	99.7	85	91.0	54	8.7	139	99.7
Colombie¹⁶⁾.												
Baranquilla	211	371.6	14	2.9	225	374.5	212	372.5	9	1.3	221	373.8
Cartagena	200	242.1	63	6.9	263	249.0	200	242.1	63	6.9	263	249.0
Colon	412	848.8	161	40.9	573	889.7	-	-	-	-	-	-
Panama (1888)	153	202.8	32	5.7	185	208.5	-	-	-	-	-	-
Équateur¹⁷⁾.												
Guayaquil	100	122.3	62	19.6	162	141.9	101	122.6	60	19.5	161	142.1
Pérou¹⁸⁾.												
Callao	293	268.5	180	83.6	473	352.1	292	266.8	185	88.3	477	355.1
Mollendo	143	213.8	20	8.3	163	222.1	-	-	-	-	-	-

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Amérique. (Suite.)												
Chili.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Pisagua	28	38.2	32	27.2	60	65.4	39	53.1	198	188.5	237	241.6
Iquique	47	64.0	150	135.2	197	199.2	75	100.5	217	192.6	292	293.1
Valparaiso	161	245.6	360	265.3	521	510.9	151	227.0	47	37.5	198	264.5
Talcahuano	90	143.8	78	58.7	168	202.5	89	144.1	89	67.7	178	211.8
République Argentine¹⁹⁾.												
Buenos Aires	1542	1342.6	3358	704.0	4900	2046.6	1769	1288.0	1325	398.7	3094	1686.7
Colon	593	196.1	109	3.9	612	200.0	506	195.0	79	6.0	585	201.0
Concordia	653	214.2	245	12.6	898	226.8	671	241.0	216	15.4	887	256.4
San Nicolás	126	185.1	14	3.6	140	188.7	120	178.0	20	8.1	140	186.1
Rosario	510	587.2	278	94.7	788	681.9	420	294.3	248	99.3	668	393.6
Uruguay.												
Montevideo	638	1065.1	587	332.3	1225	1397.4	574	961.7	449	256.9	1023	1218.6
Brésil.												
Rio de Janeiro	515	880.2	587	397.0	1102	1277.2	446	801.1	378	284.9	824	1086.0
Vénézuela²⁰⁾.												
La Guayra (1886)	182	-	34	-	216	261.8	-	-	-	-	-	-
Possessions anglaises.												
Dominion of Canada.												
Montreal (1/7 1886—30/6 1887)	-	-	-	-	353	605.2	-	-	-	-	409	664.6
Quebec — —	-	-	-	-	510	646.7	-	-	-	-	469	495.8
Halifax — —	-	-	-	-	1016	635.3	-	-	-	-	1231	622.6
Sydney — —	-	-	-	-	424	157.1	-	-	-	-	483	193.8
St. John — —	-	-	-	-	2252	528.3	-	-	-	-	2336	543.7
Victoria — —	-	-	-	-	589	335.9	-	-	-	-	575	317.4
Nanaimo — —	-	-	-	-	273	250.7	-	-	-	-	278	257.3
Vancouver (1/7 1887—30/6 1888)	-	-	-	-	271	318.5	-	-	-	-	270	315.5
Terre-Neuve.												
St. Johns (1884)	-	210.4	-	126.2	-	336.6	-	209.8	-	111.8	-	321.6
Bermudes.												
Hamilton (1884)	-	85.4	-	14.4	-	99.8	-	86.8	-	10.1	-	96.9

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à voiles et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Amérique. (Suite.)												
Iles de Bahama.												
Nassau (1884)	-	83.3	-	15.6	-	98.9	-	85.2	-	13.2	-	98.4
Iles de Turc.												
Grand Turc (1884)	-	81.2	-	24.2	-	105.4	-	81.2	-	21.0	-	102.2
Jamaïque.												
Kingston (1/10 1883—30/9 1884)	350	392.0	230	58.4	580	450.4	227	283.2	144	21.4	371	304.6
Trinité.												
Port of Spain (1884)	-	-	-	-	2400	562.5	-	-	-	-	2362	546.9
Possessions danoises.												
St. Thomas	-	-	-	-	319	123.0	-	-	-	-	284	106.5
Possessions espagnoles.												
Cuba ²¹).												
Habana	745	1074.0	314	125.7	1059	1199.7	-	-	-	-	-	-
Cienfuegos	129	197.0	207	62.6	336	259.6	-	-	-	-	-	-
Santiago de Cuba	204	245.8	48	12.8	252	258.6	-	-	-	-	-	-
III. Afrique.												
Égypte²²).												
Alexandria	1197	1541.7	1031	149.7	2228	1691.4	1191	1535.6	1045	152.0	2236	1687.6
Port Said	801	990.1	828	56.1	1629	1046.2	807	995.8	835	56.3	1642	1052.1
Suez	782	1366.9	-	-	782	1366.9	782	1366.9	-	-	782	1366.9
Tunisie.												
La Goulette (13/10 1888—12/10 1889)	-	-	-	-	1076	527.2	-	-	-	-	1078	529.2
Sousse — —	-	-	-	-	1151	208.6	-	-	-	-	1147	208.1
Sfax — —	-	-	-	-	1228	231.8	-	-	-	-	1041	229.8
Maroc.												
Tanger	577	172.1	229	4.7	806	176.8	575	170.5	230	4.8	805	175.3
Possessions anglaises.												
Sierra Léone.												
Freetown (1884)	-	-	-	-	601	200.5	-	-	-	-	601	198.7
Côte d'Or.												
Quittah (1884)	-	109.8	-	0.6	-	110.4	-	117.8	-	1.4	-	119.2
Lagos.												
Lagos (1884)	274	200.2	32	7.3	306	207.5	275	199.5	31	7.6	306	207.1

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Afrique. (Suite.)												
Cap de Bonne Espérance.	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Cape Town (1884).....	-	450.4	-	138.6	-	589.0	-	420.8	-	142.0	-	562.8
East London —	-	141.4	-	9.2	-	150.6	-	203.2	-	12.0	-	215.2
Possessions françaises.												
Algérie.												
Bône	-	-	-	-	673	265.9	-	-	-	-	556	306.6
Philippeville.....	-	-	-	-	343	192.0	-	-	-	-	322	186.9
Alger.....	-	-	-	-	1355	1072.0	-	-	-	-	1157	922.1
Oran	-	-	-	-	1295	656.7	-	-	-	-	1217	554.8
Possessions portugaises.												
S. Vicente (Cap Vert) (1886) ^{22*} ...	821	1171.6	389	63.7	1210	1235.3	814	1172.6	388	63.6	1202	1236.2
Possessions espagnoles.												
Iles Canaries.												
Las Palmas (1888) ²³	963	-	919	-	1882	1798.1	-	-	-	-	-	-
Possessions italiennes.												
Massaouah (1889).....	230	200.2	2212	37.2	2442	237.4	231	201.7	2288	39.6	2519	241.3
IV. Asie.												
Perse²⁴.												
Bushir	96	95.1	222	9.1	318	104.2	96	95.0	222	9.1	318	104.1
Lingah	81	74.9	772	27.2	853	102.1	79	72.5	605	22.6	684	95.1
Bender Abbas	97	96.3	222	11.0	319	107.3	97	96.3	222	11.0	319	107.3
Siam.												
Bangkok	370	311.2	62	31.8	432	343.0	361	300.9	62	35.9	423	336.8
Chine²⁵.												
Canton	1617	1484.3	18	7.8	1635	1492.1	1605	1481.3	16	6.8	1621	1488.1
Swatow	799	840.3	5	2.6	804	842.9	799	840.9	8	3.4	807	844.3
Amoy	790	833.5	149	56.6	939	890.1	790	833.8	152	58.1	942	891.9
Shanghai.....	2275	2550.4	412	110.5	2687	2660.9	2361	2596.7	426	121.0	2787	2717.7
Chinkiang.....	990	1103.2	681	89.4	1671	1192.6	990	1103.2	681	89.4	1671	1192.6
Wuhu.....	896	975.3	276	19.7	1172	995.0	897	976.2	288	20.5	1185	996.7
Kinkiang.....	752	890.6	60	11.6	812	902.2	751	890.6	70	11.8	821	902.4
Chefoo.....	954	883.7	86	38.4	1040	922.1	957	885.8	84	37.7	1041	923.5

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Naviree à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Asie. (suite.)												
Corée.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Fusan	65	80.0	424	14.1	489	94.1	65	80.0	423	13.9	488	93.9
Japon.												
Yokohama	186	376.5	50	42.5	236	419.0	88	215.4	44	36.5	132	251.9
Nagasaki	540	605.2	53	26.1	593	631.3	597	709.2	56	25.8	653	735.0
Possessions anglaises.												
Chypre.												
Larnaca (1/4 1884—31/3 1885).....	39	50.4	278	34.8	317	85.2	70	89.9	193	17.3	263	107.2
Limassol — —	80	71.9	289	30.5	369	102.4	48	31.2	323	35.8	371	67.0
A den ²⁶⁾	1414	2485.2	»	»	1414	2485.2	-	-	-	-	-	-
Inde anglaise²⁷⁾.												
Karachi (1/4 1886—31/3 1887)...	165	246.4	236	23.7	401	270.1	139	208.7	215	14.1	354	222.8
Bombay — — ...	608	1134.3	421	132.9	1029	1267.2	611	1147.7	410	86.0	1021	1233.7
Port Saint George (Madras) — ...	147	305.7	39	21.0	186	326.7	119	253.9	35	11.5	154	265.4
Calcutta (1/4 1886—31/3 1887) ...	200	386.8	368	475.6	568	862.4	218	421.8	432	566.8	650	988.6
Rangoon — — ...	186	212.8	128	135.2	314	348.0	200	238.4	130	140.7	330	379.1
Ceylan.												
Colombo (1888).....	-	-	-	-	1736	1811.4	-	-	-	-	1728	1795.1
Galle —	-	-	-	-	203	272.8	-	-	-	-	196	250.7
Straits Settlements²⁸⁾.												
Penang	-	-	-	-	2417	1590.8	-	-	-	-	2388	1398.2
Singapore	-	-	-	-	3467	2906.4	-	-	-	-	3393	2821.1
Hong-Kong.												
Victoria (1884)	-	-	-	-	20062	4800.0	-	-	-	-	19913	4786.6
Possessions russes.												
Batoum	345	384.6	338	52.8	683	437.4	350	387.6	341	56.3	691	443.9
Possessions néerlandaises.												
Batavia	210	217.7	97	76.7	307	294.4	183	266.1	40	22.2	223	288.3
Semarang	15	19.6	29	26.3	44	45.9	15	26.3	31	30.2	46	56.5
Soerabaja	106	73.1	68	59.5	174	132.6	102	56.9	86	58.9	188	115.8
Padang	46	78.5	8	6.4	54	84.9	62	92.1	1	1.0	63	93.1

N° 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Asie. (Suite.)												
Possessions françaises.												
Établissements de l'Inde et Cochinchine.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Saïgon (1889) ²⁹⁾	253	301.6	10	12.6	263	314.2	-	-	-	-	-	-
Possessions espagnoles.												
Philippines.												
Manila.....	189	155.1	89	95.1	278	250.2	187	108.8	87	94.1	274	202.9
V. Océanie.												
Hawaïi.												
Honolulu (1888).....	-	-	-	-	203	206.7	-	-	-	-	205	205.7
Possessions anglaises³⁰⁾.												
Queensland ³¹⁾ .												
Cooktown (1884).....	-	-	-	-	254	213.8	-	-	-	-	241	207.5
Townsville —	-	-	-	-	331	272.2	-	-	-	-	310	246.9
Rockhampton —	-	-	-	-	369	228.2	-	-	-	-	354	200.0
Brisbane —	-	-	-	-	675	430.6	-	-	-	-	666	428.1
Nouvelle-Galles-du-Sud.												
Newcastle.....	300	317.8	407	283.0	707	600.8	370	382.8	627	438.8	997	821.6
Sydney.....	1149	1346.2	439	281.1	1588	1627.3	1088	1290.9	249	150.9	1337	1441.8
Victoria.												
Melbourne.....	1331	1554.0	566	371.3	1897	1925.3	1363	1594.7	565	377.0	1928	1971.7
Australie méridionale.												
Adelaide (1884).....	-	-	-	-	665	686.4	-	-	-	-	553	618.7
Port Darwin —	-	-	-	-	119	107.2	-	-	-	-	117	106.1
Australie occidentale.												
Albany.....	-	200.8	-	14.2	-	215.0	-	188.3	-	9.4	-	197.7
Tasmanie.												
Hobart Town.....	169	231.7	104	26.7	273	258.4	164	222.6	104	25.5	268	248.1
Nouvelle-Zélande.												
Auckland.....	92	126.3	128	44.6	220	170.9	85	111.2	106	30.6	191	141.8

Observations.

¹⁾ Les remarques des tableaux nos 1 et 2 concernent également la navigation de chaque port séparément en tant qu'elles y sont applicables et qu'il n'a pas été fait d'exception. Par conséquent, l'unité de tonnage est le tonneau dit international, voir page 14, note I.

Dans les cas où un navire, au cours d'un même voyage, a fait escale dans plusieurs ports, les tableaux statistiques ne le comprennent ordinairement que dans les données relatives à l'un de ces ports, savoir, pour les arrivées, le port où le navire est arrivé directement de l'étranger ou celui où il a déchargé le plus de marchandises, et pour les sorties, par analogie. Les ports allemands, espagnols, ottomans et certains autres ports font exception à cette règle, voir les notes ci-dessous.

Il y a plusieurs pays dont les données concernent les arrondissements douaniers comprenant plusieurs ports; tels sont, autant que nous avons pu le constater, la Norvège, la Suède, la Belgique, l'Espagne et les États-Unis.

Europe.

²⁾ *Grande-Bretagne et Irlande.* Nous donnons ci-dessous les chiffres correspondants pour certains groupes de ports :

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.
<i>Tyne Ports</i> (Shields-South, Newcastle, Shields-North):						
<i>Entrées</i>	3 328	2 298 200	1 325	316 300	4 653	2 614 500
<i>Sorties</i>	4 781	3 577 300	1 827	472 000	6 608	4 049 300
<i>Humber Ports</i> (Grimsby, Goole, Hull):						
<i>Entrées</i>	4 217	2 578 200	1 500	491 400	5 717	3 069 600
<i>Sorties</i>	4 073	2 405 400	1 279	405 900	5 352	2 811 300
<i>Clyde Ports</i> (Glasgow, Greenock):						
<i>Entrées</i>	1 102	1 224 300	288	162 500	1 390	1 386 800
<i>Sorties</i>	1 233	1 525 000	353	245 100	1 586	1 770 100

³⁾ *Allemagne.* D'après la manière dont est organisée la statistique officielle de l'Allemagne, nos tableaux nos 1 et 2 ne comprennent les navires qui, au cours d'un même voyage, font escale dans plusieurs ports, qu'une fois par voyage, tandis qu'ici, dans les données relatives aux ports, ils sont comptés autant de fois qu'ils ont visité de ports. — Voici, d'après le «Jahrbuch für Bremische Statistik», pour l'année 1887 les chiffres de la navigation extérieure de l'ensemble des ports du Weser (Brême, Vegesack, Burg, Bremerhaven, Geestmünde, Brake et Nordenhamm):

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
<i>Entrées</i>	917	1 060 516	766	244 865	1 683	1 305 381
<i>Sorties</i>	891	1 029 764	842	235 333	1 733	1 265 097

⁴⁾ *Belgique.* Nos données concernent les trois bureaux de douane les plus importants, savoir, Anvers, Selzaete et Ostende. Sont comptés :

dans les données relatives au bureau d'Anvers, non seulement les navires arrivant directement à Anvers ou partant de ce port, mais encore ceux qui ne font que passer par Anvers en se rendant à Bruxelles, Gand, Louvain, Selzaete, Termonde, ou en venant d'un de ces ports. («Ports de déchargement ou de chargement»);

dans les données relatives au bureau de Selzaete, non seulement les navires arrivant directement à Selzaete ou partant de ce port (en 1887, 12 navires seulement, jaugeant 2510 tonneaux de registre), mais aussi les navires qui ne font que passer par Selzaete pour se rendre à Gand;

et dans les données relatives au bureau d'Ostende, non seulement les navires arrivant directement à Ostende ou partant de ce port, mais encore ceux qui ne font que passer par Ostende en se rendant à Bruges ou à Gand ou en venant d'un de ces ports.

Les plus importants de ces ports, considérés comme ports de déchargement et de chargement, sont Anvers, Gand et Ostende. Voici les chiffres du mouvement de la navigation de ces ports en 1887 :

Ports de déchargement et de chargement.	Navires entrés						Navires sortis					
	à vapeur.		à voiles.		Total.		à vapeur.		à voiles.		Total.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
<i>Anvers</i>	3 374	3 239.7	799	425.8	4 173	3 665.5	3 394	3 281.6	820	406.0	4 214	3 687.6
<i>Gand</i> :												
par <i>Anvers</i>	1	0.7	-	-	1	0.7	6	5.7	1	0.3	7	6.0
- <i>Selzæete</i>	745	322.8	68	19.7	813	342.5	723	313.5	65	18.0	788	331.5
- <i>Ostende</i>	3	1.0	-	-	3	1.0	1	0.4	-	-	1	0.4
Total	749	324.5	68	19.7	817	344.2	730	319.6	66	18.3	796	337.9
<i>Ostende</i>	1 270	478.5	135	22.3	1 405	500.8	1 272	478.2	135	22.3	1 407	500.5

- 5) *Portugal*. Le tonnage officiel portugais a été converti en tonnage international à l'aide du facteur 0.90 tant pour les vapeurs que pour les voiliers.
- 6) *Espagne*. Les navires qui, au cours d'un même voyage, ont fait escale dans plusieurs ports sont comptés autant de fois qu'ils ont visité de ports («aduanas»). V. le tableau 1, rem. 14.
- 7) *Grèce*. Les tableaux de la navigation de la Grèce pour l'année 1887 n'indiquant le mouvement des différents ports qu'en ce qui concerne les navires naviguant sous pavillon étranger, nous avons dû nous servir, pour le présent tableau, des données relatives à l'année 1888.
- 8) *Turquie et Bulgarie*. Le nombre des navires payants ne donnant qu'une idée tout à fait inexacte de l'importance des différents ports, nous avons compris ici, dans les données relatives à ces ports, non seulement les navires payants, mais aussi les non payants; v. le tableau 1, rem. 19. Nous avons également compris les caboteurs, vu que, si on les élimine, il est impossible de distinguer entre les navires à voiles et les navires à vapeur; il résulte de ce procédé un accroissement considérable du nombre des navires, mais l'augmentation du tonnage n'est guère notable.

Ainsi pour le port de Constantinople l'on a en 1887/88:

y-compris les caboteurs: 32 451 navires jaugeant 8 788 100 tonneaux officiels.
non — — — 12 863 — — 8 507 800 — —

Dans les tableaux nos 1 et 2, nous nous sommes servi, tant pour l'année 1887 que pour l'année 1888, des données relatives à l'année budgétaire de 1/3 1888 au 28/2 1889, vu que ce n'est que pour cette dernière année que l'Administration des Droits Sanitaires nous a fourni des renseignements complets; ici, dans les données relatives aux différents ports, nous avons fait usage pour 1887, des données relatives à l'année 1887/88 et pour 1888, de celles relatives à l'année 1888/89. En ce qui concerne les ports les plus importants, on pourra du reste trouver quelques renseignements ultérieurs dans les «Jahresberichte der k. und k. oesterr.-ung. Consulats-Behörden».

- 9) *Roumanie*. Tandis que nous avons basé les données relatives à l'ensemble de la navigation de la Roumanie dans les tableaux nos 1 et 2 sur la «Statistique de la Navigation à l'embouchure du Danube», les données du présent tableau concernant les trois ports les plus importants du Danube, *Ibraila*, *Galatz* et *Soulinea*, ont été empruntées aux «Jahresberichte der k. und k. oesterr.-ung. Consulats-Behörden», XVI^{me} année, p. 285 et les suivantes. Ces données comprennent, pour chaque port, les entrées et les sorties des navires affectés à la navigation internationale et qui ont effectué dans le port une opération commerciale. Souvent les mêmes navires sont comptés dans plusieurs ports, en tant qu'ils ont effectué dans chacun de ces ports des opérations commerciales. Remarquons particulièrement à ce sujet que les vapeurs autrichiens-hongrois, français, italiens, russes et turcs affectés à des services réguliers et qui ne chargent ou déchargent à Soulinea qu'une partie tout à fait minime de leur cargaison sont cependant comptés comme ayant effectué aussi dans cette ville une opération commerciale. Par suite de la nature même du commerce maritime de la Roumanie (exportation de grains) une grande partie des navires arrivent sur lest. La navigation fluviale internationale n'est pas comprise dans nos données.

Au sujet de la navigation du port de Kustendje qui est situé hors du Danube (seul port roumain qui ne soit pas soumis au contrôle des puissances européennes), on trouve dans «Die Seehäfen des Weltverkehrs», vol. I, 5^{ème} livr., p. 143, Vienne 1890, les données suivantes:

	Total des navires entrés et sortis:					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage con- verti en ton- neaux intern.	Nombre.	Tonnage con- verti en ton- neaux intern.	Nombre.	Tonnage con- verti en ton- neaux intern.
1887	488	438 692	119	14 966	607	453 658
1888	478	486 639	258	27 959	736	514 598

Amérique.

- ¹⁰⁾ *Mexique.* D'après «Estadística General de la República Mexicana, Año III, Núm. 3». La navigation de cabotage est comprise dans ces chiffres, vu que, pour les différents ports, il est impossible de l'éliminer.
- ¹¹⁾ *Honduras.* D'après «Bollettino di Notizie Commerciali 1890» No. 1, page 657.
- ¹²⁾ *Salvador.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, page 468.
- ¹³⁾ *Nicaragua.* D'après «Memoria que el Ministro de lo Interior presenta al Congreso de la República sobre los Ramos de Guerra y Marina, Managua 1889».
- ¹⁴⁾ *Haïti.* Les chiffres sont puisés pour Aux Cayes dans l'Almanach de Gotha et pour les autres ports dans «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 363, et 1889 II, page 547.
- ¹⁵⁾ *République Dominicaine.* D'après «Bollettino di Notizie Commerciali 1889» No. 17, page 325.
- ¹⁶⁾ *Colombie.* Voir page 21, notes 30 et 31. Les navires qui, au cours d'un même voyage, ont fait escale dans plusieurs ports sont comptés autant de fois qu'ils ont visité de ports.
- ¹⁷⁾ *Équateur.* D'après «Diplomatic and Consular Reports, Series 1888» No. 314.
- ¹⁸⁾ *Pérou.* Les chiffres sont puisés dans «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 212 et 921, et 1889 II, page 165. Remarquons que par suite du choléra qui sévissait au Chili en 1886 et en 1887, le Gouvernement du Pérou avait interdit aux provenances du Chili l'entrée de tous ces ports; v. D. H.-A. 1888 II, page 425.
- ¹⁹⁾ *République Argentine.* Y-compris la navigation fluviale, voir page 21, note 35.
- ²⁰⁾ *Vénézuëla. La Guayra.* D'après l'Almanach de Gotha 1890.
- ²¹⁾ *Cuba.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 388, 137 et 671.

Afrique.

- ²²⁾ *Égypte.* Voir page 23, note 48.
- ^{22*)} *S. Vicente (Cap Vert).* Y-compris 22 navires à vapeur et 269 navires à voiles affectés à la navigation de cabotage et pour lesquels le tonnage n'a pas été indiqué séparément.
- ²³⁾ *Possessions espagnoles. Las Palmas.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1889» I, page 223.

Asie.

- ²⁴⁾ *Perse.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1890» II, page 48.
- ²⁵⁾ *Chine.* Les données du présent tableau comprennent l'ensemble de la navigation des «treaty ports» tant entre eux qu'avec les pays étrangers, voir page 24, note 70.
- ²⁶⁾ *Aden.* D'après «Jahresberichte der k. und k. oesterreichisch-ungarischen Consulats-Behörden», XVII. Jahrgang, page 192.
- ²⁷⁾ *Inde anglaise.* D'après «Annual Statement of the Trade and Navigation of British India with Foreign Countries etc.» No. 21. Vol. II.
- ²⁸⁾ *Straits Settlements.* D'après «Jahresberichte der k. und k. oesterreichisch-ungarischen Consulats-Behörden», XVII. Jahrgang, page 194 et 197, qui ont été employés parce que les documents officiels anglais ne donnent pas de renseignements pour les différents ports. Les données du présent tableau ne comprennent pas les bâtiments indigènes.
- ²⁹⁾ *Saïgon.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1890» II, page 98.

Océanie.

- ³⁰⁾ *Possessions anglaises.* Les chiffres ont été puisés, en ce qui concerne la Nouvelle-Galles-du-Sud, Victoria, la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande, dans les statistiques spéciales des colonies et pour les autres possessions, dans «Statistical Tables relating to the Colonial and other Possessions of the United Kingdom, Part XVIII».
- ³¹⁾ *Queensland.* Tandis que, dans les chiffres des tableaux nos 1 et 2, les navires entrés et sortis ne sont comptés qu'une seule fois pour chaque voyage, ils sont comptés dans le présent tableau autant de fois qu'ils ont visité les ports de la Colonie.

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.¹⁾

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage ¹⁾ .	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
I. Europe.												
Grande-Bretagne et Irlande²⁾.												
Angleterre.												
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Liverpool	3270	5111.8	1187	804.1	4457	5915.9	2852	4594.5	1150	839.3	4002	5433.8
Swansea	688	384.9	718	161.2	1406	546.1	1030	607.8	825	191.4	1855	799.2
Cardiff	2480	2475.9	1398	717.7	3878	3193.6	4169	4425.3	2010	1196.8	6179	5622.1
Newport	1038	886.5	556	170.9	1594	1057.4	1463	1349.3	723	264.7	2186	1614.0
Bristol	496	492.9	319	137.5	815	630.4	170	152.2	130	46.8	300	199.0
Southampton	1613	933.8	181	34.0	1794	967.8	1497	856.4	188	25.8	1685	882.2
Dover	2753	766.0	51	8.9	2804	774.9	2703	746.7	33	4.8	2736	751.5
London	7829	6977.5	2865	1241.1	10694	8218.6	5861	4962.5	2058	1040.1	7919	6002.6
Harwich	1173	622.0	50	8.9	1223	630.9	1151	602.0	33	5.7	1184	607.7
Grimsby	819	509.8	486	131.3	1305	641.1	818	519.3	421	130.1	1239	649.4
Goole	687	250.6	173	52.2	860	302.8	1060	396.4	143	38.6	1203	435.0
Hull	2460	1803.0	716	288.1	3176	2091.1	2100	1469.6	568	191.6	2668	1661.2
Middlesborough	1118	709.4	146	47.8	1264	757.2	799	528.6	208	83.0	1007	611.6
Hartlepool	534	396.6	657	157.2	1191	553.8	469	361.8	613	149.5	1082	511.3
Sunderland	1023	703.7	486	115.2	1509	818.9	1239	920.5	419	108.4	1658	1028.9
Shields-South	615	495.8	62	38.6	677	534.4	433	333.9	57	43.3	490	377.2
Newcastle	2664	1808.9	1053	284.9	3717	2093.8	4183	3246.4	1436	422.3	5619	3668.7
Shields-North	598	404.9	326	75.6	924	480.5	998	695.4	494	109.4	1492	804.8
Écosse.												
Leith	968	669.4	418	90.0	1386	759.4	699	491.4	325	74.5	1024	565.9
Grangemouth	539	299.0	498	132.2	1037	431.2	737	407.7	463	127.5	1200	535.2
Alloa	98	42.3	499	66.5	597	108.8	236	88.4	917	126.7	1153	215.1
Kirkcaldy	360	234.4	587	74.3	947	308.7	791	532.4	926	129.7	1717	662.1
Dundee	173	141.5	178	139.6	351	281.1	44	27.8	80	31.5	124	59.3
Glasgow	777	1040.0	156	65.8	933	1105.8	1195	1575.4	232	148.0	1427	1723.4
Greenock	264	172.2	147	124.0	411	296.2	95	63.1	135	119.7	230	182.8
Irlande.												
Belfast	155	133.5	142	76.2	297	209.7	32	26.7	83	44.8	115	71.5
Dublin	200	133.6	170	96.5	370	230.1	63	46.1	68	37.1	131	83.2
Cork	56	57.2	98	38.1	154	95.3	16	8.1	60	23.0	76	31.1
Possessions anglaises.												
Gibraltar (1884)	5084	5014.2	1062	133.6	6146	5147.8	5108	5021.6	960	125.7	6068	5147.3
Malte —	3851	4909.5	1530	134.0	5381	5043.5	3851	4908.6	1537	136.1	5388	5044.7

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Europe. (suite.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Danemark.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Kjbenhavn	6536	1823.5	5043	222.8	11579	2046.3	6565	1829.0	4945	222.7	11510	2051.7
Korsør	811	206.5	275	14.3	1086	220.8	802	202.0	365	16.5	1167	218.5
Nykjøbing (Falster)	427	91.1	127	6.4	554	97.5	425	90.8	106	6.1	531	96.9
Aarhus	395	156.7	482	42.0	877	198.7	347	135.1	433	40.7	780	175.8
Fredrikshavn	484	99.8	405	14.8	889	114.6	475	96.8	386	14.4	861	111.2
Esbjerg	300	115.8	71	2.5	371	118.3	297	115.6	67	2.4	364	118.0
Norvège.												
Fredrikstad	121	19.1	1138	105.0	1259	124.1	195	50.1	2369	151.9	2564	202.0
Christiania	1138	611.1	952	160.2	2090	771.3	727	443.8	673	117.4	1400	561.2
Drammen	22	11.3	372	75.0	394	86.3	80	32.5	527	115.4	607	147.9
Bergen	490	258.9	114	19.1	604	278.0	456	236.1	135	17.2	591	253.3
Trondhjem	185	101.6	45	10.8	230	112.4	206	114.0	62	14.4	268	128.4
Suède.												
Hernösand	174	112.2	613	174.6	787	286.8	174	133.5	764	206.9	938	340.4
Sundsvall	215	153.2	806	272.3	1021	425.5	331	209.2	1077	339.4	1408	548.6
Söderhamn	115	96.7	299	85.5	414	182.2	169	133.4	404	108.9	573	242.3
Gefle	177	112.7	318	99.1	495	211.8	253	153.7	384	113.0	637	266.7
Stockholm	787	398.5	881	102.2	1668	500.7	770	361.1	638	58.8	1408	419.9
Malmö	3044	597.5	2413	91.1	5457	688.6	3092	580.7	2113	53.6	5205	634.3
Landskrona	1219	138.9	1231	42.4	2450	181.3	935	92.9	1187	23.7	2122	116.6
Helsingborg	2470	349.7	1402	72.3	3872	422.0	2433	333.9	1040	32.2	3473	366.1
Göteborg	1653	767.0	728	92.4	2381	859.4	1642	733.8	451	84.7	2093	818.5
Russie.												
Mer Blanche.												
Archangel	153	95.6	433	63.8	586	159.4	153	95.6	391	62.2	544	157.8
Mer Baltique.												
St. Pétersbourg-Cronstadt	1304	920.8	502	131.0	1806	1051.8	1195	885.0	542	135.6	1737	1020.6
Rével	460	283.2	39	8.8	499	292.0	463	281.0	36	8.6	499	289.6
Riga	1335	810.6	912	229.6	2247	1040.2	1348	815.2	894	226.8	2242	1042.0
Libau	1582	679.6	314	44.2	1896	723.8	1581	678.0	307	43.8	1888	721.8
Mer Noire.												
Odessa	1309	1573.0	73	18.6	1382	1591.6	1305	1572.0	68	18.8	1373	1590.8
Nicolaïew	400	453.4	13	3.8	413	457.2	400	453.4	13	3.8	413	457.2
Sevastopol	364	401.6	17	3.8	381	405.4	363	400.4	15	3.8	378	404.2
Mer d'Azoff.												
Berdiansk	83	67.2	210	62.6	293	129.8	83	67.2	208	62.4	291	129.6
Taganrog	754	703.6	500	109.8	1254	813.4	758	705.4	479	107.0	1237	812.4

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Europe. (suite.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Finlande.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Björneborg	127	66.7	212	51.7	339	118.4	122	69.4	252	60.9	374	130.3
Åbo	283	115.7	309	62.5	592	178.2	235	96.6	279	63.2	514	159.8
Hangö	297	106.8	228	14.8	525	121.6	253	90.8	295	17.8	548	108.6
Helsingfors	458	170.9	944	58.7	1402	229.6	430	157.0	574	45.9	1004	202.9
Kotka	118	54.0	496	64.9	614	118.9	122	61.8	537	70.0	659	131.8
Wiborg	191	73.1	3023	136.6	3214	209.7	161	67.3	3098	139.8	3259	207.1
Allemagne³⁾.												
Mer Baltique.												
Memel	142	96.8	287	53.6	429	150.4	147	112.5	201	49.1	348	161.6
Pillau	265	187.6	24	5.9	289	193.5	380	276.2	10	5.3	390	281.5
Koenigsberg	526	232.7	385	35.3	911	268.0	643	304.7	484	39.7	1127	344.4
Neufahrwasser (Danzig)	806	359.6	529	94.8	1335	454.4	896	396.0	619	119.7	1515	515.7
Swinemünde	379	232.5	243	10.4	622	242.9	361	221.2	201	9.3	562	230.5
Stettin	1369	727.1	821	136.6	2190	863.7	1235	674.4	833	145.6	2068	820.0
Rostock	539	134.9	279	26.0	818	160.9	510	126.1	234	21.8	744	147.9
Lübeck	1041	326.8	698	111.8	1739	438.6	1025	324.4	704	110.8	1729	435.2
Kiel	1002	308.9	736	52.0	1738	360.9	987	297.1	710	54.0	1697	351.1
Mer du Nord.												
Altona	120	116.5	161	20.2	281	136.7	110	106.4	134	20.3	244	126.7
Hamburg	4860	3633.0	1090	486.9	5950	4119.9	4898	3659.9	1221	517.1	6119	4177.0
Bremerhaven	655	921.7	230	96.8	885	1018.5	640	894.8	259	98.8	899	993.6
Geestmünde	175	161.4	188	71.8	363	233.2	159	150.9	231	83.4	390	234.3
Pays-Bas.												
Harlingen	257	106.5	155	34.7	412	141.2	255	105.5	189	39.4	444	144.9
Amsterdam	1295	891.9	228	104.0	1523	995.9	1286	888.4	240	116.9	1526	1005.3
Zaandam	99	98.6	112	39.3	211	137.9	93	89.5	57	27.8	150	117.3
Rotterdam	3926	2610.7	465	179.7	4391	2790.4	3926	2613.3	494	196.3	4420	2809.6
Neuzen	423	242.0	67	19.6	490	261.6	339	204.3	70	19.8	409	224.1
Vlissingen	800	703.3	8	2.8	808	706.1	800	706.7	5	3.5	805	710.2
Belgique⁴⁾.												
Anvers	3581	3542.7	904	374.6	4485	3917.3	3586	3549.5	912	372.3	4498	3921.8
Selzaete	683	323.3	123	39.9	806	363.2	685	325.7	109	33.9	794	359.6
Ostende	1395	577.2	189	40.6	1584	617.8	1377	571.1	190	40.5	1567	611.6

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Europe. (Suite.)												
France.												
Océan Atlantique.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Dunkerque	1342	890.5	890	294.4	2232	1184.9	1350	892.4	794	270.8	2144	1163.2
Calais	1919	496.3	182	47.0	2101	543.3	1907	489.7	189	48.1	2096	537.8
Boulogne.....	1335	459.6	173	31.4	1508	491.0	1337	464.6	204	46.3	1541	510.9
Dieppe.....	1365	483.5	198	66.6	1563	550.1	1366	484.9	191	65.4	1557	550.3
Le Havre.....	2008	2056.4	537	289.7	2545	2346.1	2020	2123.4	545	265.4	2565	2388.8
Rouen.....	1348	813.8	257	106.1	1605	919.9	1394	834.3	266	110.9	1660	945.2
Cherbourg.....	407	212.2	185	34.0	592	246.2	407	212.2	208	44.1	615	256.3
Saint-Nazaire.....	719	551.9	81	41.5	800	593.4	704	544.6	95	46.9	799	591.5
Bordeaux.....	1436	1253.9	451	143.5	1887	1397.4	1561	1294.3	395	139.9	1956	1434.2
Méditerranée.												
Cette.....	1161	642.9	342	96.0	1503	738.9	1337	795.1	418	85.3	1755	880.4
Marseille.....	3203	3672.4	1209	320.6	4412	3993.0	3663	3996.4	1231	334.7	4894	4331.1
Portugal⁵⁾.												
Porto.....	534	224.7	190	48.0	724	272.7	529	223.2	201	50.4	730	273.6
Lisboa.....	1894	1749.6	630	160.5	2524	1910.1	1886	1724.9	543	149.9	2429	1874.8
Setubal.....	155	77.7	221	39.1	376	116.8	153	76.3	224	39.7	377	116.0
Funchal (Madère).....	604	744.8	75	18.0	679	762.8	601	754.6	69	16.2	670	770.8
Ponta Delgada (St. Miguel).....	160	135.7	71	21.1	231	156.8	152	129.1	52	16.9	204	146.0
Espagne⁶⁾.												
Océan Atlantique.												
Bilbao.....	2602	2044.5	135	21.3	2737	2065.8	2803	1976.9	141	20.6	2944	1997.5
Santander.....	672	700.9	42	11.9	714	712.8	255	342.9	17	8.3	272	351.2
Coruña.....	531	642.0	243	30.8	774	672.8	240	477.5	199	20.3	439	497.8
Vigo.....	608	759.3	72	18.5	680	777.8	321	450.1	2	0.3	323	450.4
Huelva.....	654	548.7	66	5.0	720	553.7	809	646.1	23	4.6	832	650.7
Cadix.....	987	785.2	693	149.7	1680	934.9	901	821.3	665	133.7	1566	955.0
Méditerranée.												
Malaga.....	666	529.7	118	12.6	784	542.3	671	598.3	74	15.9	745	614.2
Cartagena.....	658	595.2	68	15.1	726	610.3	742	660.2	35	15.3	777	675.5
Alicante.....	840	528.7	91	29.0	931	557.7	895	594.7	107	17.2	1002	611.9
Valencia.....	875	637.1	302	44.6	1177	681.7	890	640.7	136	19.3	1026	660.0
Barcelona.....	1124	1123.1	421	122.7	1545	1245.8	909	1084.4	306	96.2	1215	1180.6

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Europe. (Suite.)												
Italie.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Savona.....	363	396.2	214	42.7	577	438.9	310	358.4	192	51.7	502	410.1
Genova.....	1378	1825.2	223	86.1	1601	1911.3	1101	1496.3	248	92.8	1349	1589.1
Livorno.....	666	550.3	193	36.6	859	586.9	462	283.0	107	26.1	569	309.1
Napoli.....	476	538.3	216	51.4	692	589.7	452	508.9	216	51.4	668	560.3
Messina.....	211	145.0	188	29.8	399	174.8	217	172.7	128	20.5	345	193.2
Palermo.....	259	273.9	132	37.0	391	310.9	351	387.2	95	17.0	446	404.2
Catania.....	353	322.9	189	28.5	542	351.4	194	214.8	183	36.7	377	251.5
Brindisi.....	662	899.8	137	4.8	799	904.6	690	932.9	150	7.9	840	940.8
Venezia.....	771	622.8	1407	83.3	2178	706.1	733	622.3	1349	88.6	2082	710.9
Autriche.												
Triest.....	1243	1056.6	1535	129.4	2778	1186.0	1219	1054.8	1592	136.6	2811	1191.4
Hongrie.												
Fiume.....	410	428.7	785	87.0	1195	515.7	462	487.9	708	90.7	1170	578.6
Grèce.												
Corfou.....	-	-	-	-	1082	518.9	-	-	-	-	951	356.6
Patras.....	-	-	-	-	308	152.3	-	-	-	-	217	94.4
Pirée.....	-	-	-	-	1171	933.3	-	-	-	-	1282	1018.3
Syra.....	-	-	-	-	1114	436.1	-	-	-	-	1301	574.7
Turquie ⁷⁾ (d'Europe, d'Asie et d'Afrique).												
Salonique (1/3 1888—28/2 1889)....	778	631.8	3672	61.6	4450	693.4	778	631.8	3672	61.6	4450	693.4
Gallipoli — —	604	409.9	5386	88.0	5990	497.9	604	409.9	5386	88.0	5990	497.9
Constantinople — —	10575	10369.5	25482	1126.2	36057	11495.7	10575	10369.5	25482	1126.2	36057	11495.7
Trébizonde — —	534	547.9	8131	46.5	8665	594.4	534	547.9	8131	46.5	8665	594.4
Samsoun — —	544	542.4	1251	14.1	1795	556.5	544	542.4	1251	14.1	1795	556.5
Dardanelles — —	5447	5810.8	5249	460.9	10696	6271.7	5447	5810.8	5249	460.9	10696	6271.7
Smyrne — —	2364	1526.9	4129	114.1	6493	1641.0	2364	1526.9	4129	114.1	6493	1641.0
Chio — —	1352	684.9	3148	80.9	4500	765.8	1352	684.9	3148	80.9	4500	765.8
Beyrouth — —	489	508.8	2704	51.4	3193	560.2	489	508.8	2704	51.4	3193	560.2
Tripoli d'Afrique — —	320	326.3	382	23.2	702	349.5	320	326.3	382	23.2	702	349.5
Bulgarie ⁷⁾.												
Varna (1/3 1888—28/2 1889)	323	231.9	234	21.5	557	253.4	323	231.9	234	21.5	557	253.4

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Europe. (suite.)												
Roumanie⁸⁾.												
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Ibraila	812	780.8	237	36.7	1049	817.5	813	781.5	231	36.0	1044	817.5
Galatz	732	613.3	372	73.4	1104	686.7	736	612.9	372	74.4	1108	687.3
Sulina	588	544.5	31	2.0	619	546.5	584	543.2	36	4.2	620	547.4
Kustendje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. Amérique.												
États-Unis de l'Amérique du Nord (1/7 1887—³⁰/6 1888).												
Océan Atlantique.												
Passamaquoddy, Me.....	382	200.8	380	20.3	762	221.1	368	198.5	490	32.7	858	231.2
Portland et Falmouth, Me.....	12	27.9	278	65.9	290	93.8	14	29.2	396	114.4	410	143.6
Boston et Charlestown, Mass.....	642	999.9	1867	383.6	2509	1383.5	487	751.1	1888	375.9	2375	1127.0
New York, N. Y.....	2165	4209.5	3196	1674.4	5361	5883.9	2157	4231.1	2700	1517.8	4857	5748.9
Philadelphia, Pa.....	519	726.0	777	479.1	1296	1205.1	292	408.3	681	490.2	973	898.5
Baltimore, Md.....	309	463.4	219	92.9	528	556.3	406	622.7	215	90.4	621	713.1
Yorktown, Va.....	31	61.8	3	1.2	34	63.0	95	150.3	20	11.2	115	161.5
Norfolk et Portsmouth, Va.....	15	22.4	23	17.2	38	39.6	64	86.0	45	22.1	109	108.1
Charleston, S. C.....	18	18.2	140	54.4	158	72.6	57	66.9	135	53.2	192	120.1
Savannah, Ga.....	21	27.9	205	111.4	226	139.3	75	94.9	196	107.6	271	202.5
Golfe du Mexique.												
Key West, Fla.....	169	120.5	82	5.8	251	126.3	166	119.2	80	5.1	246	124.3
Pensacola, Fla.....	5	5.7	372	275.0	377	280.7	11	14.1	410	305.2	421	319.3
New Orleans, La.....	541	613.7	220	136.6	761	750.3	576	657.9	176	100.9	752	758.8
Galveston, Tex.....	71	86.8	54	20.7	125	107.5	80	98.9	58	23.9	138	122.8
Océan Pacifique.												
San Francisco, Cal.....	232	371.7	531	601.3	763	973.0	244	382.8	497	573.6	741	956.4
Puget Sound, Wash.....	677	546.0	71	55.4	748	601.4	593	504.8	230	168.3	823	673.1
Mexique⁸⁾.												
Veracruz (1886).....	240	275.5	305	27.8	545	303.3	241	278.1	308	27.8	549	305.9
Progreso —	242	322.4	263	25.9	505	348.3	246	328.1	234	25.7	480	353.8
Acapulco —	97	166.4	30	4.4	127	170.8	97	167.4	45	5.8	142	173.2

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Amérique. (Suite.)												
Guatemala.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Champerico	128	-	8	-	136	212.4	127	-	8	-	135	211.0
San José	157	-	15	-	172	257.5	157	-	15	-	172	257.5
Honduras¹⁰⁾.												
Truxillo (1887)	94	57.9	45	4.5	139	62.4	-	-	-	-	-	-
Salvador¹¹⁾.												
La Libertad (1887)	103	-	13	-	116	171.2	-	-	-	-	-	-
Nicaragua¹²⁾.												
San Juan del Sur	61	91.8	2	1.1	63	92.9	-	-	-	-	-	-
Corinto	111	168.1	40	15.3	151	183.4	107	162.5	34	14.6	141	177.1
Costa-Rica.												
Limon	136	165.7	5	0.8	141	166.5	138	156.7	4	1.6	142	158.3
Punta Arenas	119	191.4	41	11.7	160	203.1	119	192.4	34	10.1	153	202.5
Haïti¹³⁾.												
Cap Haïti	136	173.8	78	36.0	214	209.8	136	173.8	78	36.0	214	209.8
Gonaïves (1887)	83	105.1	51	11.1	134	116.2	83	105.1	51	11.1	134	116.2
Port-au-Prince —	146	237.0	81	20.3	227	257.3	146	237.0	81	20.3	227	257.3
Aux Cayes —	71	92.2	28	6.8	99	99.0	71	92.2	27	6.2	98	98.4
République Dominicaine¹⁴⁾.												
San Domingo	77	99.2	77	10.1	154	109.3	77	99.2	77	10.1	154	109.3
Colombie¹⁵⁾.												
Baranquilla	211	376.4	26	5.6	237	382.0	211	376.4	26	5.6	237	382.0
Cartagena	186	255.3	31	3.0	217	258.3	186	255.3	31	3.0	217	258.3
Colon	-	-	-	-	684	916.2	-	-	-	-	-	-
Panama	153	202.8	32	5.7	185	208.5	-	-	-	-	-	-
Équateur¹⁶⁾.												
Guayaquil	154	185.1	79	24.7	233	209.8	153	184.4	67	22.2	220	206.6
Pérou¹⁷⁾.												
Callao	262	343.7	205	100.0	467	443.7	263	343.3	206	96.9	469	440.2
Mollendo	143	213.8	20	8.3	163	222.1	143	213.8	20	8.3	163	222.1

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Amérique. (Suite.)												
Chili.												
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Pisagua	111	143.4	247	232.1	358	375.5	120	155.7	203	190.7	323	346.4
Iquique	87	119.2	140	144.9	227	264.1	94	128.0	205	205.1	299	333.1
Valparaiso	216	304.5	365	324.2	581	628.7	188	282.6	54	39.4	242	322.0
Talcahuano	101	171.8	67	45.2	168	217.0	101	171.8	79	52.4	180	224.2
République Argentine¹⁸.												
Buenos Aires	1638	1584.5	3600	719.3	5238	2303.8	1548	1386.0	1631	547.8	3179	1933.8
Colon	430	241.7	122	5.6	552	247.3	425	253.2	89	4.6	514	257.8
Concordia	487	277.1	245	11.0	732	288.1	447	266.2	256	13.1	703	279.3
San Nicolás	115	189.9	63	40.3	178	230.2	113	197.2	67	41.9	180	239.1
Rosario	664	603.1	419	146.5	1083	749.6	550	479.2	279	111.3	829	590.5
Uruguay.												
Montevideo	765	1328.2	592	360.0	1357	1688.2	777	1328.5	504	324.3	1281	1652.8
Brésil.												
Rio de Janeiro	524	1193.8	672	358.5	1196	1552.3	633	1138.8	439	322.6	1072	1461.4
Vénézuela¹⁹.												
La Guayra (1886)	182	-	34	-	216	261.8	-	-	-	-	-	-
Possessions anglaises.												
Dominion of Canada.												
Montreal (1/7 1887—30/6 1888)	-	-	-	-	340	593.4	-	-	-	-	370	636.5
Quebec — —	-	-	-	-	457	628.0	-	-	-	-	463	553.2
Halifax — —	-	-	-	-	1006	630.4	-	-	-	-	1206	614.5
Sydney — —	-	-	-	-	477	147.1	-	-	-	-	500	164.6
St. John — —	-	-	-	-	2888	550.9	-	-	-	-	3010	559.1
Victoria — —	-	-	-	-	567	548.8	-	-	-	-	553	533.1
Nanaimo — —	-	-	-	-	229	242.1	-	-	-	-	235	250.1
Vancouver — —	-	-	-	-	271	318.5	-	-	-	-	270	315.5
Terre-Neuve.												
St. Johns (1884)	-	210.4	-	126.2	-	336.6	-	209.8	-	111.8	-	321.6
Bermudes.												
Hamilton (1884)	-	85.4	-	14.4	-	99.8	-	86.8	-	10.1	-	96.9

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Amérique. (Suite.)												
Iles de Bahama.												
Nassau (1884)	-	83.3	-	15.6	-	98.9	-	85.2	-	13.2	-	98.4
Iles de Turc.												
Grand Turc (1884)	-	81.2	-	24.2	-	105.4	-	81.2	-	21.0	-	102.2
Jamaïque.												
Kingston (1/10 1883—30/9 1884)	350	392.0	230	58.4	580	450.4	227	283.2	144	21.4	371	304.6
Trinité.												
Port of Spain (1884)	-	-	-	-	2400	562.5	-	-	-	-	2362	546.9
Possessions danoises.												
St. Thomas (1887)	-	-	-	-	319	123.0	-	-	-	-	284	106.5
Possessions espagnoles.												
Cuba ²⁰⁾ .												
Habana (1887)	745	1074.0	314	125.7	1059	1199.7	-	-	-	-	-	-
Cienfuegos	143	226.3	103	39.5	246	265.8	-	-	-	-	-	-
Santiago de Cuba	253	335.7	58	19.3	311	355.0	-	-	-	-	-	-
III. Afrique.												
Égypte²¹⁾.												
Alexandria	1135	1521.9	1047	138.1	2182	1660.0	1142	1525.7	1010	134.2	2152	1659.9
Port Said	779	951.1	28	11.7	807	962.8	779	951.1	28	11.7	807	962.8
Suez	463	958.5	-	-	463	958.5	463	958.5	-	-	463	958.5
Tunisie.												
La Goulette (13/10 1888—12/10 1889)	-	-	-	-	1076	527.2	-	-	-	-	1078	529.2
Sousse — —	-	-	-	-	1151	208.6	-	-	-	-	1147	208.1
Sfax — —	-	-	-	-	1228	231.8	-	-	-	-	1041	229.8
Maroc.												
Tanger ²²⁾	689	199.0	223	6.1	912	205.1	699	201.7	239	6.3	938	208.0
Possessions anglaises.												
Sierra Léone.												
Freetown (1884)	-	-	-	-	601	200.5	-	-	-	-	601	198.7
Côte d'Or.												
Quittah (1884)	-	109.8	-	0.6	-	110.4	-	117.8	-	1.4	-	119.2
Lagos.												
Lagos (1884)	274	200.2	32	7.3	306	207.5	275	199.5	31	7.6	306	207.1

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à voiles et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Afrique. (Suite.)												
Cap de Bonne Espérance.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Cape Town (1884)	-	450.4	-	138.6	-	589.0	-	420.8	-	142.0	-	562.8
East London —	-	141.4	-	9.2	-	150.6	-	203.2	-	12.0	-	215.2
Possessions françaises.												
Algérie ^{22*} .												
Bône	-	-	-	-	568	320.8	-	-	-	-	488	279.8
Philippeville	-	-	-	-	233	126.9	-	-	-	-	312	194.9
Alger	-	-	-	-	1341	1085.3	-	-	-	-	1225	1017.4
Oran	-	-	-	-	996	568.0	-	-	-	-	1024	570.0
Possessions portugaises.												
S. Vicente (Cap Vert) (1886) ^{22**} ..	821	1171.6	389	63.7	1210	1235.3	814	1172.6	388	63.6	1202	1236.2
Possessions espagnoles.												
Iles Canaries.												
Las Palmas ²³	963	-	919	-	1882	1798.1	-	-	-	-	-	-
Possessions italiennes.												
Massaouah (1889)	230	200.2	2212	37.2	2442	237.4	231	201.7	2288	39.6	2519	241.3
IV. Asie.												
Perse²⁴.												
Bushir	100	96.5	135	5.9	235	102.4	98	91.5	151	6.8	249	98.3
Lingah	74	75.4	887	47.5	961	122.9	79	104.6	817	85.8	896	190.4
Bender Abbas	90	80.8	728	8.7	818	89.5	88	75.7	728	8.7	816	84.4
Siam.												
Bangkok (1887)	370	311.2	62	31.8	432	343.0	361	300.9	62	35.9	423	336.8
Chine²⁵.												
Canton	1470	1512.1	20	9.0	1490	1521.1	1470	1512.4	21	10.0	1491	1522.4
Swatow	766	822.1	2	0.9	768	823.0	765	819.9	2	1.3	767	821.2
Amoy	761	832.0	131	54.4	892	886.4	763	834.1	132	54.2	895	888.3
Shanghai	2347	2674.0	405	104.1	2752	2778.1	2387	2687.0	408	102.9	2795	2789.9
Chinkiang	958	1067.5	754	106.2	1712	1173.7	958	1067.5	748	105.4	1706	1172.9
Wuhu	889	967.3	249	15.6	1138	982.9	888	966.4	249	15.6	1137	982.0
Kiukiang	780	898.4	38	7.2	818	905.6	780	898.4	84	8.2	864	906.6
Chefoo	973	893.8	58	23.4	1031	917.2	975	896.0	60	24.1	1035	920.1

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Asie. (Suite.)												
Corée.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Fusan.....	79	89.9	655	14.6	734	104.5	79	89.9	642	14.5	721	104.4
Japon.												
Yokohama.....	191	401.9	43	43.0	234	444.9	108	263.6	32	27.3	140	290.9
Nagasaki.....	598	694.4	47	17.3	645	711.7	649	786.6	42	17.5	691	804.1
Possessions anglaises.												
Chypre.												
Larnaca (1/4 1884—31/3 1885).....	39	50.4	278	34.8	317	85.2	70	89.9	193	17.3	263	107.2
Limassol — —	80	71.9	289	30.5	369	102.4	48	31.2	323	35.8	371	67.0
Aden (1887) ²⁶⁾	1414	2485.2	»	»	1414	2485.2	-	-	-	-	-	-
Inde anglaise²⁷⁾.												
Karachi (1/4 1886—31/3 1887)....	165	246.4	236	23.7	401	270.1	139	208.7	215	14.1	354	222.8
Bombay — —	608	1134.3	421	132.9	1029	1267.2	611	1147.7	410	86.0	1021	1233.7
Port Saint George (Madras)—	147	305.7	39	21.0	186	326.7	119	253.9	35	11.5	154	265.4
Calcutta (1/4 1886—31/3 1887)....	200	386.8	368	475.6	568	862.4	218	421.8	432	566.8	650	988.6
Rangoon -- —	186	212.8	128	135.2	314	348.0	200	238.4	130	140.7	330	379.1
Ceylan.												
Colombo.....	-	-	-	-	1036	1811.4	-	-	-	-	1728	1795.1
Galle.....	-	-	-	-	203	272.8	-	-	-	-	196	250.7
Straits Settlements²⁸⁾.												
Penang (1887).....	-	-	-	-	2417	1590.8	-	-	-	-	2388	1398.2
Singapore —	-	-	-	-	3467	2906.4	-	-	-	-	3393	2821.1
Hong-Kong.												
Victoria (1884).....	-	-	-	-	20062	4800.0	-	-	-	-	19913	4786.6
Possessions russes.												
Batoum.....	470	527.7	397	70.0	867	597.7	461	518.2	405	71.4	866	589.6
Possessions néerlandaises.												
Batavia.....	197	266.3	72	66.8	269	333.1	157	229.6	18	11.2	175	240.8
Semarang.....	27	27.1	22	16.8	49	43.9	93	75.2	35	31.2	128	106.4
Soerabaja.....	120	106.5	38	35.9	158	142.4	110	81.7	51	39.0	161	120.7
Padang.....	44	76.8	11	11.1	55	87.9	46	74.3	12	10.7	58	85.0

N° 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.

Pays et ports maritimes.	Navires entrés. (Chargés et sur lest.)						Navires sortis. (Chargés et sur lest.)					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Asie. (Suite.)												
Possessions françaises.												
Établissements de l'Inde et de la Cochinchine.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Saïgon (1889) ²⁹⁾	253	301.6	10	12.6	263	314.2	-	-	-	-	-	-
Possessions espagnoles.												
Philippines.												
Manila (1887).....	189	155.1	89	95.1	278	250.2	187	108.8	87	94.1	274	202.9
V. Océanie.												
Hawaïi.												
Honolulu.....	-	-	-	-	203	206.7	-	-	-	-	205	205.7
Possessions anglaises³⁰⁾.												
Queensland ³¹⁾ .												
Cooktown.....	-	-	-	-	208	189.3	-	-	-	-	210	186.0
Townsville.....	-	-	-	-	225	208.0	-	-	-	-	204	200.8
Rockhampton.....	-	-	-	-	296	231.8	-	-	-	-	287	214.4
Brisbane.....	-	-	-	-	645	410.4	-	-	-	-	627	398.9
Nouvelle-Galles-du-Sud.												
Newcastle.....	277	290.3	421	374.0	698	664.3	371	407.0	578	452.1	949	859.1
Sydney.....	1211	1463.0	527	386.0	1738	1849.0	1076	1313.3	331	251.9	1407	1565.2
Victoria.												
Melbourne (1887).....	1331	1554.0	566	371.3	1897	1925.3	1363	1594.7	565	377.0	1928	1971.7
Australie méridionale.												
Adelaide (1884).....	-	-	-	-	665	686.4	-	-	-	-	553	618.7
Port Darwin (1884).....	-	-	-	-	119	107.2	-	-	-	-	117	106.1
Australie occidentale.												
Albany (1884).....	-	200.8	-	14.2	-	215.0	-	188.3	-	9.4	-	197.7
Tasmanie.												
Hobart Town.....	179	237.0	163	38.0	342	275.0	174	231.9	158	33.1	332	265.0
Nouvelle-Zélande.												
Auckland.....	99	139.6	147	44.7	246	184.3	89	113.2	139	36.8	228	150.0

Observations.

1) Voir page 53, note 1.

Europe.

2) *Grande-Bretagne et Irlande.* Nous donnons ci-dessous les chiffres correspondants pour certains groupes de ports:

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.	Nombre.	Tonnage intern.
<i>Tyne Ports</i> (Shields-South, Newcastle, Shields-North):						
<i>Entrées</i>	3 877	2 709 500	1 441	399 100	5 318	3 108 600
<i>Sorties</i>	5 614	4 275 900	1 987	575 100	7 601	4 851 000
<i>Humber Ports</i> (Grimsby, Goole, Hull):						
<i>Entrées</i>	3 966	2 563 400	1 375	471 600	5 341	3 035 000
<i>Sorties</i>	3 978	2 385 300	1 132	360 300	5 110	2 745 600
<i>Clyde Ports</i> (Glasgow, Greenock):						
<i>Entrées</i>	1 041	1 212 100	303	189 700	1 344	1 401 800
<i>Sorties</i>	1 290	1 638 600	367	267 700	1 657	1 906 300

3) *Allemagne.* Voir page 53, note 3. La navigation extérieure de l'ensemble des ports du Weser se chiffrait en 1888 de la manière suivante:

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
<i>Entrées</i>	975	1 153 367	716	204 216	1 691	1 357 583
<i>Sorties</i>	949	1 115 405	722	191 527	1 671	1 306 932

4) *Belgique.* Voir page 53, note 4. Le mouvement de la navigation des ports d'*Anvers*, de *Gand* et d'*Ostende* comme «ports de déchargement et de chargement» était en 1888 comme suit:

Ports de déchargement et de chargement.	Navires entrés						Navires sortis					
	à vapeur.		à voiles.		Total.		à vapeur.		à voiles.		Total.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
<i>Anvers</i>	3 502	3 528.3	770	362.5	4 272	3 890.8	3 508	3 536.3	794	367.3	4 302	3 903.6
<i>Gand</i> :												
par <i>Anvers</i>	669	321.8	117	38.5	786	360.3	673	324.7	104	32.7	777	357.4
<i>Ostende</i>	1 356	565.9	156	35.2	1 512	601.1	1 338	559.8	160	36.8	1 498	596.6

5) *Portugal.* Voir page 54, note 5.

6) *Espagne.* Voir page 54, note 6.

7) *Turquie et Bulgarie.* Voir page 54, note 8.

8) *Roumanie.* Voir page 54, note 9.

Amérique.

- 9) *Mexique.* Voir page 55, note 10.
- 10) *Honduras.* Voir page 55, note 11.
- 11) *Salvador.* Voir page 55, note 12.
- 12) *Nicaragua.* Voir page 55, note 13.
- 13) *Haïti.* Voir page 55, note 14.
- 14) *République Dominicaine.* Voir page 55, note 15.
- 15) *Colombie.* Les chiffres sont puisés pour Baranquilla et Cartagena dans «Deutsches Handels-Archiv 1889» II, pages 656—61, pour Colon dans D. H.-A. 1890 II, page 466, et pour Panama dans D. H.-A. 1889 II, page 807. Voir page 55, note 16.
- 16) *Équateur.* D'après «Bollettino di Notizie Commerciali 1889», No. 21, page 402.
- 17) *Pérou.* Voir page 55, note 18.
- 18) *République Argentine.* Voir page 55, note 19.
- 19) *Vénézuéla. La Guayra.* Voir page 55, note 20.
- 20) *Cuba.* D'après «Deutsches Handels-Archiv 1888» II, page 388, et 1889 II, page 121 et 503.

Afrique.

- 21) *Égypte.* Voir page 23, note 48.
- 22) *Maroc. Tanger.* D'après «Verzameling van Consulaire en andere Verslagen etc.», Jaargang 1890 No. 1.
- 22*) *Algérie.* La navigation avec la France est comprise dans nos chiffres. Le tonnage officiel des navires à vapeur et à voiles réunis a été converti à l'aide du facteur 1.10.
- 22**) *S. Vicente (Cap Vert).* Voir page 55, note 22*.
- 23) *Possessions espagnoles. Las Palmas.* Voir page 55, note 23.

Asie.

- 24) *Perse.* Voir page 55, note 24.
- 25) *Chine.* Voir page 55, note 25.
- 26) *Aden.* Voir page 55, note 26.
- 27) *Inde anglaise.* Voir page 55, note 27.
- 28) *Straits Settlements.* Voir page 55, note 28.
- 29) *Saïgon.* Voir page 55, note 29.

Océanie.

- 30) *Possessions anglaises.* Voir page 55, note 30.
 - 31) *Queensland.* Voir page 55, note 31.
-

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon¹⁾.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Europe.														
	Grande-Bretagne et Irlande.		Gibraltar (1884).	Malte (1884).	Danemark ⁴⁾ .		Norvège.		Suède.		Russie ⁶⁾ .		Finlande ⁸⁾ (1888).		
	Nom- bre.	Ton- nage.	Ton- nage.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
		Milliers. T. angl.	Milliers. T. angl.	Milliers. T. angl.		Milliers. T. dan.		Milliers. T. norv.		Milliers. T. suéd.		Milliers. T. russe		Milliers. T. finn.	
Anglais	{ à vapeur	29689	20818.2	3611.6	3969.1	588	441.0	299	272.1	1081	864.7	3352	3211.6	284	202.0
	{ à voiles	6862	2828.3	44.7	19.0	63	9.8	223	61.8	114	30.8	80	21.4	33	10.1
Danois	{ à vapeur	904	444.9	34.9	1.2	6851	1458.7	233	194.4	6195	827.7	541	373.8	94	28.9
	{ à voiles	1861	263.2	0.9	-	5531	295.1	492	32.7	2492	161.7	372	52.8	382	60.1
Norvégien	{ à vapeur	742	283.0	vap.	vap.	247	54.3	1782	567.2	593	91.9	vap.	vap.	16	10.0
	{ à voiles	4938	1643.4	130.6	44.8	1119	99.3	4713	939.9	1610	400.0	1086	335.8	255	84.9
Suédois	{ à vapeur	673	383.2	voil.	voil.	1280	278.7	389	109.4	3609	1095.7	voil.	voil.	179	40.0
	{ à voiles	1244	331.4	20.8	0.3	5043	214.4	2317	33.4	9199	600.8	615	157.6	176	33.6
Russe	{ à vapeur	83	55.1	6.2	3.5	12	6.0	17	5.6 ⁵⁾	219	65.9 ⁷⁾	535	354.4 ⁹⁾	2324	577.4
	{ à voiles	603	196.0	8.3	1.1	154	38.9	502	24.5 ⁵⁾	1013	122.8 ⁷⁾	853	153.0 ⁹⁾	6253	431.4
Allemand	{ à vapeur	2140	1226.9	121.0	88.5	1500	282.0	47	19.1	444	151.0	1189	566.0	89	36.5
	{ à voiles	1960	536.5	5.4	0.4	1636	72.5	279	33.4	1040	96.1	446	95.6	58	9.1
Néerlandais	{ à vapeur	1077	800.8	48.3	10.3	69	32.8	36	11.9	21	13.8	66	43.0	-	-
	{ à voiles	462	99.6	1.1	0.3	75	8.8	104	15.0	200	68.8	139	44.0	-	-
Belge	{ à vapeur	1017	331.2	5.7	20.6	-	-	1	0.7	1	0.4	20	25.2	-	-
	{ à voiles	6	2.0	-	-	1	0.1	3	0.2	-	-	-	-	-	-
Français	{ à vapeur	1394	700.5	164.7	116.4	-	-	-	-	-	-	39	59.4	-	-
	{ à voiles	1432	181.2	3.2	0.3	-	-	24	3.4	38	7.6	10	2.4	-	-
Portugais	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-	4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espagnol	{ à vapeur	484	438.5	82.9	3.2	1	0.9	6	1.7	9	9.7	7	8.2	-	-
	{ à voiles	88	24.1	6.9	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italien	{ à vapeur	39	61.5	149.7	65.2	-	-	-	-	-	-	55	64.4	-	-
	{ à voiles	349	211.1	21.4	45.9	-	-	-	-	6	3.0	166	65.4	-	-
Autrichien-hongrois	{ à vapeur	30	25.1	59.5	1.7	-	-	-	-	-	-	524	301.4	-	-
	{ à voiles	63	39.4	5.3	10.7	-	-	-	-	8	5.4	83	39.2	-	-
Grec	{ à vapeur	-	-	59.2	39.7	-	-	1	1.2	-	-	117	89.6	-	-
	{ à voiles	-	-	1.5	48.0	-	-	-	-	-	-	778	207.8	-	-
Ottoman ²⁾	{ à vapeur	-	-	-	12.9	-	-	-	-	-	-	4	1.8	-	-
	{ à voiles	-	-	-	4.5	-	-	-	-	-	-	307	30.2	-	-
Américain É.-U.	{ à vapeur	17	34.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	75	114.2	9.5	-	-	-	-	-	1	0.7	-	-	-	-
Américain divers	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-	-	-	1	0.3	1	0.3	-	-	-	-	-	-
Chinois	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	{ à vapeur	100	94.7	2.7	6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	24	18.1
	{ à voiles	21	8.9	-	3.3	-	-	-	-	-	-	5	0.6	44	18.2
Total	{ à vapeur	38389	25698.0	4477.0	4383.5	10548	2554.3	2811	1183.2	12172	3120.8	7535	5434.6	3010	912.9
	{ à voiles	19964	6479.4	133.6	134.0	13623	739.4	8658	1144.6	15721	1497.7	3854	870.3	7201	647.4
Navires à vapeur et à voiles réunis		58353	32177.4	4610.6	4517.5	24171	3293.7	11469	2327.8	27893	4618.5	11389	6304.9	10211	1560.3
Tonnage international ³⁾		-	35261.2	5147.8	5043.5	-	3421.4	-	2327.8	-	4618.5	-	6304.9	-	1669.9

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Europe. (Suite.)													
		Allemagne.		Pays-Bas.		Belgique.		France.		Portugal.		Espagne ¹⁾ .		Italie.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage ¹⁰⁾ .	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Milliers. T. all.		Milliers. T. néerl.		Milliers. T. belge		Milliers. T. franç.		Milliers. T. port.		Milliers. T. esp.		Milliers. T. ital.
Anglais	à vapeur . . .	3697	2741.3	3624	2256.7	3004	2261.4	14118	5738.6	1908	1865.5	-	-	3144	3470.6
	à voiles	796	220.0	397	181.1	442	219.1			356	55.0	-	-	-	-
Danois	à vapeur	1635	503.9	89	83.0	142	101.1	373	131.3	-	-	-	-	-	-
	à voiles	2999	129.4	168	23.0	91	21.1			67	11.4	-	-	-	-
Norvégien	à vapeur	436	174.7	123	44.6	302	139.2	1427	528.2	vap. 224	vap. 85.0	-	-	-	-
	à voiles	596	189.4	368	126.1							331	127.3	voil. 302	voil. 87.8
Suédois	à vapeur	1288	351.7	54	28.7	331	127.3	431	195.8	voil. 302	voil. 87.8	-	-	-	-
	à voiles	1066	142.4	53	15.3							-	-	-	-
Russe	à vapeur	141	47.7	7	4.2	11	7.0	324	118.2	1	2.4	-	-	-	-
	à voiles	326	66.8	53	17.2	43	13.8			45	13.6	-	-	-	-
Allemand	à vapeur	5088	3005.6	590	334.1	486	485.9	752	574.1	562	497.7	-	-	253	264.3
	à voiles	4279	712.0	338	55.8	122	46.7			80	24.2	-	-	-	-
Néerlandais	à vapeur	265	103.6	1727	1259.9	27	16.4	317	194.1	32	25.1	-	-	-	-
	à voiles	361	37.8	883	190.4	36	9.1			30	6.7	-	-	-	-
Belge	à vapeur	6	5.8	23	12.3	1370	842.2	112	39.7	47	59.2	-	-	-	-
	à voiles	1	0.3	2	0.2	32	6.3			1	0.8	-	-	-	-
Français	à vapeur	90	64.2	7	7.5	108	102.2	5331	4316.5	278	266.2	-	-	890	600.4
	à voiles	19	5.5	8	2.7	38	7.3	3365	454.4	176	25.6	-	-	208	22.5
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	8	5.3	23	11.3	114	114.1	-	-	-	-
	à voiles	1	0.3	-	-	-	-			431	69.5	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	99	80.4	84	80.5	73	74.2	1581	476.1	165	104.6	5565	4042.2	-	-
	à voiles	3	0.4	1	0.2	1	0.4			690	14.9	2919	222.3	-	-
Italien	à vapeur	-	-	-	-	3	4.7	2381	457.2	13	3.2	-	-	1201	987.4
	à voiles	19	10.4	18	11.8	35	19.1			77	42.0	-	-	-	-
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	2	1.6	-	-	226	112.5	2	0.8	-	-	620	367.9
	à voiles	6	3.0	6	3.7	2	1.0			22	12.2	-	-	-	-
Grec	à vapeur	11	12.9	10	9.6	11	12.9	277	88.3	-	-	-	-	86	59.1
	à voiles	2	0.8	-	-	-	-			-	-	-	-	-	-
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	3	0.7	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-			-	-	-	-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	-	-	10	22.7	38	44.5	4	4.6	-	-	-	-
	à voiles	11	12.3	7	8.3	14	19.5			119	49.0	-	-	-	-
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	3	4.7	2	2.2	9	4.8	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	2	0.9			6	3.0	-	-	-	-
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	10	2.4	8211	6302.4	390	291.0
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	16	2.8	2736	598.1	333	65.8
Total	à vapeur	12756	7091.6	6340	4122.7	5558	4080.0	19712	11407.5	3369	3035.5	13776	10344.6	6584	6040.6
	à voiles	10485	1531.1	2302	635.8	1189	491.7	11369	2076.1	2418	418.7	5655	820.4	10968	1012.1
Navires à vapeur et à voiles réunis		23241	8622.7	8642	4758.5	6747	4571.7	31081	13483.6	5787	3454.2	19431	11165.0	17552	7052.7
Tonnage international		-	8622.7	-	4964.7	-	4571.7	-	14852.5	-	3108.8	-	11682.2	-	7777.6

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Europe. (Suite.)												
	Autriche.		Hongrie ¹²⁾ .		Monténégro.		Grèce ¹³⁾ .		Turquie ¹⁴⁾ (¹ / ₃ 1887— ²⁹ / ₂ 88).		Roumanie.		
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Milliers. T. autr.		Milliers. T. hongr.		Milliers. T. mont.		Milliers. T. grec		Milliers. T. turc		Milliers. T. roum.	
Anglais	à vapeur	255	275.2	210	240.4	-	-	555	577.9	13010	9265.6	720	796.4
	à voiles	8	2.2	1	0.2	13	0.2			116	9.2	-	-
Danois	à vapeur	-	-	1	0.7	-	-	2	2.2	39	41.9	-	-
	à voiles	1	0.1	2	0.3	-	-			1	0.2	-	-
Norvégien	à vapeur	vap. 19	vap. 6.8	1	0.4	-	-	9	3.5	vap. 216	vap. 208.0	7	7.8
	à voiles			-	-	-	-					-	-
Suédois	à vapeur	voil. 8	voil. 2.9	-	-	-	-	3	0.9	voil. 3	voil. 0.6	-	-
	à voiles			3	0.9	-	-					-	-
Russe	à vapeur	7	9.7	-	-	-	-	79	68.5	2082	2003.1	67	24.0
	à voiles	3	0.5	1	0.3	-	-			372	27.6	16	2.4
Allemand	à vapeur	37	32.4	5	4.4	-	-	24	13.2	192	161.4	21	15.4
	à voiles	3	1.2	6	6.6	-	-			14	2.5	-	-
Néerlandais	à vapeur	-	-	1	0.7	-	-	25	23.4	76	72.2	2	1.8
	à voiles	-	-	1	1.4	-	-			1	0.1	-	-
Belge	à vapeur	-	-	1	0.7	-	-	10	10.3	44	55.5	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-			-	-	-	-
Français	à vapeur	-	-	-	-	-	-	288	357.0	2365	2976.6	60	65.1
	à voiles	4	0.8	2	0.3	-	-			14	2.8	-	-
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	1	0.9	-	-	-	-	2	3.0	9	12.3	-	-
	à voiles	1	0.2	-	-	-	-			-	-	-	-
Italien	à vapeur	314	161.1	5	1.8	-	-	387	264.5	843	673.3	39	38.9
	à voiles	4276	201.4	1065	51.3	-	-			907	283.3	11	3.4
Autrichien-hongrois	à vapeur	1309	733.0	5490	503.0	105	48.7	562	409.3	3922	3528.4	83	75.0
	à voiles	595	59.0	2461	108.2	5	1.4			493	193.7	14	4.7
Grec	à vapeur	19	16.1	-	-	31	17.2	3276	378.1	4264	1322.4	72	74.7
	à voiles	166	15.6	26	4.4	13	0.5			10363	1102.7	243	47.4
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	1502	203.5	¹⁵⁾ 8229	3808.9	-	-
	à voiles	125	5.0	7	0.2	28	2.9			¹⁵⁾ 125941	1788.4	322	46.5
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	-	-	-	-	1	0.6	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-			1	0.7	-	-
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	257	18.1	-	-
	à voiles	51	1.5	3	0.1	22	0.4	7	0.2	564	22.6	1	0.3
Total	à vapeur	1961	1235.1	5714	752.1	136	65.9	-	-	35548	24147.6	1071	1099.3
	à voiles	5241	290.4	3578	174.2	81	5.4	-	-	138790	3434.3	607	104.4
Navires à vapeur et à voiles réunis		7202	1525.5	9292	926.3	217	71.3	6729	2315.2	174338	27581.9	1678	1203.7
Tonnage international		-	1673.7	-	1016.5	-	74.6	-	2431.0	-	28789.3	-	1258.9

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.
Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Amérique.												
	États-Unis de l'Amérique du Nord ¹⁶⁾ (1/7 1886— ³⁰ /687).		Mexique ¹⁷⁾ .		Haïti.		Colombie.				Équateur.		
					Cap Haïtien.		Colon.		Panama (1888).		Guayaquil (1888).		
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Milliers. T. amér.		Milliers. T. mex.		Milliers. T. haït.		Milliers. T. col.		Milliers. T. col.		Milliers. T. équât.	
Anglais	à vapeur	3495	4984.5	-	-	19	7.7	277	483.0	65	61.2	107	111.5
	à voiles	5585	2124.2	-	-	5	1.8	67	9.7	1	0.6	4	3.1
Danois	à vapeur	28	51.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	25	9.6	-	-	2	0.6	-	-	-	-	-	-
Norvégien	à vapeur	126	64.5	-	-	10	4.9	} vap. vap. }	}	}	}	}	}
	à voiles	949	601.2	-	-	26	12.2						
Suédois	à vapeur	2	2.3	-	-	-	-	} voil. voil. }	}	}	}	}	}
	à voiles	106	62.1	-	-	7	3.9						
Russe	à vapeur	1	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	96	59.6	-	-	2	1.1	1	0.5	-	-	-	-
Allemand	à vapeur	303	660.5	-	-	49	60.2	26	34.7	-	-	-	-
	à voiles	487	414.6	-	-	3	1.5	2	0.9	2	0.9	-	-
Néerlandais	à vapeur	52	109.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	30	19.8	-	-	2	1.2	4	0.0	-	-	-	-
Belge	à vapeur	100	273.8	-	-	-	-	4	3.1	-	-	-	-
	à voiles	9	7.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Français	à vapeur	121	365.4	-	-	34	58.7	39	149.1	-	-	-	-
	à voiles	28	9.7	-	-	34	18.3	-	-	-	-	-	-
Portugais	à vapeur	3	2.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	49	21.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	160	220.4	-	-	-	-	23	34.1	-	-	-	-
	à voiles	86	36.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italien	à vapeur	51	67.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	588	351.5	-	-	7	3.5	2	0.7	-	-	-	-
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	128	87.0	-	-	2	1.0	-	-	-	-	-	-
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	1	0.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	1765	1400.4	-	-	51	49.2	43	104.3	73	112.1	-	-
	à voiles	3541	1470.5	-	-	13	3.6	81	27.6	5	0.8	-	-
Américain divers	à vapeur	2	0.8	} 3027	} 217.5	-	-	-	-	15	19.8	-	-
	à voiles	57	22.1			-	-	-	-	24	3.5	19) 34	2.3
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	1	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	16	27.4	} 1714	} 1605.3	-	-	-	-	-	-	47	64.8
	à voiles	7	2.5			-	-	-	-	-	-	-	41
Total	à vapeur	6225	8231.7	-	-	163	180.7	412	808.4	153	193.1	154	176.3
	à voiles	11773	5300.0	-	-	103	48.6	161	40.9	32	5.7	79	24.7
Navires à vapeur et à voiles réunis		17998	13531.7	4741	1822.8	266	229.3	573	849.3	185	198.8	233	201.0
Tonnage international			13943.3		1902.4		238.3		889.7		208.5		209.8

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.
Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Amérique. (Suite.)											
		Pérou.		Chili.		République Argentine.		Uruguay.		Brésil.	Véné- zuela ²⁴⁾	Possessions anglaises.	
		Callao.						Montevideo.		Rio de Janeiro.	(1886— 1887).	Dominion of Canada (1/7 1886— ^{30/6} 87).	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Nom- bre.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2 Milliers. T. pér.	3	4 Milliers. T. chil.	5	6 Milliers. T. argent.	7	8 Milliers. T. urug.	9	10	11	12 Milliers. T. angl.		
Anglais	à vapeur	200	148.1	302	484.7	2546	1666.7	277	433.8	423	167	1429	1557.8
	à voiles	56	46.1	518	391.0	422	222.7	172	137.6		112	6215	945.6
Danois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-
	à voiles	-	-	1	0.2	-	-	8	1.9		20	5	2.5
Norvégien	à vapeur	-	-	-	-	6	1.7	vap. 2 voil. 140	vap. 1.3 voil. 80.2	164	-	-	-
	à voiles	1	0.6	8	2.9	390	198.6				1	722	420.7
Suédois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	1	0.7	4	-	-	-
	à voiles	1	0.7	1	0.2	-	-				3	2.6	10
Russe	à vapeur	-	-	-	-	-	-	103	148.0	117	84	62	57.3
	à voiles	23	26.0	232	287.5	161	220.4				53	18.9	40
Allemand	à vapeur	11	6.8	92	70.0	86	33.5	16	2.8	3	23	4	4.1
	à voiles	-	-	-	-	-	-				16	2.8	32
Néerlandais	à vapeur	-	-	-	-	28	38.3	16	20.9	22	-	2	2.3
	à voiles	-	-	2	1.2	-	-				-	-	-
Belge	à vapeur	16	23.8	96	145.6	424	436.0	108	224.3	114	102	71	21.3
	à voiles	2	0.8	36	35.2	13	6.2				6	6.2	6
Français	à vapeur	-	-	-	-	-	-	2	0.5	39	-	1	0.2
	à voiles	1	0.3	-	-	-	-				-	-	-
Portugais	à vapeur	-	-	5	6.0	30	35.1	20	25.9	4	21	13	17.2
	à voiles	6	2.6	5	2.1	55	12.1				76	17.9	10
Espagnol	à vapeur	5	8.9	16	31.5	95	150.8	79	140.2	45	-	31	16.4
	à voiles	4	1.6	7	5.8	284	123.8				71	37.4	4
Italien	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	2	1.2
	à voiles	-	-	-	-	-	-				12	9.2	1
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-				-	-	-
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-				-	-	-
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-				-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	1	1.7	-	-	-	-	86	181	4622	1169.7
	à voiles	6	5.6	37	29.6	74	42.5				18	14.5	13
Américain divers	à vapeur	²⁰⁾ 49	48.8	²¹⁾ 114	189.2	²²⁾ 3310	904.0	²³⁾ 32	19.3	31	²⁵⁾ 349	13	11.6
	à voiles	²⁰⁾ 92	18.3	²¹⁾ 58	25.6	²²⁾ 4159	280.6	²³⁾ 10	2.7		²⁵⁾ 5542		
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-				-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-				-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	-	-	7	7.9	-	-	-	-	1	1.2
	à voiles	-	-	-	-	211	90.8				-	-	-
Total	à vapeur	293	255.7	766	1146.3	6607	3460.9	638	1014.4	515	927	2954	2422.6
	à voiles	180	83.6	765	564.1	5694	1010.7	587	332.3	587	5783	10249	1814.1
Navires à vapeur et à voiles réunis		473	339.3	1531	1710.4	12301	4471.6	1225	1346.7	1102	6710	13203	4236.7
Tonnage international			352.1		1710.4		4644.6		1397.5				4527.4

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Amérique. (Suite.)											
		Possessions anglaises. (Suite.)											
		Terre-Neuve (1884).	Bermudes (1884).	Honduras (1884).		Iles de Bahama et de Turc (1884).	Jamaïque (1884).	Barbade (1884).		Trinité (1884).		Guyane anglaise (1884).	
		Ton- nage.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Ton- nage.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1 Milliers. T. angl.	2 Milliers. T. angl.	3	4 Milliers. T. angl.	5 Milliers. T. angl.	6 Milliers. T. angl.	7	8 Milliers. T. angl.	9	10 Milliers. T. angl.	11	12 Milliers. T. angl.
Anglais	à vapeur	²⁶⁾ 192.6	91.3	57	48.8	27.0	²⁷⁾ 327.6	1028	350.9	725	356.4	110	105.1
	à voiles	²⁶⁾ 168.6	12.9	208	9.2	35.0	²⁷⁾ 38.4						
Danois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	6	1.6	7	1.6	-	-
	à voiles	-	1.2	-	-	-	0.7						
Norvégien	à vapeur	-	-	-	-	-	-	20	7.5	38	13.7	-	-
	à voiles	1.3	2.2	12	4.3	-	19.5						
Suédois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	4	1.4	8	3.4	-	-
	à voiles	-	-	4	1.4	-	2.4						
Russe	à vapeur	-	-	-	-	-	-	2	0.8	5	2.8	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	0.7						
Allemand	à vapeur	-	-	-	-	-	1.9	8	2.7	22	6.9	-	-
	à voiles	0.9	1.4	7	2.3	-	1.6						
Néerlandais	à vapeur	-	0.7	-	-	-	-	28	2.0	21	15.6	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Belge	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Français	à vapeur	-	2.7	-	-	-	21.7	1	0.3	62	49.7	-	-
	à voiles	1.5	-	-	-	0.3	1.5						
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	9	1.4	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Espagnol	à vapeur	-	-	-	-	-	29.6	-	-	21	2.8	-	-
	à voiles	0.7	0.4	-	-	-	0.3						
Italien	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2.0	-	-
	2 voiles	-	1.1	-	-	-	2.8						
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	5	2.2	12	4.8	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	4.0						
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.3	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Américain É.-U.	à vapeur	2.0	-	74	50.0	120.4	24.2	126	34.5	131	39.8	-	-
	à voiles	6.5	8.0	8	1.0	53.4	15.5						
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	²⁸⁾ 1463	30.4	-	-
	à voiles	-	-	72	0.8	1.2	0.2						
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-						
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	-	-	-	-	1	0.1	1	0.1	44	26.9
	à voiles	0.6	-	5	0.4	0.9	1.6						
Total	à vapeur	194.5	94.8	131	99.1	147.5	405.0					154	132.0
	à voiles	180.0	27.2	316	19.3	91.0	89.1					895	211.9
Navires à vapeur et à voiles réunis		374.5	122.0	447	118.4	238.5	494.1	1229	403.8	2532	531.8	1049	343.9
Tonnage international		397.9	133.3		130.3	256.1	542.7		440.1		576.4		359.7

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Amérique. (Suite.)											
		Possessions danoises.		Possessions néerlandaises.		Possessions françaises.				Possessions espagnoles.			
		St. Thomas.		Guyane néerlandaise.		St. Pierre et Miquelon.		Martinique et Guadeloupe.		Cuba. Havana.		Porto-Rico.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
			Milliers. T. dan.		Milliers. T. néerl.		Milliers. T. franç.		Milliers. T. franç.		Milliers. T. esp.		Milliers. T. esp.
Anglais	{ à vapeur }	69	24.6	-	-	-	-	-	-	106	105.8	245	121.2
	{ à voiles }												
Danois	{ à vapeur }	22	6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Norvégien	{ à vapeur }	53	21.1	-	-	-	-	-	-	2	2.3	20	10.0
	{ à voiles }												
Suédois	{ à vapeur }	25	8.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Russe	{ à vapeur }	4	2.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Allemand	{ à vapeur }	32	11.7	-	-	-	-	-	-	-	-	11	13.7
	{ à voiles }												
Néerlandais	{ à vapeur }	3	0.5	21	17.3	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Belge	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Français	{ à vapeur }	15	5.7	-	-	802	124.4	690	458.1	29	62.1	112	84.9
	{ à voiles }												
Portugais	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Espagnol	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	286	490.6	784	717.4
	{ à voiles }												
Italien	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Autrichien-hongrois	{ à vapeur }	3	1.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Grec	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Ottoman *)	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Américain É.-U.	{ à vapeur }	90	39.7	16	5.1	-	-	-	-	322	362.1	169	76.2
	{ à voiles }												
Américain divers	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Chinois	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Japonais	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }												
Autres et non spécifiés	{ à vapeur }	3	1.1	182	52.6	1181	33.1	698	192.2	-	-	3	0.3
	{ à voiles }												
Total	{ à vapeur }									745	1022.9		
	{ à voiles }									314	125.7		
Navires à vapeur et à voiles réunis		319	123.0	219	74.9	1983	157.6	1388	650.1	1059	1148.6	1344	1023.7
Tonnage international											1199.7		

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		A f r i q u e . (Suite.)													
		Possessions anglaises. (Suite.)					Possessions allemandes	Possessions françaises.							
		Ste Hé- lène (1884).	Natal (1884).		Ile Maurice (1884).		Caméroun.	Algérie ³⁴⁾ . (Navires chargés.)		Senégal.		Etabl. du golfe de Guinée.		S. Marie de Ma- dag., Mayotte et Nossi-Bé.	
		Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
	Milliers. T. angl.		Milliers. T. angl.		Milliers. T. angl.			Milliers. T. franç.		Milliers. T. franç.		Milliers. T. franç.		Milliers. T. franç.	
Anglais	{ à vapeur 90.0	} 304	192.9	} 380	219.1	} 49	} 304	276.6	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles 14.1		0.4		0.4			4							
Danois	{ à vapeur -	} 2	0.4	} 2	0.4	}	} 1	0.2	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -		11.3		3.3			43							
Norvégien	{ à vapeur -	} 42	} 11.3	} 8	} 3.3	}	} 43	} 17.5	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles 0.3														
Suédois	{ à vapeur -	} 0.7	}	}	}	}	} 9	} 3.1	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Russe	{ à vapeur -	} 15	} 3.8	} 31	} 16.6	}	} 19	} 13.7	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles 1.6														
Allemand	{ à vapeur -	} 2	} 0.4	} 4	} 1.5	}	} 4	} 3.0	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Néerlandais	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	} 6	} 4.9	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Français	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	} 8	} 0.5	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Portugais	{ à vapeur -	} 1	} 0.7	} 1	} 0.7	}	} 304	} 32.1	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Espagnol	{ à vapeur -	} 1.2	}	} 1	} 0.5	}	} 39	} 17.8	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Autrichien-hongrois	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Grec	{ à vapeur -	} 5.6	} 2	} 0.7	} 9	} 5.2	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Ottoman ²⁾	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Américain É.-U.	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Américain divers	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Chinois	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Japonais	{ à vapeur -	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
	{ à voiles -														
Autres et non spécifiés	{ à vapeur -	} 2.6	}	}	}	}	} 38	} 0.5	} 209	} 168.4	} 727	} 193.4	} 331	} 16.7	
	{ à voiles -														38
Total	{ à vapeur 90.0	} 368	210.2	} 595	380.6	} 81	} 3461	2014.8	} 489	228.4	} 754	205.0	} 787	144.6	
	{ à voiles 26.2		229.1		403.5			2245.7							
Navires à vapeur et à voiles réunis	116.2	368	210.2	595	380.6	81	3461	2014.8	489	228.4	754	205.0	787	144.6	
Tonnage international	127.0		229.1		403.5			2245.7							

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.
Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		A f r i q u e . (Suite.)											
		<i>Possessions portugaises.</i>								<i>Possessions espagnoles.</i>		<i>Possessions italiennes.</i>	
		Iles du Cap Vert (1886).		Guinée (1885—1886).		Angola (1886).		Mozambique (1886).		Iles Canaries. Las Palmas (1888).		Massaouah (1889).	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2 Milliers. T. port.	3	4 Milliers. T. port.	5	6 Milliers. T. port.	7	8 Milliers. T. port.	9	10 Milliers. T. esp.	11	12 Milliers. T. ital.		
Anglais	à vapeur	360	499.4	-	-	61	-	184	220.3	588	-	38	19.2
	à voiles	69		-	-	2	2.1	46	5.0		-	-	-
Danois	à vapeur	3	3.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	4		-	-	1	0.4	5	1.4		-	-	-
Norvégien	à vapeur	2	16.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	38		-	-	-	-	9	2.3		-	-	-
Suédois	à vapeur	2	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	9		-	-	-	-	2	-		-	-	-
Russe	à vapeur	8	12.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Allemand	à vapeur	140	216.9	-	-	21	-	-	-	86	-	-	-
	à voiles	23		-	-	-	-	6	4.3		-	-	-
Néerlandais	à vapeur	5	2.5	-	-	23	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	2		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Belge	à vapeur	19	25.0	-	-	-	-	2	1.6	-	-	-	-
	à voiles	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Français	à vapeur	128	205.3	-	-	5	-	26	33.2	77	-	-	-
	à voiles	4		-	-	-	-	18	4.9		-	-	-
Portugais	à vapeur	178	155.8	38	-	134	-	6	2.1	-	-	-	-
	à voiles	56		11	-	59	10.6	274	12.4		-	-	-
Espagnol	à vapeur	8	11.2	-	-	-	-	-	-	1046	-	-	-
	à voiles	2		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Italien	à vapeur	92	162.2	-	-	-	-	-	-	72	-	121	91.9
	à voiles	12		-	-	-	-	-	-		-	-	1414
Autrichien-hongrois	à vapeur	16	16.2	-	-	1	-	-	-	-	-	19	35.0
	à voiles	1		-	-	3	1.6	-	-		-	-	-
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	32.7
	à voiles	-		-	-	-	-	-	-		-	-	798
Américain É.-U.	à vapeur	1	16.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	95		-	-	1	0.2	1	0.6		-	-	-
Américain divers	à vapeur	8	13.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	17		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	38	-	-	-	-	-	13	-	-	-
	à voiles	-		44	-	-	-	39	1.7		-	-	-
Total	à vapeur	970	1255.7	76	64.7	245	277.0	218	257.3	-	-	230	178.7
	à voiles	332	104.2	55	7.3	66	14.9	400	32.6	-	-	2212	37.2
Navires à vapeur et à voiles réunis		1302	1359.9	131	72.0	311	291.9	618	289.9	1882	1798.1	2442	215.9
Tonnage international			1223.8		64.7		262.7		261.0		-		237.4

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Asie.										
	Perse.		Siam.		Chine. (Treaty Ports.)		Corée.		Japon ^{86a)} (1888).		
	Ports de Bushir, Lingah et Bender Abbas (1888).		Bangkok.		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.							Nom- bre.
1	2 Milliers. T. persan	3	4 Milliers. T. siamois	5	6 Milliers. T. chinois	7	8 Milliers. T. coréen	9	10 Milliers. T. japon.		
Anglais	à vapeur	262	239.3	247	192.1	2078	1877.2	-	-	341	543.2
	à voiles	202	13.7	13	7.4			-	-	-	-
Danois	à vapeur	-	-	-	-	50	26.4	-	-	1	0.4
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Norvégien	à vapeur	-	-	vap.	-	14	10.3	-	-	31	38.2
	à voiles	-	-	3	3.5			-	-	-	-
Suédois	à vapeur	-	-	voil.	-	14	10.3	-	-	-	-
	à voiles	-	-	6	2.9			-	-	-	-
Russe	à vapeur	-	-	-	-	12	17.3	-	-	24	34.5
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Allemand	à vapeur	-	-	98	90.1	533	332.2	12	4.2	269	214.8
	à voiles	-	-	6	4.5						
Néerlandais	à vapeur	-	-	-	-	23	28.9	-	-	-	-
	à voiles	-	-	2	1.6			-	-	-	-
Belge	à vapeur	-	-	-	-	4	2.2	-	-	8	4.5
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Français	à vapeur	2	1.3	13	6.9	46	88.4	-	-	32	77.6
	à voiles	-	-	1	0.5			-	-	-	-
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	-	-	-	-	30	16.5	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Italien	à vapeur	-	-	-	-	3	3.7	-	-	-	-
	à voiles	-	-	6	3.9			-	-	-	-
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	-	-	1	0.9	-	-	-	-
	à voiles	-	-	1	0.9			-	-	-	-
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Ottoman ²⁾	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	182	14.4	-	-			-	-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	-	-	10	11.6	1	0.1	39	94.0
	à voiles	-	-	1	0.5						
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	206	82.3	-	-	7	6.2
	à voiles	-	-	-	-			-	-	5	0.1
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	178	137.8	148	153.2	206	214.2
	à voiles	-	-	-	-			-	-	525	19.2
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	⁸⁶⁾ 9	3.8	7	2.4	19	4.2	2	0.4
	à voiles	⁸⁵⁾ 1366	34.2	⁸⁶⁾ 26	9.6			-	-	6	0.5
Total	à vapeur	264	240.6	370	296.4			180	161.6	960	1227.9
	à voiles	1750	62.1	62	31.8			536	19.7	624	110.6
Navires à vapeur et à voiles réunis		2014	302.7	432	328.2	3195	2638.4	716	181.3	1584	1338.5
Tonnage international			314.8		343.0		2928.7		200.6		1485.9

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Asie. (Suite.)								
		Possessions anglaises en Asie.								
		Chypre (1/4 1884—31/7 1885).	Inde anglaise (1/4 1886—31/3 87).		Ceylan (1888).		Straits Settlements (1884).		Hong-Kong (1884).	
Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.		
		1 Milliers. T. angl.	2	3 Milliers. T. angl.	4	5 Milliers. T. angl.	6	7 Milliers. T. angl.	8	9 Milliers. T. angl.
Anglais	à vapeur	42.1	1345	1998.6	} 38) 3158	1885.3	} 39) 13974	2734.5	2397	2685.2
	à voiles	10.4	37) 2863	943.2						
Danois	à vapeur	-	-	-	}	-	2	0.7	12	3.2
	à voiles	-	6	1.4						
Norvégien	à vapeur	-	14	15.7	} 5	5.8	} 33	27.5	5	1.7
	à voiles	-	31	21.5						
Suédois	à vapeur	-	-	-	}	-	}	}	-	-
	à voiles	0.3	5	2.5						
Russe	à vapeur	-	-	-	} 2	3.6	17	30.6	4	5.4
	à voiles	1.4	1	1.1						
Allemand	à vapeur	-	70	64.6	} 57	120.5	294	274.8	474	399.2
	à voiles	-	62	66.5						
Néerlandais	à vapeur	-	48	56.6	} 3	4.4	411	255.1	24	31.0
	à voiles	-	1	1.0						
Belge	à vapeur	-	-	-	}	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-						
Français	à vapeur	3.6	28	41.7	} 74	150.4	141	221.3	104	156.1
	à voiles	0.6	24	12.1						
Portugais	à vapeur	-	-	-	}	-	2	2.3	-	-
	à voiles	-	11	0.6						
Espagnol	à vapeur	-	-	-	} 1	2.3	71	102.1	46	18.7
	à voiles	-	-	-						
Italien	à vapeur	-	27	65.2	} 7	6.3	60	62.4	2	1.7
	à voiles	23.6	31	27.8						
Autrichien-hongrois	à vapeur	63.2	52	86.5	} 41	72.3	51	88.7	12	22.3
	à voiles	5.0	3	3.0						
Grec	à vapeur	0.4	-	-	}	-	-	-	-	-
	à voiles	10.8	-	-						
Ottoman 2)	à vapeur	-	-	-	}	-	-	-	-	-
	à voiles	26.6	28	7.3						
Américain É.-U.	à vapeur	-	1	0.3	} 4	4.9	27	27.6	146	192.8
	à voiles	-	30	39.9						
Américain divers	à vapeur	-	-	-	}	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-						
Chinois	à vapeur	-	-	-	}	-	8	6.8	40) 23506	1712.5
	à voiles	-	-	-						
Japonais	à vapeur	-	-	-	}	-	13	11.6	16	19.9
	à voiles	-	-	-						
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	17	13.6	} 9	0.3	161	54.6	15	7.6
	à voiles	-	442	43.9						
Total	à vapeur	109.3	1602	2342.7						
	à voiles	78.7	3538	1172.0						
Navires à vapeur et à voiles réunis		188.0	5140	3514.7	3361	2256.2	15265	3900.8	26763	5167.2
Tonnage international		201.1		3795.8				4304.0		

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.
Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Asie. (Suite.)											
		Possessions russes.		Possessions néerlandaises ⁴²⁾ .		Possessions françaises.		Possessions espagnoles.		Possessions ottomanes ⁴⁶⁾ (1/3 1887— ²⁹ /2 88).			
		Transcaucasie ⁴¹⁾ .				Etabl. de l'Inde et Cochinchine.		Philippines.		Ports de la mer Rouge.		Ports du golfe Persique.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
			Milliers. T. russe.		Milliers. T. néerl.		Milliers. T. franç.		Milliers. T. esp.		Milliers. T. turc.		Milliers. T. turc.
Anglais	à vapeur	187	196.5	⁴³⁾ 1678	364.1	-	-	108	80.8	145	156.5	94	85.2
	à voiles	-	-	⁴³⁾ 1023	115.6	-	-	81	90.7	14	6.0	156	17.3
Danois	à vapeur	4	4.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	3	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvégien	à vapeur	vap.	vap.	1	1.2	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	5	4.2	35	25.7	-	-	10	8.0	-	-	-	-
Suédois	à vapeur	voil.	voil.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	12	7.8	-	-	-	-	-	-	-	-
Russe	à vapeur	77	60.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	39	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Allemand	à vapeur	16	17.9	38	42.7	-	-	22	17.0	-	-	-	-
	à voiles	-	-	35	21.8	-	-	10	6.9	-	-	-	-
Néerlandais	à vapeur	2	0.1	⁴⁴⁾ 758	317.8	-	-	2	0.3	21	50.9	-	-
	à voiles	-	-	⁴⁴⁾ 508	57.6	-	-	-	-	-	-	-	-
Belge	à vapeur	9	11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Français	à vapeur	93	128.3	26	22.8	⁴⁵⁾ 283	346.8	20	13.7	12	15.0	2	2.8
	à voiles	-	-	1	0.7	-	-	2	0.9	-	-	-	-
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	34	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	-	-	-	-	-	-	77	69.7	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	7	3.5	-	-	-	-
Italien	à vapeur	4	3.1	-	-	-	-	-	-	2	1.3	-	-
	à voiles	21	9.5	34	28.8	-	-	1	0.6	8	0.1	-	-
Autrichien-hongrois	à vapeur	51	52.9	-	-	-	-	-	-	89	83.3	-	-
	à voiles	25	11.7	4	3.3	-	-	-	-	-	-	-	-
Grec	à vapeur	22	18.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	66	19.4	-	-	-	-	-	-	3	1.4	-	-
Ottoman ²⁾	à vapeur	2	2.1	-	-	-	-	-	-	185	124.1	-	-
	à voiles	500	23.9	1	0.1	-	-	-	-	3125	87.9	460	27.2
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	13	15.4	-	-	51	61.1	-	-	-	-
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	43	2.5	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	31	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	5	2.4	2715	788.7	-	-	7	7.3	-	-
	à voiles	1	0.3	15	0.4	-	-	1	0.4	39	5.0	⁴⁷⁾ 461	29.7
Total	à vapeur	472	499.6	2506	751.0			229	181.6	461	438.5	96	88.0
	à voiles	652	68.3	1749	279.8			163	172.0	3189	100.4	1077	74.2
Navires à vapeur et à voiles réunis		1124	567.9	4255	1030.8	3041	1138.0	392	353.6	3650	538.9	1173	162.2
Tonnage international			567.9		1068.1				362.6		560.9		166.6

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Océanie.												
	Iles Tonga.		Hawaïi (1888).		Possessions anglaises ⁴⁸⁾ .								
					Queensland.		Nouvelle-Galles- du-Sud.		Victoria.		Australie méridionale (1884).		
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
1	2 Milliers.	3	4 Milliers. T. haw.	5	6 Milliers. T. angl.	7	8 Milliers. T. angl.	9	10 Milliers. T. angl.	11	12 Milliers. T. angl.		
Anglais	{ à vapeur	19	5.7	25	29.5	49)799	450.6	50)1824	1427.1	51)1788	1422.6	991	768.3
	{ à voiles	18	2.5					50) 771	471.6	51) 461	268.7		
Danois	{ à vapeur	-	-	-	-	2	0.7	-	-	-	-	2	0.8
	{ à voiles	-	-					1	0.4	3	0.9		
Norvégien	{ à vapeur	-	-	-	-	10	5.0	-	-	-	-	43	25.1
	{ à voiles	-	-					42	27.5	37	27.6		
Suédois	{ à vapeur	-	-	-	-	1	0.2	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					8	5.2	17	11.4		
Russe	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Allemand	{ à vapeur	13	14.0	8	5.8	23	8.7	27	41.8	26	50.9	36	34.6
	{ à voiles	21	5.4					42	27.0	41	33.1		
Néerlandais	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1.0
	{ à voiles	1	0.5					3	3.0	5	4.5		
Belge	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Français	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	39	78.2	26	69.3	30	70.5
	{ à voiles	-	-					9	4.6	7	3.6		
Portugais	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Espagnol	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					1	0.9	-	-		
Italien	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	3	3.0		
Autrichien-hongrois	{ à vapeur	-	-	-	-	1	1.3	-	-	-	-	2	1.9
	{ à voiles	-	-					2	2.4	1	0.8		
Grec	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Ottoman ²⁾	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Américain É.-U.	{ à vapeur	-	-	163	113.5	2	1.7	9	15.6	-	-	12	7.2
	{ à voiles	-	-					33	30.4	20	23.9		
Américain divers	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Chinois	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Japonais	{ à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles	-	-					-	-	-	-		
Autres et non spécifiés	{ à vapeur	-	-	50	72.7	-	-	4	6.9	-	-	-	-
	{ à voiles	2	0.1					-	-	-	-		
Total	{ à vapeur	32	19.7					1903	1569.6	1840	1542.8		
	{ à voiles	42	8.6					912	572.8	595	377.4		
Navires à vapeur et à voiles réunis		74	28.3	246	221.5	838	468.2	2815	2142.4	2435	1920.2	1120	909.4
Tonnage international			29.3						2330.8		2105.3		982.1

N° 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Océanie. (Suite.)											
		Possessions anglaises. (Suite.)								Possessions françaises.			
		Australie occidentale (1884).		Tasmanie.		Nouvelle- Zélande.		Iles Fiji (1884).		Nouvelle- Calédonie.		Tahiti et Dépendances.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2 Milliers. T. angl.	3	4 Milliers. T. angl.	5	6 Milliers. T. angl.	7	8 Milliers. T. angl.	9	10 Milliers. T. franç.	11	12 Milliers. T. franç.		
Anglais	à vapeur . . .	187.3	387	313.5	186	245.1	50	40.5	-	-	-	-	
	à voiles	33.8	278	40.9	395	174.5	79	16.9	-	-	-	-	
Danois	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	2	0.5	-	-	-	-	-	-	
Norvégien	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	1.1	4	2.1	7	3.3	-	-	-	-	-	-	
Suédois	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	5	2.8	2	1.3	-	-	-	-	-	-	
Russe	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Allemand	à vapeur . . .	-	-	-	1	0.3	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	0.8	3	1.2	17	8.5	14	4.4	-	-	-	-	
Néerlandais	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Belge	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Français	à vapeur . . .	2.1	-	-	-	-	-	-	31	46.9	34	3.6	
	à voiles	-	-	-	2	0.8	-	-					
Portugais	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Espagnol	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Italien	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autrichien-hongrois	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Grec	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ottoman *)	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Américain É.-U.	à vapeur . . .	-	-	-	17	33.0	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	2.7	-	-	13	6.8	7	1.5	-	-	-	-	
Américain divers	à vapeur . . .	-	-	-	1	0.2	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Chinois	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Japonais	à vapeur . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Autres et non spécifiés	à vapeur . . .	-	-	-	9	15.4	-	-	77	31.4	110	19.5	
	à voiles	-	-	-	1	0.1	-	-					
Total	à vapeur . . .	120	189.5	387	313.5	213	293.8	50	40.5	-	-	-	
	à voiles	111	38.4	290	47.0	440	195.9	100	22.8	-	-	-	
Navires à vapeur et à voiles réunis		231	227.9	677	360.5	653	489.7	150	63.3	108	78.3	144	23.2
Tonnage international		-	250.6	-	398.1	-	525.0	-	68.1	-	-	-	-

Observations.

1) A moins que le contraire ne soit dit, les observations des tableaux nos 1 et 2 s'appliquent également aux données du présent tableau.

Ici le tonnage est partout indiqué en *tonneaux officiels*; après le total, l'on a ajouté pour chaque pays le tonnage international correspondant pour les navires à voiles et à vapeur réunis.

De même que les tableaux précédents, celui-ci indique aussi le tonnage en milliers avec une décimale; c'est pourquoi les sommes portées au total ne correspondent pas toujours exactement au total que l'on obtient en additionnant les différents membres.

Observation typographique. Le signe - dans ce tableau signifie le zéro, sauf les exceptions suivantes où il indique que les données ont fait défaut par suite d'une spécification insuffisante: page 70, col. 1-4, 13 et 14, page 71, col. 11 et 12, page 73, col. 3, 4, 11, 12, page 75, col. 11 et 12, page 76, col. 3-8, page 78 col. 9-14, page 79, col. 3, 4 et 10, page 82, col. 5 et 8, page 84, col. 1 et 9-12.

2) Comprend les pavillons turc, bulgare, égyptien et samien, et pour ce qui est de la Turquie, également le pavillon tunisien.

3) En ce qui concerne le tonnage international des navires à vapeur et à voiles séparément, voir le tableau n° 1.

Europe.

4) *Danemark.* Dans les tableaux précédents n'ont été comptés que les navires entrés et sortis en cours ordinaire; dans le présent tableau sont en outre compris les navires avariés et échoués, qu'il est impossible de séparer en ce qui concerne les différents pavillons. Pour ce qui est des navires entrés et sortis en cours ordinaire, on peut cependant distinguer entre ceux qui naviguent sous pavillon national et ceux qui naviguent sous pavillon étranger, ce qui donne le résultat suivant:

	Navires entrés en 1887:					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.
Pavillon national	6 850	1 457.6	5 510	291.6	12 360	1 749.2
— étranger	3 669	1 077.5	8 035	432.7	11 704	1 510.2
Total	10 519	2 535.1	13 545	724.3	24 064	3 259.4
Tonnage international		2 661.8		724.3		3 386.1

5) *Suède.* Dont navires finnois:

Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
211	63.5	963	113.0	1 174	176.5

6) *Russie.* La statistique russe indique le tonnage en lasts de commerce, que nous avons convertis dans le présent tableau en tonneaux de registre à raison de 2 tonneaux de registre par last.

7) Dont navires finnois:

Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.
114	36.6	74	23.0	188	59.6

8) *Finlande.* Dans le présent tableau nous avons compris, outre la navigation avec les pays étrangers proprement dite, une partie du cabotage, voir page 14, note 9.

9) Dont navires finnois:

Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.
2 276	566.9	5 276	409.6	7 552	976.5

10) *Pays-Bas.* La statistique hollandaise indique le tonnage en m. c.; dans notre tableau nous donnons comme «tonnage néerl.» ces mètres cubes convertis en tonneaux de registre à raison de 2.83 m. c. par tonneau de registre.

¹¹⁾ *Espagne.* Voir page 15, note 14. Le tableau suivant fait voir comment se répartit entre les différents pavillons le poids des marchandises importées et exportées :

Pavillon.	A l'entrée.			A la sortie.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.
	Tonneaux de 1000 kg.					
Anglais	1 481 320	82 284	1 563 604	4 679 401	87 454	4 766 855
Danois	19 610	7 234	26 844	12 696	4 774	17 470
Norvégien	56 716	51 304	108 020	97 724	18 228	115 952
Suédois	34 881	17 784	52 665	27 203	7 574	34 777
Russe	5 051	55 380	60 431	8 199	11 103	19 302
Allemand	54 021	4 785	58 806	123 477	2 925	126 402
Hollandais	5 966	2 125	8 091	181 097	2 243	183 340
Belge	18 526	167	18 693	86 168	-	86 168
Français	149 965	28 741	178 706	602 908	84 997	687 905
Portugais	161	5 013	5 174	406	910	1 316
National	579 721	151 172	730 893	827 799	138 327	966 126
Italien	8 990	118 796	127 786	15 034	83 060	98 094
Autrichien	1 441	13 072	14 513	554	6 254	6 808
Grec	51 178	25 307	76 485	1 430	1 105	2 535
Américain	-	10 449	10 449	214	7 172	7 386
Guatémala	-	-	-	102	-	102
Maroquin	-	-	-	-	179	179
Pavillon national	579 721	151 172	730 893	827 799	138 327	966 126
— étranger	1 887 826	422 441	2 310 267	5 836 613	317 978	6 154 591
Total	2 467 547	573 613	3 041 160	6 664 412	456 305	7 120 717

¹²⁾ *Hongrie.* Dans les données du présent tableau se trouvent aussi compris les navires arrivant des ports autrichiens et hongrois ou partant pour ces ports, vu qu'il est impossible de les indiquer séparément pour les différents pavillons.

¹³⁾ *Grèce.* Les données que nous fournissons ici pour les différents pavillons ne concernent que la navigation des ports grecs les plus importants. La navigation du royaume entier se répartissait comme suit :

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.
Pavillon national	387	163.9	2 889	214.2	3 276	378.1
— étranger	1 910	1 860.0	1 692	99.3	3 602	1 959.3
Total	2 297	2 023.9	4 581	313.5	6 878	2 337.4
Tonnage international		2 125.1		313.5		2 438.6

¹⁴⁾ *Turquie,* c.-à-d. les ports turcs de la Méditerranée et de la mer Noire en Europe, en Afrique et en Asie. Tout en nous référant à la page 18, note 19, et à la page 54, note 8, nous ferons observer que dans le présent tableau sont compris non seulement les «navires payants» mais aussi les «navires non payants», et que les caboteurs n'ont pas été éliminés.

¹⁵⁾ Se répartit comme suit entre les différents pavillons (v. note 2):

	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Total.	
	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.	Nombre.	Tonnage. Milliers.
Pavillon turc	7 448	3 062.2	122 596	1 748.3	130 044	4 810.5
— bulgare	-	-	11	0.0	11	0.0
— égyptien	781	746.7	24	2.7	805	749.4
— samien	-	-	3 218	35.8	3 218	35.8
— tunisien	-	-	92	1.6	92	1.6
Total	8 229	3 808.9	125 941	1 788.4	134 170	5 597.3

Amérique.

- ¹⁶⁾ *États-Unis de l'Amérique du Nord.* Les chiffres de notre tableau ne se rapportent qu'à la navigation *maritime* (v. page 20, note 21), ceux concernant la navigation des ports de l'intérieur («Lake ports») ayant été défalqués à l'aide des renseignements donnés à la page 832 confrontée avec les pages 788—789 du tableau officiel.
- ¹⁷⁾ *Mexique.* D'après «Estadística General de la República Mexicana. A cargo del Dr. Antonio Peñafiel. Mexico 1887». Dans ces données concernant les différents pavillons, le cabotage est compris; v. page 20, note 22.
- ¹⁸⁾ C.-à.-d. pavillon mexicain.
- ¹⁹⁾ *Guayaquil.* C.-à.-d. pavillon équatorien.
- ²⁰⁾ *Callao.* Dont sous pavillon péruvien 16 vapeurs jaugeant 6300 tonneaux et 82 voiliers jaugeant 15 400 tonneaux.
- ²¹⁾ *Chili.* Dont sous pavillon chilien 109 vapeurs jaugeant 187 600 tonneaux et 35 voiliers jaugeant 19 600 tonneaux.
- ²²⁾ *République Argentine.* Dont sous pavillon argentin 2805 vapeurs jaugeant 825 900 tonneaux et 2699 voiliers jaugeant 214 500 tonneaux.
- ²³⁾ *Montevideo.* Dont sous pavillon uruguayen 1 vapeur jaugeant 200 tonneaux et 2 voiliers jaugeant 900 tonneaux.
- ²⁴⁾ *Vénézuëla.* D'après l'«Annuaire statistique des États-Unis du Vénézuëla. 1889». Nos chiffres indiquent le total des entrées et des sorties, y-compris le cabotage, à l'exception toutefois des «petites embarcations» (toutes nationales); cfr. page 22, note 38.
- ²⁵⁾ Tous sous pavillon vénézuélien.
- ²⁶⁾ *Terre-Neuve.* Dont sous pavillon anglais-colonial 42 500 tonneaux pour les vapeurs et 104 600 tonneaux pour les voiliers.
- ²⁷⁾ *Jamaïque.* Dont sous pavillon anglais-colonial 4600 tonneaux pour les vapeurs et 15 200 tonneaux pour les voiliers.
- ²⁸⁾ *Trinité.* Tous sous pavillon vénézuélien.

Afrique.

- ²⁹⁾ *Égypte.* Dont sous pavillon égyptien 147 vapeurs jaugeant 93 500 tonneaux et 2 voiliers jaugeant 300 tonneaux.
- ³⁰⁾ *Tunisie.* Tous sous pavillon tunisien.
- ^{30*)} *Maroc.* Non compris le mouvement du port de Tétuan. V. page 23, note 51.
- ³¹⁾ *Cap de Bonne Espérance.* Dont sous pavillon anglais-colonial 4500 tonneaux.
- ³²⁾ *Natal.* Dont sous pavillon anglais-colonial 51 navires jaugeant 7300 tonneaux.
- ³³⁾ *Ile Maurice.* Dont sous pavillon anglais-colonial 34 navires jaugeant 5000 tonneaux.
- ³⁴⁾ *Algérie.* Les données comprennent la navigation entre l'Algérie et la France. Le total des navires chargés et sur lest se répartissait comme suit:

Pavillon français.....	2 326	navires jaugeant	1 632 100	tonneaux officiels.
— étranger	2 047	— —	753 800	— —

Total 4 373 navires jaugeant 2 385 900 tonneaux officiels.

Asie.

- ³⁵⁾ *Perse.* Dont sous:
- | | | | | |
|-----------------------|-----|------------------|--------|----------|
| Pavillon persan | 284 | navires jaugeant | 9 100 | tonneaux |
| — arabe | 941 | — — | 20 700 | — |
- ³⁶⁾ *Bangkok.* Dont sous pavillon siamois 9 vapeurs jaugeant 3800 tonneaux et 26 voiliers jaugeant 9600 tonneaux.
- ^{36*)} D'après des données que le directeur du bureau de statistique, M. Ishibashi, a eu l'obligeance de nous fournir par écrit.
- ³⁷⁾ *Inde anglaise.* Dont: «British Indian other than native craft» 1011 navires jaugeant 133 900 tonneaux et «British Indian native craft» 1294 navires jaugeant 62 700 tonneaux. •
- ³⁸⁾ *Ceylan.* Dont sous pavillon anglais-colonial 2226 navires jaugeant 195 300 tonneaux.
- ³⁹⁾ *Straits Settlements.* Dont «native vessels» 9417 navires jaugeant 266 700 tonneaux.
- ⁴⁰⁾ *Hong-Kong.* Dont 23 473 jonques chinoises jaugeant 1 687 600 tonneaux.
- ⁴¹⁾ *Transcaucasie.* Voir page 85, note 6.
- ⁴²⁾ *Possessions néerlandaises.* Voir page 85, note 10.
- ⁴³⁾ Dont sous pavillon anglais-colonial (notamment indo-anglais) 1527 vapeurs jaugeant 206 400 tonneaux et 939 voiliers jaugeant 34 900 tonneaux.
- ⁴⁴⁾ Dont sous pavillon indo-néerlandais 698 vapeurs jaugeant 206 500 tonneaux et 460 voiliers jaugeant 11 800 tonneaux.
- ⁴⁵⁾ *Etablissements de l'Inde et Cochinchine.* Dont sous pavillon français-colonial 46 navires jaugeant 45 500 tonneaux.
- ⁴⁶⁾ *Possessions ottomanes.* Voir page 86, note 14.
- ⁴⁷⁾ Dont sous pavillon persan 460 navires jaugeant 29 100 tonneaux.

Océanie.

- ⁴⁸⁾ *Possessions anglaises.* Puisé aux mêmes sources que celles indiquées page 55, note 30.
- ⁴⁹⁾ *Queensland.* Dont sous pavillon anglais-colonial 591 navires jaugeant 229 900 tonneaux.
- ⁵⁰⁾ *Nouvelle-Galles-du-Sud.* Dont sous pavillon anglais-colonial 1533 vapeurs jaugeant 968 600 tonneaux et 496 voiliers jaugeant 146 200 tonneaux.
- ⁵¹⁾ *Victoria.* Dont sous pavillon anglais-colonial 1534 vapeurs jaugeant 921 100 tonneaux et 298 voiliers jaugeant 57 800 tonneaux.
- ⁵²⁾ *Tasmanie.* Dont sous pavillon anglais-colonial 347 vapeurs jaugeant 214 100 tonneaux et 264 voiliers jaugeant 33 200 tonneaux.
- ⁵³⁾ *Nouvelle-Zélande.* Dont sous pavillon anglais-colonial 160 vapeurs jaugeant 176 500 tonneaux et 312 voiliers jaugeant 98 500 tonneaux.

N° 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon¹⁾.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Europe.													
		Grande-Bretagne et Irlande.		Danemark ²⁾ .		Norvège.		Suède.		Russie.		Finlande.		Allemagne.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Milliers. T. angl.		Milliers. T. dan.		Milliers. T. norv.		Milliers. T. suéd.		Milliers. T. russe.		Milliers. T. finn.		Milliers. T. all.
Anglais	à vapeur	30642	22134.8	763	548.1	311	294.4	1283	1032.6	4276	4154.8	284	202.0	4263	3231.3
	à voiles	6822	2814.6	65	10.4	270	72.0	125	33.5	84	22.8	33	10.1	888	259.6
Danois	à vapeur	1088	527.7	6583	1462.1	213	181.2	6014	902.4	500	346.4	94	28.9	1152	456.3
	à voiles	1694	238.8	5516	295.8	360	24.1	2280	135.9	538	78.8	382	60.1	2937	136.3
Norvégien	à vapeur	790	304.3	284	65.2	1766	560.9	677	96.0	vap. vap. } 1133 397.0	16	10.0	539	202.5	
	à voiles	4998	1744.8	1132	106.1	4527	890.5	1943	480.2						255
Suédois	à vapeur	664	396.1	1294	270.9	413	126.3	3439	1107.6	voil. } 601 171.8	179	40.0	1294	363.2	
	à voiles	1179	316.2	5538	210.3	2390	37.3	9951	656.8						176
Russe	à vapeur	87	51.4	36	16.3	40	6.6	230	73.0	592	368.2	2324	577.4	180	58.5
	à voiles	534	168.1	117	27.9	469	22.4	949	123.4	849	145.0	6253	431.4	471	97.8
Allemand	à vapeur	2200	1273.5	1502	302.2	48	19.8	429	143.0	1267	635.2	89	36.5	5244	3253.7
	à voiles	1824	520.0	1382	65.1	249	28.2	916	91.8	407	91.2	58	9.1	3899	654.6
Néerlandais	à vapeur	1259	942.7	62	32.4	44	14.4	30	23.8	54	39.2	-	-	320	145.3
	à voiles	401	92.6	89	11.2	113	15.6	205	74.6	131	42.0	-	-	444	41.1
Belge	à vapeur	1076	332.9	2	1.9	-	-	1	0.3	19	25.0	-	-	13	9.4
	à voiles	4	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.7
Français	à vapeur	1685	806.3	2	1.1	-	-	8	8.0	40	56.2	-	-	93	68.5
	à voiles	1280	184.1	5	1.0	35	5.1	57	13.6	16	3.4	-	-	30	12.1
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.4
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	515	480.3	1	0.9	8	2.5	17	16.7	11	15.0	-	-	87	76.1
	à voiles	74	23.1	-	-	1	0.1	-	-	-	-	-	-	7	1.8
Italien	à vapeur	30	44.2	-	-	-	-	-	-	111	117.0	-	-	-	-
	à voiles	383	235.0	-	-	-	-	5	2.5	145	56.6	-	-	22	11.9
Autrichien-hongrois	à vapeur	35	30.3	-	-	-	-	-	-	525	293.0	-	-	-	-
	à voiles	78	47.0	-	-	-	-	12	6.6	54	22.4	-	-	6	3.3
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	127	95.6	-	-	6	6.9
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	791	200.0	-	-	-	-
Ottoman	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8.6	-	-	1	1.4
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	282	26.2	-	-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	21	43.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.4
	à voiles	83	86.5	-	-	1	1.8	-	-	-	-	-	-	6	8.6
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0.4	-	-	2	0.6
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	104	102.3	-	-	-	-	-	-	2	0.0	24	18.1	-	-
	à voiles	23	10.6	-	-	-	-	-	-	8	1.2	44	18.2	-	-
Total	à vapeur	40196	27470.4	10529	2701.3	2843	1206.1	12128	3403.3	8668	6551.2	3010	912.9	13196	7875.9
	à voiles	19377	6482.3	13844	727.9	8415	1097.1	16443	1619.0	3907	862.0	7201	647.4	10584	1565.9
Navires à vapeur et à voiles réunis		59573	33952.7	24373	3429.2	11258	2303.2	28571	5022.3	12575	7413.2	10211	1560.3	23780	9441.8
Tonnage international			37249.2		3564.3		2303.2		5022.3		7413.2		1669.9		9441.8

N° 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Europe. (Suite.)													
		Pays-Bas.		Belgique.		France.		Portugal.		Espagne ³⁾ .		Italie.		Autriche.	
		Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Milliers. T. néerl.		Milliers. T. belge		Milliers. T. franç.		Milliers. T. port.		Milliers. T. esp.		Milliers. T. ital.		Milliers. T. autr.
Anglais	à vapeur . . .	4056	2466.7	3051	2500.9	13858	5885.3	2085	2077.2	4431	3458.7	2851	3137.6	218	244.3
	à voiles	320	128.5	497	206.2			328	58.1	529	102.0	255	39.6	4	1.0
Danois	à vapeur	88	82.9	141	128.5	355	134.1	10	7.5	76	63.3	-	-	1	0.6
	à voiles	122	17.8	65	9.8			41	8.2	38	4.4	-	-	1	0.2
Norvégien	à vapeur	101	37.8	vap. 238	vap. 115.9	1649	608.8	vap. 273	vap. 106.0	590	240.6	-	-	24	9.0
	à voiles	336	111.6							145	52.4	-	-	-	-
Suédois	à vapeur	49	24.3	voil. 372	voil. 126.5	442	214.9	voil. 290	voil. 86.5	122	86.3	-	-	-	-
	à voiles	51	17.9							54	20.1	-	-	-	-
Russe	à vapeur	10	6.5	11	8.2	337	135.4	1	0.7	13	7.9	-	-	12	15.5
	à voiles	61	21.6	47	14.8			42	12.8	90	39.7	-	-	2	0.4
Allemand	à vapeur	635	374.9	537	504.7	794	627.2	530	526.2	460	351.9	183	235.3	41	20.7
	à voiles	301	55.7	101	43.9			78	26.4	40	15.1	8	2.2	1	0.9
Néerlandais	à vapeur	1905	1418.4	27	22.7	314	172.0	50	39.1	127	107.8	-	-	-	-
	à voiles	838	183.6	39	7.9			23	5.6	21	4.7	-	-	-	-
Belge	à vapeur	29	16.6	1461	935.5	128	52.2	53	76.7	168	305.9	-	-	-	-
	à voiles	3	0.3	35	8.7			-	-	2	0.2	-	-	-	-
Français	à vapeur	43	27.9	102	91.6	5924	4478.8	425	426.6	1521	1279.8	768	549.7	2	1.9
	à voiles	14	3.1	32	6.6	2862	401.7	220	32.3	567	58.6	137	7.6	-	-
Portugais	à vapeur	4	3.4	9	6.3	26	13.2	158	141.2	14	11.0	-	-	3	3.4
	à voiles	-	-	1	0.5			444	66.0	272	11.4	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	85	88.6	80	76.7	1670	576.8	189	116.5	5916	4393.6	-	-	-	-
	à voiles	1	0.4	3	2.4			741	17.7	2673 ³⁾	205.8	-	-	-	-
Italien	à vapeur	-	-	16	30.7	1709	415.5	17	27.0	161	279.1	1546	1159.1	334	177.1
	à voiles	9	5.8	24	12.0			72	36.2	616	279.5	7899	559.0	4147	190.9
Autrichien-hongrois	à vapeur	1	0.8	3	4.3	232	118.2	3	2.2	17	13.0	632	453.4	1327	788.2
	à voiles	4	2.4	2	1.2			18	9.8	14	6.9	738	57.9	558	57.8
Grec	à vapeur	6	5.9	19	22.0	425	151.4	-	-	15	12.3	141	68.8	28	23.9
	à voiles	-	-	-	-			-	-	40	13.3	410	67.0	159	15.4
Ottoman	à vapeur	-	-	2	3.1	16	4.1	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-			-	-	-	-	-	-	125	4.2
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	2	4.5	41	40.9	3	4.2	-	-	-	-	-	-
	à voiles	4	4.8	12	16.2			90	38.0	23	18.5	23	10.7	-	-
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	4	2.0	7	2.5	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	1	0.2			16	5.3	-	-	-	-	-	-
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	-	-	-	-	1	0.1	-	-	314	258.3	1	0.0
	à voiles	-	-	-	-	-	-	11	1.6	-	-	352	63.1	48	1.3
Total	à vapeur	7012	4554.7	5699	4455.6	20340	11809.0	3805	3553.7	13631	10611.0	6435	5862.1	1991	1284.6
	à voiles	2064	553.5	1231	457.0	10446	2223.6	2414	404.5	5124	832.4	9822	807.1	5045	272.1
Navires à vapeur et à voiles réunis		9076	5108.2	6930	4912.6	30786	14032.6	6219	3958.2	18755	11443.4	16257	6669.2	7036	1556.7
Tonnage international			5335.9		4912.6		15449.6		3562.4		11974.0		7372.7		1710.8

N° 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Europe. (Suite.)								Amérique.						
	Hongrie.		Grèce.		Turquie (1/3 1888-28, 2/3 89).		Roumanie.		États-Unis de l'Amérique du Nord (1/7 1887-30, 6/88).		Haïti. Cap Haïtien.		Pérou. Callao.		
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
	1 Milliers. T. hong.	2 296.7	3 582	4 Milliers. T. grec 465.2	5 15613	6 Milliers. T. turc 12190.5	7 823	8 Milliers. T. roum. 947.5	9 3244	10 Milliers. T. amér. 4645.7	11 7	12 Milliers. T. haït. 4.5	13 143	14 Milliers. T. pér. 164.4	
Anglais	à vapeur	252	296.7	582	465.2	15613	12190.5	823	947.5	3244	4645.7	7	4.5	143	164.4
	à voiles	3	0.6			92	8.1	-	-	-	-	5509	2027.4	6	1.9
Danois	à vapeur	-	-	28	38.3	101	113.2	-	-	26	50.0	-	-	-	-
	à voiles	-	-			-	-	-	-	-	-	22	8.7	3	1.3
Norvégien	à vapeur	9	7.2	16	7.0	vap.	vap.	13	13.8	189	90.1	9	4.4	-	-
	à voiles	2	0.7			339	356.2			-	-	792	513.6	29	14.4
Suédois	à vapeur	-	-	1	0.2	voil.	voil.	-	-	1	1.2	-	-	-	-
	à voiles	-	-			1	0.2	-	-	108	64.5	3	1.3	-	-
Russe	à vapeur	-	-	63	55.4	1768	1976.4	57	20.7	1	0.3	-	-	-	-
	à voiles	-	-			350	23.2	5	0.6	76	46.6	3	1.9	-	-
Allemand	à vapeur	4	3.9	21	14.8	168	183.6	6	4.7	328	726.9	48	69.3	23	27.9
	à voiles	2	1.4			7	2.0	-	-	417	351.0	6	2.6	17	12.2
Néerlandais	à vapeur	-	-	18	17.0	79	69.4	-	-	60	118.4	-	-	-	-
	à voiles	-	-			1	0.1	-	-	35	23.1	-	-	-	-
Belge	à vapeur	2	1.4	17	16.1	66	82.4	2	2.0	112	296.5	-	-	-	-
	à voiles	-	-			-	-	-	-	6	6.2	-	-	-	-
Français	à vapeur	4	4.0	303	389.6	2185	2856.7	55	61.3	122	371.9	25	43.9	20	32.2
	à voiles	-	-			3	0.6	-	-	34	13.0	12	6.5	-	-
Portugais	à vapeur	2	2.1	-	-	-	-	-	-	3	3.1	-	-	-	-
	à voiles	1	0.5	-	-	-	-	-	-	38	15.1	-	-	1	0.3
Espagnol	à vapeur	-	-	1	1.0	27	40.2	2	2.8	139	198.3	-	-	1	0.5
	à voiles	-	-			-	-	-	-	79	34.8	-	-	-	-
Italien	à vapeur	14	7.2	419	308.0	1162	1006.7	31	29.3	35	37.4	-	-	5	8.7
	à voiles	982	50.1			822	244.2	8	2.7	417	250.9	5	2.9	2	1.1
Autrichien-hongrois	à vapeur	5739	522.4	570	518.7	4074	3519.5	112	81.6	-	-	-	-	-	-
	à voiles	2706	112.4			330	108.1	6	1.6	91	59.1	1	0.6	-	-
Grec	à vapeur	-	-	367	172.3	4977	1445.5	66	58.8	-	-	-	-	-	-
	à voiles	16	2.2			2157	159.8	10452	1160.3	196	37.5	2	1.1	-	-
Ottoman	à vapeur	-	-	1416	209.7	8960	4167.4	39	17.5	-	-	-	-	-	-
	à voiles	4	0.1			125114	1747.6	348	50.1	-	-	-	-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	1793	1632.7	46	43.4	2	0.4
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	3319	1281.3	7	1.4	2	1.8
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	32	31.2	1	0.2	68	93.2
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	57	20.3	3	1.2	105	19.0
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.0	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	1	0.0	10	0.9	2	0.2	17	29.1	-	-	-	-
	à voiles	4	0.1			449	16.2	-	-	15	6.7	-	-	-	-
Total	à vapeur	6026	844.9	2462	2151.6	39529	28008.6	1208	1240.3	6102	8232.8	136	165.6	262	327.3
	à voiles	3720	168.1	3517	221.5	137621	3310.8	563	92.6	11019	4723.4	78	36.0	205	100.0
Navires à vapeur et à voiles réunis		9746	1013.0	5979	2373.1	177150	31319.4	1771	1332.9	17121	12956.2	214	201.6	467	427.3
Tonnage international			1114.4		2480.7		32719.8		1394.9		13367.8		209.9		443.7

N° 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.	Amérique. (Suite.)								Afrique.						
	Chili.		République Argentine.		Uruguay. Montevideo ⁴⁾ .		Possessions anglaises. Dominion of Canada (1/7 1887-30/6 88).		Égypte.		Canal de Suez.		Possessions françaises. Algérie ⁵⁾ . (Navires chargés.)		
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	
	1	2 Milliers. T. chil.	3	4 Milliers T. arg.	5	6 Milliers T. urug.	7	8 Milliers. T. angl.	9	10 Milliers. T. égypt.	11	12 Milliers. T. d. can.	13	14 Milliers. T. franç.	
Anglais	à vapeur	465	686.6	2252	1843.6	330	533.6	1416	1613.4	1114	1463.7	2625	5223.3	340	331.9
	à voiles	654	607.3	463	226.1	157	126.5	7238	977.8	-	-				
Danois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	4	2.7	1	1.1	1	0.9	-	-
	à voiles	2	0.8	15	4.0	18	4.0			-	-				
Norvégien	à vapeur	-	-	-	-	vap.	vap.	552	328.4	vap.	vap.	39	49.3	33	15.0
	à voiles	7	5.8	449	231.5	-	-			10	11.9				
Suédois	à vapeur	-	-	2	0.5	voil.	voil.	167	116.9	voil.	voil.	-	-	8	3.9
	à voiles	2	1.3	63	24.8	-	-			-	-				
Russe	à vapeur	-	-	-	-	-	-	5	2.8	149	200.5	16	27.6	6	2.2
	à voiles	1	0.7	14	6.5	6	4.0			3	0.9				
Allemand	à vapeur	225	291.9	148	238.2	120	179.4	61	62.6	83	165.8	163	237.5	8	6.7
	à voiles	119	108.6	111	46.0	31	11.9			-	-				
Néerlandais	à vapeur	-	-	-	-	1	1.0	5	5.8	3	4.5	121	217.9	5	3.5
	à voiles	-	-	15	4.6	14	4.5			-	-				
Belge	à vapeur	-	-	17	24.4	20	30.3	1	2.1	2	2.8	1	1.0	12	11.3
	à voiles	3	1.8	-	-	-	-			-	-				
Français	à vapeur	80	144.9	266	419.5	129	270.8	96	44.2	307	592.0	187	387.3	1811	1352.1
	à voiles	54	53.5	22	10.9	1	0.6			-	-				
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	3	0.5	-	-	7	3.0	6	0.4
	à voiles	-	-	-	-	4	1.6			-	-				
Espagnol	à vapeur	4	4.8	27	40.0	20	35.7	23	33.1	1	1.7	26	63.5	525	71.3
	à voiles	7	3.1	60	16.3	62	15.3			-	-				
Italien	à vapeur	14	24.4	123	216.3	102	189.0	22	13.5	112	165.9	146	267.7	196	23.2
	à voiles	3	2.1	261	124.7	81	45.0			21	9.1				
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	6	4.2	263	375.9	58	122.7	39	16.1
	à voiles	-	-	71	37.0	21	15.2			26	11.8				
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	19	11.2	-	-	35	11.6
	à voiles	-	-	-	-	-	-			132	20.7				
Ottoman	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	313	271.3	39	27.5	3	1.4
	à voiles	-	-	-	-	-	-			890	107.0				
Américain É.-U.	à vapeur	1	1.0	-	-	-	-	6222	1509.5	-	-	1	0.8	-	-
	à voiles	60	46.7	85	53.0	16	10.4			-	-				
Américain divers	à vapeur	210	270.9	3099	909.6	43	25.0	21	22.9	-	-	-	-	-	-
	à voiles	37	20.4	5924	406.8	14	4.1			-	-				
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	3.0	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-			-	-				
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5.7	-	-
	à voiles	-	-	-	-	-	-			-	-				
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	1	0.9	-	-	-	-	-	-	1	2.2	30	0.4
	à voiles	-	-	5	0.6	-	-			3	0.4				
Total	à vapeur	999	1424.5	5935	3692.9	765	1264.9	3291	2882.3	2377	3268.2	3439	?		
	à voiles	949	851.9	7558	1192.9	592	360.0	12384	1741.2	1075	149.9	1	?		
Navires à vapeur et à voiles réunis		1948	2276.4	13493	4885.8	1357	1624.9	15675	4623.5	3452	3418.1	3440	6640.8	3057	1851.0
Tonnage international			2276.2		5070.5		1688.2		4969.4		3581.5		6972.9		2062.8

N° 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Asie.									
		Chine. (Treaty Ports.)		Corée.		Possessions russes. Transcaucasie.		Possessions néerlandaises.		Possessions ottomanes (1/3 1888—28/2 89). Ports de la mer Rouge et du golfe Persique.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1	2 Milliers. T. chinois	3	4 Milliers. T. coréen	5	6 Milliers. T. russe	7	8 Milliers. T. néerl.	9	10 Milliers. T. turc
Anglais	{ à vapeur }	1888	2019.3	-	-	263	289.0	1679	451.8	251	263.8
	{ à voiles }			-	-	-	-	1372	85.4	212	23.7
Danois	{ à vapeur }	95	34.5	-	-	12	13.5	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	6	1.6	-	-
Norvégien	{ à vapeur }	19	16.8	-	-	vap. 6	vap. 7.3	4	5.2	-	-
	{ à voiles }			-	-	voil. -	voil. -	18	11.3	-	-
Suédois	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	4	2.3	-	-
Russe	{ à vapeur }	16	25.9	-	-	101	85.2	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	41	2.1	-	-	-	-
Allemand	{ à vapeur }	497	315.5	28	10.0	37	44.8	35	21.8	7	9.4
	{ à voiles }			-	-	-	-	26	16.3	-	-
Néerlandais	{ à vapeur }	8	10.3	-	-	-	-	892	342.4	19	46.6
	{ à voiles }			-	-	-	-	379	63.6	-	-
Belge	{ à vapeur }	9	5.0	-	-	8	9.8	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	-	-	-	-
Français	{ à vapeur }	57	127.7	-	-	84	119.0	36	28.7	10	8.9
	{ à voiles }			-	-	1	0.3	-	-	6	0.4
Portugais	{ à vapeur }	3	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	11	0.0	-	-
Espagnol	{ à vapeur }	29	16.8	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	-	-	-	-
Italien	{ à vapeur }	-	-	-	-	16	11.5	-	-	11	8.8
	{ à voiles }			-	-	29	11.8	33	27.9	29	0.3
Autrichien-hongrois	{ à vapeur }	-	-	-	-	50	46.4	-	-	45	55.1
	{ à voiles }			-	-	23	12.5	4	3.4	-	-
Grec	{ à vapeur }	-	-	-	-	32	27.0	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	96	26.0	-	-	-	-
Ottoman	{ à vapeur }	-	-	-	-	3	2.8	-	-	202	138.4
	{ à voiles }			-	-	552	31.0	1	0.2	3567	105.4
Américain É.-U.	{ à vapeur }	18	22.4	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	15	14.9	-	-
Américain divers	{ à vapeur }	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	-	-	-	-	-	-
Chinois	{ à vapeur }	211	93.2	14	4.4	-	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	15	0.2	-	-	22	1.8
Japonais	{ à vapeur }	147	129.9	155	156.1	*	-	-	-	-	-
	{ à voiles }			-	-	765	20.5	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	{ à vapeur }	6	2.2	24	4.6	1	0.0	1	0.0	12	12.5
	{ à voiles }			-	-	3	0.3	1	0.3	-	-
Total	{ à vapeur }			221	175.0	613	656.4	2647	849.9	557	543.5
	{ à voiles }			783	21.0	743	84.0	1891	228.7	4316	165.7
Navires à vapeur et à voiles réunis		3003	2820.3	1004	196.0	1356	740.4	4538	1078.6	4873	709.2
Tonnage international			3130.5		217.0		740.4		1121.1		736.4

N° 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon.

Total des entrées des navires chargés et sur lest.

Pavillon et espèce des navires.		Océanie.									
		<i>Possessions anglaises.</i>									
		Queensland.		Nouvelles-Galles du Sud.		Victoria.		Tasmanie.		Nouvelle-Zélande.	
		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Milliers. T. angl.		Milliers. T. angl.		Milliers. T. angl.		Milliers. T. angl.		Milliers. T. angl.
Anglais	à vapeur	880	457.5	1811	1490.5	1837	1519.1	417	331.7	237	295.2
	à voiles			871	598.4	672	397.8	348	50.6	390	163.4
Danois	à vapeur	5	1.7	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			2	1.4	2	0.4	-	-	2	0.6
Norvégien	à vapeur	9	5.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			41	31.8	44	35.0	-	-	5	4.6
Suédois	à vapeur	1	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			11	8.6	16	12.0	3	1.8	3	2.3
Russe	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			1	1.0	1	1.0	-	-	-	-
Allemand	à vapeur	25	8.5	27	41.6	28	53.5	-	-	-	-
	à voiles			50	44.1	39	35.5	1	0.7	6	2.5
Néerlandais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			2	2.4	3	2.7	-	-	1	0.4
Belge	à vapeur	-	-	1	1.3	2	2.7	-	-	-	-
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Français	à vapeur	-	-	41	80.7	27	69.6	-	-	-	-
	à voiles			8	3.6	12	5.4	-	-	-	-
Portugais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Espagnol	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			1	0.5	1	0.5	-	-	-	-
Italien	à vapeur	2	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			3	2.2	2	2.5	-	-	-	-
Autrichien-hongrois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			1	0.8	-	-	1	0.8	-	-
Grec	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Ottoman	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Américain É.-U.	à vapeur	6	3.7	10	17.5	-	-	-	-	18	34.9
	à voiles			62	74.3	36	42.5	-	-	11	7.0
Américain divers	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			8	7.1	2	1.8	-	-	1	0.1
Chinois	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Japonais	à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Autres et non spécifiés	à vapeur	-	-	4	6.9	-	-	-	-	9	15.4
	à voiles			-	-	-	-	-	-	-	-
Total	à vapeur			1894	1638.5	1894	1644.9	417	331.7	264	345.5
	à voiles			1061	776.2	830	537.2	353	53.9	419	180.9
Navires à vapeur et à voiles réunis		928	478.5	2955	2414.7	2724	2182.1	770	385.6	683	526.4
Tonnage international		-	-	-	2	-	-	-	-	-	-

Observations et renseignements supplémentaires.

- 1) Pour quelques pays omis dans le présent tableau, on trouvera des renseignements dans le tableau n° 5. Nous renvoyons aussi aux observations ajoutées à ce dernier tableau.
- 2) *Danemark.* Voici la répartition entre les pavillons national et étranger des navires entrés en cours ordinaire:
 Pavillon national: 6 576 navires à vapeur jaugeant 1 457 400 tonneaux; 5 491 navires à voiles jaugeant 292 200 tonneaux.
 — étranger: 3 909 — — — — 1 212 800 — 8 266 — — — — 416 900 —
- 3) *Espagne.* D'après un dépouillement fait par le bureau de statistique de Norvège et basé sur les chiffres détaillés contenus dans les documents espagnols. Une différence de 4 000 tonneaux quant à la répartition des navires à voiles entre les pavillons national et étranger tient à une erreur dans les documents officiels en ce qui concerne les provenances du Maroc, pour lesquelles le tonnage sous pavillon national était de 12 938 t., tandis que le tableau officiel indique 8 938 t. Par contre le tonnage sous pavillon étranger était de 645 t. au lieu de 4 645 t. (voir les données détaillées page 19 de la statistique espagnole). — Nous renvoyons du reste aux observations que nous avons déjà faites page 15 et suivantes relativement aux doubles emplois des navires faisant escale dans plusieurs ports espagnols.
 Le tableau suivant fait voir comment se répartit entre les différents pavillons le poids des marchandises importées et exportées en tonneaux de 1000 kg.

Pavillons.	A l'entrée.			A la sortie.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Total.
	Tonneaux de 1000 kg.					
Anglais	1 543 983	79 597	1 623 580	4 337 773	80 180	4 417 953
Danois	13 517	3 565	17 082	11 356	1 741	13 097
Norvégien	105 384	40 756	146 140	165 995	22 576	188 571
Suédois	21 462	12 835	34 297	22 463	7 752	30 215
Russe	15 947	36 718	52 665	11 153	19 667	30 820
Allemand	50 674	7 307	57 981	224 311	7 077	231 388
Néerlandais	2 759	1 212	3 971	171 512	2 728	174 240
Belge	25 965	314	26 279	110 799	-	110 799
Français	130 775	21 202	151 977	658 181	62 137	720 318
Portugais	266	3 196	3 462	6 496	2 815	9 311
National	550 384	111 588	661 972	851 285	118 900	970 185
Italien	28 089	114 080	142 169	15 437	90 537	105 974
Autrichien	3 598	5 727	9 325	762	4 452	5 214
Grec	18 987	22 861	41 848	5	190	195
Américain	-	10 291	10 291	1 144	12 655	13 799
National	550 384	111 588	661 972	851 285	118 900	970 185
Étranger	1 961 406	359 661	2 321 067	5 737 387	314 507	6 051 894
Total	2 511 790	471 249	2 983 039	6 588 672	433 407	7 022 079

- 4) *Uruguay.* D'après le document officiel, 20 vapeurs norvégiens ou suédois seraient entrés dans le port de Montevideo pendant l'année 1888. Il est toutefois hors de doute que c'est là une erreur et que tous ces navires, ou du moins presque tous, étaient des navires belges, cfr. les entrées et les sorties sous les pavillons en question en 1887, 1888 et 1889.
- 5) *Algérie.* Voici la répartition entre les pavillons national et étranger des navires chargés et sur lest:
 Pavillon français: 2 046 navires jaugeant 1 408 400 tonneaux; pavillon étranger: 1 681 navires j. 763 500 tonneaux.

Renseignements supplémentaires

concernant la répartition de la navigation internationale par pavillon.

En considération du grand intérêt qu'offrirait un tableau aussi complet que possible de la participation des différents pavillons à la navigation internationale, nous allons tâcher de suppléer pour quelques pays à diverses lacunes que nous avons regretté de trouver dans les documents officiels.

Avant de donner ce supplément, il faut expliquer d'une manière succincte le procédé que nous avons suivi.

En ce qui concerne la *Grande-Bretagne et l'Irlande*, nous avons eu l'avantage de recevoir, par l'obligeance de M. Giffen, des données officielles inédites.

Pour la *France*, la statistique officielle fait voir la participation des divers pavillons à la navigation entre la France et l'Étranger; elle distingue aussi à cet égard jusqu'à un certain point entre les navires à vapeur et les navires à voiles, savoir a) pour les navires français, b) pour les navires étrangers portant le pavillon du pays d'où ils viennent. Reste donc la navigation sous *pavillon tiers*, pour laquelle la distinction entre les navires à vapeur et les navires à voiles a été faite par pays de provenance et de destination, mais non par pavillon. A défaut de données officielles directes, nous avons, dans ces circonstances, fait la répartition des différents pavillons tiers (navires à vapeur et navires à voiles séparément) en consultant les statistiques des pays de provenance et en comparant les renseignements que nous y avons trouvés aux données spéciales de la statistique française sur la navigation sous pavillon tiers (navires à voiles et à vapeur réunis). Dans beaucoup de cas, cette répartition a pu être faite avec une certitude absolue ou presque complète. Par exemple, les navires sous pavillon tiers arrivant d'Égypte et des Établissements français dans l'Inde sont tous des vapeurs; par contre ceux arrivant d'Australie, de la Martinique, de la Guadeloupe etc. sont tous des voiliers (voir le Tableau du commerce 1888, pages 554 et 624); par conséquent les données du tableau français de la page 648 et suiv. sur les divers pavillons contient des renseignements suffisants à cet égard. Dans d'autres cas, les renseignements contenus dans la statistique du pays de provenance permettent de faire une répartition tout-à-fait exacte en ce qui concerne les données françaises. Ainsi la statistique du commerce de la Russie montre que tous les navires anglais sortis de Russie en 1888 à destination de la France étaient des vapeurs. Citons encore un autre exemple où la répartition a pu être faite, sinon d'une manière absolument exacte, du moins approximativement. D'après la statistique française 1888, page 653, 78 navires danois jaug. 26 941 tonneaux sont entrés en France venant de Suède; la statistique suédoise en indique 85 jaug. 32 612 tonneaux sortis à destination de la France, dont 21 navires à vapeur jaug. 20 414 tonneaux et 64 navires à voiles jaug. 12 200 tonneaux. En appliquant à ces chiffres un calcul proportionnel, afin de les réduire au total indiqué dans le document français, nous trouvons que le chiffre de 78 navires arrivés en France se divise en 19 navires à vapeur et 59 navires à voiles. Quant au tonnage, il faut d'abord convertir le tonnage suédois des vapeurs en tonnage français, ce qui réduit le chiffre de 20 414 à 18 200; or, en répartissant le total français de 26 941 tonneaux dans la proportion de 18 200 tonneaux à vapeur sur 12 200 tonneaux à voiles, on obtient comme résultat: 16 154 tonneaux pour les navires à vapeur et 10 787 tonneaux pour les navires à voiles.

En suivant cette méthode ou des méthodes analogues dont cela nous mènerait trop loin d'expliquer ici les détails, nous avons pu restreindre à des limites comparativement étroites les chiffres pour lesquels la répartition par pavillon entre les navires à vapeur et les navires à voiles est douteuse et bien qu'il y ait des cas où les criteriums ont été très vagues, comme par exemple le tonnage moyen des navires en question, l'espèce des navires ordinairement employés dans telle ou telle route, sous tel ou tel pavillon etc., nous croyons cependant pouvoir constater *qu'en somme* les cas incertains ne jouent qu'un rôle très restreint dans les résultats généraux auxquels nous sommes arrivés. Il est vrai que ces résultats ne sont qu'approximatifs, mais ils pourront être considérés comme corrects dans leurs grands traits.

Italie. La statistique de ce pays fournit des détails complets pour les navires italiens, anglais, allemands, français, autrichiens-hongrois, grecs et américains É.-U. Les autres pavillons sont réunis depuis 1881 dans une seule catégorie que nous avons cherché à diviser à l'aide d'un procédé analogue à celui que nous avons appliqué pour la France; mais les résultats de cette investigation sont en partie douteux parce que nous n'avons pas trouvé ici des bases aussi détaillées que celles que nous fournissaient les documents français. Notre calcul est basé d'une part sur les données italiennes relatives à la catégorie sommaire: «*altre bandiere*» répartie par pays de provenance et d'autre part sur les statistiques de ces derniers pays quant aux navires sous les pavillons respectifs sortis à destination de l'Italie. Ce qui rend cette comparaison incertaine, c'est que les bateaux à vapeur faisant escale dans plusieurs ports sont bien des fois classifiés tout-à-fait autrement au port de sortie qu'au port d'entrée, voir par exemple les cas mentionnés ci-dessus page 16 en ce qui concerne la navigation entre l'Espagne et le Portugal. Il y a là une grande difficulté pour les comparaisons internationales, difficulté qui ne pourra être surmontée qu'à l'aide de données détaillées concernant les navires faisant route entre plus de deux pays. En général, les résultats de notre répartition des pavillons non spécifiés ne donnent que des chiffres d'une certaine probabilité exprimant d'une manière approximative et un peu vague la participation de ces pavillons à la navigation de l'Italie. Pour quelques pays de provenance nous n'avons pas trouvé moyen de répartir les pavillons non spécifiés, voir le tableau suivant. — En ce qui concerne les navires norvégiens, nous avons contrôlé les résultats de la répartition à l'aide des listes consulaires, d'après lesquelles 104 navires à vapeur et 47 navires à voiles seraient arrivés sous pavillon norvégien dans les ports de l'Italie, abstraction faite du cabotage. L'excédant de ces données, qui se manifeste surtout en ce qui concerne les navires à voiles, pourra s'expliquer par les navires non répartis.

Pavillon: norvégien et suédois. Dans les statistiques de quelques pays ces pavillons sont réunis en une seule catégorie que nous avons divisée dans le tableau supplémentaire ci-dessous, à l'aide des renseignements statistiques fournis par les consuls de Suède et de Norvège.

Tableau supplémentaire

indiquant la participation des pavillons indiqués ci-dessous à la navigation des divers pays en 1888.

Pays et pavillons.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Pays et pavillons.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.	
	Nombre.	Tonnage ¹⁾	Nombre.	Tonnage ¹⁾		Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Grande-Bretagne et Irlande.		Milliers.		Milliers.	Portugal.				
Pavillons autres et non spécifiés dans le ta- bleau 6 (ci-dessus):					Norvégien	207	71.7	229	67.1
Portugais	32	28.9	3	0.6	Suédois	66	34.3	61	19.4
Grec	70	70.6	9	4.1	Italie.				
Non spécifiés	2	2.8	11	5.8	Pavillons non spécifiés dans le tableau, page 89:				
Total	104	102.3	23	10.5	Danois	24	18.0	8	1.8
Russie.					Norvégien	98	61.9	18	4.8
Norvégien	321	171.3	509	149.5	Suédois	7	7.2	19	8.3
Suédois	812	225.7	92	22.3	Russe	2	2.6	16	6.4
Belgique.					Néerlandais	96	83.4	-	-
Norvégien	125	53.7	309	107.5	Belge	31	26.7	-	-
Suédois	113	62.2	63	19.0	Espagnol	22	28.3	70	14.7
France.					Ottoman	-	-	166	12.2
Anglais	11211	5324.1	2647	561.2	Non répartis	34	30.2	55	14.9
Danois	157	98.6	198	35.5	Total	314	258.3	352	63.1
Norvégien	615	256.8	1034	352.0	Dominion of Canada.				
Suédois	261	146.2	181	68.7	Anglais	1416	1613.4	7238	977.8
Russe	19	11.7	318	123.7	Danois	-	-	4	2.7
Allemand	493	505.9	301	121.3	Norvégien ²⁾	9	6.3	524	307.8
Néerlandais	249	156.6	65	15.4	Suédois	-	-	19	14.3
Belge	91	44.6	37	7.6	Russe	-	-	5	2.8
Français	5924	4478.8	2862	401.7	Allemand ³⁾	28	35.0	33	27.6
Portugais	26	13.2	-	-	Néerlandais	-	-	5	5.8
Espagnol	874	524.1	796	52.7	Belge	1	2.1	-	-
Italien	328	183.2	1381	232.3	Français ⁴⁾	12	16.9	84	27.5
Autrichien-hongrois . .	44	32.0	188	86.2	Portugais	-	-	3	0.5
Grec	46	32.2	379	119.2	Espagnol ⁵⁾	23	33.1	-	-
Ottoman	-	-	16	4.1	Italien	-	-	22	13.5
Américain E-U.	2	1.0	39	39.9	Autrichien-hongrois . .	-	-	6	4.2
Américain divers	-	-	4	2.0	Américain E-U. ⁶⁾	1802	1175.5	4420	334.0
Total	20340	11809.0	10446	2223.6	Américain divers	-	-	21	22.9
					Total	3291	2882.3	12384	1741.2

1) ∅ : Tonnage officiel des pays respectifs.

2) D'après un extrait spécial des listes consulaires.

3) ∅ : Entrées en Angleterre et en Allemagne, provenance des colonies anglaises dans l'Amérique du Nord.

4) ∅ : Entrées en Angleterre et en France, même provenance.

5) D'après la statistique anglaise, tous les navires espagnols arrivant du Canada étaient des vapeurs.

6) ∅ : Reste des navires à vapeur étrangers.

Grèce. Les entrées sous pavillons étrangers se composaient de 2095 navires à vapeur jaug. 1 979 263 tonneaux (grecs) et de 1360 navires à voiles jaug. 61 688 tonneaux. Les voiliers étrangers étaient probablement tous, ou à peu d'exceptions près, des navires ottomans; en adoptant ces derniers chiffres pour la navigation à voiles sous pavillon ottoman, on trouve que ce même pavillon était représenté par 56 navires à vapeur jaug. 148 100 tonneaux. Les navires à vapeur norvégiens et suédois se répartissaient, d'après les rapports consulaires de ces pays, ainsi: 14 navires norvégiens jaug. 6400 tonneaux; 2 navires suédois jaug. 600 tonneaux.

Uruguay: Montevideo. Navires à voiles: norvégiens 149 jaug. 107 000 tonneaux; suédois 18 jaug. 9900 tonneaux.

Égypte. 8 vapeurs norvégiens jaug. 9500 tonneaux et 2 vapeurs suédois jaug. 2400 tonneaux.

Tunis. 2 vapeurs et 5 voiliers norvégiens jaugeant 1200 et 1800 tonneaux; 1 vapeur et 1 voilier suédois jaug. 600 et 400 tonneaux.

Cap de Bonne Espérance et Lagos (1884): Tonnage des navires à voiles norvégiens 11 500, suédois 14 100.

Natal (1884): Voiliers norvégiens 16 jaug. 4100 tonneaux; suédois 26 jaug. 7200 tonneaux,

Stam: Norvégiens 9, suédois 0.

Chine (Treaty Ports): 13 norvégiens jaug. 9700 tonneaux; 1 suédois jaug. 600 tonneaux.

Straits Settlements (1884): 32 norvégiens jaug. 27 200 tonneaux; 1 suédois jaug. 300 tonneaux.

Possessions russes en Asie: 5 norvégiens.

Australie méridionale (1884): 20 norvégiens jaug. 11 000 tonneaux; 23 suédois jaug. 14 100 tonneaux.

Haïti: Port-au-Prince (1890). *Anglais:* 47 vapeurs jaug. 56 400 tonneaux, 26 voiliers jaug. 6400 tonneaux; *Danois:* 1 voilier 400 tonneaux; *Norvégien:* 6 vapeurs 6500 tonneaux, 8 voiliers 3100 tonneaux; *Russe:* 1 voilier 300 tonneaux; *Allemand:* 61 vapeurs 96 100 tonneaux, 1 voilier 400 tonneaux; *Néerlandais:* 32 vapeurs 47 200 tonneaux; *Français:* 31 vapeurs 74 900 tonneaux, 5 voiliers 2000 tonneaux; *Espagnol:* 30 vapeurs 20 300 tonneaux; *Italien:* 2 voiliers 900 tonneaux; *Américain É.-U.:* 62 voiliers 12 900 tonneaux; *Américain divers (Haïtien):* 1 voilier 400 tonneaux. Total: 207 vapeurs 301 300 tonneaux, 107 voiliers 26 800 tonneaux, faisant ensemble 314 navires et 328 100 tonneaux.

(D'après «Verzameling van consulaire &c. berichten 1891», no. 118.)

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.¹⁾

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Grande-Bretagne et Irlande.	1	2 Milliers.	3	4 Milliers.	5	6 Milliers.	7	8 Milliers.	9	10 Milliers.	11	12 Milliers.
1872.....	20952	11256.2	43776	10965.3	64728	22221.5	17131	9556.7	36284	9373.2	53415	18929.9
1873.....	22225	12478.6	42269	10723.4	64494	23202.0	17787	10488.6	35354	9430.3	53141	19918.9
1874.....	22562	12797.4	41289	10942.3	63851	23739.7	18108	10653.2	34403	9569.6	52511	20222.8
1875.....	24114	13803.0	39197	10369.0	63311	24172.0	18826	11192.5	32307	9046.7	51133	20239.2
1876.....	25981	14963.7	40917	11796.8	66898	26670.5	19753	11834.6	34203	10460.0	53956	22294.6
1877.....	27004	15834.2	38627	11483.5	65631	27317.7	21771	13179.6	33297	10364.1	55068	23543.7
1878.....	27933	16831.1	35025	10265.9	62958	27097.0	21794	13570.0	29860	9202.2	51654	22772.2
1879.....	28677	18235.2	32140	9751.1	60817	27986.3	21557	14204.9	25542	8416.4	47099	22621.3
1880.....	31459	20507.7	35415	10763.1	66874	31270.8	24384	16467.8	29203	9289.9	53587	25757.7
1881.....	32317	21580.5	30191	9250.7	62508	30831.2	24593	17198.5	24580	7868.9	49173	25067.4
1882.....	34775	23891.2	29977	8987.5	64752	32878.7	26889	19156.5	24755	7711.1	51644	26867.6
1883.....	36894	26790.4	26312	8185.1	63206	34975.5	28403	21290.8	22573	7300.7	50976	28591.5
1884.....	37523	27461.1	23082	7169.7	60605	34630.8	27663	20800.2	19250	6125.1	46913	26925.3
1885.....	37061	27537.3	22325	7275.6	59386	34812.9	28143	21569.7	18829	6405.8	46972	27975.5
1886.....	36372	27340.1	20469	6624.8	56841	33964.9	27509	21108.6	17173	5836.3	44682	26944.9
1887.....	38389	28781.8	19964	6479.4	58353	35261.2	29706	22850.6	16847	5597.5	46553	28448.1
1888.....	40196	30766.9	19377	6482.3	59573	37249.2	30887	24225.4	16446	5447.3	47333	29672.7
1889.....	42340	32520.6	19712	6488.0	62052	39008.6	32571	25746.3	16780	5530.1	49351	31276.4
1890.....	43602	34277.1	19233	6231.1	62835	40508.2	32709	26509.7	16275	5309.6	48984	31819.3
Danemark ²⁾.												
1 Avril 1872—31 Mars 1873	4924	³⁾ -	15458	754.6	20382	1640.6	-	⁴⁾ -	-	⁴⁾ -	-	⁴⁾ -
— 1873 — 1874	5899	-	15072	768.7	20971	1889.7	-	-	-	-	-	-
1 Janvier — 31 Décembre 1874	5728	1087.0	15670	826.5	21398	1913.5	-	-	-	-	-	-
— — 1875	5934	1144.1	14167	810.4	20101	1954.5	-	-	-	-	-	-
— — 1876	6169	1191.9	15684	848.2	21853	2040.1	-	-	-	-	-	-
— — 1877	6203	1218.6	14100	862.3	20303	2080.9	-	-	-	-	-	-
— — 1878	6541	1315.6	12773	728.0	19314	2043.6	-	-	-	-	-	-
— — 1879	6445	1258.6	13418	798.8	19863	2057.4	-	-	-	-	-	-
— — 1880	7142	1418.8	15935	875.5	23077	2294.3	-	-	-	-	-	-
— — 1881	7821	1602.5	15782	887.1	23603	2489.6	-	-	-	-	-	-
— — 1882	8829	1902.9	16971	888.2	25800	2791.1	-	-	-	-	-	-
— — 1883	9068	2201.8	17458	876.1	26526	3077.9	-	-	-	-	-	-
— — 1884	9208	2286.4	16246	856.3	25454	3142.7	-	-	-	-	-	-
— — 1885	9583	2410.0	15988	810.4	25571	3220.4	-	-	-	-	-	-
— — 1886	9195	2363.9	12277	677.2	21472	3041.1	-	-	-	-	-	-
— — 1887	10519	2661.8	13545	724.3	24064	3386.1	-	-	-	-	-	-
— — 1888	10485	2803.7	13757	709.1	24242	3512.8	-	-	-	-	-	-
— — 1889	11011	3004.6	14489	767.8	25500	3772.4	-	-	-	-	-	-

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Grande-Bretagne et Irlande.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	21373	11607.2	43510	11122.0	64883	22729.2	19664	11028.5	36833	9401.5	56497	20430.0
1873.....	22906	13015.2	42675	10954.3	65581	23969.5	20914	12240.2	33188	8210.6	54102	20450.8
1874.....	22986	13276.3	41408	11206.7	64394	24483.0	21001	12535.2	32752	8561.4	53753	21096.6
1875.....	24599	14322.6	39798	10795.7	64397	25118.3	22446	13450.4	31882	8404.5	54328	21854.9
1876.....	26446	15465.6	41415	11909.0	67861	27374.6	24202	14563.6	31949	7507.5	56151	22071.1
1877.....	27125	16035.5	38203	11592.5	65328	27628.0	24374	14789.5	28592	7990.5	52966	22780.0
1878.....	28433	17392.4	36053	10772.4	64486	28164.8	25583	15994.8	27166	7300.6	52749	23295.4
1879.....	29089	18699.0	33198	9987.3	62287	28686.3	26688	17441.5	25968	7276.6	52656	24718.1
1880.....	32010	21172.0	35521	10759.0	67531	31931.0	28826	19511.2	28621	8265.0	57447	27776.2
1881.....	32933	22333.5	30619	9489.9	63552	31823.4	29644	20886.6	25268	7718.0	54912	28604.6
1882.....	35361	24544.6	30482	9257.5	65843	33802.1	31467	22458.1	25149	7647.0	56616	30105.1
1883.....	37437	27291.7	26832	8489.1	64269	35780.8	34973	25466.0	21482	6635.6	55555	32101.6
1884.....	38118	28066.5	23818	7524.6	61936	35591.1	34696	26115.6	19062	5956.1	53758	32071.7
1885.....	37462	27913.8	22623	7496.2	60085	35410.0	34170	26102.1	18216	6012.3	52386	32114.4
1886.....	36910	27992.0	20778	6812.6	57688	34804.6	33784	26385.0	16856	5549.6	50640	31934.6
1887.....	38838	29420.3	20194	6716.2	59032	36136.5	34982	27548.0	16437	5574.2	51419	33122.2
1888.....	40684	31302.7	19475	6617.5	60159	37920.2	36183	29176.9	16112	5613.6	52295	34790.5
1889.....	43099	33295.3	19821	6637.7	62920	39933.0	38411	30885.5	16134	5472.5	54545	36358.0
1890.....	44289	34810.1	18887	6367.7	63176	41177.8	39664	32240.7	14895	5070.7	54559	37311.4
Danemark ²⁾.												
1 Avril 1872—31 Mars 1873	4907	³⁾ -	15781	772.6	20688	1655.6	-	⁴⁾ -	-	⁴⁾ -	-	⁴⁾ -
— 1873 — 1874	6138	³⁾ -	14482	756.3	20620	1922.3	-	-	-	-	-	-
1 Janvier —31 Décembre 1874	5839	1182.6	14300	795.6	20139	1978.2	-	-	-	-	-	-
— — 1875	5917	1100.7	13470	780.1	19387	1880.8	-	-	-	-	-	-
— — 1876	⁴⁾ 5522	1105.6	15052	840.6	20574	1946.2	-	-	-	-	-	-
— — 1877	6328	1248.4	13827	848.6	20155	2097.0	-	-	-	-	-	-
— — 1878	6286	1271.3	12139	718.1	18425	1989.4	-	-	-	-	-	-
— — 1879	6262	1260.7	12657	769.9	18919	2030.6	-	-	-	-	-	-
— — 1880	7125	1431.8	15508	871.1	22633	2302.9	-	-	-	-	-	-
— — 1881	7660	1612.4	15410	894.7	23070	2507.1	-	-	-	-	-	-
— — 1882	8569	1878.0	15868	880.6	24437	2758.6	-	-	-	-	-	-
— — 1883	8906	2184.6	16226	863.5	25132	3048.1	-	-	-	-	-	-
— — 1884	9032	2218.0	15453	940.4	24485	3158.4	-	-	-	-	-	-
— — 1885	9454	2389.7	15345	795.2	24799	3184.9	-	-	-	-	-	-
— — 1886	9203	2418.1	11927	681.3	21130	3099.4	-	-	-	-	-	-
— — 1887	10510	2647.4	12786	713.7	23296	3361.1	-	-	-	-	-	-
— — 1888	10264	2781.8	13451	719.3	23715	3501.1	-	-	-	-	-	-
— — 1889	10857	2969.3	13806	745.2	24663	3714.5	-	-	-	-	-	-

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.
A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Norvège⁵⁾.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	943	279.9	12086	1413.1	13029	1693.0	796	226.7	4622	415.1	5418	641.8
1873.....	1011	301.8	12439	1576.5	13450	1878.3	906	267.5	4596	413.0	5502	680.5
1874.....	1150	350.1	10963	1419.6	12113	1769.7	1069	324.1	4629	469.7	5698	793.8
1875.....	1134	346.7	10528	1459.8	11662	1806.5	1068	326.4	4889	534.4	5957	860.8
1876.....	1220	408.8	10897	1420.0	12117	1828.8	1146	386.2	4468	464.6	5614	850.8
1877.....	1291	450.7	10326	1492.6	11617	1943.3	1250	441.0	4649	549.5	5899	990.5
1878.....	1326	454.1	10011	1544.0	11337	1998.1	1272	437.7	4323	454.8	5595	892.5
1879.....	1290	461.8	9234	1285.0	10524	1746.8	1241	447.5	4078	448.3	5319	895.8
1880.....	1600	558.7	9956	1412.5	11556	1971.2	1504	519.8	4184	462.3	5688	982.1
1881.....	1685	635.8	9766	1340.7	11451	1976.5	1546	585.1	4385	480.9	5931	1066.0
1882.....	1961	786.5	10425	1485.0	12386	2271.5	1806	711.4	4209	464.5	6015	1175.9
1883.....	2267	924.7	9850	1371.8	12117	2296.5	2044	802.9	3797	421.7	5841	1224.6
1884.....	2780	1126.3	9535	1470.6	12315	2596.9	2292	873.3	3466	395.5	5758	1268.8
1885.....	2625	1092.7	8424	1266.9	11049	2359.6	2323	928.8	3409	405.3	5732	1334.1
1886.....	2701	1115.7	8508	1200.6	11209	2316.3	2410	973.8	2977	384.0	5387	1357.8
1887.....	2811	1183.2	8658	1144.6	11469	2327.8	2450	1010.1	3246	367.6	5696	1377.7
1888.....	2843	1206.1	8415	1097.1	11258	2303.2	2534	1064.7	3073	383.0	5607	1447.7
1889.....	3398	1423.7	9666	1281.6	13064	2705.3	2823	1160.1	3022	412.7	5845	1572.8
Suède⁶⁾.												
1872.....	4453	660.6	14239	1978.2	18692	2638.8	1717	427.9	5022	557.1	6739	985.0
1873.....	5052	831.1	14089	1908.6	19141	2739.7	2376	571.8	5046	564.2	7422	1136.0
1874.....	6287	1072.9	14641	1846.8	20928	2919.7	2637	682.4	5706	632.0	8343	1314.4
1875.....	6254	1059.0	13503	1694.2	19757	2753.2	2651	626.7	5320	638.1	7971	1264.8
1876.....	6435	1205.5	15635	1958.6	22070	3164.1	3515	791.2	5806	627.5	9321	1418.7
1877.....	6922	1454.3	14757	2018.9	21679	3473.2	3618	977.1	6221	710.5	9839	1687.6
1878.....	7392	1435.5	13618	1825.9	21010	3261.4	3538	898.9	5338	585.8	8876	1484.7
1879.....	7113	1458.3	13447	1787.1	20560	3245.4	3342	896.5	4615	460.9	7957	1357.4
1880.....	7932	1682.3	16343	1931.0	24275	3613.3	3606	1001.8	6012	618.9	9618	1620.7
1881.....	8451	1681.9	15916	1844.5	24367	3526.4	3324	971.9	5997	583.6	9321	1555.5
1882.....	9346	2164.4	18550	2151.6	27896	4316.0	3861	1230.5	6867	651.5	10728	1882.0
1883.....	10172	2495.8	18958	1964.9	29130	4460.7	4176	1437.9	7014	570.1	11190	2008.0
1884.....	10593	2701.2	17310	1642.7	27903	4343.9	4479	1547.8	6399	523.6	10878	2071.4
1885.....	11174	2917.4	17587	1618.5	28761	4535.9	5059	1709.7	6723	563.1	11782	2272.8
1886.....	10929	3005.2	14620	1405.8	25549	4411.0	4530	1661.7	6253	523.1	10783	2184.8
1887.....	12172	3120.8	15721	1497.7	27893	4618.5	4473	1569.8	6574	525.9	11047	2095.7
1888.....	12128	3403.3	16443	1619.0	28571	5022.3	4277	1656.0	5863	517.4	10140	2173.4
1889.....	12713	3686.1	17471	1563.7	30184	5249.8	4458	1785.0	7026	604.0	11484	2389.0

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Norvège^{b)}.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	958	286.1	12904	1581.4	13862	1867.5	941	279.5	11820	1330.3	12761	1609.8
1873.....	998	300.3	12406	1517.9	13404	1818.2	965	290.8	11384	1329.6	12349	1620.4
1874.....	1134	342.7	11432	1438.2	12566	1780.9	1050	312.0	10272	1171.2	11322	1483.2
1875.....	1145	351.4	10739	1472.9	11884	1824.3	1037	307.5	9006	985.5	10043	1293.0
1876.....	1217	412.2	11560	1502.2	12777	1914.4	1130	371.1	10296	1172.6	11426	1543.7
1877.....	1277	447.4	11000	1563.5	12277	2010.9	1081	368.0	9391	1141.6	10472	1509.6
1878.....	1316	454.2	9965	1464.8	11281	1919.0	1138	397.1	8386	1045.6	9524	1442.7
1879.....	1312	472.8	9774	1411.4	11086	1884.2	1148	410.7	8138	943.4	9286	1354.1
1880.....	1575	554.9	10475	1459.4	12050	2014.3	1397	485.5	9261	1144.5	10658	1630.0
1881.....	1704	639.2	10791	1485.8	12495	2125.0	1532	555.5	9603	1155.2	11135	1710.7
1882.....	1907	775.2	10983	1416.9	12890	2192.1	1710	658.9	9958	1195.1	11668	1854.0
1883.....	2218	910.2	10961	1391.8	13179	2302.0	1926	742.9	9816	1145.2	11742	1888.1
1884.....	2781	1132.8	10345	1443.8	13126	2576.6	2460	958.5	9462	1237.0	11922	2195.5
1885.....	2585	1080.5	9326	1297.7	11911	2378.2	2207	864.1	8255	1019.5	10462	1883.6
1886.....	2710	1127.5	8568	1248.5	11278	2376.0	2400	932.6	7696	1002.0	10096	1934.6
1887.....	2789	1177.6	8688	1237.3	11477	2414.9	2506	986.2	7755	1011.2	10261	1997.4
1888.....	2818	1191.0	8636	1231.1	11454	2422.1	2458	965.1	7892	1070.0	10350	2035.1
1889.....	3366	1412.3	9488	1216.9	12854	2629.2	2990	1129.4	8738	1094.2	11728	2223.6
Suède^{c)}.												
1872.....	4290	663.3	14141	1979.9	18431	2643.2	1840	458.9	13068	1922.1	14908	2381.0
1873.....	4775	832.2	13821	1920.2	18596	2752.4	2306	570.9	12607	1843.0	14913	2413.9
1874.....	6127	1061.7	14268	1842.5	20395	2904.2	2167	579.6	12631	1721.2	14798	2300.8
1875.....	6111	1052.8	13520	1700.1	19631	2752.9	2264	584.6	12306	1610.6	14570	2195.2
1876.....	6154	1185.8	15240	1989.7	21394	3175.5	2877	725.2	13898	1886.0	16775	2611.2
1877.....	6968	1458.5	14065	2032.5	21033	3491.0	2483	799.6	12330	1891.4	14813	2691.0
1878.....	7424	1459.7	13362	1860.3	20786	3320.0	2584	792.0	11866	1738.0	14450	2530.0
1879.....	7167	1505.9	13099	1807.0	20266	3312.9	2663	901.7	12090	1732.1	14753	2633.8
1880.....	8157	1719.8	15726	1925.6	23883	3645.4	3367	1096.6	14568	1832.6	17935	2929.2
1881.....	8459	1696.7	15303	1881.5	23762	3578.2	2937	988.8	13727	1769.6	16664	2758.4
1882.....	9075	2102.6	17187	2119.1	26262	4221.7	3080	1264.3	15332	2003.0	18412	3267.3
1883.....	10127	2486.4	17426	1971.5	27553	4457.9	4412	1632.7	15317	1865.5	19729	3498.2
1884.....	10494	2705.3	15947	1627.1	26441	4332.4	4775	1795.3	14175	1521.4	18950	3316.7
1885.....	11100	2909.8	15790	1570.7	26890	4480.5	4751	1903.1	14234	1490.5	18985	3393.6
1886.....	11134	3023.8	13343	1425.6	24477	4449.4	4544	1984.4	11225	1320.4	15769	3304.8
1887.....	12152	3155.1	14491	1507.9	26643	4663.0	4775	2006.7	12389	1422.1	17164	3428.8
1888.....	11872	3359.1	14962	1623.5	26834	4982.6	5052	2187.0	13114	1539.9	18166	3726.9
1889.....	12570	3644.1	15457	1536.7	28027	5180.8	5763	2448.6	13401	1439.1	19164	3887.7

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Russie d'Europe⁷⁾.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	-	-	-	-	10071	3155.0	-	-	-	-	6062	1770.2
1873.....	-	-	-	-	11338	3660.6	-	-	-	-	6068	1974.6
1874.....	-	-	-	-	12382	4258.5	-	-	-	-	6196	2202.6
1875.....	3144	2296.5	7770	1799.4	10914	4095.9	2020	1514.2	4089	781.9	6109	2296.1
1876.....	3690	2632.4	7683	1770.6	11373	4403.0	2251	1690.1	4297	885.7	6548	2575.8
1877.....	3809	2519.2	6944	1389.2	10753	3908.4	1882	1282.0	3213	583.4	5095	1865.4
1878.....	5704	4610.8	8507	1955.1	14211	6565.9	2986	2335.6	4240	819.2	7226	3154.8
1879.....	5931	4620.8	8100	1681.7	14031	6302.5	3165	2423.1	4677	804.0	7842	3227.1
1880.....	5332	3475.5	7700	1543.4	13032	5018.9	3297	2326.6	4782	827.4	8079	3154.0
1881.....	5028	3192.6	5584	1089.0	10612	4281.6	3132	2063.5	3475	618.3	6607	2681.8
1882.....	6510	4063.6	5692	1169.5	12202	5233.1	3273	2257.6	3519	643.3	6792	2900.9
1883.....	7093	4487.7	4623	977.3	11716	5465.0	3250	2215.6	2566	486.3	5816	2701.9
1884.....	6853	4432.7	4140	831.0	10993	5263.7	3362	2321.7	2337	411.3	5699	2733.0
1885.....	6767	4616.4	3851	787.1	10618	5403.5	3222	2308.9	2030	350.7	5252	2659.6
1886.....	6015	4262.4	3473	746.4	9488	5008.8	3184	2299.4	2123	404.8	5307	2704.2
1887.....	7535	5434.6	3854	870.3	11389	6304.9	3060	2092.4	2104	415.4	5164	2507.8
1888.....	8668	6551.2	3907	862.0	12575	7413.2	3088	2180.3	1960	394.7	5048	2575.0
1889.....	8054	6049.0	3222	646.5	11276	6695.5	3276	2389.4	1957	353.6	5233	2743.0
Finlande⁸⁾.												
1872.....	-	-	-	-	7730	876.1	1464	222.2	1893	181.3	3357	493.5
1873.....	-	-	-	-	7684	949.2	1660	235.7	1817	183.3	3477	419.0
1874.....	-	-	-	-	8749	1125.3	1879	276.9	2125	214.7	4004	491.6
1875.....	-	-	-	-	7863	1005.1	1933	273.7	1937	191.3	3870	465.0
1876.....	-	-	-	-	9364	1315.0	2304	352.9	1980	196.7	4284	549.6
1877.....	-	-	-	-	8836	1455.4	1986	321.8	1757	217.6	3743	539.4
1878.....	-	-	-	-	8460	1185.6	2120	350.4	1687	171.0	3807	521.4
1879.....	-	-	-	-	7902	1310.2	1810	513.6	1789	157.2	3599	670.8
1880.....	-	-	-	-	9744	1609.5	1848	481.8	1626	186.0	3474	667.8
1881.....	-	-	-	-	8678	1407.4	1783	489.3	1671	189.1	3454	678.4
1882.....	-	-	-	-	10391	1689.9	2107	612.6	1800	178.0	3907	790.6
1883.....	-	-	-	-	10174	1677.4	2072	614.0	⁹⁾ 3853	⁹⁾ 283.8	5925	897.8
1884.....	-	-	-	-	11108	1892.8	2509	741.0	3787	254.7	6296	995.7
1885.....	3454	1190.5	7050	741.6	10504	1932.1	2711	836.1	4217	283.4	6928	1119.5
1886.....	3249	1063.5	7919	750.7	11168	1814.2	2726	815.7	4355	275.1	7081	1090.8
1887.....	3244	1018.2	8124	709.3	11368	1727.5	2768	816.4	4617	265.7	7385	1082.1
1888.....	3010	1022.5	7201	647.4	10211	1669.9	2595	796.4	4272	231.4	6867	1027.8
1889.....	3402	1189.9	7153	629.4	10555	1819.3	2938	904.2	4359	250.2	7297	1154.4

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Russie d'Europe⁷⁾.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	-	-	-	-	10044	3158.6	-	-	-	-	8931	2844.4
1873.....	-	-	-	-	11249	3659.3	-	-	-	-	10268	3396.6
1874.....	-	-	-	-	12584	4322.9	-	-	-	-	11635	3996.5
1875.....	3101	2312.8	7648	1749.8	10749	4062.6	2847	2115.6	6841	1572.0	9688	3687.6
1876.....	3672	2650.0	7768	1775.4	11440	4425.4	3445	2492.0	6906	1562.1	10351	4054.1
1877.....	3803	2542.5	6976	1396.9	10779	3939.4	3665	2430.6	6684	1308.8	10349	3739.4
1878.....	5656	4493.4	8545	2031.1	14201	6524.5	5054	3937.3	7826	1811.9	12880	5749.2
1879.....	5956	4615.7	8040	1687.7	13996	6303.4	5421	4050.4	7347	1538.2	12768	5588.6
1880.....	5320	3452.5	7519	1504.0	12839	4956.5	4558	3049.7	6480	1302.2	11038	4351.9
1881.....	4993	3175.7	5698	1109.0	10691	4284.7	4275	2787.1	4768	920.7	9043	3707.8
1882.....	6478	3830.7	5718	1185.9	12196	5016.6	5245	3342.3	4963	1008.9	10208	4351.2
1883.....	7071	4454.6	4665	985.2	11736	5439.8	6090	3998.5	4111	837.7	10201	4836.2
1884.....	6884	4454.4	4174	837.7	11058	5292.1	5990	3972.1	3747	745.4	9737	4717.5
1885.....	6743	4597.9	3882	791.6	10625	5389.5	5829	4114.0	3561	731.9	9390	4845.9
1886.....	5949	4248.5	3462	748.3	9411	4996.8	5148	3731.1	3045	648.0	8193	4379.1
1887.....	7377	5330.7	3855	869.5	11232	6200.2	6393	4676.2	3516	783.6	9909	5459.8
1888.....	8566	6510.7	3874	860.2	12440	7370.9	7759	5949.6	3576	792.5	11335	6742.1
1889.....	8024	6093.4	3186	643.1	11210	6736.5	7053	5429.6	2776	569.9	9829	5999.5
Finlande⁸⁾.												
1872.....	-	-	-	-	8361	897.4	1359	212.2	6359	571.4	7718	783.6
1873.....	-	-	-	-	8194	971.8	1423	213.9	6075	622.5	7498	836.4
1874.....	-	-	-	-	9095	1149.7	1533	243.8	6628	742.1	8161	985.9
1875.....	-	-	-	-	8499	1048.4	1600	240.3	5970	634.2	7570	874.5
1876.....	-	-	-	-	9220	1310.7	2027	357.6	6197	783.6	8224	1141.2
1877.....	-	-	-	-	8986	1438.6	1669	331.9	6049	897.6	7718	1229.5
1878.....	-	-	-	-	8649	1196.7	1691	274.2	5805	713.1	7496	987.3
1879.....	-	-	-	-	8141	1332.7	1666	492.7	5655	626.3	7321	1119.0
1880.....	-	-	-	-	9987	1658.4	1755	506.5	7371	905.1	9126	1411.6
1881.....	-	-	-	-	8610	1416.3	1686	495.7	6037	676.6	7723	1172.3
1882.....	-	-	-	-	10438	1701.3	2029	624.7	7434	821.3	9463	1446.0
1883.....	-	-	-	-	9740	1630.5	2064	683.1	6856	731.1	8920	1414.2
1884.....	-	-	-	-	10553	1826.4	2306	776.9	6804	666.4	9110	1443.3
1885.....	3305	1143.5	6808	736.6	10113	1880.1	2739	978.4	6147	608.6	8886	1587.0
1886.....	3063	1017.2	7356	685.0	10419	1702.2	2657	905.5	6781	574.3	9438	1479.8
1887.....	3090	990.7	7756	713.5	10846	1704.2	2798	921.1	7064	599.9	9862	1521.0
1888.....	2891	1005.2	7555	708.2	10446	1713.4	2743	969.9	6787	617.5	9530	1587.4
1889.....	3327	1180.4	7204	656.2	10531	1836.6	3122	1134.1	6504	582.3	9626	1716.4

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Allemagne.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872 ¹⁰⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873	6522	2939.4	19098	2283.6	25620	5223.0	6255	2798.1	17141	2144.0	23396	4942.1
1874	7100	3424.3	17862	2185.6	24962	5609.9	6738	3250.8	15438	2027.0	22176	5277.8
1875	6614	3261.9	16562	2122.0	23176	5383.9	6291	3103.8	14310	1988.5	20601	5092.3
1876	7068	3385.0	16398	2199.8	23466	5584.8	6829	3258.3	14741	2117.0	21570	5375.3
1877	7812	3732.1	15300	2122.7	23112	5854.8	7233	3435.6	13024	1968.7	20257	5404.3
1878	8094	3769.7	14525	1945.8	22619	5715.5	7466	3472.7	11953	1779.2	19419	5251.9
1879	8669	4179.5	13667	1987.7	22336	6167.2	8221	3914.6	11892	1864.2	20113	5778.8
1880	8913	4378.7	14467	2147.1	23380	6525.8	8519	4163.5	12458	2002.3	20977	6165.8
1881	8896	4536.2	12672	1841.4	21568	6377.6	8330	4262.7	10419	1726.6	18749	5989.3
1882	10033	5073.5	13363	1913.1	23396	6986.6	9247	4730.4	10460	1753.3	19707	6483.7
1883	11155	5988.0	12884	1838.3	24039	7826.3	10252	5549.9	9683	1664.4	19935	7214.3
1884	12082	6665.4	12193	1784.0	24275	8449.4	11424	6298.0	9584	1668.0	21008	7966.0
1885	12146	6633.5	11261	1620.9	23407	8254.4	11360	6257.3	8726	1489.2	20086	7746.5
1886	11726	6624.7	10053	1516.7	21779	8141.4	11123	6274.4	8415	1424.7	19538	7699.1
1887	12756	7091.6	10485	1531.1	23241	8622.7	12019	6731.5	8746	1433.9	20765	8165.4
1888	13196	7875.9	10584	1565.9	23780	9441.8	12037	7265.8	9003	1465.1	21040	8730.9
1889	14326	8702.7	11346	1519.7	25672	10222.4	13559	8263.0	10025	1424.3	23584	9687.3
Pays-Bas.												
1872	3311	1340.7	5758	1135.1	9069	2475.8	3254	1309.3	5317	1112.9	8571	2422.2
1873	3596	1582.7	5166	1088.9	8762	2671.6	3521	1531.9	4905	1075.9	8426	2607.8
1874	3635	1656.6	4845	1042.1	8480	2698.7	3505	1573.5	4541	1021.8	8046	2595.3
1875	3748	1785.7	4173	898.4	7921	2684.1	3614	1703.8	3870	878.6	7484	2582.4
1876	3865	1788.7	4527	986.1	8392	2774.8	3751	1728.2	4214	969.0	7965	2697.2
1877	4382	2081.5	4156	962.2	8538	3043.7	4242	2016.7	3874	948.3	8116	2965.0
1878	4462	2294.2	3590	925.4	8052	3219.6	4358	2241.5	3354	912.1	7712	3153.6
1879	4404	2472.7	3416	872.9	7820	3345.6	4315	2426.3	3223	862.7	7538	3289.0
1880	4603	2608.3	3561	954.0	8164	3562.3	4519	2568.8	3319	935.5	7838	3504.3
1881	4863	2752.1	3539	940.8	8402	3692.9	4776	2705.8	3326	922.1	8102	3627.9
1882	5605	3341.3	3171	827.4	8776	4168.7	5500	3282.5	2967	811.4	8467	4093.9
1883	5368	3303.7	2939	806.6	8307	4110.3	5256	3246.8	2748	794.0	8004	4040.8
1884	5605	3597.4	2826	757.5	8431	4354.9	5478	3530.6	2600	739.0	8078	4269.6
1885	5695	3685.9	2326	626.7	8021	4312.6	5513	3596.3	2107	611.4	7620	4207.7
1886	5468	3650.4	2227	632.0	7695	4282.4	5304	3571.1	2012	612.1	7316	4183.2
1887	6340	4328.9	2302	635.8	8642	4964.7	6029	4181.3	2060	619.0	8089	4800.3
1888	7012	4782.4	2064	553.5	9076	5335.9	6526	4585.0	1822	535.4	8348	5120.4
1889	7281	4945.7	1904	511.7	9185	5457.4	6863	4778.7	1657	493.8	8520	5272.5

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Allemagne.												
1872 ¹⁰⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	6429	2908.3	18601	2254.4	25030	5162.7	5211	2345.2	9908	1179.6	15119	3524.8
1874.....	6981	3382.3	17721	2174.9	24702	5557.2	5320	2509.4	10109	1140.1	15429	3649.5
1875.....	6725	3300.9	16340	2057.2	23065	5358.1	5153	2406.9	9556	1107.7	14709	3514.6
1876.....	7060	3419.9	16936	2293.3	23996	5713.2	5119	2348.3	8437	1077.5	13556	3425.8
1877.....	7812	3742.7	15670	2136.4	23482	5879.1	6078	2805.1	8835	1161.2	14913	3966.3
1878.....	8073	3761.2	14578	1950.8	22651	5712.0	6538	2940.7	8740	1089.4	15278	4030.1
1879.....	8658	4186.7	13846	2017.0	22504	6203.7	6443	2995.8	7982	1108.8	14425	4104.6
1880.....	8962	4408.0	14560	2132.7	23522	6540.7	6751	3219.0	9054	1364.4	15805	4583.4
1881.....	8972	4595.7	13128	1922.9	22100	6518.6	6825	3332.3	8619	1229.4	15444	4561.7
1882.....	10106	5114.3	13650	1909.8	23756	7024.1	7979	3862.7	9560	1323.3	17539	5186.0
1883.....	11245	6051.8	12890	1854.3	24135	7906.1	8593	4431.2	9474	1324.4	18067	5755.6
1884.....	12102	6681.3	12101	1760.6	24203	8441.9	8860	4678.6	8077	1122.3	16937	5800.9
1885.....	12198	6654.4	11282	1641.2	23480	8295.6	9486	4927.4	7705	1120.8	17191	6048.2
1886.....	11754	6651.3	9923	1527.1	21677	8178.4	9069	4915.8	6323	1032.7	15392	5948.5
1887.....	12779	7115.2	10426	1570.2	23205	8685.4	9827	5245.9	6685	1059.2	16512	6305.1
1888.....	13159	7850.4	10408	1584.0	23567	9434.4	9955	5655.6	6231	1000.3	16186	6655.9
1889.....	14299	8711.8	11080	1538.3	25379	10250.1	9982	5769.6	5955	908.8	15937	6678.4
Pays Bas.												
1872.....	3280	1316.2	5832	1189.6	9112	2505.8	2572	977.4	2388	425.1	4960	1402.5
1873.....	3565	1609.4	5200	1117.3	8765	2726.7	2561	1092.2	1920	349.5	4481	1441.7
1874.....	3584	1671.5	4919	1077.9	8503	2749.4	2740	1178.8	1984	338.6	4724	1517.4
1875.....	3807	1827.9	4194	889.8	8001	2717.7	3021	1362.9	1987	324.9	5008	1687.8
1876.....	4242	1991.6	4513	1011.2	8755	3002.8	3198	1405.6	1791	307.5	4989	1713.1
1877.....	4354	2083.5	4143	950.1	8497	3033.6	3345	1500.5	1591	286.1	4936	1786.6
1878.....	4449	2294.8	3571	931.1	8020	3225.9	3233	1570.8	1295	247.3	4528	1818.1
1879.....	4356	2459.7	3264	840.3	7620	3300.0	3092	1637.4	1233	251.1	4325	1888.5
1880.....	4598	2575.5	3594	943.5	8192	3519.0	3201	1734.4	1398	291.1	4599	2025.5
1881.....	4847	2752.8	3626	985.1	8473	3737.9	3312	1807.9	1428	288.1	4740	2096.0
1882.....	5535	3306.6	3250	851.4	8785	4158.0	3512	1976.6	1403	296.7	4915	2273.3
1883.....	5252	3265.0	2932	804.3	8184	4069.3	3453	1995.6	1213	242.4	4666	2238.0
1884.....	5543	3589.7	2788	761.8	8331	4351.5	3638	2165.0	1266	261.5	4904	2426.5
1885.....	5604	3628.0	2310	634.6	7914	4262.6	3864	2261.9	1295	288.1	5159	2550.0
1886.....	5484	3628.9	2191	606.1	7675	4235.0	3863	2313.7	1366	322.6	5229	2636.3
1887.....	6296	4248.9	2327	647.9	8623	4896.8	4232	2645.5	1481	337.9	5713	2983.4
1888.....	6914	4740.1	2104	578.8	9018	5318.9	4720	2857.5	1325	270.6	6045	3128.1
1889.....	7096	4874.0	1816	502.6	8912	5376.6	4791	2905.1	1051	186.0	5842	3091.1

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Belgique.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	3082	1007.9	3052	777.2	6134	1785.1	2264	963.3	3015	771.0	5279	1734.3
1873.....	3572	1323.6	3282	882.0	6854	2205.6	2713	1272.2	3254	877.2	5967	2149.4
1874.....	3479	1414.5	2884	824.4	6363	2238.9	2600	1356.0	2838	814.2	5438	2170.2
1875.....	3664	1572.3	2402	684.1	6066	2256.4	2807	1517.0	2399	682.1	5206	2199.1
1876.....	4073	1917.9	2250	706.5	6323	2624.4	3099	1820.9	2232	698.5	5331	2519.4
1877.....	3979	1897.9	2198	714.7	6177	2612.6	3067	1817.4	2170	704.0	5237	2521.4
1878.....	4143	2129.6	2362	795.9	6505	2925.5	3312	2083.3	2355	795.0	5667	2878.3
1879.....	4057	2219.3	2085	783.8	6142	3003.1	3208	2149.0	2052	772.6	5260	2921.6
1880.....	4299	2447.0	2368	819.2	6667	3266.2	3434	2368.9	2315	796.1	5749	3165.0
1881.....	4072	2378.2	1876	679.3	5948	3057.5	3201	2281.8	1835	656.2	5036	2938.0
1882.....	4442	2868.3	1953	696.7	6395	3565.0	3527	2710.8	1925	685.9	5452	3396.7
1883.....	4868	3307.1	1583	553.5	6451	3860.6	3859	3049.9	1557	542.5	5416	3592.4
1884.....	4953	3519.8	1512	553.2	6465	4073.0	4063	3181.1	1483	545.2	5546	3726.3
1885.....	5134	3589.0	1378	483.0	6512	4072.0	4234	3243.3	1345	457.7	5579	3701.0
1886.....	4969	3612.1	1247	481.9	6216	4094.0	4072	3274.7	1225	471.4	5297	3746.1
1887.....	5558	4080.0	1189	491.7	6747	4571.7	4362	3544.3	1174	484.7	5536	4029.0
1888.....	5699	4455.6	1231	457.0	6930	4912.6	4371	3740.5	1201	450.4	5572	4190.9
1889.....	5883	4779.7	1127	378.7	7010	5158.4	4581	4069.9	1058	361.4	5639	4431.3
France¹³⁾.												
1872.....	10866	4331.5	22686	3277.1	33552	7608.6	10177	4072.3	19716	3083.0	29893	7155.3
1873.....	11686	4833.4	23593	3455.8	35279	8289.2	11020	4562.3	20951	3298.7	31971	7861.0
1874.....	12128	5290.2	21984	3247.0	34112	8537.2	11329	5074.6	18905	3071.5	30234	8146.1
1875.....	13298	5733.2	22276	3151.5	35574	8884.7	12401	5448.1	17469	2925.7	29870	8373.8
1876.....	13587	6229.6	21588	3384.5	35175	9614.1	12745	5922.2	18730	3231.7	31475	9153.9
1877.....	13730	6357.4	20282	3329.5	34012	9686.9	12740	6114.2	17855	3106.2	30595	9220.4
1878.....	12078	7616.5	22688	3548.0	34766	11164.5	11151	7244.3	20775	3435.0	31926	10679.3
1879.....	15217	8123.0	20475	4103.9	35692	12226.9	14347	7742.2	18843	4012.0	33190	11754.2
1880.....	16320	8843.7	22421	4470.8	38741	13314.5	15622	8604.9	20803	4285.4	36425	12890.3
1881.....	17180	9470.3	19951	3841.1	37131	13311.4	16224	9111.4	18243	3747.3	34467	12858.7
1882.....	18316	10607.3	18650	3441.1	36966	14048.4	17289	10176.7	17065	3356.9	34354	13533.6
1883.....	19539	11979.3	16981	2989.6	36520	14968.9	18625	11570.5	15637	2895.0	34262	14465.5
1884.....	18471	11378.4	13937	2606.5	32408	13984.9	17682	11034.7	12538	2511.2	30220	13545.9
1885.....	18831	11760.0	12462	2292.3	31293	14052.3	17973	11368.0	10822	2188.4	28795	13556.4
1886.....	19020	12343.1	11443	2087.8	30463	14430.9	18037	11864.8	9693	1960.8	27730	13825.6
1887.....	19712	12776.4	11369	2076.1	31081	14852.5	18714	12356.2	9619	1933.8	28333	14290.0
1888.....	20340	13226.0	10446	2223.6	30786	15449.6	19103	12800.4	9073	2108.8	28176	14909.2
1889.....	20525	13391.6	9237	1879.7	29762	15271.3	19099	12841.4	7813	1765.6	26912	14607.0

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Belgique.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	3081	1017.3	3160	797.3	6241	1814.6	1941	784.4	1570	332.6	3511	1117.0
1873.....	3582	1339.4	3212	860.0	6794	2199.4	2134	929.3	1247	279.4	3381	1208.7
1874.....	3506	1424.1	2951	858.3	6457	2282.4	2200	1044.1	1000	222.9	3200	1267.0
1875.....	3650	1562.9	2402	683.3	6052	2246.2	2290	1142.8	1686	509.5	3976	1652.3
1876.....	4061	1898.6	2263	692.0	6324	2590.6	2373	1253.3	837	198.6	3210	1451.9
1877.....	3942	1905.1	2180	733.4	6122	2638.5	2568	1449.8	1119	354.4	3687	1804.2
1878.....	4119	2100.6	2207	767.2	6326	2867.8	2483	1406.9	906	275.2	3389	1682.1
1879.....	4048	2217.6	2047	804.3	6095	3021.9	2326	1428.5	876	296.9	3202	1725.4
1880.....	4309	2448.5	2306	789.0	6615	3237.5	2570	1602.9	890	337.1	3460	1940.0
1881.....	4062	2358.6	1708	669.6	5770	3028.2	2479	1624.1	820	349.6	3299	1973.7
1882.....	4440	2858.1	1831	705.4	6271	3563.5	2730	1933.0	795	328.9	3525	2261.9
1883.....	4838	3297.1	1555	557.3	6393	3854.4	3041	2199.9	721	265.5	3762	2465.4
1884.....	5064	3519.3	1394	526.9	6458	4046.2	3310	2416.0	731	284.0	4041	2700.0
1885.....	5101	3547.4	1364	492.9	6465	4040.3	2610	2132.1	869	324.5	3479	2456.6
1886.....	4946	3584.1	1260	476.8	6206	4060.9	3393	2674.7	809	317.7	4202	2992.4
1887.....	5566	4114.2	1214	470.1	6780	4584.3	3575	2925.3	835	337.7	4410	3263.0
1888.....	5689	4459.0	1226	448.5	6915	4907.5	3328	2793.1	770	288.1	4098	3081.2
1889.....	5849	4751.6	1145	394.4	6994	5146.0	3607	3115.2	773	251.6	4380	3366.8
France¹³⁾.												
1872.....	11101	4363.2	23963	3557.5	35064	7920.7	9448	3661.6	13763	1902.6	23211	5564.2
1873.....	12048	4947.9	24373	3552.3	36421	8500.2	9573	3903.8	13184	1668.8	22757	5572.6
1874.....	12485	5428.8	23464	3425.7	35949	8854.5	10228	4347.2	13601	1617.6	23829	5964.8
1875.....	13446	5864.6	22069	3210.8	35515	9075.4	10697	4568.3	13522	1601.1	24219	6169.4
1876.....	13808	6300.6	22662	3490.0	36470	9790.6	10426	4685.5	12221	1430.7	22647	6116.2
1877.....	14006	6587.9	21217	3392.9	35223	9980.8	10658	4962.4	11498	1411.0	22156	6373.4
1878.....	15109	7661.3	21130	3721.4	36239	11382.7	11170	5498.7	10164	1276.0	21334	6774.7
1879.....	15749	8238.2	21256	4174.1	37005	12412.3	10907	5562.9	9704	1287.9	20611	6850.8
1880.....	16842	9136.1	23606	4508.3	40448	13644.4	11946	6315.8	11178	1517.1	23124	7832.9
1881.....	17760	9872.6	20945	3724.0	38705	13596.6	12696	6856.6	10788	1417.0	23484	8273.6
1882.....	18812	10890.0	19751	3558.9	38563	14448.9	13110	7337.4	9948	1335.4	23058	8672.8
1883.....	19969	12156.4	18170	3245.8	38139	15402.2	14117	8360.7	9819	1331.9	23936	9692.6
1884.....	18960	11733.9	15157	2709.4	34117	14443.3	13224	7959.7	8679	1217.4	21903	9177.1
1885.....	19254	12140.6	13323	2387.7	32577	14528.3	13490	8263.8	8163	1194.4	21653	9458.2
1886.....	19776	12838.7	12277	2177.9	32053	15016.6	14258	9009.3	7657	1120.8	21915	10130.1
1887.....	20771	13554.9	12133	2177.4	32904	15732.3	14951	9483.5	7570	1089.6	22521	10573.1
1888.....	21080	13719.9	10829	2209.2	31909	15929.1	14865	9346.2	6454	1009.4	21319	10355.6
1889.....	21187	13959.3	9727	1919.1	30914	15878.4	15446	9790.0	6261	957.6	21707	10747.6

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Portugal¹⁴⁾.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	1694	1157.3	3754	553.0	5448	1710.3	653	358.8	1588	283.6	2241	642.4
1873.....	1948	1515.3	3717	570.3	5665	2085.6	743	517.4	1806	315.4	2549	832.8
1874.....	1955	1487.1	3744	611.1	5699	2098.2	892	631.4	1871	350.3	2763	981.7
1875.....	1948	1567.0	3311	563.8	5259	2130.8	819	645.4	1760	374.4	2579	1019.8
1876.....	1763	1493.0	3196	586.2	4959	2079.2	974	733.5	2214	443.6	3188	1177.1
1877.....	2021	1641.6	3064	550.8	5085	2192.4	1142	874.1	1735	328.6	2877	1202.7
1878.....	2102	1729.8	2931	521.1	5033	2250.9	1070	791.4	1697	324.6	2767	1116.0
1879.....	2214	1899.9	2953	565.2	5167	2465.1	1197	841.7	1505	315.7	2702	1157.4
1880.....	2500	2062.3	2886	534.4	5386	2596.7	1288	908.1	1714	329.9	3002	1238.0
1881.....	2406	2128.6	2514	464.0	4920	2592.6	1514	1211.6	1642	349.9	3156	1561.5
1882.....	2604	2351.3	2558	458.3	5162	2809.6	1530	1225.8	1558	343.9	3088	1569.7
1883.....	2965	2712.4	2661	454.9	5626	3167.3	2184	1867.2	1525	334.9	3709	2202.1
1884.....	3102	2892.9	2629	467.1	5731	3360.0	2368	2032.6	1661	368.3	4029	2400.9
1885.....	3064	2724.1	2314	468.9	5378	3193.0	2370	1909.1	1540	364.0	3910	2273.1
1886.....	3275	2723.6	2400	435.5	5675	3159.1	2577	1947.5	1549	335.6	4126	2283.1
1887.....	3369	2732.0	2418	376.8	5787	3108.8	2599	1950.6	1308	292.7	3907	2243.3
1888.....	3805	3198.3	2414	364.1	6219	3562.4	2863	2301.7	1274	276.1	4137	2577.8
Espagne¹⁵⁾.												
1872.....	-	-	-	-	12850	2965.8	-	-	-	-	8998	2068.3
1873.....	-	-	-	-	13634	3088.8	-	-	-	-	8985	2001.6
1874.....	-	-	-	-	13311	2888.8	-	-	-	-	9020	1998.1
1875.....	-	-	-	-	13782	3058.5	-	-	-	-	9105	2019.0
1876.....	-	-	-	-	15*)	15*)	-	-	-	-	15*)	15*)
1877.....	-	-	-	-	12050	2896.7	-	-	-	-	7323	1824.0
1878.....	-	-	-	-	11277	3167.9	-	-	-	-	6807	2020.5
1879.....	-	-	-	-	11925	3759.0	-	-	-	-	8105	2701.3
1880.....	-	-	-	-	14970	5926.8	-	-	-	-	9082	3987.3
1881.....	-	-	-	-	14563	4914.1	-	-	-	-	8899	3038.0
1882.....	-	-	-	-	16346	5922.9	-	-	-	-	10061	3351.8
1883.....	8112	5418.9	6956	974.1	15068	6393.0	4601	2916.7	5373	804.5	9974	3721.2
1884.....	6734	4823.9	5378	829.5	12112	5653.4	4046	2718.7	4147	651.2	8193	3369.9
1885 a.....	6978	5083.2	5182	747.6	12160	5830.8	4093	2894.1	4214	608.4	8307	3502.5
1885 b.....	11161	8245.2	5894	883.0	17055	9128.2	7016	4844.3	4347	631.0	11363	5475.3
1886.....	12229	9588.2	6864	877.7	19093	10465.9	8542	6645.4	5215	642.4	13757	7287.8
1887.....	13776	10861.8	5655	820.4	19431	11682.2	9184	7063.6	3953	583.2	13137	7646.8
1888.....	13630	11141.6	5124	832.4	18754	11974.0	9494	7459.1	3409	494.5	12903	7953.6
1889.....	13176	11234.7	4985	828.7	18161	12063.4	9169	7314.9	3344	529.2	12513	7844.1

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Portugal¹⁴⁾.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	1712	1326.8	4142	566.2	5854	1893.0	1263	963.6	3054	413.2	4317	1376.8
1873.....	1906	1660.4	4068	602.1	5974	2262.5	1087	891.4	2837	379.4	3924	1270.8
1874.....	1967	1750.9	4213	677.6	6180	2428.5	1565	1358.1	3268	501.9	4833	1860.0
1875.....	1950	¹⁴⁾ -	3753	598.9	5703	¹⁴⁾ -	1502	¹⁴⁾ -	2701	416.2	4203	¹⁴⁾ -
1876.....	1780	1508.5	3373	599.3	5153	2107.8	1348	1061.0	2278	377.8	3626	1438.8
1877.....	2023	1800.9	3132	557.0	5155	2357.9	1625	1426.2	2313	393.6	3938	1819.8
1878.....	2063	1652.4	3111	516.6	5174	2169.0	1610	1253.8	1981	322.1	3591	1575.9
1879.....	2176	1916.8	3190	574.7	5366	2491.5	1600	1355.6	2152	325.2	3752	1680.8
1880.....	2364	2029.2	3305	548.8	5669	2578.0	1860	1543.6	2603	373.7	4463	1917.3
1881.....	2429	2264.3	2606	491.2	5035	2755.5	1912	1749.8	2086	382.6	3998	2132.4
1882.....	2641	2472.2	2801	509.6	5442	2981.8	2166	1972.8	2166	381.4	4332	2354.2
1883.....	2869	2626.9	2739	500.8	5608	3127.7	2407	2121.4	2141	395.6	4548	2517.0
1884.....	3083	2968.9	2556	433.4	5639	3402.3	2461	2247.6	1970	343.9	4431	2591.5
1885.....	3032	2846.2	2393	474.2	5425	3320.4	2309	2081.9	1730	364.5	4039	2446.4
1886.....	3253	2687.6	2550	419.2	5803	3106.8	2572	2022.3	1840	309.9	4412	2332.2
1887.....	3319	2684.2	2522	371.7	5841	3055.9	2599	2058.1	1817	286.0	4416	2344.1
1888.....	3787	3175.8	2491	352.0	6278	3527.8	2959	2455.3	1705	264.6	4664	2719.9
Espagne¹⁵⁾.												
1872.....	-	-	-	-	12843	3656.3	-	-	-	-	11346	3360.5
1873.....	-	-	-	-	13847	3822.3	-	-	-	-	12438	3575.9
1874.....	-	-	-	-	13227	4287.1	-	-	-	-	10947	3921.1
1875.....	-	-	-	-	13172	3818.9	-	-	-	-	11644	3574.6
1876.....	-	-	-	-	12606	3900.8	-	-	-	-	10713	3519.8
1877.....	-	-	-	-	14480	5184.0	-	-	-	-	12772	4840.1
1878.....	-	-	-	-	14270	5437.0	-	-	-	-	12402	5011.7
1879.....	-	-	-	-	14227	6439.4	-	-	-	-	12176	5790.1
1880.....	-	-	-	-	18037	8063.9	-	-	-	-	16364	7470.7
1881.....	-	-	-	-	17599	9623.4	-	-	-	-	15692	9006.6
1882.....	-	-	-	-	19750	11008.5	-	-	-	-	17141	10246.9
1883.....	11977	10247.6	6344	1132.4	18321	11380.0	11214	9786.2	4833	869.1	16047	10655.3
1884.....	9733	8982.3	4786	889.7	14519	9872.0	9163	8643.4	3593	660.7	12756	9304.1
1885 a.....	10186	9072.2	4381	799.4	14567	9871.6	9552	8677.0	3004	564.0	12556	9241.0
1885 b.....	10701	9406.2	4549	822.3	15250	10228.5	9839	8855.4	3015	567.0	12854	9422.4
1886.....	11652	9342.8	5509	788.4	17161	10131.2	10942	8906.6	3624	555.9	14566	9462.5
1887.....	13014	10953.8	4731	684.4	17745	11638.2	12332	10502.3	3119	464.6	15451	10966.9
1888.....	13140	10806.5	4091	588.4	17231	11394.9	12287	10115.5	2944	417.5	15231	10533.0
1889.....	14323	12673.1	4232	688.4	18555	13361.5	12785	11384.0	2886	453.5	15671	11837.5

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Italie¹⁶⁾.	1	2 Milliers.	3	4 Milliers.	5	6 Milliers.	7	8 Milliers.	9	10 Milliers.	11	12 Milliers.
1872.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1874.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1875.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1876.....	3332	2162.1	12588	1372.4	15920	3534.5	3141	2053.3	10563	1157.1	13704	3210.4
1877.....	3508	2341.4	12231	1340.1	15739	3681.5	3303	2240.3	9999	1106.7	13302	3347.0
1878.....	3827	2617.0	11701	1343.3	15528	3960.3	3574	2476.9	9599	1092.1	13173	3569.0
1879 ¹⁶⁾	4120	3017.9	12113	1359.7	16233	4377.6	3859	2851.0	9474	1102.1	13333	3953.1
1880 ¹⁶⁾	4477	3449.2	12106	1242.8	16583	4692.0	4225	3282.0	9264	967.8	13489	4249.8
1881.....	4508	3539.9	11786	1241.3	16294	4781.2	3771	2929.8	9122	951.4	12893	3881.2
1882.....	4731	4003.6	11621	1137.0	16352	5140.6	4035	3256.6	9192	870.9	13227	4127.5
1883.....	5325	4896.7	12285	1104.8	17610	6001.5	4514	4047.9	8914	788.0	13428	4835.9
1884.....	4735	4704.7	11094	1015.7	15829	5720.4	4080	4011.9	8453	743.1	12533	4755.0
1885.....	5390	5324.0	11522	1149.4	16912	6473.4	4830	4720.7	9788	939.9	14618	5660.6
1886.....	5577	5670.3	10491	1044.0	16068	6714.3	4993	5058.5	8677	825.6	13670	5884.1
1887.....	6584	6765.5	10968	1012.1	17552	7777.6	6127	6349.7	9478	852.2	15605	7201.9
1888.....	6435	6565.6	9822	807.1	16257	7372.7	5796	6103.7	7672	633.0	13468	6736.7
1889.....	6552	7108.8	9562	846.2	16114	7955.0	5885	6561.0	7867	656.1	13752	7217.1
1890.....	6729	7310.0	9954	926.7	16683	8236.7	6113	6804.1	8062	733.9	14175	7538.0
Autriche¹⁷⁾.												
1872.....	1141	561.1	6369	471.5	7510	1032.6	896	488.7	4684	368.5	5580	857.2
1873.....	1188	574.5	5972	407.9	7160	982.4	952	507.0	4734	331.8	5686	838.8
1874.....	1387	666.7	6510	422.2	7897	1088.9	1197	605.9	4341	290.9	5538	896.8
1875.....	1461	739.5	6335	397.1	7796	1136.6	1271	672.7	4490	273.5	5761	946.2
1876.....	1535	792.5	5605	351.5	7140	1144.0	1171	655.3	4192	264.9	5363	920.2
1877.....	1649	884.5	6342	387.3	7991	1271.8	1320	748.4	4677	273.4	5997	1021.8
1878.....	1670	923.0	5262	328.9	6932	1251.9	1415	800.2	3712	237.3	5127	1037.5
1879.....	1467	867.2	4853	356.7	6320	1223.9	1336	810.6	3280	251.4	4616	1062.0
1880.....	1536	913.5	4939	341.3	6475	1254.8	1339	822.0	3166	223.5	4505	1045.5
1881.....	1778	1083.6	5191	340.9	6969	1424.5	1547	954.2	3304	215.3	4851	1169.5
1882.....	1768	1134.6	5275	322.1	7043	1456.7	1533	1012.1	3343	209.0	4876	1221.1
1883.....	1805	1297.7	5211	305.0	7016	1602.7	1564	1144.3	2940	175.0	4504	1319.3
1884.....	1688	1208.6	4929	292.9	6617	1501.5	1485	1092.8	2801	168.9	4286	1261.7
1885.....	1893	1334.5	5356	298.1	7249	1632.6	1643	1181.8	2451	140.2	4094	1322.0
1886.....	1489	1143.6	3795	242.5	5284	1386.1	1360	1054.2	2082	126.9	3442	1181.1
1887.....	1961	1383.3	5241	290.4	7202	1673.7	1748	1273.1	2380	122.7	4128	1395.8
1888.....	1991	1438.7	5045	272.1	7036	1710.8	1805	1331.5	2468	115.9	4273	1447.4
1889.....	2216	1624.6	6587	339.2	8803	1963.8	-	-	-	-	-	-

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
Italie¹⁶⁾.												
1872.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1874.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1875.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1876.....	3597	2322.2	12896	1497.6	16493	3819.8	3068	1932.2	9335	905.7	12403	2837.9
1877.....	3959	2647.6	12452	1502.7	16411	4150.3	3594	2389.1	8878	937.1	12472	3326.2
1878.....	4092	2790.3	11818	1402.2	15910	4192.5	3581	2406.7	8258	862.4	11839	3269.1
1879 ¹⁶⁾	4513	3278.1	12230	1486.8	16743	4764.9	3720	2640.6	8410	877.7	12130	3518.3
1880 ¹⁶⁾	5020	3848.6	12202	1306.3	17222	5154.9	4322	3300.6	8760	875.7	13082	4176.3
1881.....	4251	3169.7	11412	1260.2	15663	4429.9	3204	2175.5	7656	804.7	10860	2980.2
1882.....	4715	3991.2	11068	1177.1	15783	5168.3	3318	2625.2	7314	726.9	10632	3352.1
1883.....	5159	4715.2	11505	1127.3	16664	5842.5	3609	3108.9	7333	688.1	10942	3797.0
1884.....	4692	4684.4	10465	1046.4	15157	5730.8	3221	2982.1	6539	636.9	9760	3619.0
1885.....	5272	5098.6	11039	1116.6	16311	6215.2	3344	2990.5	5920	559.1	9264	3549.6
1886.....	5606	5681.6	10216	1059.5	15822	6741.1	3498	3353.9	5937	581.4	9435	3935.3
1887.....	6356	6394.9	11075	1032.5	17431	7427.4	3858	3416.4	5657	497.5	9515	3913.9
1888.....	6056	6176.8	9801	886.0	15857	7062.8	3767	3692.4	5844	514.1	9611	4206.5
1889.....	6154	6562.1	9211	819.3	15365	7381.4	3670	3860.3	5510	463.5	9180	4323.8
1890.....	6161	6629.2	9416	874.2	15577	7503.4	3905	4094.8	5949	534.7	9854	4629.5
Autriche¹⁷⁾.												
1872.....	1212	588.8	5919	451.8	7131	1040.6	904	480.6	5046	395.2	5950	875.8
1873.....	1232	586.0	5709	413.6	6941	999.6	965	489.8	4718	359.2	5683	849.0
1874.....	1416	683.8	6378	413.7	7794	1097.5	1216	598.4	5483	377.4	6699	975.8
1875.....	1525	762.6	6047	403.0	7572	1165.6	1309	675.5	5022	364.7	6331	1040.2
1876.....	1623	827.6	5448	342.5	7071	1170.1	1218	652.0	4371	301.3	5589	953.3
1877.....	1661	894.2	6392	390.5	8053	1284.7	1350	752.3	4876	339.9	6226	1092.2
1878.....	1726	939.5	4995	327.5	6721	1267.0	1345	773.4	4162	290.2	5507	1063.6
1879.....	1502	877.3	4794	355.7	6296	1233.0	1301	772.6	4206	314.9	5507	1087.5
1880.....	1683	965.8	4993	357.0	6676	1322.8	1351	825.4	4502	337.9	5853	1163.3
1881.....	1932	1168.5	5286	342.5	7218	1511.0	1608	995.9	4698	325.1	6306	1321.0
1882.....	1800	1154.5	5448	331.2	7248	1485.7	1544	1011.4	4835	310.7	6379	1322.1
1883.....	1786	1265.4	5311	305.2	7097	1570.6	1608	1156.8	4794	288.3	6402	1445.1
1884.....	1682	1207.5	5411	315.9	7093	1523.4	1531	1117.6	4739	284.4	6270	1402.0
1885.....	1827	1314.8	5694	312.4	7521	1627.2	1627	1187.5	5165	296.2	6792	1483.7
1886.....	1489	1159.9	4360	272.5	5849	1432.4	1394	1097.8	4114	259.0	5508	1356.8
1887.....	1983	1425.7	5614	314.9	7597	1740.6	1796	1291.7	5305	302.4	7101	1594.1
1888.....	2004	1471.0	5157	280.6	7161	1751.6	1840	1358.6	4831	271.8	6671	1630.4
1889.....	2235	1650.2	7380	385.0	9615	2035.2	-	-	-	-	-	-

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Hongrie¹⁸⁾.		Milliers.		Milliers.				Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	4	2.3	1169	71.1	1173	73.4	4	2.3	909	51.9	913	54.2
1873.....	11	7.9	1067	59.4	1078	67.3	10	7.7	842	45.2	852	52.9
1874.....	16	10.0	1080	63.2	1096	73.2	15	9.7	781	40.3	796	50.0
1875.....	5	6.5	965	53.8	970	60.3	5	6.5	670	31.2	675	37.7
1876.....	10	12.0	849	55.3	859	67.3	10	12.0	598	32.0	608	44.0
1877.....	16	11.3	796	53.3	812	64.6	15	10.4	515	28.1	530	38.5
1878.....	79	52.6	785	49.6	864	102.2	52	27.5	453	24.8	505	52.3
1879.....	171	121.7	756	53.0	927	174.7	95	69.1	440	21.5	535	90.6
1880.....	190	139.1	881	68.2	1071	207.3	99	83.3	548	26.8	647	110.1
1881.....	223	185.6	920	84.5	1143	270.1	128	127.6	547	43.1	675	170.7
1882.....	216	198.4	1078	114.0	1294	312.4	137	133.4	614	49.6	751	183.0
1883.....	240	260.7	1174	139.5	1414	400.2	166	183.4	784	70.4	950	253.8
1884.....	293	331.6	1019	118.9	1312	450.5	209	247.7	729	71.7	938	319.4
1885.....	356	344.0	1127	164.1	1483	508.1	256	252.2	704	97.1	960	349.3
1886.....	303	323.1	857	117.3	1160	440.4	203	227.3	544	65.4	747	292.7
1887.....	349	349.9	1025	108.2	1374	458.1	270	265.2	657	44.1	927	309.3
1888.....	410	428.7	901	93.9	1311	522.6	263	267.7	587	32.8	850	300.5
1889.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turquie ¹⁹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roumanie. (Port de Soulina.)												
1872.....	368	202.9	1850	305.0	2218	507.9	-	-	-	-	-	-
1873.....	475	297.8	1403	250.0	1878	547.8	-	-	-	-	-	-
1874.....	515	338.0	1177	192.6	1692	530.6	-	-	-	-	-	-
1875.....	502	372.8	1212	166.7	1714	539.5	-	-	-	-	-	-
1876.....	693	580.0	1250	196.0	1943	776.0	-	-	-	-	-	-
1877.....	164	141.6	298	49.6	462	191.2	-	-	-	-	-	-
1878.....	700	562.6	1162	164.3	1862	726.9	-	-	-	-	-	-
1879.....	721	587.0	1541	238.5	2262	825.5	-	-	-	-	-	-
1880.....	583	490.5	1230	190.9	1813	681.4	-	-	-	-	-	-
1881.....	770	685.7	941	140.4	1711	826.1	-	-	-	-	-	-
1882.....	842	825.8	804	116.6	1646	942.4	-	-	-	-	-	-
1883.....	807	787.8	637	81.2	1444	869.0	-	-	-	-	-	-
1884.....	663	659.5	515	69.5	1178	729.0	342	287.1	341	38.4	683	325.5
1885.....	791	832.0	641	103.4	1432	935.4	303	278.3	323	42.8	626	321.1
1886.....	872	910.1	507	83.8	1379	993.9	373	332.2	225	31.7	598	363.9
1887.....	1071	1154.2	607	104.4	1678	1258.6	427	413.4	340	29.4	767	442.8
1888.....	1208	1302.4	563	92.6	1771	1395.0	485	446.8	164	18.4	649	465.2
1889.....	1315	1453.1	555	89.4	1870	1542.5	456	428.3	220	23.4	676	451.7

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Hongrie¹⁸⁾.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	3	1.8	1065	70.0	1068	71.8	1	0.8	896	62.2	897	63.0
1873.....	11	5.8	997	63.8	1008	69.6	-	-	803	53.2	803	53.2
1874.....	19	8.8	1139	79.0	1158	87.8	8	2.0	995	74.4	1003	76.4
1875.....	-	-	1003	73.7	1003	73.7	-	-	949	71.3	949	71.3
1876.....	7	8.1	821	59.2	828	67.3	1	1.5	782	55.0	783	56.5
1877.....	15	11.3	945	61.4	960	72.7	15	11.3	845	58.8	860	70.1
1878.....	87	60.1	982	65.1	1069	125.2	78	53.1	896	61.4	974	114.5
1879.....	190	137.7	894	64.3	1084	202.0	178	132.3	862	62.4	1040	194.7
1880.....	199	143.2	1002	74.6	1201	217.8	153	122.8	989	74.1	1142	196.9
1881.....	229	189.7	1058	97.0	1287	286.7	207	179.1	1036	93.4	1243	272.5
1882.....	213	196.8	1227	132.8	1440	329.6	198	188.0	1211	130.9	1409	318.9
1883.....	277	297.2	1214	142.4	1491	439.6	271	288.8	1203	138.9	1474	427.7
1884.....	327	364.4	1120	127.7	1447	492.1	312	342.0	1095	117.2	1407	459.2
1885.....	409	389.5	1202	171.9	1611	561.4	398	374.7	1185	161.0	1583	535.7
1886.....	375	374.0	1087	139.7	1462	513.7	360	356.0	1072	128.8	1432	484.8
1887.....	394	394.0	1050	119.5	1444	513.5	369	360.3	1037	119.1	1406	479.4
1888.....	462	490.9	909	109.0	1371	599.9	427	443.4	894	104.2	1321	547.6
1889.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turquie¹⁹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roumanie. (Port de Soulina.)												
1872.....	368	202.9	1850	305.0	2218	507.9	-	-	-	-	-	-
1873.....	475	297.8	1403	250.0	1878	547.8	-	-	-	-	-	-
1874.....	515	338.0	1177	192.6	1692	530.6	-	-	-	-	-	-
1875.....	502	372.8	1212	166.7	1714	539.5	-	-	-	-	-	-
1876.....	693	580.0	1250	196.0	1943	776.0	-	-	-	-	-	-
1877.....	164	141.6	298	49.6	462	191.2	-	-	-	-	-	-
1878.....	700	562.6	1162	164.3	1862	726.9	-	-	-	-	-	-
1879.....	721	587.0	1541	238.5	2262	825.5	-	-	-	-	-	-
1880.....	583	490.5	1230	190.9	1813	681.4	-	-	-	-	-	-
1881.....	770	685.7	941	140.4	1711	826.1	-	-	-	-	-	-
1882.....	842	825.8	804	116.6	1646	942.4	-	-	-	-	-	-
1883.....	807	787.8	637	81.2	1444	869.0	-	-	-	-	-	-
1884.....	663	659.5	515	69.5	1178	729.0	658	654.6	473	66.2	1131	720.8
1885.....	791	832.0	641	103.4	1432	935.4	788	828.6	622	101.2	1410	929.8
1886.....	872	910.1	507	83.8	1379	993.9	870	908.4	502	82.2	1372	990.6
1887.....	1071	1154.2	607	104.4	1678	1258.6	1064	1149.4	592	103.4	1656	1252.8
1888.....	1208	1302.4	563	92.6	1771	1395.0	1196	1289.8	550	92.0	1746	1381.8
1889.....	1315	1453.1	555	89.4	1870	1542.5	1307	1447.4	535	88.6	1842	1536.0

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
États-Unis de l'Amérique du Nord ²⁰⁾ (Ports maritimes.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Juillet 1871—30 Juin 1872...	1715	2069.1	13697	4401.4	15412	6470.5	²¹⁾ -	-	-	-	-	-
— 1872 — 1873...	2012	2432.0	13918	4465.7	15930	6897.7	-	-	-	-	-	-
— 1873 — 1874...	2301	2808.6	15459	5461.0	17760	8269.6	2122	2724.0	12048	3716.1	14170	6440.1
— 1874 — 1875...	2274	2784.9	13098	4649.4	15372	7434.3	2056	2692.6	10563	3338.5	12619	6031.1
— 1875 — 1876...	2290	2872.7	13401	5084.7	15691	7957.4	1951	2694.0	9385	3080.0	11336	5774.0
— 1876 — 1877...	2332	2941.0	14127	5646.2	16459	8587.0	1959	2738.7	9517	3124.1	11476	5862.8
— 1877 — 1878...	2603	3451.6	14711	5971.5	17314	9423.1	2159	3123.6	9461	3176.7	11620	6300.3
— 1878 — 1879...	3206	4212.9	16378	6995.3	19584	11208.2	2520	3644.3	10777	3787.1	13297	7431.4
— 1879 — 1880...	3703	4919.6	16977	7375.4	20680	12295.0	3174	4497.1	12824	4981.1	15998	9478.2
— 1880 — 1881...	4222	5673.0	15730	6626.7	19952	12299.7	3663	5173.1	12276	4646.0	15939	9819.1
— 1881 — 1882...	4027	5538.0	14503	5891.0	18530	11429.0	3688	5305.2	12178	4577.6	15866	9882.8
— 1882 — 1883...	4709	6357.7	13466	5413.8	18175	11771.5	4033	5874.8	11258	4234.8	15291	10109.6
— 1883 — 1884...	4988	6975.1	12435	5110.1	17423	12085.2	4186	6351.2	10402	3945.9	14588	10297.1
— 1884 — 1885...	5629	7616.5	11646	5033.7	17275	12650.2	4281	6744.7	9636	3808.2	13917	10552.9
— 1885 — 1886...	5427	7557.8	11679	5031.9	17106	12589.7	4447	6896.4	9773	3903.8	14220	10800.2
— 1886 — 1887...	6225	8643.2	11773	5300.1	17998	13943.3	5168	7969.2	10039	4240.9	15207	12210.1
— 1887 — 1888...	6102	8644.5	11019	4723.3	17121	13367.8	5172	8042.3	9589	3885.0	14761	11927.3
— 1888 — 1889...	6524	9365.4	10276	4392.3	16800	13757.7	5454	8439.3	8410	3356.6	13864	11795.9
— 1889 — 1890 ²²⁾	7910	11444.8	10297	4465.8	18207	15910.6	6342	9867.7	7996	3131.4	14338	12999.1
Mexique ^{22*)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chili ²³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
République Argentine.												
1872 ²⁴⁾	781	451.3	1369	450.4	2150	901.7	-	-	-	-	-	-
1873 ²⁴⁾	532	397.1	1242	442.5	1774	839.6	-	-	-	-	-	-
1874 ²⁴⁾	642	397.9	769	256.4	1411	654.3	-	-	-	-	-	-
1875 ²⁴⁾	694	453.7	1059	328.3	1753	782.0	-	-	-	-	-	-
1876.....	851	527.8	993	221.6	1844	749.4	-	-	-	-	-	-
1877.....	1353	664.0	1482	297.4	2835	961.4	-	-	-	-	-	-
1878.....	1200	647.2	1262	280.2	2462	927.4	-	-	-	-	-	-
1879.....	1854	781.3	1531	311.0	3385	1092.3	-	-	-	-	-	-
1880.....	2524	922.8	2311	308.5	4835	1231.3	1811	773.1	1839	283.5	3650	1056.6
1881.....	2542	950.3	3412	413.6	5954	1363.9	1853	795.5	2782	381.2	4635	1176.7
1882.....	3040	1160.2	3031	423.1	6071	1583.3	2025	953.4	2422	396.3	4447	1349.7
1883.....	3626	1508.9	3445	517.1	7071	2026.0	2424	1222.5	2824	488.6	5248	1711.1
1884.....	5745	2392.6	5231	733.7	10976	3126.3	3367	1786.3	4356	705.3	7723	2491.6
1885.....	6671	2971.2	4908	771.6	11579	3742.8	3736	2072.3	4212	724.5	7948	2796.8
1886.....	6288	2888.6	4727	764.2	11015	3652.8	3632	2026.6	4059	697.7	7691	2724.3
1887.....	6607	3633.9	5694	1010.7	12301	4644.6	3794	2701.9	5172	990.6	8966	3692.5
1888.....	5935	3877.6	7558	1192.9	13493	5070.5	3298	2779.5	6813	1155.2	10111	3934.7
1889.....	6223	5288.1	8222	1675.3	14445	6963.4	3751	3687.2	7641	1642.9	11392	5330.1

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
États-Unis de l'Amérique du Nord²⁰⁾. (Ports maritimes.)		Milliers.	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
1 Juillet 1871—30 Juin 1872...	1680	2007.6	13760	4406.7	15440	6414.3	21)	-	-	-	-	-
— 1872 — 1873...	1999	2406.7	14326	4602.2	16325	7008.9	-	-	-	-	-	-
— 1873 — 1874...	2340	2831.7	15639	5465.3	17979	8297.0	2249	2806.9	13017	5037.2	15266	7844.1
— 1874 — 1875...	2318	2797.3	13575	4833.6	15893	7630.9	2225	2772.4	11229	4335.0	13454	7107.4
— 1875 — 1876...	2320	2871.1	13785	5200.6	16105	8071.7	2159	2812.8	12101	4870.4	14260	7683.2
— 1876 — 1877...	2348	2969.2	14109	5581.1	16457	8550.3	2181	2903.3	12402	5238.9	14583	8142.2
— 1877 — 1878...	2635	3453.2	15383	6260.7	18018	9713.9	2497	3383.7	13702	5922.2	16199	9305.9
— 1878 — 1879...	3176	4168.4	16167	6915.7	19343	11084.1	3068	4098.0	14376	6628.5	17444	10726.5
— 1879 — 1880...	3651	4916.2	16909	7423.0	20560	12339.2	3554	4854.6	14146	6910.4	17700	11765.0
— 1880 — 1881...	4255	5665.9	15945	6794.1	20200	12460.0	4084	5551.6	13088	6341.9	17172	11893.5
— 1881 — 1882...	4114	5621.5	14724	5950.1	18838	11571.6	3831	5404.9	11466	5476.4	15297	10881.3
— 1882 — 1883...	4734	6377.3	13829	5593.4	18563	11970.7	4407	6182.5	10543	5047.8	14950	11230.3
— 1883 — 1884...	5048	7017.2	12622	5188.6	17670	12205.7	4620	6745.6	9390	4602.3	14010	11347.9
— 1884 — 1885...	5699	7688.2	11829	5174.2	17528	12862.4	4996	7392.4	8922	4737.2	13918	12129.6
— 1885 — 1886...	5575	7682.4	11694	5096.7	17269	12779.1	4831	7350.1	8528	4627.6	13359	11977.7
— 1886 — 1887...	6370	8806.2	11763	5123.7	18133	13929.9	5488	8335.3	8010	4480.2	13498	12815.5
— 1887 — 1888...	6100	8721.2	11310	4946.3	17410	13667.5	5123	8202.4	7507	4154.5	12630	12356.9
— 1888 — 1889...	6610	9419.7	10810	4700.6	17420	14120.3	5592	8865.3	7483	4136.6	13075	13001.9
— 1889 — 1890 ²²⁾	7958	11447.6	10381	4526.6	18339	15974.2	6878	10786.2	7357	4008.5	14235	14794.7
Mexique ^{22*)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chili ²³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
République Argentine.												
1872 ²⁴⁾	781	451.3	1101	377.5	1882	828.8	-	-	-	-	-	-
1873 ²⁴⁾	532	397.1	1149	437.7	1681	834.8	-	-	-	-	-	-
1874 ²⁴⁾	642	397.9	601	245.7	1243	643.6	-	-	-	-	-	-
1875 ²⁴⁾	694	453.7	815	265.4	1509	719.1	-	-	-	-	-	-
1876	868	523.9	845	247.7	1713	771.6	-	-	-	-	-	-
1877	1198	561.1	1051	293.6	2249	854.7	-	-	-	-	-	-
1878	390	430.6	821	256.5	1211	687.1	-	-	-	-	-	-
1879	1689	738.9	826	273.7	2515	1012.6	-	-	-	-	-	-
1880	2233	864.5	1147	232.0	3380	1096.5	1407	663.6	904	169.0	2311	832.6
1881	2300	885.3	2500	323.1	4800	1208.4	1535	709.1	1546	179.9	3081	889.0
1882	2742	1134.2	2023	367.9	4765	1502.1	1607	896.4	1072	204.9	2679	1101.3
1883	3172	1384.1	2263	424.1	5435	1808.2	1865	1107.4	979	160.8	2844	1268.2
1884	5455	2376.2	2732	589.3	8187	2965.5	2796	1649.6	925	182.5	3721	1832.1
1885	6549	2886.2	2441	600.9	8990	3487.1	3312	1870.9	1087	262.4	4399	2133.3
1886	5546	2690.6	2697	590.9	8243	3281.5	2716	1786.0	998	206.7	3714	1992.7
1887	5584	3074.8	3940	795.6	9524	3870.4	2971	2171.4	1041	281.4	4012	2452.8
1888	5598	3483.4	5212	1001.9	10810	4485.3	2721	2398.9	1159	269.3	3880	2668.2
1889	5990	4807.1	5479	1264.8	11469	6071.9	3003	3157.9	1665	309.4	4668	3467.3

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Égypte ³¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canal de Suez ³²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions anglaises en Afrique ³³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Algérie³⁴⁾.												
1872.....	1435	765.3	2967	245.2	4402	1010.5	1296	686.8	2248	171.0	3544	857.8
1873.....	1338	764.7	2826	275.5	4164	1040.2	1163	651.2	2297	197.3	3460	848.5
1874.....	1472	848.8	3205	272.7	4677	1121.5	1268	722.1	2444	168.5	3712	890.6
1875.....	1527	867.3	2995	240.9	4522	1108.2	1316	752.0	2325	167.6	3641	919.6
1876.....	1604	978.0	3082	255.2	4686	1233.2	1378	831.6	2427	191.9	3805	1023.5
1877.....	1690	1084.4	2410	235.8	4100	1320.2	1450	957.5	2051	197.6	3501	1155.1
1878.....	1652	1145.2	1965	213.4	3617	1358.6	1475	1024.5	1519	170.9	2994	1195.4
1879.....	1849	1250.9	2190	218.0	4039	1468.9	1605	1101.6	1408	144.2	3013	1245.8
1880.....	2178	1737.9	2028	220.3	4206	1958.2	1847	1475.8	1501	159.4	3348	1635.2
1881.....	2295	1729.8	2311	351.1	4606	2080.9	1986	1544.8	1784	231.9	3770	1776.7
1882.....	2407	1785.6	3048	277.3	5455	2062.9	2064	1534.6	1839	199.9	3903	1734.5
1883.....	2604	1984.2	2199	182.8	4803	2167.0	2234	1718.0	1394	126.4	3628	1844.4
1884.....	2160	1777.3	1552	170.2	3712	1947.5	1856	1531.1	1061	126.8	2917	1657.9
1885.....	2443	2040.9	2084	177.7	4527	2218.6	2034	1698.3	1054	114.6	3088	1812.9
1886.....	2746	2411.0	2439	176.8	5185	2587.8	2260	1954.3	1186	105.9	3446	2060.2
1887.....	2859	2507.3	1514	147.2	4373	2654.5	2501	2154.3	960	91.4	3461	2245.7
1888.....	2578	2295.9	1149	122.2	3727	2418.1	2240	1975.2	817	87.6	3057	2062.8
1889.....	2779	2479.5	1037	102.5	3816	2582.0	2428	2124.2	748	71.9	3176	2196.1
Chine ³⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japon³⁶⁾.												
1872.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1874.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1875.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1876.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1878.....	299	511.2	605	209.8	904	721.0	-	-	-	-	-	-
1879.....	290	463.3	977	180.5	1267	643.8	-	-	-	-	-	-
1880.....	438	607.1	974	177.4	1412	784.5	-	-	-	-	-	-
1881.....	524	673.3	646	142.7	1170	816.0	-	-	-	-	-	-
1882.....	612	760.9	489	151.3	1101	912.2	-	-	-	-	-	-
1883 ³⁶⁾	629	763.8	582	172.0	1211	935.8	-	-	-	-	-	-
1884.....	652	822.4	450	125.4	1102	947.8	-	-	-	-	-	-
1885.....	711	861.7	398	113.0	1109	974.7	-	-	-	-	-	-
1886.....	806	1016.6	460	125.0	1266	1141.6	-	-	-	-	-	-
1887.....	850	1144.8	551	107.6	1401	1252.4	550	836.3	427	89.6	977	925.9
1888.....	960	1375.3	624	110.6	1584	1485.9	607	1007.8	539	97.5	1146	1105.3
1889.....	1079	1500.7	715	129.7	1794	1630.4	682	1116.4	580	106.0	1262	1222.4

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
Égypte ³¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canal de Suez ³²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions anglaises en Afrique ³³⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Algérie³⁴⁾.												
1872.....	1273	706.9	2862	242.4	4135	949.3	1240	675.1	2469	211.2	3709	886.3
1873.....	1153	715.6	2675	237.9	3828	953.5	1139	705.9	2242	210.9	3381	916.8
1874.....	1316	782.5	3147	267.5	4463	1050.0	1296	771.4	2674	229.4	3970	1000.8
1875.....	1386	833.7	2960	241.5	4346	1075.2	1365	822.2	2691	219.1	4056	1041.3
1876.....	1477	896.2	3064	263.1	4541	1159.3	1446	886.4	2828	238.6	4274	1125.0
1877.....	1502	1009.9	2512	246.3	4014	1256.2	1482	998.7	2124	189.5	3606	1188.2
1878.....	1463	1014.6	1979	203.7	3442	1218.3	1407	980.5	1578	132.5	2985	1113.0
1879.....	1588	1130.0	2227	217.3	3815	1347.3	1550	1106.5	1965	166.6	3515	1273.1
1880.....	1953	1545.0	1986	245.4	3939	1790.4	1880	1504.1	1692	206.6	3572	1710.7
1881.....	2138	1713.3	2149	248.7	4287	1962.0	2047	1646.8	1687	165.6	3734	1812.4
1882.....	2236	1828.8	3040	231.8	5276	2660.6	2147	1782.3	2672	169.1	4819	1951.4
1883.....	2460	1835.8	2183	205.0	4643	2040.8	2310	1747.3	1861	156.6	4171	1903.9
1884.....	1853	1566.6	1570	157.0	3423	1723.6	1777	1529.1	1284	112.4	3061	1641.5
1885.....	2123	1808.7	2104	178.8	4227	1987.5	2036	1739.6	1803	139.1	3839	1878.7
1886.....	2385	2091.4	2407	169.9	4792	2261.3	2259	1998.9	2136	134.3	4395	2133.2
1887.....	2386	2122.1	1466	133.6	3852	2255.7	2269	2033.1	1243	103.5	3512	2136.6
1888.....	2434	2189.0	1125	127.3	3559	2316.3	2301	2106.4	922	88.8	3223	2195.2
1889.....	2572	2346.4	1042	96.2	3614	2442.6	2457	2253.7	879	72.2	3336	2325.9
Chine ³⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japon³⁶⁾.												
1872.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1874.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1875.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1876.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1878.....	289	496.9	588	189.5	877	686.4	-	-	-	-	-	-
1879.....	292	475.9	960	189.3	1252	665.2	-	-	-	-	-	-
1880.....	420	586.5	911	178.0	1331	764.5	-	-	-	-	-	-
1881.....	536	688.5	607	136.2	1143	824.7	-	-	-	-	-	-
1882.....	611	766.2	478	143.3	1089	909.5	-	-	-	-	-	-
1883 ³⁶⁾	638	777.8	604	178.5	1242	956.3	-	-	-	-	-	-
1884.....	656	826.7	492	128.8	1148	955.5	-	-	-	-	-	-
1885.....	720	877.4	401	115.5	1121	992.9	-	-	-	-	-	-
1886.....	810	1021.4	473	124.5	1283	1145.9	-	-	-	-	-	-
1887.....	839	1136.9	581	110.3	1420	1247.2	837	1134.8	532	78.0	1369	1212.8
1888.....	963	1378.3	634	106.0	1597	1484.3	953	1369.5	587	82.1	1540	1451.6
1889.....	1061	1478.6	682	122.0	1743	1600.6	1036	1442.2	640	102.1	1676	1544.3

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

A. Navires entrés.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Indes anglaises⁸⁷⁾.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Avril 1872—31 Mars 1873	-	-	-	-	6095	2490.1	-	-	-	-	3509	1793.8
— 1873 — 1874	-	-	-	-	6265	2416.3	-	-	-	-	3558	1730.8
— 1874 — 1875	819	1057.5	5536	1490.7	6355	2548.2	738	975.0	2818	927.2	3556	1902.2
— 1875 — 1876	994	1229.0	5265	1532.6	6259	2761.6	892	1138.9	2743	963.0	3635	2101.9
— 1876 — 1877	1060	1308.1	5316	1623.9	6376	2932.0	897	1161.0	2661	1038.4	3558	2199.4
— 1877 — 1878	1123	1417.6	5230	1611.9	6353	3029.5	970	1258.9	2678	1040.8	3648	2299.7
— 1878 — 1879	1027	1294.3	4753	1401.3	5780	2695.6	898	1169.5	2622	959.2	3520	2128.7
— 1879 — 1880	1199	1540.0	4873	1388.6	6072	2928.6	1064	1403.3	2846	1011.1	3910	2414.4
— 1880 — 1881	1468	1951.3	4632	1426.7	6100	3378.0	1279	1728.2	2727	971.0	4006	2699.2
— 1881 — 1882	1829	2535.2	4631	1368.7	6460	3903.9	1369	1922.3	2760	864.2	4129	2786.5
— 1882 — 1883	1550	2296.6	4314	1488.3	5864	3784.9	1146	1752.4	2691	833.8	3837	2586.2
— 1883 — 1884	1620	2569.6	4192	1338.0	5812	3907.6	1204	1963.8	2642	796.0	3846	2759.8
— 1884 — 1885	1495	2416.4	3655	1133.5	5150	3549.9	1223	2022.8	2453	778.1	3676	2800.9
— 1885 — 1886	1631	2645.4	3622	1278.7	5253	3924.1	1330	2200.1	2420	774.3	3750	2974.4
— 1886 — 1887	1602	2623.8	3538	1172.0	5140	3795.8	1379	2313.4	2371	733.7	3750	3047.1
— 1887 — 1888	1585	2700.6	3723	1102.9	5308	3803.5	1389	2420.2	-	-	-	-
— 1888 — 1889	1608	2807.8	-	943.3	5181	3751.1	1351	2416.7	-	-	-	-
— 1889 — 1890	-	-	-	-	5282	-	-	-	-	-	-	-
Possessions anglaises en Asie, autres ⁸⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions néerlandaises en Asie⁸⁹⁾.												
1872.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1874.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1875.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1876.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1878.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1879.....	1383	542.5	2384	366.0	3767	908.5	1217	530.8	2250	334.8	3467	865.6
1880.....	1505	627.1	2553	506.1	4058	1133.2	1453	620.2	2480	487.4	3933	1107.6
1881.....	1941	826.7	2546	440.6	4487	1267.3	1886	798.5	2397	401.6	4283	1200.1
1882.....	1775	638.7	2339	342.1	4114	980.8	1645	607.3	2106	310.6	3751	917.9
1883.....	2097	799.9	2148	303.5	4245	1103.4	1900	765.6	2019	266.7	3919	1032.3
1884.....	2585	1041.3	2243	367.5	4828	1408.8	2393	1014.4	2023	279.2	4416	1293.6
1885.....	2444	836.7	2305	334.4	4749	1171.1	2110	816.3	2131	254.2	4241	1070.5
1886.....	2795	931.1	2342	320.3	5137	1251.4	2412	894.9	2180	248.3	4592	1143.2
1887.....	2506	788.4	1749	279.7	4255	1068.1	2448	745.9	1636	236.0	4084	981.9
1888.....	2647	892.4	1891	228.7	4538	1121.1	2549	809.8	1855	204.1	4404	1013.9
1889.....	3142	1307.6	2071	259.6	5213	1567.2	3088	1232.9	2014	236.2	5102	1469.1

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Indes anglaises ³⁷⁾.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Avril 1872—31 Mars 1873	-	-	-	-	6371	2537.9	-	-	-	-	5628	2472.2
— 1873 — 1874	-	-	-	-	6474	2463.5	-	-	-	-	5600	2366.6
— 1874 — 1875	808	1039.6	5274	1462.4	6082	2502.0	782	1015.3	4485	1371.7	5267	2387.0
— 1875 — 1876	1024	1284.5	5177	1652.2	6201	2936.7	983	1260.0	4363	1549.9	5346	2809.9
— 1876 — 1877	1065	1334.3	5323	1650.8	6388	2985.1	1022	1305.2	4251	1532.1	5273	2837.3
— 1877 — 1878	1144	1432.7	5040	1597.5	6184	3030.2	1086	1387.1	3774	1457.8	4860	2844.9
— 1878 — 1879	1117	1424.0	4829	1538.3	5946	2962.3	1080	1389.5	3820	1307.1	4900	2696.6
— 1879 — 1880	1240	1619.4	4848	1493.6	6088	3113.0	1209	1588.3	3877	1378.5	5086	2966.8
— 1880 — 1881	1471	2000.9	4734	1513.5	6205	3514.4	1420	1943.8	3696	1418.4	5116	3362.2
— 1881 — 1882	1859	2587.6	4423	1426.3	6282	4013.9	1826	2553.9	3648	1338.7	5474	3892.6
³⁷⁾ — 1882 — 1883	1544	2296.6	4307	1482.5	5851	3779.1	1488	2241.3	3541	1411.6	5029	3652.9
— 1883 — 1884	1603	2527.7	4247	1341.1	5850	3868.8	1570	2512.6	3562	1272.2	5132	3784.8
— 1884 — 1885	1489	2435.6	3699	1184.1	5188	3619.7	1445	2367.1	3104	1119.8	4549	3486.9
— 1885 — 1886	1632	2685.6	3677	1256.1	5309	3941.7	1585	2602.0	3112	1197.9	4697	3799.9
— 1886 — 1887	1620	2685.9	3824	1259.4	5444	3945.3	1568	2611.0	3153	1205.2	4721	3816.2
— 1887 — 1888	1605	2768.9	3980	1203.0	5585	3971.9	1532	2644.2	-	-	-	-
— 1888 — 1889	1632	2868.8	-	971.7	5304	3840.5	1567	2786.4	-	-	-	-
— 1889 — 1890	-	-	-	-	5391	-	-	-	-	-	-	-
Possessions anglaises en Asie, autres ³⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Possessions néerlandaises en Asie ³⁹⁾.												
1872.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1873.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1874.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1875.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1876.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1878.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1879.....	1342	485.7	2512	381.6	3854	867.3	1103	404.0	2305	362.5	3408	766.5
1880.....	1455	567.7	2515	451.1	3970	1018.8	1292	512.3	2220	395.3	3512	907.6
1881.....	1736	668.3	2501	370.0	4237	1038.3	1627	642.6	2230	329.5	3857	972.1
1882.....	1673	605.2	2423	364.1	4096	969.3	1525	588.5	2186	315.0	3711	903.5
1883.....	1953	691.1	2205	309.9	4158	1001.0	1676	628.3	1606	275.0	3282	903.3
1884.....	2446	1105.4	2325	355.7	4771	1461.1	2144	1075.4	1800	321.9	3944	1397.3
1885.....	2280	754.4	2166	377.6	4446	1132.0	1920	723.9	1535	331.2	3455	1055.1
1886.....	2676	817.2	2401	310.0	5077	1127.2	2227	789.3	1735	253.7	3962	1043.0
1887.....	2420	807.6	2120	300.3	4540	1107.9	2329	788.2	1466	255.6	3795	1043.8
1888.....	2581	937.1	1820	234.8	4401	1171.9	2275	875.5	1115	190.2	3390	1065.7
1889.....	2973	1335.2	2175	326.5	5148	1661.7	2478	907.8	1411	186.7	3889	1094.5

N° 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.

B. Navires sortis.

Pays et années.	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
Possessions anglaises en Océanie.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nouvelle-Galles-du-Sud⁴⁰⁾.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872.....	-	-	-	-	2091	854.2	-	-	-	-	2061	846.5
1873.....	-	-	-	-	2212	932.1	-	-	-	-	2187	921.9
1874.....	-	-	-	-	2168	1023.3	-	-	-	-	2150	1016.6
1875.....	-	-	-	-	2294	1112.1	-	-	-	-	2266	1098.6
1876.....	725	491.4	1540	614.6	2265	1106.0	721	486.9	1504	600.7	2225	1087.6
1877.....	810	554.6	1491	606.6	2301	1161.2	806	551.9	1464	600.6	2270	1152.5
1878.....	829	596.7	1558	659.4	2387	1256.1	827	593.0	1533	649.6	2360	1242.6
1879.....	896	683.4	1500	662.2	2396	1345.6	892	678.7	1469	646.5	2361	1325.2
1880.....	1006	836.0	1037	443.9	2043	1279.9	998	832.6	1012	430.7	2010	1263.3
1881.....	1113	944.3	990	487.1	2103	1431.4	1102	941.1	980	484.8	2082	1425.9
1882.....	1213	1101.2	1127	626.8	2340	1728.0	1202	1092.1	1086	611.7	2288	1703.8
1883.....	1579	1567.1	1195	671.8	2774	2238.9	1572	1562.9	1128	647.8	2700	2210.7
1884.....	1872	1961.0	1138	625.6	3010	2586.6	1844	1930.4	1071	592.4	2915	2522.8
1885 ⁴⁰⁾	1479	1543.7	1104	666.5	2583	2210.2	1458	1531.2	1037	624.3	2495	2155.5
1886.....	1747	1666.7	1008	655.9	2755	2322.6	1731	1646.4	973	633.3	2704	2279.7
1887.....	1937	1765.0	969	604.4	2906	2369.4	1876	1738.9	926	591.3	2802	2330.2
1888.....	1928	1821.1	1044	724.7	2972	2545.8	1892	1806.2	991	696.3	2883	2502.5
1889.....	2155	2069.9	1074	841.0	3229	2910.9	2039	2018.2	1037	821.2	3076	2839.4
Victoria.												
1872.....	-	-	-	-	2234	736.1	-	-	-	-	1449	516.4
1873.....	-	-	-	-	2226	808.7	-	-	-	-	1365	541.7
1874.....	-	-	-	-	2122	840.1	-	-	-	-	1328	550.6
1875.....	-	-	-	-	2223	883.5	-	-	-	-	1495	635.3
1876.....	1033	458.2	1117	437.9	2150	896.1	917	418.3	570	236.6	1487	654.9
1877.....	1120	550.9	1099	443.4	2219	994.3	995	504.3	499	198.2	1494	702.5
1878.....	1166	609.5	1007	417.5	2173	1027.0	1052	543.1	490	197.0	1542	740.1
1879.....	1200	683.4	883	367.0	2083	1050.4	1062	601.1	470	191.5	1532	792.6
1880.....	1435	893.4	680	303.3	2115	1196.7	1293	807.8	436	209.2	1729	1017.0
1881.....	1477	1009.9	646	291.0	2123	1300.9	1289	883.5	421	194.8	1710	1078.3
1882.....	1362	1059.5	717	395.8	2079	1455.3	1204	940.9	412	198.8	1616	1139.7
1883.....	1468	1288.1	596	349.5	2064	1637.6	1292	1163.4	329	152.5	1621	1315.9
1884.....	1401	1394.7	588	337.1	1989	1731.8	1216	1263.4	389	212.2	1605	1475.6
1885.....	1526	1433.7	593	348.8	2119	1782.5	-	-	-	-	1577	1410.7
1886.....	1668	1641.6	656	421.6	2324	2063.2	-	-	-	-	1699	1570.8
1887.....	1816	1726.5	602	396.5	2418	2123.0	-	-	-	-	1820	1603.4
1888.....	1871	1859.0	759	466.0	2630	2325.0	1515	1555.0	368	187.0	1883	1742.0
1889.....	2084	2005.8	802	537.4	2886	2543.2	-	-	-	-	-	-
Poss. angl. en Océanie, autres⁴²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Observations et renseignements supplémentaires.

¹⁾ Les remarques des tableaux nos 1 et 2 concernent également le présent tableau comprenant la navigation dans chacune des années 1872—1889 en tant qu'elles y sont applicables et qu'il n'a pas été fait exception. Par conséquent l'unité de tonnage est le tonneau dit international, voir page 14, note 1.

Europe.

²⁾ *Danemark.* Nous avons converti les unités de jaugeage danoises en tonnage international à l'aide des facteurs suivants:
a) *navires à vapeur*: 1872/73 et 1873/74: 1 last de commerce = 2 tonneaux; 1874—1878: 1 registerton = 1.12 tonneau; 1879—1889: 1 r.t. = 1.05 tonneau. b) *navires à voiles*: 1872/73 et 1873/74: 1 last de commerce = 2 tonneaux; 1874—1889: 1 r.t. = 1 tonneau.

³⁾ La statistique danoise n'indique pas le tonnage des navires à vapeur entrés et sortis pendant les années 1872/73 et 1873/74 mais seulement leur nombre et le tonnage des cargaisons. En évaluant le tonnage moyen des navires à vapeur à 180 tonneaux pour la première de ces années et à 190 pour la seconde, nous arrivons aux résultats approximatifs suivants:

Années.	Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à vapeur et à voiles réunis.		
1 Avril 1872—31 Mars 1873.....	886 000 tonneaux.	1 640 600 tonneaux.	883 000 tonneaux.	1 655 600 tonneaux.		
— 1873 — 1874.....	1 121 000 —	1 889 700 —	1 166 000 —	1 922 300 —		

⁴⁾ Ainsi que nous l'avons expliqué page 14, note 5, la statistique danoise ne fait pas distinction des navires chargés et sur lest, tandis qu'elle indique le tonnage des cargaisons. Nous donnons ci-dessous les chiffres exacts, pour ce qui est des cargaisons, en y ajoutant les chiffres approximatifs pour le tonnage des navires entrés et sortis avec un chargement. Ces chiffres approximatifs ont été calculés d'après les rapports suivants qui résultent d'une recherche détaillée en ce qui concerne les années 1883 et 1887, savoir: a) tonnage des *navires à vapeur chargés* exprimé en pourcent du tonnage total des navires à vapeur: 75 % à l'entrée et 50 % à la sortie; b) tonnage des *navires à voiles chargés* en pourcent du tonnage des cargaisons: 100 % à l'entrée et 135 % à la sortie.

Années.	Tonnage des cargaisons (en milliers de tonneaux internationaux)						Tonnage probable des navires chargés (en milliers de tonneaux internationaux)					
	à l'entrée.			à la sortie.			à l'entrée.			à la sortie.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
1872/73	179.0	662.4	841.4	164.6	221.3	385.9	664.5	662.4	1326.9	441.5	298.8	740.3
1873/74	246.9	676.3	923.2	211.7	175.1	386.8	840.8	676.3	1517.1	583.0	236.4	819.4
1874	341.7	741.0	1082.7	224.5	153.6	378.1	815.2	741.0	1556.2	591.3	207.4	798.7
1875	363.5	733.5	1097.0	248.5	150.4	398.9	858.1	733.5	1591.6	550.4	203.0	753.4
1876	409.8	766.5	1176.3	249.5	162.0	411.5	893.9	766.5	1660.4	552.8	218.7	771.5
1877	432.4	778.4	1210.8	256.8	130.5	387.3	914.0	778.4	1692.4	624.2	176.2	800.4
1878	459.8	635.7	1095.5	281.0	135.7	416.7	986.7	635.7	1622.4	635.6	183.2	818.8
1879	441.7	732.9	1174.6	264.8	161.8	426.6	944.0	732.9	1676.9	630.4	218.4	848.8
1880	537.6	793.2	1330.8	294.3	177.7	472.0	1064.1	793.2	1857.3	715.9	239.9	955.8
1881	594.9	828.5	1423.4	305.6	153.2	458.8	1201.9	828.5	2030.4	806.2	206.8	1013.0
1882	717.4	820.6	1538.0	344.1	114.2	458.3	1427.2	820.6	2247.8	939.0	154.2	1093.2
1883	936.7	827.5	1764.2	388.8	111.5	500.3	*) 1666.0	*) 841.0	2507.0	*) 1075.0	*) 151.0	1226.0
1884	1022.4	801.5	1823.9	371.5	100.9	472.4	1714.8	801.5	2516.3	1109.0	136.2	1245.2
1885	1031.0	750.6	1781.6	344.8	112.5	457.3	1807.5	750.6	2558.1	1194.9	151.9	1346.8
1886	974.8	619.0	1593.8	352.0	110.2	462.2	1772.9	619.0	2391.9	1209.0	148.8	1357.8
1887	1136.5	653.0	1789.5	364.7	117.0	481.7	*) 1949.4	*) 615.7	2565.1	*) 1325.4	*) 158.4	1483.8
1888	1340.4	655.8	1996.2	373.2	107.2	480.4	2102.8	655.8	2758.6	1390.9	144.7	1535.6
1889	1381.2	695.8	2077.0	407.8	113.1	520.9	2253.4	695.8	2949.2	1484.6	152.7	1637.3

^{4*)} Le chiffre de 5522 pour les navires à vapeur sortis en 1876 nous paraît étonnant, soit qu'on le compare aux entrées correspondantes ou au tonnage des sorties par rapport à celui de l'année 1875. Nous en avons vainement cherché l'explication.

*) Les chiffres marqués d'un astérisque ont été déduits des recherches spéciales, voir ci-dessus.

5) *Norvège.* Pour les années 1872—1875, le last de commerce a été converti en tonneaux internationaux à l'aide du facteur 2.1. Pour les années suivantes, l'unité de tonnage est le tonneau international.

L'augmentation des navires à voiles de 1885 à 1886 tient exclusivement à un enregistrement plus complet depuis 1886 d'une certaine catégorie des navires entrés. Sans cela, le nombre des entrées en 1886 serait réduit à 7558 navires à voiles jaug. 1 195 100 tonneaux.

6) *Suède.* Facteurs de conversion: a) pour les navires à vapeur: 1872—1875: 1 nyläst = 4.5 tonneaux; 1876—1880: 1 reg.ton = 1.12 tonneau; 1881: 1 r.t. = 1.03 tonneau; 1882—1889: 1 r.t. = 1 tonneau; b) pour les navires à voiles: 1872—1875: 1 nyläst = 3.14 tonneaux; 1876—1889: 1 r.t. = 1 tonneau.

7) *Russie d'Europe.* Le last a été évalué à 2 tonneaux internationaux.

8) *Finlande.* Pour les années 1872—1878 le last a été évalué à 1.90 tonneau international. Pour les années suivantes, chaque tonneau des navires à vapeur a été évalué à 1.12 tonneau international, tandis que pour les voiliers les tonnages finnois et international sont identiques. Pour les années 1879—1884, la statistique finlandaise n'a distingué entre les navires à vapeur et à voiles que pour les navires chargés. Les proportions de 1.12 pour les vapeurs et de 1.00 pour les voiliers donnant une moyenne de 1.07 pour les navires à vapeur et à voiles réunis, nous avons, pour les années en question, appliqué ce facteur moyen à l'ensemble du tonnage des navires chargés et sur lest.

Les chiffres du présent tableau comprennent le cabotage en tant qu'il a été compris dans les chiffres officiels de la navigation, mais ils ne comprennent pas la navigation des ports du lac de Ladoga. (Par contre, dans les tableaux nos 1 et 2 nous avons exclu l'un et l'autre, voir page 14, note 9.)

Voici, d'après l'Annuaire statistique de la Finlande, les chiffres de l'ensemble de la navigation de ce pays -- y compris les ports du lac de Ladoga — pendant les années 1888 et 1889 (le tonnage des navires à vapeur ayant été converti en tonnage international):

	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
Entrées:		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1888.....	3265	1053.5	7855	723.7	11120	1777.2	2836	826.2	4638	251.9	7474	1078.1
1889.....	3744	1230.0	7826	704.9	11570	1934.9	3255	941.6	4705	268.5	7960	1210.1
Sorties:												
1888.....	3130	1033.9	8156	783.2	11286	1817.1	2938	992.0	7233	688.1	10171	1680.1
1889.....	3637	1214.9	7812	728.3	11449	1943.2	3389	1154.9	6962	650.6	10351	1805.5

Pour l'ensemble des navires à vapeur et à voiles entrés ou sortis avec un chargement, nous aurions pu indiquer les chiffres de la navigation maritime internationale (proprement dite) pendant les années 1872—1888; mais nous nous en sommes abstenus parce que les chiffres insérés dans le tableau donnent une idée suffisamment exacte du développement de la navigation de la Finlande.

9) La grande augmentation que présentent les chiffres des navires à voiles entrés en 1883 comparés aux entrées de 1882, tient à ce que de nouvelles règles, introduites en 1883, décidèrent que tout navire ayant un chargement quelconque, qu'il fût exempt des droits de navigation ou non, serait considéré comme chargé, tandis qu'auparavant un grand nombre de petits navires étaient classés parmi les navires sur lest parce qu'ils étaient exempts de droits. D'après une communication du Bureau central de statistique de la Finlande, il paraît que le mouvement des navires chargés a été en réalité à peu près le même en 1882 qu'en 1883 (voir les chiffres de l'ensemble des navires chargés et sur lest).

10) *Allemagne.* Par suite de la nouvelle organisation de la statistique du mouvement de la navigation des ports de l'Allemagne, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1873, il est impossible d'établir une comparaison exacte entre les années antérieures à cette date et les suivantes. Nous allons cependant essayer d'établir une comparaison *approximative* en nous servant des tableaux statistiques de la navigation a) du «Zollverein», b) de Hambourg et c) de Brême pour les années 1872 et 1873. Nous avons fait un extrait de ces tableaux en appliquant exactement la même méthode pour 1872 que pour 1873, et comme le résultat de cet extrait pour 1873 indique certaines petites différences d'avec la statistique officielle de l'empire d'Allemagne pour l'année 1873, nous avons rectifié dans les mêmes proportions les chiffres résultant de cette méthode pour l'année 1872. Il faut cependant mentionner une difficulté spéciale provenant des différentes unités de tonnage employées en 1872 et en 1873. Dans les documents officiels du «Zollverein» le tonnage est indiqué en lasts de 4000 livres pour l'année 1872 et en registertons pour l'année 1873. Ordinairement le last de 4000 livres correspond à 1.50 reg.ton et nous avons aussi employé ce facteur pour les navires à vapeur. Quant aux navires à voiles, ce même facteur paraît être exact en ce qui concerne les données relatives à l'effectif de la marine marchande; mais il est tout à fait inacceptable lorsqu'il s'agit du mouvement de la navigation, ce que prouve la comparaison du nombre des navires entrés et sortis pendant les années 1872 et 1873 avec leur tonnage d'une part et leur équipement de l'autre, comparaison qui donne pour résultat le facteur 1.33. Afin d'établir une comparaison aussi exacte que possible entre la navigation du «Zollverein» en 1872 et en 1873 nous avons donc été obligés d'employer comme facteur 1.33 au lieu de 1.50 pour les navires à voiles.

Voici maintenant le résultat général de cette recherche.

Chiffres approximatifs de la navigation de l'Allemagne en 1872 comparée à celle de 1873.

	Total des navires chargés et sur lest.						Navires chargés.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
Entrées:		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1872	6140	2750.0	18920	2250.0	25060	5000.0	5905	2640.0	16990	2160.0	22895	4800.0
1873	6522	2939.4	19098	2283.6	25620	5223.0	6255	2798.1	17141	2144.0	23396	4942.1
Sorties.												
1872	6150	2770.0	18820	2320.0	24970	5090.0	4600	2035.0	9530	1255.0	14130	3290.0
1873	6429	2908.3	18601	2254.4	25030	5162.7	5211	2345.2	9908	1179.6	15119	3524.8

¹¹⁾ *Pays-Bas*. Facteurs de réduction pour le tonnage: 1872—1875: 0.90 tonneau international par tonne; 1876 et années suivantes: le mètre cube divisé par 2.83 avec addition de 5 % pour les navires à vapeur.

¹²⁾ *Belgique*. Facteurs de réduction: 1872—1883: 0.87 pour les navires à vapeur et 1.08 pour les navires à voiles. Depuis 1881 les tonnages belge et international sont les mêmes. Les facteurs indiqués ci-dessus ont été trouvés à l'aide des calculs que voici:

Années.	Nombre moyen de tonneaux par homme d'équipage.							
	Navires à vapeur				Navires à voiles			
	entrés.		sortis.		entrés.		sortis.	
1881	32.7	tonneaux anciens.	32.4	tonneaux anciens.	38.9	tonneaux anciens.	38.3	tonneaux anciens.
1882	33.5	—	33.4	—	37.9	—	39.0	—
1883	35.2	—	35.1	—	37.8	—	38.1	—
1884	31.8	— nouveaux.	31.8	— nouveaux.	41.9	— nouveaux.	39.9	— nouveaux.

En tenant compte de la progression continue du tonnage des navires à vapeur pendant les années 1881—1883, nous trouvons que le rapport probable exprimé en tonneaux anciens peut être évalué, en ce qui les concerne, à environ 36.4 tonneaux par homme, tandis que ce même rapport exprimé en tonneaux nouveaux était de 31.8. Ainsi 36.4 tonneaux anciens doivent correspondre à peu près à 31.8 tonneaux nouveaux, ce qui donne 0.87 tonneau nouveau par tonneau ancien. Pour les voiliers, nous évaluons le tonnage probable pour l'année 1884 à 38 tonneaux anciens égalant 40.9 tonneaux nouveaux, ce qui donne le rapport de 1.08 tonneau nouveau par tonneau ancien. Il est vrai que ce dernier rapport diffère sensiblement de celui adopté pour l'effectif de la marine marchande belge (voir Statistique intern. vol. III, page 20, note 5), mais cela n'a rien d'étonnant si l'on réfléchit que le pavillon belge n'occupe qu'une place très restreinte dans la navigation à voiles de la Belgique.

Les chiffres des *navires à voiles chargés* présentent pour les années 1874—1877 un mouvement très extraordinaire. Ajoutons que ceux du degré de chargement suivent un mouvement analogue, comme le montrera l'extrait suivant:

	Degré de chargement en tonnes de 1000 kg.			
	1874.	1875.	1876.	1877.
Navires à vapeur et à voiles réunis	1 329 797	1 723 818	1 518 875	1 880 652
Dont navires à vapeur	1 126 647	1 255 353	1 336 025	1 578 785
(Par conséquent:) navires à voiles	203 150	468 465	182 850	301 867

Nous ne savons comment expliquer ce mouvement en sens tout-à-fait invers du degré de chargement des navires à vapeur et des navires à voiles, et cela d'autant moins que le mouvement des navires à voiles chargés et sur lest réunis présente une diminution de 1874 à 1875 et une augmentation de 1875 à 1876.

¹³⁾ *France*. Par suite de l'introduction en France du système de jaugeage dit Moorsom à partir du 1^{er} juin 1873, l'ancien tonneau français a subi une modification dans les proportions de 1.33 à 1.12 pour les navires à vapeur, et de 0.96 à 1.00 pour les navires à voiles (Stat. intern. vol. II, page 70). Il était à présumer que cette modification exercerait une certaine influence sur les chiffres du mouvement de la navigation aussi bien que sur ceux de l'effectif de la marine marchande française. Cependant ces rapports, ainsi que nous avons déjà eu occasion de le faire observer, ne sont pas toujours les mêmes pour le mouvement de la navigation que pour l'effectif et il se trouve en effet que le changement de système n'a guère produit d'effet sensible en ce qui concerne le mouvement de la navigation. Ainsi le tonnage moyen par homme d'équipage se calcule pour les navires entrés et sortis comme voici d'après les chiffres officiels:

	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.
Navires à vapeur	15.6	16.4	16.9	17.5	18.0 tonneaux,
Navires à voiles	20.0	20.1	20.6	20.4	21.1 tonneaux,

ce qui montre une progression continue, tandis que l'application des proportions indiquées plus haut donnerait des résultats irréguliers et partant improbables. Dans ces circonstances, nous avons jugé meilleur de supposer que dans les données statistiques sur le mouvement de la navigation de la France, l'unité de tonnage n'a pas été changée en 1873, de sorte que nous comptons

pour 1872 et les années suivantes le tonneau des navires à vapeur = 1.12 tonneau international et le tonneau des navires à voiles = 1.00 tonneau international.

Toutefois nous avons dû faire une exception pour la navigation à vapeur pendant l'année 1889 à cause d'un nouveau changement introduit par le décret du 7 mars 1889 et qui exempte du jaugeage les fumoirs, salons de conversation, buvettes et certains autres espaces réservés aux passagers à bord des navires à vapeur. En calculant le tonnage moyen par homme d'équipage des navires à vapeur entrés et sortis pendant les années 1887, 1888 et 1889, nous avons trouvé le rapport de 24.8 tonneaux pour chacune des deux premières années, tandis que pour 1889 le rapport descend à 23.9 tonneaux. Or, si l'on suppose que ce rapport est réellement resté le même en 1889 que dans les années précédentes, il faut admettre que chaque tonneau des navires à vapeur représente un volume plus grand en 1889, de sorte qu'au lieu de 1.12 tonneau international par tonneau français, il faudrait en compter 1.16. Nous avons donc provisoirement adopté ledit rapport et cela d'autant plus qu'il correspond assez bien aux résultats déduits des relevés sur les variations de l'effectif de la marine marchande pendant l'année 1889 (voir le tableau no. 8 ci-dessous: France).

¹⁴⁾ *Portugal.* Les données ont été puisées dans les tableaux statistiques annuels du commerce du Portugal (Estatistica Geral de Commercio de Portugal), le tonnage officiel ayant été réduit en tonnage international à l'aide du facteur 0.90. Nous communiquons ces données sous toute réserve, vu que nous avons trouvé beaucoup de chiffres contradictoires dans les documents originaux, surtout en ce qui concerne les premières des années mentionnées dans le tableau, et qu'il a été impossible de rectifier partout les erreurs.

Pour l'année 1875, nous n'avons pu insérer les chiffres du tonnage des navires à vapeur sortis, parce qu'ils sont évidemment trop élevés. Voici en effet les chiffres officiels des entrées et des sorties pour cette dernière année comparée aux années 1874 et 1876:

	Navires à vapeur entrés et sortis dans la navigation internationale et de grand cabotage.			
	Entrées.		Sorties.	
	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.
Total:				
1874	1 955	1 652 324	1 967	1 945 439
1875	1 948	1 741 116	1 950	2 472 304
1876	1 763	1 658 848	1 780	1 676 074
Dont				
Navires anglais:				
1874	1 339	1 184 802	1 355	1 316 194
1875	1 332	1 243 470	1 328	1 949 893
1876	1 183	1 174 626	1 211	1 193 707

¹⁵⁾ *Espagne.* Par suite de la manière dont sont arrangés les tableaux espagnols, nous avons divisé la période de 1872—1889 en deux séries, l'une comprenant les années 1872—1885 a, et l'autre, les années 1885 b—1889. Dans la première période sont insérés les chiffres de la navigation dite *directe*; dans la seconde période, les navires faisant escale dans plusieurs ports au cours d'un même voyage sont comptés autant de fois qu'ils ont fait escale dans des ports espagnols (voir page 15, note 14). Il faut cependant bien se rendre compte que dans la première période aussi, nonobstant les expressions employées dans les documents officiels, les chiffres des *sorties* comprennent un grand nombre d'escales faites au courant d'un même voyage (voir note 14, page 17). De là la grande différence entre les entrées et les sorties surtout pour les navires à vapeur. Pendant les années 1872—1885 cette différence a toujours été en croissant à cause de l'accroissement continu de la navigation à vapeur. C'est pourquoi on se fait une idée plus exacte du développement réel de la navigation internationale de l'Espagne en comparant les chiffres des marchandises chargées et déchargées pendant chacune des années en question, chiffres que nous reproduisons à la fin de cette note.

Ce n'est qu'à partir de l'année 1883 que la statistique espagnole distingue la navigation à vapeur de la navigation à voiles. En convertissant le tonnage espagnol des navires à vapeur en tonnage international à l'aide du facteur 1.05, on obtient pour l'ensemble de la navigation à l'entrée 6 393 000 tonneaux internationaux contre 6 134 959 tonneaux espagnols et à la sortie 11 379 953 tonneaux internationaux contre 10 891 974 tonneaux espagnols, ce qui donne un rapport moyen de 1.04 tonneau international par tonneau espagnol des navires à vapeur et à voiles réunis. Par conséquent nous avons employé ce même facteur (1.04) pour la conversion du tonnage des navires entrés et sortis pendant les années précédentes, pour lesquelles il n'a pas été distingué entre les navires à vapeur et les navires à voiles.

Nous ferons enfin observer que si quelques-uns de nos chiffres ne correspondent pas tout-à-fait à ceux publiés dans le résumé officiel pour les années 1850 à 1882 («Estatística Comercial, Resúmenes por quinquenios») c'est que nous nous sommes partout limités à la navigation dite *directe*, tandis que cela n'a pas été observé dans le résumé officiel en ce qui concerne les chiffres des entrées pour l'année 1882 et des sorties pour les années 1880 et 1882.

Voici maintenant le tonnage en milliers de kilogrammes des marchandises chargées et déchargées dans les ports de l'Espagne pendant chacune des années 1872—1889.

Navires à vapeur et à voiles réunis.					Navires à vapeur.			Navires à voiles.			
Années.	Marchandises		Années.	Marchandises		Années.	Marchandises		Années.	Marchandises	
	déchargées.	chargées.		déchargées.	chargées.		déchargées.	chargées.		déchargées.	chargées.
	1000 kg.	1000 kg.		1000 kg.	1000 kg.		1000 kg.	1000 kg.		1000 kg.	1000 kg.
1872	1 098 034	2 035 012	1881	2 150 241	5 141 795	-	-	-	-	-	-
1873	1 069 945	2 353 343	1882	2 681 569	6 234 733	-	-	-	-	-	-
1874	1 252 936	1 938 457	1883	2 918 702	6 445 543	1883	2 059 214	5 791 922	1883	859 488	653 621
1875	1 176 651	2 362 556	1884	2 760 378	5 880 385	1884	2 052 937	5 300 366	1884	707 441	580 019
1876	1 401 428	1 960 647	1885	2 673 269	5 767 728	1885	2 041 459	5 312 608	1885	631 810	455 120
1877	1 531 332	3 020 371	1886	2 935 509	5 831 158	1886	2 288 393	5 326 248	1886	647 116	504 910
1878	1 405 523	3 067 272	1887	3 041 160	7 120 717	1887	2 467 547	6 664 412	1887	573 613	456 305
1879	1 858 744	2 973 908	1888	2 983 039	7 022 079	1888	2 511 790	6 588 672	1888	471 249	433 407
1880	2 000 227	5 017 266	1889	3 062 986	7 726 824	1889	2 558 955	7 271 651	1889	504 031	455 173

^{15*} Les chiffres officiels pour les entrées en 1876 — 9851 navires et 2 032 960 tonn. espagn. (= 2 114 300 tonn. intern.), dont 6693 navires chargés jaug. 1 502 574 tonn. — sont omis dans notre tableau, parce qu'ils nous paraissent tout-à-fait inacceptables. Frappés par la grande différence entre ces chiffres et ceux des années 1875 et 1877, nous les avons examinés de plus près et trouvé que cette différence tient principalement aux entrées de France et d'Angleterre. Voici un extrait des statistiques de ces pays comparé à celui de la statistique espagnole:

Années.	France : Sorties pour l'Espagne.		Espagne : Provenances de France.			Angleterre : Sorties pour l'Espagne.		Espagne : Provenances d'Angleterre.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Degré de chargement.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Degré de chargement.
1875	3 664	456 735	4 350	841 428	135 731	2 052	661 024	2 913	894 067	554 743
1876	3 553	566 985	3 012	497 279	145 830	2 232	739 122	1 382	506 155	705 926
1877	3 749	670 787	3 703	626 995	117 312	2 702	894 153	2 586	926 340	834 896

¹⁶⁾ *Italie.* Par suite de divers changements apportés à la classification des navires entrés et sortis, les chiffres de la navigation internationale ne sont pas directement comparables pour toutes les années de la période. Ainsi, avant 1876 et surtout avant 1874, les données comprennent un grand nombre d'escales faites pendant le même voyage, de sorte que les chiffres de la navigation internationale (surtout à vapeur) sont devenus trop grands aux dépens de ceux du cabotage. Pour les années antérieures à 1876, les données comprennent aussi parmi les navires faisant des opérations commerciales, ceux entrés ou sortis en relâche («navigazione de rilascio»), par exemple les navires entrés à ordre; cette circonstance qui affecte la navigation internationale aussi bien que le cabotage a produit pour l'ensemble de la navigation une diminution apparente de 630 265 tonneaux en 1876 (Navig. nei porti del regno 1876, Introd. page III). Enfin par ordre du ministre de la marine, on a omis, pendant les années 1879 et 1880, l'enregistrement du mouvement dans les ports où les entrées se chiffraient à moins de 500 navires par an (Navig. nei porti del regno 1887, Introd. page X). Toutefois cette disposition ne semble guère avoir exercé une influence notable sur les chiffres de la navigation internationale, tandis qu'il en est autrement en ce qui concerne le cabotage.

Dans ces circonstances, nous avons cru devoir omettre les chiffres des années 1872—1875, tandis que nous avons gardé ceux des années 1879—1880. Pour convertir le tonnage officiel des navires à vapeur en tonnage international nous avons employé comme facteurs 1.06 pour l'année 1883 et 1.12 pour les années 1884—1889; dans les années antérieures à 1883, le tonnage officiel des vapeurs est identique au tonnage international et il en est de même des navires à voiles pour toutes les années en question.

¹⁷⁾ *Autriche.* Pour convertir le tonnage officiel des navires à vapeur en tonnage international, nous avons employé le facteur 1.12 pour les années 1883—1889. De 1872 à 1882, le tonnage autrichien était identique au tonnage international tant pour les navires à vapeur que pour les voiliers; en ce qui concerne ces derniers, aucun changement n'a été introduit en 1883.

¹⁸⁾ *Hongrie.* Même observation que pour l'Autriche. Les données ont été puisées dans l'Annuaire statistique du royaume de Hongrie, sauf pour les années 1872—1874, 1883—1884 au sujet desquelles nous avons reçu des renseignements spéciaux, grâce à l'obligeance de M. le directeur Keleti.

¹⁹⁾ *Turquie.* Voici un aperçu du mouvement de la navigation a) de la Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique (non compris les ports de la mer Rouge et du golfe Persique) — voir le tableau no. 1 — et b) du port de Constantinople.

Années fiscales.	a) Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique.						Années de calendrier.	b) Port de Constantinople.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.			Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.		Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1872/73	-	-	-	-	45989	8249.6	1872	-	-	-	-	-	-
1873/74	-	-	-	-	38280	7048.2	1873	-	-	-	-	-	-
1874/75	-	-	-	-	35664	7247.8	1874	3659	2761.3	9898	1812.1	13557	4573.4
1875/76	-	-	-	-	35481	7509.1	1875	3484	2807.7	10357	2025.1	13841	4832.8
1876/77	-	-	-	-	32960	7909.8	1876	3748	3319.8	9248	1798.6	12996	5118.4
1877/78	-	-	-	-	24274	4926.9	1877	1760	1575.3	5598	769.4	7358	2344.7
1878/79	-	-	-	-	30788	9263.4	1878	5453	4934.5	9711	1895.7	15164	6830.2
1879/80	-	-	-	-	29233	8083.5	1879	4676	4363.1	9326	1733.0	14002	6096.1
1880/81	-	-	-	-	28179	6951.8	1880	3830	3717.9	7145	1121.2	10975	4839.1
1881/82	-	-	-	-	29324	8168.7	1881	4428	4319.0	6001	946.2	10429	5265.2
1882/83	-	-	-	-	28919	8891.0	1882	5347	5432.1	6306	1054.4	11653	6486.5
1883/84	-	-	-	-	27938	9002.7	1883	5386	5466.8	5175	821.7	10561	6288.5
1884/85	-	-	-	-	28371	9208.2	1884	5118	5365.9	5145	799.7	10263	6165.6
1885/86	-	-	-	-	28906	10450.2	1885	6242	6616.4	5566	968.1	11808	7584.5
1886/87	-	-	-	-	27290	10266.4	1886	5881	6345.7	4782	829.7	10663	7175.4
1887/88	-	-	-	-	27553	11588.1	1887	7293	7862.6	5535	965.4	12828	8828.0
1888/89	15059	12369.1	14001	1511.2	29060	13880.3	1888	9143	10153.8	5717	961.7	14860	11115.5
							1889	8878	-	5156	794.9	14034	-

Les années fiscales de 1872/73 etc. vont du 1^{er} mars 1872 au 28 février 1873 etc.

Le tonnage officiel a été converti en tonnage international à l'aide du facteur 1.05 pour les navires à vapeur et 1.04 pour les navires à vapeur et à voiles réunis, en tant que ces deux catégories n'ont pas été distinguées.

Les données relatives à la Turquie en général ont été puisées dans les documents officiels ottomans (voir le tableau no. 1). En ce qui concerne la navigation du port de Constantinople, les chiffres ont été empruntés, pour les années 1874—1877 et 1889, au «Deutsches Handels-Archiv», et pour les années 1878—1888, aux documents officiels écrits; il y a pour les années 1879 et 1885 une petite différence entre nos données et celles du «Deutsches Handels-Archiv».

Amérique.

²⁰⁾ *États-Unis de l'Amérique du Nord.* Pour convertir le tonnage américain en tonnage international, nous avons employé comme facteurs: a) pour les navires à vapeur: 1871/72—1881/82: 0.65; 1882/83: 0.80; 1883/84: 1.00; 1884/85—1889/90: 1.05; b) pour les navires à voiles: 1871/72—1881/82: 0.96; 1882/83—1889/90: 1.00.

Ces facteurs demandent quelques explications. Jusqu'à l'année fiscale de 1881—1882, la statistique du mouvement maritime des États-Unis indiquait le tonnage des navires en tonneaux *bruts* («gross tons»), voir la Statistique internationale III, page IX. La proportion moyenne entre le tonnage brut et le tonnage net international est ordinairement, comme nous l'avons démontré ailleurs, de 100: 74. Mais nous avons déjà observé plusieurs fois que les facteurs qui sont applicables aux données statistiques sur l'effectif des marines marchandes ne le sont pas toujours en ce qui concerne le mouvement de la navigation.

Afin de déterminer aussi exactement que possible les rapports du tonnage américain avec le tonnage international avant et après le 1^{er} juillet 1882, nous avons d'abord examiné le tonnage moyen des navires à vapeur employés à la navigation entre les États-Unis et la Grande-Bretagne selon les statistiques américaine et anglaise. Les années fiscales des documents américains ne coïncidant pas avec les années civiles des documents anglais, nous avons pris pour ces derniers les moyennes de deux années; ainsi par exemple nous avons comparé l'année fiscale 1881/82 à la moyenne des années 1881 + 1882. Voici maintenant le résultat de cette recherche pour les navires à vapeur entrés et sortis pendant l'année 1881/82:

Pays de provenance.	Pays de destination.	Documents américains.			Documents anglais.		
		Nombre.	Tonnage.	Tonnage moyen par navire.	Nombre.	Tonnage.	Tonnage moyen par navire.
Grande-Bretagne	États-Unis	1 277	3 965 500	3 105	1 400 ^{1/2}	2 723 850	1 944
États-Unis	Grande-Bretagne	1 573	4 497 900	2 859	1 557 ^{1/2}	2 875 000	1 845

On trouve ainsi pour l'année 1881/82 que 3 105 tonneaux américains à l'entrée et 2859 tonneaux américains à la sortie correspondent à 1944 et 1845 tonneaux anglais, ce qui donne le rapport moyen de 0.635 tonneau anglais par tonneau américain.

Inutile de donner ici les détails des recherches tout-à-fait analogues qui ont été faites pour les autres années ainsi que pour la navigation entre les États-Unis et l'Allemagne. Nous donnons ci-après les résultats de ces recherches, et nous bornerons à faire observer que les documents américains d'un côté et anglais ou allemands de l'autre concordent à peu près en ce qui concerne le nombre des navires, ce qui permet d'en déduire des conclusions approximatives d'une certaine valeur.

Voici les rapports moyens du tonnage américain avec les tonnages anglais et allemand d'après le calcul que nous venons d'expliquer.

	1881/82.	1882/83.	1883/84.	1884/85.
Tonneaux anglais.....	64	83	99	101
Tonneaux allemands ...	64	81	102	106

} par 100 tonneaux américains.

Le rapport constant adopté pour la conversion du tonnage américain en tonnage international est de 105 tonneaux internationaux par 100 tonneaux américains. En adoptant ce rapport pour l'année 1884/85 et en réduisant en conséquence tous les rapports calculés ci-dessus nous obtenons les rapports moyens suivants:

	1881/82.	1882/83.	1883/84.	1884/85.
Tonneaux internationaux.....	65	83	102	105

par 100 tonneaux américains.

Il faut cependant mentionner encore une circonstance qu'on doit prendre en considération, c'est que les recherches que nous venons d'expliquer ne concernent pas les navires américains. En effet, bien qu'ils ne soient que très peu représentés dans la navigation entre les États-Unis et l'Europe, ces navires jouent cependant un rôle important dans les relations maritimes entre les États-Unis et les autres pays de l'Amérique. Maintenant, le changement du système de jaugeage introduit en 1882 semble avoir affecté les navires américains un peu autrement que les navires engagés dans la navigation avec la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Nous ne pouvons pas calculer le rapport pour les navires américains de la manière expliquée ci-dessus; mais en supposant que le tonnage moyen de ces navires est resté à peu près le même pendant chacune des années de 1881/82 à 1884/85, — et c'est là une supposition très probable vu l'état à peu près stationnaire de la marine marchande américaine pendant les années en question —, on arrive aux rapports suivants, en prenant comme point de départ le facteur de 1.05 pour l'année 1884/85:

	1881/82.	1882/83.	1883/84.	1884/85.
Tonneaux internationaux.....	54	69	81	105

par 100 tonneaux américains.

Il est vrai qu'il y a plusieurs raisons qui nous interdisent d'attribuer à ce calcul la même valeur qu'aux calculs précédents relatifs à la navigation entre les États-Unis d'une part et la Grande-Bretagne ou l'Allemagne de l'autre; mais nous sommes cependant portés à prendre en quelque considération les résultats obtenus pour les navires américains en tant que nous croyons devoir modifier un peu les résultats directs du calcul en arrondissant en même temps les chiffres, et c'est pourquoi nous avons adopté comme *résultat définitif* les facteurs suivants qui diffèrent un peu de ceux calculés directement pour les années 1882/83 et 1883/84:

	1881/82.	1882/83.	1883/84.	1884/85
Tonneaux internationaux.....	65	80	100	105

par 100 tonneaux américains.
et années suivantes.

Nous reproduisons enfin ci-après les données officielles sur le mouvement de la navigation à vapeur des États-Unis pendant les années en question en ajoutant pour comparaison les chiffres du tonnage international résultant de nos calculs:

Années fiscales.	Navires à vapeur entrés.			Navires à vapeur sortis.		
	Nombre.	Tonnage officiel.	Tonnage international.	Nombre.	Tonnage officiel.	Tonnage international.
1881/82	4 027	8 520 027	5 538 000	4 114	8 648 437	5 621 500
1882/83	4 709	7 947 065	6 357 700	4 734	7 971 638	6 377 300
1883/84	4 988	6 975 085	6 975 100	5 048	7 017 160	7 017 200
1884/85	5 629	7 253 779	7 616 500	5 699	7 322 061	7 688 200

Il suffit de jeter un coup d'oeil sur ces chiffres pour voir combien est fausse l'impression que les chiffres du tonnage officiel donnent du développement maritime pendant ces années, si l'on ne tient pas compte du changement introduit dans le système de jaugeage.

Quant à la navigation à voiles, nous avons adopté le rapport ordinaire entre le tonnage brut et le tonnage net, c'est-à-dire 100: 96.

²¹⁾ Ce n'est qu'à partir de l'année fiscale 1873/74 que la statistique américaine distingue entre les navires chargés et les navires sur lest. D'après les rapports moyens pour les années 1873/74 et 1874/75, lesquels ne diffèrent pas sensiblement entre eux, on peut calculer approximativement le tonnage des navires chargés de la manière suivante:

Années fiscales.	Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur (97 % du tonnage total des vapeurs).	Navires à voiles (70 % du tonnage total des voiliers).	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur (99 % du tonnage total des vapeurs).	Navires à voiles (91 % du tonnage total des voiliers).	Navires à vapeur et à voiles réunis.
1871/72	2 007 000	3 080 100	5 087 100	1 987 500	4 010 000	5 997 500
1872/73	2 359 000	3 127 000	5 486 000	2 382 600	4 188 000	6 570 600

22) Les «Quarterly Reports on the Imports, Exports etc.» permettent de constater le mouvement maritime des États-Unis non seulement par année fiscale, mais aussi par année civile. Les renseignements supplémentaires que ces documents nous fournissent offrent quelque intérêt pour les comparaisons internationales (bien qu'ils ne distinguent pas entre les navires à vapeur et les navires à voiles). En voici un résumé pour les ports maritimes :

Années et semestres.	Entrées des navires à vapeur et à voiles réunis.				Sorties des navires à vapeur et à voiles réunis.			
	Chargés et sur lest.		Chargés.		Chargés et sur lest.		Chargés.	
	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.	Nombre.	Tonnage officiel.
1886:								
1er semestre.....	8 401	6 088 282	7 076	5 323 363	8 714	6 411 873	6 783	5 980 085
2me semestre.....	9 224	6 778 250	7 740	5 809 903	9 315	6 755 332	6 834	6 278 927
1887:								
1er semestre.....	8 773	6 753 465	7 466	6 020 728	8 818	6 752 329	6 664	6 139 604
2me semestre.....	8 913	6 470 198	7 623	5 719 154	9 120	6 638 227	6 511	6 075 916
1888:								
1er semestre.....	8 207	6 485 491	7 137	5 824 712	8 294	6 615 839	6 120	5 891 939
2me semestre.....	8 229	6 458 442	6 919	5 621 537	8 686	6 704 304	6 329	6 157 399
1889:								
1er semestre.....	8 581	6 851 414	6 956	5 771 721	8 731	6 956 558	6 746	6 413 486
2me semestre.....	9 002	7 526 499	7 109	6 077 654	9 155	7 572 465	7 069	7 041 608
Récapitulation:								
1886.....	17 625	12 866 532	14 816	11 133 266	18 029	13 167 205	13 617	12 259 012
1887.....	17 686	13 223 663	15 089	11 739 882	17 938	13 390 556	13 175	12 215 520
1888.....	16 436	12 943 933	14 056	11 446 249	16 980	13 320 143	12 449	12 049 338
1889.....	17 583	14 377 913	14 065	11 849 375	17 886	14 529 023	13 815	13 455 094

Il y a du reste une méthode très simple de calculer approximativement le mouvement maritime de chaque année civile. En effet, si l'on prend la moyenne des années fiscales de 1886/87 et 1887/88 par exemple, il semble très probable, que cette moyenne correspondra à peu près au mouvement de l'année civile intermédiaire, c'est-à-dire de l'année 1887, et les chiffres du tableau ci-dessus confirment cette conclusion théorique.

22*) *Mexique.* Voici pour les années civiles de 1884 à 1888 les chiffres du mouvement de la navigation extérieure du *Mexique*:

Années.	Entrées.								Sorties.							
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Dont navires chargés.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Dont navires chargés.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
1884.....	500	719.2	671	144.7	1171	863.9	741	749.6	537	777.6	668	160.9	1205	938.5	965	848.4
1885.....	552	821.8	551	118.5	1103	940.3	681	800.0	588	890.6	511	115.9	1099	1006.5	888	900.3
1886.....	581	856.9	508	119.3	1089	976.2	689	831.9	609	895.6	510	125.7	1119	1021.3	933	921.4
1887.....	721	900.3	530	127.3	1251	1027.6	894	885.9	743	946.9	532	130.5	1275	1077.4	910	892.5
1888.....	746	1014.2	467	138.4	1213	1152.6	924	1026.2	718	982.9	454	143.3	1172	1126.2	837	931.9

Facteurs de conversion: pour les navires à vapeur: 1.05; pour les navires à vapeur et à voiles réunis (navires chargés): 1.04.

23) *Chili*. Par suite de diverses circonstances, notamment l'accroissement du territoire, les données relatives au mouvement des ports du Chili ne se prêtent à l'étude des différences d'année en année qu'à partir de 1880. *Les résumés officiels* pour les années 1880—1889 donnent les chiffres suivants :

Années.	Entrées.						Sorties.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
1880	648	762.7	689	418.2	1337	1180.9	734	891.9	530	326.3	1264	1218.2
1881	566	774.1	814	509.2	1380	1283.3	735	962.3	825	466.6	1560	1428.9
1882	522	744.4	960	623.4	1482	1367.8	623	906.3	805	514.7	1428	1421.0
1883	778	1137.0	958	679.1	1736	1816.1	875	1334.8	701	527.5	1576	1862.3
1884	885	1278.6	881	614.5	1766	1893.1	1136	1529.1	671	466.6	1807	1995.7
1885	991	1299.5	597	435.9	1588	1735.4	988	1259.1	550	394.5	1538	1653.6
1886	953	1363.1	674	521.4	1627	1884.5	991	1449.9	661	497.6	1652	1947.5
1887	649	987.8	753	557.1	1402	1544.9	761	1100.0	678	581.6	1439	1681.6
1888	856	1229.0	939	844.9	1795	2073.9	851	1244.0	640	567.5	1491	1811.5
1889	1385	2037.4	690	630.1	2075	2667.5	1416	2028.4	671	602.4	2087	2630.8

Il faut cependant remarquer que le nombre des ports auxquels ces chiffres se rapportent varie d'année en année. Ainsi le port *d'Arica* manque pour les années 1880, 1881, 1882, 1885 et 1886; manquent en outre: pour 1880: Ancud; pour 1881: Pisagua; pour 1883: Pisagua, Corral et Punta Arenas; pour 1884: Chañaral et Punta Arenas; pour 1885: Pisagua; pour 1886: Chañaral et Punta Arenas et pour 1887: Melipulli.

C'est pourquoi nous avons jugé utile de compléter les chiffres officiels pour les ports, pour lesquels les données manquent, au moyen des chiffres de l'année précédente ou de la moyenne de deux années, la précédente et la suivante. Toutefois nous avons omis le port *d'Arica* pour toute la période en déduisant les chiffres relatifs à ce port en tant qu'ils ont été compris dans le résumé officiel ci-dessus. Voici maintenant le résultat de ce calcul :

Aperçu du mouvement maritime international des ports du Chili (le port *d'Arica* excepté).
(Chiffres complétés.)

Années.	Entrées.						Sorties.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
1880	648	762.7	695	420.5	1343	1183.2	734	891.9	536	328.7	1270	1220.6
1881	566	774.1	902	566.7	1468	1340.8	735	962.3	900	516.1	1635	1478.4
1882	522	744.4	960	623.4	1482	1367.8	623	906.3	805	514.7	1428	1421.0
1883	687	1017.9	1034	722.5	1721	1740.4	785	1210.0	766	562.9	1551	1772.9
1884	792	1180.8	878	612.4	1670	1793.2	1107	1525.4	664	460.3	1771	1985.7
1885	1183	1485.3	633	457.9	1816	1943.2	1261	1664.8	737	533.5	1998	2198.3
1886	953	1363.1	674	521.4	1627	1884.5	991	1449.9	661	497.6	1652	1947.5
1887	651	990.4	753	557.1	1404	1547.5	763	1102.6	680	584.0	1443	1686.6
1888	856	1229.0	939	844.9	1795	2073.9	851	1244.0	640	567.5	1491	1811.5
1889	1385	2037.4	690	630.1	2075	2667.5	1416	2028.4	671	602.4	2087	2630.8

Nous donnons enfin ci-après les chiffres du port *d'Arica* depuis 1883.

1883	139	202.6	22	16.9	161	219.5	138	201.1	22	16.9	160	218.0
1884	186	247.5	14	6.9	200	254.4	190	256.3	15	7.8	205	264.1
1885	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1886	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1887	115	155.8	12	6.9	127	162.7	104	140.6	11	5.2	115	145.8
1888	143	195.4	10	6.9	153	202.3	138	194.4	10	6.3	148	200.7
1889	177	254.3	9	6.3	186	260.6	170	246.9	7	4.7	177	251.6

24) *République Argentine.* Les données relatives aux années 1872 à 1875 ont été puisées dans «le Registro Estadístico de la Provincia de Buenos Aires» et ne comprennent que les ports de cette province. Voici pour 1876, la première année pour laquelle les données comprennent tous les ports de la république, la différence entre la navigation de ces ports réunis et celle de la province de Buenos Aires :

	Entrées.						Sorties.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
République Argentine	851	Milliers. 527.8	993	Milliers. 221.6	1844	Milliers. 749.4	868	Milliers. 523.9	845	Milliers. 247.7	1713	Milliers. 771.6
Province de Buenos Aires.....	668	489.9	730	192.1	1398	682.0	713	491.0	580	201.5	1293	692.5
Différence	183	37.9	263	29.5	446	67.4	155	32.9	265	46.2	420	79.1

25) *Uruguay.* Les données ont été puisées, en ce qui concerne les années 1872 à 1874 et 1883 à 1889, dans l'«Anuario Estadístico de la República Oriental de Uruguay»; pour les années 1875—1882 M. Roustan, Directeur de la Statistique générale de l'Uruguay, a eu la complaisance de me transmettre des renseignements par écrit. Les chiffres communiqués dans notre tableau rétrospectif se rapportent à la navigation ultramarine du port de Montevideo.

Le tonnage officiel des navires à vapeur a été converti en tonnage international à l'aide du facteur 1.05. Ce calcul donnant le facteur moyen de 1.03 pour l'ensemble des navires à vapeur et à voiles entrés et sortis en 1876, nous avons appliqué ce facteur moyen de 1.03 aux chiffres des années précédentes, qui ne distinguent pas entre les navires à vapeur et les navires à voiles. Il en est de même en ce qui concerne les navires chargés entrés et sortis pendant les années 1876 et 1877.

26) *Brésil.* Faute de données complètes pour toute la république (voir page 22, note 37) nous donnons ci-après les renseignements relatifs au port de Rio de Janeiro que nous avons trouvés dans «Deutsches Handels-Archiv» (voir aussi l'ouvrage: Le Brésil en 1889, Paris 1889).

Navigation de long cours du port de Rio de Janeiro.

Années.	Entrées.						Sorties.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
1879.....	-	-	-	-	1313	1118.9	-	-	-	-	1127	1101.5
1880.....	-	-	-	-	1297	1112.0	-	-	-	-	1083	1047.0
1881.....	-	-	-	-	1285	1170.1	-	-	-	-	1121	1161.8
1882.....	-	-	-	-	1288	1245.6	-	-	-	-	1064	1186.1
1883.....	-	-	-	-	1218	1269.1	-	-	-	-	1067	1256.1
1884.....	-	-	-	-	1245	1332.6	-	-	-	-	1111	1282.4
1885.....	-	-	-	-	1263	1376.9	-	-	-	-	1105	1334.6
1886.....	-	-	-	-	1232	1414.4	-	-	-	-	1037	1279.7
1887.....	515	880.2	587	397.0	1102	1277.2	446	801.1	378	284.9	824	1086.0
1888.....	524	1193.8	672	358.5	1196	1552.3	633	1138.8	439	322.6	1072	1461.4
1889.....	740	1359.9	635	464.8	1375	1824.7	651	1243.4	530	402.8	1181	1646.2

Comme facteur de conversion, nous avons employé 1.05 pour les navires à vapeur et 1.04 pour les navires à vapeur et à voiles réunis.

27) *Dominion of Canada.* Facteurs de conversion: pour les navires à vapeur: 1.12; pour les navires à vapeur et à voiles réunis: 1871/72—1874/75: 1.05 et pour les navires chargés (à vapeur et à voiles réunis): 1875/76—1878/79: 1.05; 1879/80—1882/83: 1.06; 1883/84—1887/88: 1.07, et 1888/89 et 1889/90: 1.08.

28) *Possessions anglaises en Amérique, autres.* Les renseignements que nous avons trouvés pour les années 1872 à 1887 dans les «Stat. Tabl. rel. to the Col. and other Poss. of the U. K.» et pour les années suivantes dans les «Stat. Abstr. rel. to the Col. etc.», ne sont pas assez complets pour être insérés dans le tableau no. 7. D'abord, pour les premières années de la période, ces documents ne distinguent pas entre les navires à vapeur et les navires à voiles, et en ce qui concerne les années 1888—1889, notre source n'indique pas le nombre des navires entrés et sortis, mais seulement le tonnage des entrées et des sorties réunies en distinguant pourtant entre les navires à vapeur et les navires à voiles. Nous donnons ci-après un aperçu sommaire de ces renseignements où nous avons converti le tonnage officiel des navires à vapeur et à voiles réunis en tonnage international à l'aide des facteurs moyens résultant des rapports calculés pour la première année pour laquelle cette distinction a été faite. Quant aux années 1888 à 1889 nous avons, faute de détails, considéré la moyenne des entrées et des sorties réunies comme représentant d'une part les entrées et de l'autre les sorties.

Aperçu sommaire de la navigation de diverses possessions anglaises en Amérique.

Années.	Entrées.			Sorties.			Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
	Milliers de tonneaux.						Milliers de tonneaux.					
	1. Terre-Neuve.						2. Bermudes.					
1872	-	-	192.4	-	-	178.4	-	-	78.0	-	-	85.3
1873	-	-	231.2	-	-	205.5	-	-	78.7	-	-	61.9
1874	-	-	270.6	-	-	234.2	-	-	76.6	-	-	76.3
1875	-	-	250.6	-	-	233.3	-	-	70.9	-	-	66.5
1876	144.7	152.3	297.0	136.6	134.8	271.4	44.8	38.1	82.9	43.5	33.8	77.3
1877	158.7	154.2	312.9	153.9	138.1	292.0	48.9	36.0	84.9	49.1	39.7	88.8
1878	157.9	165.4	323.3	157.9	145.5	303.4	68.1	39.3	107.4	65.8	35.1	100.9
1879	172.4	163.8	336.2	171.8	146.4	318.2	55.9	46.4	102.3	55.4	46.9	102.3
1880	171.7	161.4	333.1	164.7	138.2	302.9	61.8	40.5	102.3	58.1	37.4	95.5
1881	196.7	158.4	355.1	194.1	137.1	331.2	82.6	41.3	123.9	80.6	37.2	117.8
1882	168.1	160.9	329.0	165.5	143.7	309.2	69.8	32.0	101.8	72.3	30.7	103.0
1883	172.9	169.2	342.1	174.9	150.2	325.1	103.0	20.9	123.9	103.6	20.4	124.0
1884	217.9	180.0	397.9	216.2	159.2	375.4	106.1	27.2	133.3	106.9	24.0	130.9
1885	177.2	147.3	324.5	176.5	127.7	304.2	87.9	32.6	120.5	89.6	24.8	114.4
1886	187.3	149.3	336.6	188.3	128.1	316.4	124.2	29.6	153.8	121.7	32.4	154.1
1887	190.0	140.5	330.5	183.8	122.5	306.3	87.7	18.1	105.8	89.4	22.6	112.0
1888	186.8	131.4	318.2	186.8	131.4	318.2	100.2	24.7	124.9	100.2	24.7	124.9
1889	221.0	130.9	351.9	221.0	130.9	351.9	97.1	24.2	121.3	97.1	24.2	121.3
	3. Honduras.						4. Iles de Bahama.					
1872	-	-	33.3	-	-	31.8	-	-	112.3	-	-	111.5
1873	-	-	38.3	-	-	36.0	-	-	97.9	-	-	98.8
1874	-	-	42.1	-	-	42.9	-	-	107.3	-	-	107.1
1875	-	-	32.3	-	-	34.4	-	-	73.2	-	-	76.4
1876	9.0	26.9	35.9	9.0	26.6	35.6	26.2	38.0	64.2	27.5	37.3	64.8
1877	9.1	27.9	37.0	9.1	29.8	38.9	38.6	35.7	74.3	40.2	36.7	76.9
1878	13.1	30.8	43.9	13.1	29.3	42.4	56.0	44.7	100.7	51.1	41.1	92.2
1879	25.9	26.9	52.8	25.8	29.2	55.0	51.3	45.1	96.4	50.2	46.1	96.3
1880	55.3	23.9	79.2	50.8	25.7	76.5	54.7	42.1	96.8	55.0	34.4	89.4
1881	56.1	24.7	80.8	56.3	23.5	79.8	86.0	38.0	124.0	78.2	35.4	113.6
1882	70.5	27.4	97.9	68.0	26.0	94.0	111.6	33.5	145.1	113.9	31.6	145.5
1883	90.8	25.8	116.6	88.1	23.9	112.0	99.5	39.0	138.5	107.4	36.8	144.2
1884	111.0	19.3	130.3	113.0	22.3	135.3	84.0	34.4	118.4	85.9	36.0	121.9
1885	95.9	24.1	120.0	102.8	23.3	126.1	89.0	36.0	125.0	89.1	32.2	121.3
1886	99.4	30.7	130.1	99.5	28.9	128.4	76.0	33.2	109.2	84.8	33.3	118.1
1887	90.5	28.5	119.0	92.6	27.9	120.5	90.1	35.9	126.0	89.4	31.6	121.0
1888	108.3	29.8	138.1	108.3	29.8	138.1	79.4	28.3	107.7	79.4	28.3	107.7
1889	156.9	29.3	186.2	156.9	29.3	186.2	84.9	27.8	112.7	84.9	27.8	112.7

Années.	Entrées.			Sorties.			Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
	Milliers de tonneaux.						Milliers de tonneaux.					
	5. Jamaïque¹⁾.						6. Barbade.					
1872	-	-	398.6	-	-	407.9	-	-	158.6	-	-	159.0
1873	-	-	327.3	-	-	337.1	-	-	167.2	-	-	166.4
1874	-	-	432.7	-	-	438.4	-	-	200.9	-	-	199.7
1875	-	-	412.3	-	-	415.4	-	-	223.8	-	-	222.2
1876	296.4	145.0	441.4	293.7	160.9	454.6	-	-	190.2	-	-	192.1
1877	250.4	125.7	376.1	247.7	133.1	380.8	-	-	209.7	-	-	206.8
1878	270.5	133.0	403.5	265.7	126.3	392.0	-	-	217.5	-	-	219.4
1879	285.9	139.5	425.4	277.8	130.3	408.1	-	-	247.9	-	-	248.4
1880	304.4	126.9	431.3	306.5	124.6	431.1	-	-	275.9	-	-	277.9
1881	342.5	90.9	433.4	337.5	96.3	433.8	-	-	254.2	-	-	251.8
1882	350.0	81.7	431.7	348.3	81.9	430.2	-	-	287.8	-	-	286.4
1883	360.8	82.2	443.0	354.9	83.7	438.6	-	-	387.4	-	-	381.6
1884	453.6	89.1	542.7	438.5	84.0	522.5	-	-	440.1	-	-	439.6
1885	420.9	100.0	520.9	417.6	96.7	514.3	-	-	498.5	-	-	498.5
1886	412.8	97.6	510.4	406.3	99.5	505.8	370.6	128.7	499.3	370.4	126.0	496.4
1887	412.4	91.4	503.8	405.8	73.3	479.1	403.8	154.9	558.7	407.3	146.4	553.7
1888	465.5	126.7	592.2	465.5	126.7	592.2	450.3	161.0	611.3	450.3	161.0	611.3
1889	461.3	125.6	586.9	461.3	125.6	586.9	489.0	172.2	661.2	489.0	172.2	661.2
	7. Trinité.						8. Guyane anglaise.					
1872	-	-	237.0	-	-	240.8	-	-	244.8	-	-	227.8
1873	-	-	279.4	-	-	289.1	-	-	221.7	-	-	233.3
1874	-	-	272.8	-	-	255.6	-	-	238.5	-	-	214.4
1875	-	-	283.7	-	-	284.5	-	-	209.6	-	-	224.3
1876	-	-	278.5	-	-	279.7	-	-	211.4	-	-	229.7
1877	-	-	329.5	-	-	331.4	-	-	264.1	-	-	266.3
1878	-	-	368.0	-	-	364.6	-	-	285.1	-	-	281.0
1879	-	-	437.2	-	-	435.5	-	-	275.8	-	-	271.2
1880	328.0	147.3	475.3	329.8	143.0	472.8	38.8	204.9	243.7	37.3	243.9	281.2
1881	314.1	133.6	447.7	313.4	140.0	453.4	95.1	175.7	270.8	95.3	173.9	269.2
1882	322.5	133.7	456.2	321.9	130.9	452.8	104.1	237.1	341.2	107.2	223.0	330.2
1883	370.2	138.4	508.6	369.0	132.7	501.7	122.9	207.7	330.6	123.7	214.0	337.7
1884	416.3	160.1	576.4	413.0	148.4	561.4	147.8	211.9	359.7	150.2	217.2	367.4
1885	432.3	150.2	582.5	434.8	144.7	579.5	150.7	178.8	329.5	152.8	183.4	336.2
1886	506.5	139.4	645.9	519.1	141.1	660.2	159.0	174.5	333.5	152.6	172.2	324.8
1887	548.8	140.8	689.6	548.6	132.9	681.5	154.3	189.4	343.7	156.6	193.0	349.6
1888	557.1	138.3	695.4	557.1	138.3	695.4	156.6	139.3	295.9	156.6	139.3	295.9
1889	513.6	140.8	654.4	513.6	140.8	654.4	173.9	162.0	335.9	173.9	162.0	335.9

²⁰⁾ *Possessions néerlandaises en Amérique.* On trouve dans la publication: «Jaarboekje voor Nederland» divers tableaux rétrospectifs et des données annuelles concernant la navigation de ces colonies; ainsi dans le Jaarboekje pour 1884 il y a un aperçu du mouvement des ports de Curaçao et de Surinam pendant les années 1871—1882 et même en ce qui concerne ce dernier port pour les années 1850, 1855, 1860, 1865 et 1870. Pour les dernières années on trouve des renseignements dans les «Bijdragen van het Statistisch Instituut». Nous reproduisons ci-après les chiffres relatifs au port le plus important.

¹⁾ Années expirant le 30 septembre.

Navires entrés dans le port de *Curaçao* 1872 à 1889.

1872.....	1324 nav.	108.2 mill. de t.	1878.....	980 nav.	135.3 mill. de t.	1884.....	1285 nav.	295.3 mill. de t.
1873.....	1273 —	112.8 — —	1879.....	1229 —	227.6 — —	1885.....	1270 —	298.9 — —
1874.....	1318 —	145.1 — —	1880.....	1152 —	229.5 — —	1886.....	1264 —	287.8 — —
1875.....	1021 —	99.4 — —	1881.....	1133 —	214.5 — —	1887.....	1332 —	286.6 — —
1876.....	827 —	82.2 — —	1882.....	1311 —	235.8 — —	1888.....	1263 —	303.5 — —
1877.....	832 —	79.1 — —	1883.....	1292 —	251.8 — —	1889.....	-	- — —

Les «Jaarboekjes» 1877—1879 font observer que le mouvement rétrograde qui se manifeste pour les années 1875 à 1877 s'explique par certaines difficultés surgies avec le Vénézuëla et qui furent aplanies en 1878.

Les chiffres originaux indiquent le tonnage pour les années 1872 à 1878 en anciennes tonnes qui ont été réduites en tonneaux internationaux à l'aide du facteur 0.90. A partir de 1879 le tonnage officiel est le mètre cube, dont 2.83 correspondent à un tonneau. Les données ne distinguent pas entre la navigation à vapeur et la navigation à voiles.

³⁰⁾ *Possessions françaises en Amérique.* On trouve des renseignements sur la navigation de ces possessions pendant une série d'années dans l'«Annuaire statistique de la France» publié par le Ministère du Commerce et dans les «Statistiques Coloniales» publiées par le Ministère de la Marine et des Colonies. Cependant ni l'une ni l'autre de ces publications ne donnent des renseignements complets, en ce qu'elles ne distinguent pas entre les navires à vapeur et les navires à voiles et que la première de ces publications n'indique le tonnage que pour les navires français.

Afrique.

³¹⁾ *Égypte.* Nous avons dû renoncer à établir une statistique rétrospective de la navigation de l'Égypte dans son ensemble; mais il existe plusieurs données pour le port important d'*Alexandrie*. Ainsi l'ouvrage officiel: «Statistique de l'Égypte 1873» donne des renseignements sur le mouvement de ce port non seulement pour l'année en question, mais pour une longue série d'années à partir de 1837. Is est vrai que pour les années 1837 à 1862 les tableaux n'indiquent que le nombre des navires, mais à partir de 1863, on trouve aussi des renseignements sur le tonnage. L'aperçu sommaire que nous donnons ci-dessous a été puisé: 1) pour 1872 dans la Statistique de l'Égypte 1873; 2) pour les années 1873 à 1877, dans l'Essai de Statistique générale de l'Égypte; 3) pour 1880—1888, dans le Bulletin du Ministère des Trav. Publ. XXI, page 195 (d'après les Rapports du Conseil d'administration des chemins de fer, des télégr. et du port d'*Alexandrie*). Nous avons converti le tonnage officiel des navires à vapeur à l'aide du facteur 1.05 et celui des navires à vapeur et à voiles réunis (1872—1877) à l'aide du facteur 1.04.

Aperçu sommaire du mouvement maritime du port d'*Alexandrie*.

Années.	Entrées.						Sorties.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
	Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.	
1872.....	-	-	-	-	2768	1217.0	-	-	-	-	2768	1217.0
1873.....	-	-	-	-	2770	1409.4	-	-	-	-	2770	1409.4
1874.....	-	-	-	-	2705	1396.4	-	-	-	-	2705	1396.4
1875.....	-	-	-	-	2382	1143.6	-	-	-	-	2382	1143.6
1876.....	-	-	-	-	2533	1193.1	-	-	-	-	2533	1193.1
1877.....	-	-	-	-	2358	1121.8	-	-	-	-	2358	1121.8
1878.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1879.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1880.....	1045	1059.3	1307	184.7	2352	1244.0	1067	1089.5	1266	183.1	2333	1272.6
1881.....	1074	1121.5	1291	179.8	2365	1301.3	1073	1128.5	1323	177.1	2396	1305.6
1882.....	1058	1150.0	903	124.4	1961	1274.4	1027	1114.6	872	127.1	1899	1241.7
1883.....	980	1080.3	792	125.1	1772	1205.4	986	1088.5	781	122.3	1767	1210.8
1884.....	1114	1343.2	1124	188.7	2238	1531.9	1101	1325.6	1109	183.2	2210	1508.8
1885.....	1118	1415.4	1203	186.4	2321	1601.8	1121	1332.7	1182	174.4	2303	1507.1
1886.....	1084	1407.0	1183	172.9	2267	1579.9	1091	1415.0	1170	171.1	2261	1586.1
1887.....	1197	1541.7	1031	149.7	2228	1691.4	1191	1535.6	1045	152.0	2236	1687.6
1888.....	1135	1521.9	1047	138.1	2182	1660.0	1142	1525.7	1010	134.2	2152	1659.9

32) *Canal de Suez.* Nous donnons, d'après les rapports de M. de Lesseps suppléés pour les années 1889 et 1890 par les «Suez Canal Returns of Shipping and Tonnage» (publiés à Londres), l'aperçu suivant du transit du Canal dans les deux directions après avoir converti le tonnage officiel en tonnage international à l'aide du facteur 1.05 :

1870.....	436 nav.	458.4 mill. de t.	1877.....	1663 nav.	2473.2 mill. de t.	1884.....	3284 nav.	6165.1 mill. de t.
1871.....	765 —	799.5 — —	1878.....	1593 —	2383.2 — —	1885.....	3624 —	6652.5 — —
1872.....	1082 —	1218.8 — —	1879.....	1477 —	2376.5 — —	1886.....	3100 —	6056.0 — —
1873.....	1173 —	1436.2 — —	1880.....	2026 —	3210.3 — —	1887.....	3137 —	6198.2 — —
1874.....	1264 —	1713.2 — —	1881.....	2727 —	4343.6 — —	1888.....	3440 —	6972.9 — —
1875.....	1494 —	2110.5 — —	1882.....	3198 —	5328.5 — —	1889.....	3425 —	7122.3 — —
1876.....	1457 —	2201.6 — —	1883.....	3307 —	6064.7 — —	1890.....	3389 —	7234.6 — —

En 1869, à partir du 17 novembre, date de l'ouverture, le Canal avait été transité par 10 navires jaugeant 6900 tonn. intern.

33) *Possessions anglaises en Afrique.* En renvoyant aux observations que nous avons faites dans la note 28 ci-dessus nous donnons ci-après un aperçu sommaire de la navigation des dites possessions en tant que nous possédons des renseignements en ce qui les concerne.

Aperçu sommaire de la navigation de diverses possessions anglaises en Afrique.

Années.	Entrées.			Sorties.			Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
	Milliers de tonneaux.						Milliers de tonneaux.					
	1. Gambie.						2. Sierra Léone.					
1872.....	-	-	44.3	-	-	45.1	-	-	133.3	-	-	130.9
1873.....	-	-	41.7	-	-	40.2	-	-	158.4	-	-	153.6
1874.....	-	-	54.4	-	-	56.8	-	-	153.8	-	-	154.3
1875.....	-	-	61.3	-	-	58.9	-	-	156.1	-	-	154.0
1876.....	-	54.6	54.6	-	55.0	55.0	121.7	33.6	155.3	113.7	34.6	148.3
1877.....	40.0	25.7	65.7	40.0	24.5	64.5	118.0	36.0	154.0	117.1	39.4	156.5
1878.....	49.6	32.2	81.8	49.6	25.1	74.7	146.6	34.7	181.3	142.5	37.2	179.7
1879.....	70.1	22.9	93.0	70.2	23.3	93.5	182.3	27.3	209.6	178.8	31.1	209.9
1880.....	68.2	19.0	87.2	68.3	19.6	87.9	193.2	27.1	220.3	193.7	28.8	222.5
1881.....	52.7	20.1	72.8	52.4	20.9	73.3	166.9	19.2	186.1	156.2	20.8	177.0
1882.....	57.2	29.2	86.4	57.3	28.7	86.0	238.8	28.9	267.7	259.7	28.5	288.2
1883.....	58.7	28.8	87.5	56.8	29.4	86.2	197.6	19.2	216.8	191.4	20.8	212.2
1884.....	63.6	18.4	82.0	64.6	17.9	82.5	189.0	16.5	205.5	203.9	15.0	218.9
1885.....	82.3	8.2	90.5	82.3	9.3	91.6	226.6	15.5	242.1	224.3	16.0	240.3
1886.....	69.2	6.4	75.6	69.0	6.5	75.5	230.4	13.3	243.7	227.6	13.9	241.5
1887.....	59.9	5.5	65.4	59.9	5.0	64.9	183.4	11.2	194.6	195.7	11.0	206.7
1888.....	102.8	4.9	107.7	102.8	4.9	107.7	274.0	14.2	288.2	274.0	14.2	288.2
1889.....	104.4	6.2	110.6	104.4	6.2	110.6	318.5	10.1	328.6	318.5	10.1	328.6

Années.	Entrées.			Sorties.			Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
	Milliers de tonneaux						Milliers de tonneaux.					
	3. Côte d'Or.						4. Lagos.					
1872	-	-	-	-	-	-	-	-	128.2	-	-	129.0
1873	-	-	-	-	-	-	-	-	128.3	-	-	126.5
1874	-	-	-	-	-	-	-	-	138.6	-	-	143.9
1875	70.3	27.3	97.6	70.3	27.3	97.6	-	-	150.0	-	-	149.1
1876	74.5	21.0	95.5	74.5	21.0	95.5	112.2	41.9	154.1	111.9	40.0	151.9
1877	55.7	23.7	79.4	55.7	23.7	79.4	127.9	47.3	175.2	125.3	46.3	171.6
1878	68.3	29.7	98.0	68.3	29.7	98.0	163.4	37.6	201.0	165.0	31.9	196.9
1879	82.7	24.0	106.7	82.7	24.0	106.7	163.3	34.6	197.9	161.5	33.5	195.0
1880	165.4	23.4	188.8	164.3	23.1	187.4	182.2	28.1	210.3	180.7	27.3	208.0
1881	149.8	21.9	171.7	147.9	19.5	167.4	165.5	19.4	184.9	164.6	17.9	182.5
1882	176.4	17.1	193.5	176.4	15.9	192.3	175.1	20.7	195.8	176.3	19.1	195.4
1883	206.7	11.6	218.3	211.7	11.8	223.5	197.3	19.9	217.2	197.3	17.6	214.9
1884	260.4	9.8	270.2	279.6	8.6	288.2	200.3	13.4	213.7	199.5	13.2	212.7
1885	354.7	9.3	364.0	354.7	9.3	364.0	222.1	18.2	240.3	222.1	18.2	240.3
1886	326.3	7.6	333.9	334.4	7.5	341.9	239.5	10.3	249.8	239.3	10.7	250.0
1887	304.5	4.9	309.4	306.2	4.4	310.6	283.6	7.7	291.3	280.6	7.2	287.8
1888	307.9	5.1	313.0	307.9	5.1	313.0	288.1	5.7	293.8	288.1	5.7	293.8
1889	315.3	3.0	318.3	315.3	3.0	318.3	278.4	4.1	282.5	278.4	4.1	282.5
	5. Cap de Bonne Espérance¹⁾.						6. Ste. Hélène.					
1872	-	-	205.7	-	-	191.6	-	-	159.2	-	-	22.9
1873	-	-	236.6	-	-	217.7	-	-	149.9	-	-	22.2
1874	-	-	273.9	-	-	258.9	-	-	152.1	-	-	11.5
1875	-	-	322.1	-	-	303.3	-	-	117.6	-	-	19.5
1876	-	-	334.9	-	-	317.9	51.7	19.7	71.4	6.6	20.3	26.9
1877	-	-	395.2	-	-	380.1	68.1	27.4	95.5	5.3	18.0	23.3
1878	-	-	500.7	-	-	453.3	66.2	43.9	110.1	4.3	24.5	28.8
1879	-	-	687.2	-	-	638.2	75.5	52.2	127.7	-	24.7	24.7
1880	-	-	700.0	-	-	648.7	81.0	37.0	118.0	0.9	15.6	16.5
1881	438.2	359.3	797.5	417.4	333.3	750.7	75.7	38.7	114.4	3.9	20.4	24.3
1882	491.8	353.6	845.4	496.0	350.7	846.7	62.2	30.5	92.7	2.1	17.4	19.5
1883	474.0	290.4	764.4	469.7	287.4	757.1	83.8	25.1	108.9	-	19.3	19.3
1884	411.1	207.1	618.2	423.4	230.8	654.2	100.8	26.2	127.0	-	12.4	12.4
1885	409.3	265.5	674.8	395.6	258.4	654.0	85.8	19.6	105.4	2.5	12.6	15.1
1886	451.2	174.8	626.0	442.6	172.0	614.6	95.9	23.7	119.6	4.3	14.4	18.7
1887	474.6	206.7	681.3	458.8	198.1	656.9	94.2	22.1	116.3	7.8	12.6	20.4
1888	605.8	221.7	827.5	605.8	221.7	827.5	-	-	-	-	-	-
1889	812.9	293.1	1106.0	812.9	293.1	1106.0	-	-	-	-	-	-

¹⁾ D'après une note, insérée pour la première fois dans le Statistical Abstract for the Col. and other Poss. 1875-1889, page 17, les chiffres officiels du tonnage des navires à vapeur représentent, pour la Colonie du Cap, le tonnage *brut*. En conséquence, nous avons, dans le tableau ci-dessus converti les chiffres respectifs en tonnage international à l'aide du facteur 0.74, pour les années 1881-1889; pour les années antérieures, nous avons évalué le tonnage officiel des vapeurs et des voiliers réunis à 0.838, chiffre résultant du rapport calculé pour l'année 1881. Dans les *tableaux précédents*, au contraire, le tonnage des navires à vapeur a été erronément converti en tonnage international à l'aide du facteur ordinaire 1.12; ces tableaux étaient déjà imprimés avant que nous eussions connaissance de la circonstance exceptionnelle mentionnée dans la note précitée.

Années.	Entrées.			Sorties.			Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
	Milliers de tonneaux.						Milliers de tonneaux.					
	7. Natal.						8. Ile Maurice.					
1872	-	-	38.8	-	-	37.0	-	-	299.7	-	-	276.4
1873	-	-	58.1	-	-	58.3	-	-	272.5	-	-	276.5
1874	-	-	69.9	-	-	67.7	-	-	299.3	-	-	298.9
1875	-	-	75.7	-	-	73.8	-	-	251.4	-	-	244.5
1876	-	-	75.4	-	-	76.0	-	-	273.0	-	-	270.1
1877	-	-	105.1	-	-	102.4	-	-	304.4	-	-	295.6
1878	-	-	144.2	-	-	142.9	-	-	304.1	-	-	293.7
1879	-	-	225.7	-	-	223.5	-	-	273.7	-	-	286.4
1880	-	-	222.6	-	-	216.5	-	-	285.7	-	-	288.6
1881	-	-	239.9	-	-	241.3	-	-	292.4	-	-	286.4
1882	-	-	266.7	-	-	265.4	-	-	291.2	-	-	292.4
1883	-	-	253.0	-	-	252.8	-	-	350.2	-	-	346.4
1884	-	-	229.1	-	-	231.7	-	-	403.5	-	-	401.5
1885	169.8	43.7	213.5	167.1	44.0	211.1	-	-	322.8	-	-	322.8
1886	191.2	25.9	217.1	192.8	24.1	216.9	190.4	177.9	368.3	189.9	174.8	364.7
1887	213.0	45.3	258.3	205.7	47.7	253.4	171.5	153.1	324.6	172.1	156.0	328.1
1888	341.1	59.0	400.1	341.1	59.0	400.1	186.1	145.0	331.1	186.1	145.0	331.1
1889	487.8	71.0	558.8	487.8	71.0	558.8	226.4	125.1	351.5	226.4	125.1	351.5

³⁴⁾ *Algérie.* Les chiffres ont été puisés dans le Tableau général du commerce de la France. Comme le tableau spécial de la navigation de l'Algérie n'indique que la navigation de ce pays avec l'Étranger, nous y avons ajouté les chiffres de la navigation entre la France et l'Algérie en considérant les navires *entrés* en France et venant d'Algérie comme *sortis* de ce pays à destination de la France et vice versa. Le tonnage officiel des vapeurs a été converti en tonnage international à l'aide des facteurs 1.12 pour les années 1872—1888 et 1.16 pour 1889 (voir pages 126 et 127, note 13).

Quant aux autres possessions françaises voir les explications fournies dans la note 30, page 24.

Asie.

³⁵⁾ *Chine.* Voici les renseignements que nous avons pu réunir en ce qui concerne la navigation des «Treaty Ports» :

Années.	Navigation internationale des «Treaty Ports».				Ensemble de la navigation à l'entrée ¹⁾ des «Treaty Ports» tant entre eux qu'avec les pays étrangers.					
	Entrées.		Sorties.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1874	-	970.3	-	964.4	-	-	-	-	-	-
1875	-	1181.9	-	1164.8	5703	4684.1	2794	751.6	8497	5435.7
1876	-	1256.9	-	1270.6	6021	4879.3	2953	756.7	8974	5636.0
1877	-	1530.5	-	1483.2	6854	5955.9	2549	674.0	9403	6629.9
1878	-	1714.0	-	1719.5	7100	6567.1	3364	859.7	10464	7426.8
1879	-	1790.2	-	1807.3	7254	6865.7	3450	833.5	10704	7699.2
1880	-	2211.1	-	2267.3	8650	8160.7	2835	650.8	11485	8811.5
1881	-	2094.6	-	2053.4	9085	8596.5	2509	644.7	11594	9241.2
1882	-	2245.7	-	2154.8	9804	9017.5	2561	643.1	12365	9660.6
1883	-	2238.0	-	2235.1	9729	9194.7	2202	585.4	11931	9780.1
1884	2379	2280.8	2404	2313.5	9858	10002.8	2020	472.3	11878	10475.1
1885	2555	2419.5	2499	2379.9	9345	9527.3	2374	527.6	11719	10054.9
1886	3212	2844.4	3145	2778.7	11631	11547.0	2491	568.1	14122	12115.1
1887	3195	2928.7	3154	2916.5	11720	11843.7	2471	525.1	14191	12368.8
1888	3003	3130.5	2963	3081.0	11624	11934.5	2456	498.1	14080	12432.6
1889	3179	3293.5	3082	3216.3	12302	12703.1	2271	416.9	14573	13120.0

¹⁾ Les chiffres des *sorties* sont presque identiquement les mêmes.

Les chiffres ont été puisés, en ce qui concerne les années 1874 à 1883, dans la publication anglaise: «Statistical Abstract for Foreign Countries», pour les années suivantes dans «Returns of Trade and Trade Reports», Shanghai.

Le tonnage officiel a été converti en tonnage international à l'aide des facteurs 1.12 pour les vapeurs et 1.11 pour les vapeurs et les voiliers réunis.

Nous renvoyons du reste à la page 24, note 70.

36) *Japon.* Les données ont été puisées dans les Résumés statistiques de l'Empire du Japon (voir page 24, note 72).

Le nombre des navires entrés et sortis en 1883 comprend 94 navires à vapeur dont le tonnage n'est pas indiqué; ces navires ont navigué entre le Japon et la Corée.

37) *Indes anglaises.* D'après le «Review of the trade of India» et les «Statistical Tables for the Colonial and other Possessions», voir aussi l'Annual Statement of the Trade and Navigation of British India (lequel cependant ne distingue pas entre les navires à vapeur et les navires à voiles). Le tonnage officiel des vapeurs a été converti en tonnage international à l'aide du facteur 1.12 et celui des navires à vapeur et des navires à voiles réunis (années 1872/73 et 1873/74) à l'aide du facteur 1.05.

À partir du 1^{er} avril 1882, un changement a été introduit relativement à la statistique du mouvement des entrées et des sorties. Auparavant un navire arrivant d'un pays étranger et faisant escale dans plusieurs ports était compté comme arrivant de l'étranger autant de fois qu'il avait fait d'escales, de sorte que les chiffres de la navigation internationale étaient trop grands et ceux du cabotage trop petits. Ce défaut, qui affectait également les sorties, a été remédié depuis 1882 (Review of the accounts of the seaborne foreign trade of the British India, Simla 1883, page 97).

Les documents indiquent séparément les navires à vapeur entrés ou sortis par la voie de Suez. En voici les chiffres :

Années.	Entrées.		Sorties.		Années.	Entrées.		Sorties.	
	Nom- bre.	Tonnage intern.	Nom- bre.	Tonnage intern.		Nom- bre.	Tonnage intern.	Nom- bre.	Tonnage intern.
		Milliers.		Milliers.			Milliers.		Milliers.
1 Avril 1872—31 Mars 1873...	259	356.5	273	345.5	1 Avril 1882—31 Mars 1883...	711	1290.7	934	1605.5
— 1873 — 1874...	317	486.3	306	428.3	— 1883 — 1884...	839	1573.6	1091	1956.4
— 1874 — 1875...	413	645.0	409	625.0	— 1884 — 1885...	726	1415.8	923	1739.9
— 1875 — 1876...	483	788.9	522	824.3	— 1885 — 1886...	773	1497.0	1039	1928.6
— 1876 — 1877...	504	833.5	536	867.4	— 1886 — 1887...	726	1467.5	945	1832.7
— 1877 — 1878...	569	912.8	568	899.1	— 1887 — 1888...	784	1577.0	949	1834.3
— 1878 — 1879...	437	751.2	504	847.0	— 1888 — 1889...	755	1577.3	967	1943.9
— 1879 — 1880...	511	873.7	556	929.2	— 1889 — 1890...	677	1491.6	931	1930.4
— 1880 — 1881...	686	1140.3	773	1249.7	— 1890 — 1891...	752	1665.6	965	2040.0
— 1881 — 1882...	929	1534.7	1060	1699.9					

D'après les documents qui m'ont été envoyés récemment par l'obligeance de M. J. E. O'Connor, Assistant Secretary to the Government of India, Simla, nous pouvons maintenant compléter les chiffres du tableau no 7 pages 120 et 121, comme suit:

Navigation des Indes anglaises.

Années.	Navires à vapeur.			Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		
	Nombre.	Tonnage officiel.	Tonnage international.	Nombre.	Tonnage officiel et international.	Nombre.	Tonnage officiel.	Tonnage international.
<i>Entrées.</i>		Milliers.	Milliers.		Milliers.		Milliers.	Milliers.
1 Avril 1888—31 Mars 1889...	1608	2506.9	2807.8	3573	943.3	5181	3450.1	3751.1
— 1889 — 1890...	1672	2653.1	2971.4	3610	1005.1	5282	3658.2	3976.5
— 1890 — 1891...	2047	3027.4	3390.7	3443	835.4	5490	3862.8	4226.1
Dont entrées des navires chargés.								
1 Avril 1888—31 Mars 1889...	1351	2157.8	2416.7	2354	625.4	3705	2783.2	3042.1
— 1889 — 1890...	1355	2200.3	2464.3	2416	619.9	3771	2820.2	3084.2
— 1890 — 1891...	1570	2480.3	2777.9	2091	511.0	3661	2991.3	3288.9
<i>Sorties.</i>								
1 Avril 1888—31 Mars 1889...	1632	2561.4	2868.8	3672	971.7	5304	1233.1	3840.5
— 1889 — 1890...	1684	2678.6	3000.1	3707	978.8	5391	3657.4	3978.9
— 1890 — 1891...	2023	2983.0	3340.9	3510	839.1	5533	3822.1	4180.0
Dont sorties des navires chargés.								
1 Avril 1888—31 Mars 1889...	1567	2487.9	2786.4	2856	896.6	4423	3384.5	3683.0
— 1889 — 1890...	1627	2623.9	2937.8	2854	905.3	4481	3528.3	3843.1
— 1890 — 1891...	1831	2870.7	3215.2	2717	772.7	4548	3643.4	3987.9

³⁸⁾ *Possessions anglaises en Asie, autres.* Voici un résumé du mouvement maritime de ces colonies pendant les années 1872 à 1889 :

Années.	Ceylan.		Hongkong.		Straits Settlements.		Dont : à vapeur.		à voiles.	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
Milliers de tonneaux.										
1872	927.1	889.1	1905.9	1889.7	1843.6	1526.5	-	-	-	-
1873	969.8	1024.6	1629.1	1631.5	1843.6	1620.1	-	-	-	-
1874	1019.0	996.6	1501.2	1498.6	1885.3	1643.1	-	-	-	-
1875	1129.2	1087.2	1907.0	1903.1	2273.4	1962.4	-	-	-	-
1876	1171.2	1153.3	2173.4	2186.2	2656.0	2617.2	2312.2	2178.5	343.8	438.7
1877	1297.0	1205.7	2445.8	2406.1	2578.4	2440.5	2252.7	2113.0	325.7	327.5
1878	1295.7	1264.3	2591.2	2618.3	2929.6	2840.3	2586.6	2481.3	343.0	359.0
1879	1305.7	1304.0	2470.6	2493.7	2848.0	2591.0	2522.7	2225.3	325.3	365.7
1880	1454.2	1452.5	2535.6	2543.3	3098.5	2995.0	2781.5	2703.3	317.0	291.7
1881	1551.5	1518.7	2853.3	2833.2	3286.5	3243.4	3002.5	2933.6	284.0	309.8
1882	1623.4	1589.0	3170.8	3166.2	3658.4	3660.0	3358.8	3381.7	299.6	278.3
1883	1741.2	1685.4	3450.4	3432.0	3888.0	3827.9	3618.9	3572.7	269.1	255.2
1884	1758.4	1752.1	3479.6	3482.1	4037.4	3973.3	3764.1	3703.0	273.3	270.3
1885	1823.1	1738.1	3866.7	3832.4	4405.0	4335.9	4136.8	4076.4	268.2	259.5
1886	1952.3	1971.2	4571.3	4509.1	4682.6	4417.3	4419.6	4172.8	263.0	244.5
1887	2071.2	2071.1	4607.9	4561.6	4802.8	4499.9	4572.4	4273.0	230.4	226.9
1888	2256.2	2197.2	4503.3	4503.3	5122.6	5122.6	4911.2	4911.2	211.4	211.4
1889	2423.5	2408.5	4486.0	4486.0	-	-	-	-	-	-

Les données ont été puisées pour les années 1872 à 1884 dans les «Statistical Tables relating to the Colonial and other Possessions», et pour l'année 1885 dans les «Statistical Abstracts» correspondants. En ce qui concerne Ceylan, nous avons cependant employé les «Ceylon Administration Reports» pour les années 1886—1889. En tant que les «Statistical Abstracts» ont été employés, nous avons suivi le procédé expliqué page 134, note 28 ci-dessus.

Afin de présenter une série de données homogènes, nous avons dû exclure le tonnage des navires indigènes de la navigation de Hongkong et des Straits Settlements, contrairement à la règle appliquée dans les tableaux nos 1 et 2, voir page 24, note 76.

La distinction des navires à vapeur et des navires à voiles fait défaut pour Ceylan et Hongkong. Quant aux «Straits Settlements», cette distinction a été faite depuis 1876, excepté pour la navigation du port de Malacca pendant les années 1876 à 1880. La presque-totalité du mouvement de Malacca s'étant effectuée en 1881 par des vapeurs — 174 751 tonneaux sur 183 767 à l'entrée — nous avons pour ce port considéré tous les navires entrés et sortis pendant les années 1876 à 1880 comme étant des navires à vapeur. En ce qui concerne la navigation des «Straits Settlements» pendant les années 1872 à 1875, nous avons employé le facteur de 1.10 pour convertir le tonnage officiel en tonnage international.

Quant à Ceylan et Hongkong, nous avons inséré le tonnage officiel dans nos tableaux.

³⁹⁾ *Possessions néerlandaises en Asie.* Les données ont été puisées pour les années 1879 à 1881 dans les «Jaarboekjes voor Nederland» et pour les années 1883 à 1889, dans le «Statistiek van den Handel, de Scheepvaart etc. in Nederlandsch Indië». Pour les années 1874 à 1878 voir le tableau ci-dessous qui comprend non seulement la navigation internationale mais aussi le cabotage et où nous avons ajouté — pour faciliter la comparaison avec les données des années suivantes — les chiffres de 1879 après y avoir ajouté le cabotage.

Mouvement maritime (navigation internationale et cabotage réunis) des Possessions néerlandaises en Asie.

Années.	Entrées.						Sorties.					
	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1874	566	268.6	5817	648.8	6383	917.4	549	268.4	5914	684.4	6463	952.8
1875	1041	448.1	5962	641.3	7003	1089.4	1053	458.8	5910	623.9	6963	1082.7
1876	1322	490.2	6041	641.3	7363	1131.5	1280	514.2	6270	665.2	7550	1179.4
1877	1828	649.7	6030	660.0	7858	1309.7	1772	610.6	6274	644.8	8046	1255.4
1878	1877	794.0	5775	642.3	7652	1436.3	1882	674.4	6103	629.8	7985	1304.2
1879	1904	1017.2	6079	634.3	7983	1651.5	1977	1098.0	7437	707.6	9414	1805.6

Ces chiffres demandent quelques explications. D'abord les documents originaux indiquent pour les voiliers en 1874 un nombre et un tonnage beaucoup plus grand que les nôtres, savoir 9010 navires, par conséquent une différence en plus de 3193. Cela tient à une erreur d'enregistrement en ce qui concerne les navires de construction indigène, voir «Jaarboekje» 1878 page 249 et 1879 page 293, note 1. Nous avons cherché à y remédier en substituant aux chiffres erronés pour les navires indigènes en 1874 les chiffres corrects pour la même espèce de navires en 1875, conservant ainsi pour l'année 1874 les chiffres originaux en ce qui concerne la navigation à vapeur ainsi que la navigation à voiles en tant qu'elle s'est faite par des navires de construction européenne.

Pour indiquer le tonnage, les documents originaux se servent jusqu'en 1878 de l'ancienne tonne brute (1.5 m³) que nous avons évaluée à 0.60 tonneau international pour les navires à vapeur et à 0.90 tonneau international pour les navires à voiles (voir la présente statistique internationale vol. II page 22, note 1 où l'on aurait dû ajouter que le facteur 0.90 était employé pour les navires à voiles, cfr. page 70).

Le facteur 0.90 est du reste probablement trop élevé, car d'une part le tonnage moyen des entrées et des sorties des navires à voiles pendant les années 1876 à 1878 était de 118 tonnes anciennes (dans chacune des années), tandis que les entrées et les sorties des navires à voiles en 1879 avaient un tonnage moyen de 100 tonneaux nouveaux, ce qui donne le rapport de 0.85 tonneau nouveau par tonne ancienne. D'autre part une comparaison des registres des navires appartenant aux colonies néerlandaises dans l'Inde pour 1879 et 1889 a montré que 29 navires à voiles jaugeant en 1879 9612 tonnes anciennes ne jaugeaient en 1889 que 6675 tonneaux de 2.83 mètres cubes, ce qui donne le rapport de 0.70 tonneau par tonne. Toutefois ce facteur ne paraît pas acceptable pour le mouvement de la navigation.

Le tonneau net introduit depuis 1879 dans les Colonies, est évalué à 1.05 pour les vapeurs et à 1.00 pour les voiliers. Le mètre cube employé depuis 1883 contient ¹⁰⁰/₂₈₃ de la capacité du nouveau tonneau.

Les données communiquées dans les «Jaarboekjes» pour 1873 et les années antérieures reposent sur des bases qui diffèrent essentiellement de celles sur lesquelles ont été construites les données relatives aux années suivantes, de sorte qu'elles ne peuvent être comparées à celles-ci.

Océanie.

- ⁴⁰⁾ *Nouvelle-Galles du Sud.* Les données ont été puisées, pour les années 1872 à 1884, dans les «Statistical Tables relating to the Colonial and other Possessions», et pour les années 1885 à 1889, dans le «Statistical Register for New South Wales».

Avant 1885, les navires faisant escale au cours du même voyage dans les ports de Sydney et de Newcastle étaient comptés deux fois dans les chiffres (v. Victorian Year-Book 1888—1889, I, p. 337, note 1). La défalcation de ces doubles emplois a eu pour résultat une réduction considérable des chiffres surtout en ce qui concerne les sorties de navires à vapeur du port de Newcastle qui ne comptaient en 1885 que 315 navires et 295 949 tonneaux (officiels) contre 627 navires et 621 257 tonneaux l'année précédente.

La valeur de l'importation et de l'exportation ayant été à peu près la même en 1884 et en 1885, il est probable qu'il n'y a pas eu, en ce qui concerne le mouvement maritime, de différence appréciable entre 1884 et 1885.

- ⁴¹⁾ *Victoria.* Pour 1872 à 1884, d'après «Stat. Tables»; pour 1885 à 1887 et 1889, d'après le «Victorian Year-Book» et pour 1888, d'après le «Statistical Register for the Colony of Victoria».

Le tonnage officiel des navires chargés entrés et sortis pendant les années 1885 à 1887, pour lesquelles nous n'avons pu distinguer entre les navires à vapeur et les navires à voiles, a été converti en tonnage international à l'aide des facteurs 1.095 à l'entrée et 1.10 à la sortie.

- ⁴²⁾ *Possessions anglaises en Océanie, autres.* Voici un résumé du mouvement maritime de ces possessions :

Années.	1. Queensland.		2. Australie méridionale.		3. Australie occidentale.		4. Tasmanie.		5. Nouvelle-Zélande.	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
Tonnage en milliers de tonneaux.										
1872	148.6	143.4	195.4	191.5	73.5	72.5	108.5	109.3	300.3	285.4
1873	176.2	176.4	286.7	270.2	73.8	74.8	125.5	126.9	289.3	281.8
1874	302.8	269.9	287.2	290.1	69.3	71.5	126.9	127.0	399.3	385.5
1875	395.2	368.9	342.2	318.1	70.9	71.3	136.8	141.1	416.7	417.8
1876	454.8	419.5	374.6	387.2	83.8	79.7	149.6	144.3	393.2	393.3
1877	490.1	466.8	367.4	359.2	78.4	82.2	169.4	170.3	388.6	400.6
1878	541.9	524.9	489.0	489.8	86.0	87.5	170.0	167.5	456.5	428.5
1879	637.7	618.7	505.1	502.4	90.5	90.7	204.0	208.1	473.9	475.8
1880	633.7	621.9	637.3	659.7	135.0	137.4	223.8	226.8	395.7	424.0
1881	761.9	771.9	692.2	678.9	157.9	152.4	208.0	207.7	420.1	413.5
1882	962.6	918.0	729.5	714.7	188.0	186.5	225.8	225.6	461.3	438.6
1883 ¹⁾	456.0	426.5	808.8	816.3	212.4	213.3	250.2	262.4	494.9	507.6
1884	572.1	580.0	982.1	999.2	250.6	236.5	334.3	339.8	566.2	571.6
1885	496.3	532.9	966.6	986.0	254.1	259.7	376.9	368.5	519.7	513.0
1886	557.0	563.5	846.4	864.4	287.5	262.3	379.0	384.9	502.6	488.3
1887	468.2	456.1	926.8	921.4	277.3	264.3	398.1	413.8	489.8	493.6
1888	478.5	517.7	1063.3	1091.0	446.9	454.2	425.5	431.1	567.9	573.5
1889	506.8	494.2	1076.5	1076.5	558.0	558.0	505.9	501.8	646.1	646.1

¹⁾ Voir les observations ci-dessous.

Ces données ont été puisées, en ce qui concerne les années 1872 à 1884, dans les «Statistical Tables rel. to the Colonial and other Possessions». Pour les années suivantes, nous avons employé les statistiques spéciales («Statistics» et «Statistical Registers») et en partie le «Deutsches Handels-Archiv» pour 1888.

Le tonnage officiel a été converti en tonneaux internationaux à l'aide des facteurs résultant des premières années pour lesquelles la distinction entre les navires à vapeur et les navires à voiles a été faite dans les documents officiels. En ce qui concerne le Queensland et la Nouvelle-Zélande, cette distinction n'est pas encore faite et nous avons employé pour ces colonies le tonnage officiel.

Dans les relevés du mouvement maritime du *Queensland*, les navires faisant escale au cours d'un même voyage dans différents ports de la colonie étaient comptés avant 1883 autant de fois qu'ils avaient fait d'escales. On peut juger quelle grande différence la correction a produite, en comparant, pour l'année 1883, les chiffres résultant de l'ancienne méthode à ceux du nouveau procédé qui limite les données à la navigation directe. En effet, tandis que celle-ci était représentée par 882 500 tonneaux (entrées et sorties réunies), la navigation totale des ports, y-compris les escales répétées, se chiffrait à 2 685 300 tonneaux, ce qui fait à peu près le triple.

Quant à la navigation à vapeur et à voiles, les renseignements que nous avons sur les colonies anglaises en question ne nous permettent de dresser un tableau comprenant une série d'années qu'en ce qui concerne l'Australie occidentale et la Tasmanie pour lesquelles nous donnons l'aperçu suivant :

Années.	Australie occidentale.						Tasmanie.					
	Entrées.			Sorties.			Entrées.			Sorties.		
	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.	Navires à vapeur.	Navires à voiles.	Navires à vapeur et à voiles réunis.
Tonnage en milliers de tonneaux internationaux.												
1876	43.6	40.2	83.8	43.6	36.1	79.7	78.4	71.2	149.6	74.8	69.5	144.3
1877	44.5	33.9	78.4	43.9	38.3	82.2	93.8	75.6	169.4	93.9	76.4	170.3
1878	50.1	35.9	86.0	50.7	36.8	87.5	101.7	68.3	170.0	99.6	67.9	167.5
1879	51.8	38.7	90.5	52.3	38.4	90.7	139.4	64.6	204.0	142.3	65.8	208.1
1880	102.4	32.6	135.0	102.4	35.0	137.4	173.2	50.6	223.8	175.1	51.7	226.8
1881	120.3	37.6	157.9	115.6	36.8	152.4	148.8	59.2	208.0	149.0	58.7	207.7
1882	143.1	44.9	188.0	138.8	47.7	186.5	156.7	69.1	225.8	159.1	66.5	225.6
1883	169.1	43.3	212.4	171.8	41.5	213.3	187.4	62.8	250.2	199.5	62.9	262.4
1884	212.2	38.4	250.6	200.4	36.1	236.5	277.5	56.8	334.3	281.4	58.4	339.8
1885	213.1	43.8	256.9	213.1	43.8	256.9	319.0	57.9	376.9	312.8	55.7	368.5
1886	225.0	49.9	274.9	225.0	49.9	274.9	330.6	48.4	379.0	337.3	47.6	384.9
1887	227.9	42.9	270.8	227.9	42.9	270.8	351.2	46.9	398.1	362.7	51.1	413.8
1888	411.0	35.9	446.9	416.4	37.8	454.2	371.5	54.0	425.5	377.3	53.8	431.1
1889	518.7	39.3	558.0	518.7	39.3	558.0	444.7	61.2	505.9	445.6	56.2	501.8

Le progrès du mouvement maritime des colonies australiennes est extrêmement remarquable. Voici, d'après *M. Coghlan* : «A Statistical Account of the seven Colonies of Australasia», Sydney 1890, l'aperçu des entrées et des sorties réunies de ces colonies :

	1822.	1841.	1851.	1861.	1871.	1881.	1888.
Nombre des navires	268	2576	5340	10766	13733	16699	18611
Milliers de tonneaux	147.9	552.3	1088.1	2892.5	4395.2	9504.1	14689.8

Il résulte de ce qui a été dit ci-dessus relativement aux colonies de la Nouvelle-Galles du Sud et du Queensland, que le progrès réel de 1881 à 1888 a été encore plus grand que les chiffres ne le montrent. — (V. aussi : «Wealth and progress of New South Wales 1888—89» par le même auteur, p. 141—142.)

N° 8. Marines marchandes des différents pays au 1^{er} janvier 1890.

(Navires de 50 tonneaux et au-dessus)¹⁾.

Pays.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Tonnage calculé		Rapport de chaque pays dans le chiffre total.
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	des navires à vapeur.	des navires à vapeur et à voiles réunis.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Grande-Bretagne et Irlande avec les îles de Man et du Canal	5296	5242100	8535	2842800	13831	8084900	15726300	18569100	49.33
2. Possessions anglaises en Europe	12	5000	40	11800	52	16800	15000	26800	0.07
3. Danemark avec l'Islande et les îles Féroë	210	107100	870	144500	1080	251600	321300	465800	1.24
4. Norvège	392	163000	3658	1373300	4050	1536300	489000	1862300	4.95
5. Suède ²⁾	362	115300	1526	322700	1888	438000	345900	668600	1.78
6. Russie (1889) ³⁾	252	90200	1649	213200	1901	303400	270600	483800	1.29
7. Finlande (1888) ⁴⁾	56	12800	774	186400	830	199200	38400	224800	0.60
8. Allemagne	707	615000	1595	668100	2302	1283100	1845000	2513100	6.68
9. Pays-Bas	110	115100	500	135200	610	250300	345300	480500	1.28
10. Belgique	42	65900	9	4300	51	70200	197700	202000	0.54
11. France ⁵⁾	580	570900	1823	320500	2403	891400	1712700	2033200	5.40
12. Portugal ⁶⁾	41	31600	217	42200	258	73800	94800	137000	0.36
13. Espagne ⁷⁾	334	274800	798	140900	1132	415700	824400	965300	2.57
14. Italie	200	202400	1871	566500	2071	768900	607200	1173700	3.12
15. Autriche ⁸⁾	103	95900	224	76700	327	172600	287700	364400	0.97
16. Hongrie ⁸⁾	19	10900	103	46300	122	57200	32700	79000	0.21
17. Monténégro B. V. ⁹⁾	-	-	6	1200	6	1200	-	1200	0.00
18. Grèce	59	41900	903	181500	962	223400	125700	307200	0.82
19. Turquie d'Europe et d'Asie	41	26300	512	89400	553	115700	78900	168300	0.45
20. Roumanie B. V. ⁹⁾	6	2800	20	3600	26	6400	8400	12000	0.03
21. États-Unis de l'Amérique du Nord ¹⁰⁾	2114	715400	5091	1556300	7205	2271700	2146200	3702500	9.84
22. Mexique B. V. ⁹⁾	12	3900	50	8800	62	12700	11700	20500	0.05
23. Amérique centrale B. V. ⁹⁾	4	700	46	16900	50	17600	2100	19000	0.05
24. Haïti et République Dominicaine B. V.	10	4200	24	4500	34	8700	12600	17100	0.04
25. Pérou B. V. ⁹⁾	6	3400	36	21400	42	24800	10200	31600	0.08
26. Chili B. V. ⁹⁾	34	22900	146	74600	180	97500	68700	143300	0.38
27. République Argentine B. V. ⁹⁾	68	16700	106	29400	174	46100	50100	79500	0.21
28. Brésil B. V. ⁹⁾	134	51800	268	56200	402	108000	155400	211600	0.56
29. Autres États américains B. V. ⁹⁾	27	7400	67	20900	94	28300	22200	43100	0.11
30. Possessions anglaises en Amérique ¹¹⁾	294	69500	3488	851200	3782	920700	208500	1059700	2.81
31. Possessions danoises en Amérique	-	-	13	3600	13	3600	-	3600	0.01
32. Possessions néerlandaises en Amérique ¹²⁾	-	-	7	500	7	500	-	500	0.00
33. Possessions françaises en Amérique (1886)	1	700	140	9600	141	10300	2100	11700	0.03
34. Possessions espagnoles en Amérique ⁷⁾	41	18400	158	20900	199	39300	55200	76100	0.20
35. Possessions anglaises en Afrique	6	700	42	6900	48	7600	2100	9000	0.02
36. Possessions françaises en Afrique (1886)	4	1000	28	3800	32	4800	3000	6800	0.02
37. Possessions portugaises en Afrique ⁶⁾	4	700	23	2200	27	2900	2100	4300	0.01
38. Possessions anglaises en Asie	155	69800	367	64500	522	134300	209400	273900	0.73
39. Possessions néerlandaises en Asie ¹²⁾	49	22300	166	35200	215	57500	66900	102100	0.27
40. Possessions portugaises en Asie ⁶⁾	-	-	7	700	7	700	-	700	0.00
41. Possessions espagnoles en Asie ⁷⁾	40	10200	292	27900	332	38100	30600	58500	0.16
42. Possessions anglaises en Océanie	504	148900	863	187400	1367	336300	446700	634100	1.69
43. Japon (1889)	240	85600	1543	134000	1783	219600	256800	390800	1.04
Récapitulation générale.									
1 — 20. Europe	8822	7789000	25633	7371100	34455	15160100	23367000	30738100	81.67
21 — 29. États américains	2409	826400	5834	1789000	8243	2615400	2479200	4268200	11.34
30 — 34. Possessions européennes en Amérique	336	88600	3806	885800	4142	974400	265800	1151600	3.06
35 — 37. Possessions européennes en Afrique	14	2400	93	12900	107	15300	7200	20100	0.05
38 — 41. Possessions européennes en Asie	244	102300	832	128300	1076	230600	306900	435200	1.16
42. Possessions européennes en Océanie	504	148900	863	187400	1367	336300	446700	634100	1.69
43. Japon	240	85600	1543	134000	1783	219600	256800	390800	1.04
<i>Grand Total</i>									
	12569	9043200	38604	10508500	51173	19551700	27129600	37638100	100.00

Observations.

- 1) En considération les diversités très considérables qui existent en ce qui concerne l'enregistrement des petits navires et qui rendent tout-à-fait erronées les comparaisons internationales du nombre total des navires des différents pays selon les documents officiels, nous avons limité notre tableau aux navires de 50 tonneaux et au-dessus. Voir les explications données dans cette Statistique internationale, vol. II, Introduction § 2, vol. III page 5, note 2. Pour ce qui est des navires au-dessous de 50 tonneaux, on trouvera du reste des renseignements pour les pays les plus importants dans le tableau no. 9. Nous en référant en général aux explications données aux pages 5 et 6 du volume III précité, nous ajoutons, en ce qui concerne les nouveaux renseignements contenus dans le présent tableau, les observations spéciales ci-dessous.
- 2) *Suède.* Non-compris la marine marchande des ports situés sur les bords des lacs et des fleuves (voir le tableau no. 9). Voici l'énumération de ces ports: Karlstad, Kongelf, Lidköping, Linköping, Jönköping, Vadstena, Vesterås, l'ensemble des «Upstädter», puis Arvika, Elfsborg et les communes rurales de Jemtland, Elfsborg, Kopparberg, Skaraborg, Upsala, Vermland, Vestmanland et Örebro. Les navires au-dessous de 50 tonneaux ont été déduits à l'aide des données sur les navires employés pendant l'année 1889 dans la navigation intérieure et extérieure (lettres: E et F de la statistique officielle de la Suède).
- 3) *Russie.* Nos données ne comprennent pas les ports de la mer Caspienne; par contre, les ports asiatiques du littoral de la mer Noire sont compris (en 1888: 2 navires à vapeur jaug. 121 tonneaux et 11 voiliers jaug. 1755 tonneaux). Elles sont basées sur des chiffres élaborés dans le bureau de statistique du Département des Douanes et se rapportent aux navires *étant effectivement en navigation*. A côté de ces données, on trouve dans l'Annuaire statistique de la Russie 1890, d'après les publications du Département du Commerce et de l'Industrie, des chiffres plus élevés concernant tous les navires de commerce au-dessus de 25 lasts (= 50 tonneaux) *portés sur les registres et existant* au commencement de l'année 1887. D'après une communication du Comité central de Statistique les registres des ports russes des mers Blanche, Baltique, Noire et d'Azoff comprenaient en 1889 2191 navires au-dessus de 50 tonneaux, dont 278 à vapeur jaugeant 103 056 tonneaux et 1 913 à voiles jaugeant 243 902 tonneaux, représentant ensemble un tonnage calculé de 553 070 tonneaux ou 1.47 pour cent du tonnage total des pays maritimes.
- 4) *Finlande.* Nos chiffres ne concernent que les ports maritimes. Nous ajoutons, d'après les documents officiels, les chiffres suivants concernant les mêmes ports avec addition des ports intérieurs en communication avec la mer. Navires au-dessus de 50 tonneaux: à vapeur 76 jaug. 14 900 tonneaux intern., à voiles 950 jaug. 210 400 tonneaux, total 1026 navires et 225 300 tonneaux.
- 5) *France.* Le tonnage officiel des navires à vapeur, équivalant les années précédentes à 1.12 tonneau international par tonneau, a été évalué pour 1890 à 1.18 tonneau, voir page 151, note 5. Voir aussi la note 4, même page.
- 6) *Portugal.* D'après un extrait de la liste officielle des navires marchands portugais au 1^{er} janvier 1890. La capacité des navires est indiquée dans ce document en partie en mètres cubes *anciens* et en partie *tant en mètres cubes qu'en tonneaux*. Dans le premier cas, le mètre cube est évalué à 0.90 tonneau international; dans le second cas, la même expression indique une capacité équivalant à ¹⁰⁰/₉₀ d'un tonneau nouveau brut, lequel correspond pour les vapeurs à ⁷⁴/₁₀₀ et pour les voiliers à ⁹⁰/₁₀₀ d'un tonneau international (cfr. «Lista dos navios &c.» page 7 «Nota importante»). Notre tableau comprend les navires portugais jaugeant 50 tonneaux internationaux et au-dessus.
- 7) *Espagne.* D'après «Cuadros estadísticos que manif. el estado de la Marina Mercante Española», cfr. Stat. intern. III page 6, note 15. Nous avons dû faire une rectification relativement au tonnage des navires à voiles appartenant à la province de Villagarcia, qui a été indiqué comme étant de 2128 t. à la page 8 et de 4128 t. à la page 5. C'est ce dernier tonnage que nous avons considéré comme correct, et nous avons modifié le total en conséquence. Dans le document espagnol le tonnage est exprimé en tonneaux bruts, dont 100 correspondent à 74 tonneaux en ce qui concerne les navires à vapeur et à 96 tonneaux pour ce qui est des navires à voiles. Notre tableau indique pour les navires espagnols les navires de 50 tonneaux *bruts* et au-dessus.
- 8) *Autriche et Hongrie.* D'après Anuario Marittimo per l'anno 1890, Trieste.
- 9) *Monténégro, Turquie et plusieurs autres pays.* D'après le Bureau Veritas français 1890—91; les données se rapportent aux navires à vapeur d'une jauge nette supérieure à 100 tonneaux et aux navires à voiles de 50 tonneaux et au-dessus existant en 1890 (au 1^{er} juillet environ) et inscrits dans les registres du bureau. Le document anglais: «Lloyd's Register» indique pour quelques pays, notamment la Turquie et le Brésil, des chiffres beaucoup plus élevés; pour d'autres pays il y a une grande différence dans le sens contraire, voir l'extrait suivant:

Pavillon.	Navires à vapeur de 100 tonneaux <i>bruts</i> et au-dessus.			Navires à voiles de 100 tonneaux <i>nets</i> et au-dessus.		Navires à vapeur et à voiles réunis.	
	Nombre.	Tonneaux officiels.	Tonneaux nets intern.	Nombre.	Tonneaux nets.	Nombre.	Tonneaux nets internationaux.
Turc	94	45 946	48 243	813	158 170	907	206 413
Monténégrien	-	-	-	17	3 282	17	3 282
Brésilien	121	41 463	43 536	385	81 359	506	124 895
Péruvien	2	1 478	1 552	35	8 860	37	10 412

- 10) *États-Unis de l'Amérique du Nord.* Nos chiffres comprennent les navires enregistrés dans les ports maritimes et jaugeant 50 tonneaux *bruts* et au-dessus.
- 11) *Possessions anglaises en Amérique.* Nous avons exclu de nos chiffres les navires appartenant aux ports intérieurs suivants: Ottawa, Kingston (Ontario), St. Catharine et «Other Lakeports» (parmi lesquels le port de Toronto est mentionné séparément depuis 1890). Il y a outre ceux-ci certains ports fluviaux des provinces d'Ontario et de Manitoba, que nous n'avons pu déduire parce qu'ils sont compris dans les documents officiels sous la dénomination: «Other Ports»; mais ces ports ne jouent qu'un rôle très insignifiant. Les marines marchandes du Dominion of Canada et du Newfoundland d'un côté et celles des autres Colonies anglaises en Amérique de l'autre, sont spécifiées dans le tableau no. 9.
- 12) Extrait du «Lijst van de Nederlandsche (Oorlogs- en) Koopvaardijdschepen 1 April 1890».

N° 9. Marines marchandes des différents pays dans chacune des années
1886—1890 (1891).

Pays et années.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à voiles de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à vapeur et à voiles réunis de 50 tonn. et au-dessus.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Grande-Bretagne et Irlande												
(y compris l'île de Man et les îles du Canal).												
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Janvier 1886.....	6644	4450.3	17018	3456.6	23662	7906.9	4817	4408.1	9896	3225.2	14713	7633.3
— 1887.....	6653	4441.2	16162	3396.5	22815	7837.7	4798	4398.7	9587	3181.9	14385	7580.6
— 1888.....	6663	4575.5	15473	3249.9	22136	7825.4	4826	4533.8	9176	3043.8	14002	7577.6
— 1889.....	6871	4871.6	15025	3114.5	21896	7986.1	5010	4829.9	8783	2911.4	13793	7741.3
— 1890.....	7139	5283.9	14640	3041.3	21779	8325.2	5296	5242.1	8535	2842.8	13831	8084.9
— 1891.....	7410	5647.6	14181	2936.0	21591	8583.6	5544	5604.7	8189	2741.2	13733	8345.9
Possessions anglaises en Europe.												
1 Janvier 1886.....	26	6.9	174	15.5	200	22.4	12	6.7	48	13.3	60	20.0
— 1887.....	30	4.8	173	15.2	203	20.0	13	4.7	46	13.0	59	17.7
— 1888.....	30	4.8	174	14.3	204	19.1	13	4.6	41	12.0	54	16.6
— 1889.....	28	4.6	177	14.9	205	19.5	12	4.5	42	12.6	54	17.1
— 1890.....	30	5.2	176	14.2	206	19.4	12	5.0	40	11.8	52	16.8
— 1891.....	30	4.0	122	12.2	152	16.2	10	3.8	34	10.4	44	14.2
Danemark.												
1 Janvier 1886.....	280	94.3	2881	180.0	3161	274.3	191	92.6	953	148.7	1144	241.3
— 1887.....	279	92.2	2874	175.7	3153	267.9	188	90.5	919	143.9	1107	234.4
— 1888.....	281	94.4	2877	172.1	3158	266.5	190	92.8	882	139.7	1072	232.5
— 1889.....	290	100.4	2889	166.9	3179	267.3	198	98.7	844	133.4	1042	232.1
— 1890.....	305	108.8	2938	177.4	3243	286.2	209	107.0	850	142.9	1059	249.9
— 1891.....	322	118.1	3054	182.1	3376	300.2	225	116.2	841	145.4	1066	261.6
Islande et Féroë.												
1 Janvier 1886.....	-	-	125	4.6	125	4.6	-	-	27	2.1	27	2.1
— 1887.....	1	0.0	127	4.7	128	4.7	-	-	27	2.1	27	2.1
— 1888.....	2	0.1	124	4.5	126	4.6	-	-	25	2.0	25	2.0
— 1889.....	2	0.1	119	4.2	121	4.3	-	-	20	1.6	20	1.6
— 1890.....	5	0.3	115	4.1	120	4.4	1	0.1	20	1.6	21	1.7
— 1891.....	7	0.3	116	4.0	123	4.3	1	0.1	19	1.5	20	1.6
Norvège.												
1 Janvier 1886.....	510	114.1	7154	1448.9	7664	1563.0	317	109.2	3958	1373.7	4275	1482.9
— 1887.....	502	113.1	6942	1410.9	7444	1524.0	313	108.2	3824	1337.7	4137	1445.9
— 1888.....	514	121.8	6755	1381.8	7269	1503.6	319	116.8	3671	1309.5	3990	1426.3
— 1889.....	536	137.5	6697	1397.0	7233	1534.5	339	132.5	3619	1325.5	3958	1458.0
— 1890.....	592	168.1	6693	1443.3	7285	1611.4	392	163.0	3658	1373.3	4050	1536.3
— 1891.....	672	203.1	6760	1502.6	7432	1705.7	463	198.0	3700	1431.9	4163	1629.9
Suède¹⁾.												
1 Janvier 1886.....	680	97.7	2655	380.5	3335	478.2	291	92.8	1612	350.6	1903	443.4
— 1887.....	699	102.1	2593	361.7	3292	463.8	310	96.9	1596	333.2	1906	430.1
— 1888.....	735	109.8	2578	356.7	3313	466.5	323	104.3	1566	328.0	1889	432.3
— 1889.....	730	111.4	2513	354.4	3243	465.8	338	106.3	1521	326.2	1859	432.5
— 1890.....	742	120.5	2484	349.5	3226	470.0	362	115.3	1526	322.7	1888	438.0

N° 9. Marines marchandes des différents pays dans chacune des années
1886—1890 (1891).

Pays et années.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à voiles de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à vapeur et à voiles réunis de 50 tonn. et au-dessus.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Russie.												
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Janvier 1886.....	347	88.1	3174	261.0	3521	349.1	257	85.4	1720	210.4	1977	295.8
— 1887.....	321	87.1	3005	246.8	3326	333.9	243	83.9	1664	200.5	1907	284.4
— 1888.....	331	86.2	2893	243.0	3224	329.2	248	83.8	1621	199.1	1869	282.9
— 1889.....	339	92.9	2969	259.5	3308	352.4	252	90.2	1649	213.2	1901	303.4
— 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Finlande ²⁾.												
1 Janvier 1886.....	242	17.5	1742	247.1	1984	264.6	72	14.6	972	225.2	1044	239.8
— 1887.....	257	17.4	1803	249.2	2060	266.6	73	14.6	994	226.4	1067	241.0
— 1888.....	271	17.8	1769	233.2	2040	251.0	76	14.9	950	210.4	1026	225.3
— 1889.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
— 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Allemagne.												
1 Janvier 1886.....	664	420.6	3471	861.8	4135	1282.4	557	417.7	2255	825.8	2812	1243.5
— 1887.....	694	453.9	3327	830.8	4021	1284.7	584	450.9	2117	794.9	2701	1245.8
— 1888.....	717	470.4	3094	769.8	3811	1240.2	597	467.1	1889	734.2	2486	1201.3
— 1889.....	750	502.6	2885	731.3	3635	1233.9	629	499.3	1703	696.6	2332	1195.9
— 1890.....	815	617.9	2779	702.8	3594	1320.7	707	615.0	1595	668.1	2302	1283.1
— 1891.....	896	723.6	2757	709.8	3653	1433.4	784	720.7	1548	674.5	2332	1395.2
Pays-Bas ³⁾.												
1 Janvier 1886.....	106	113.8	634	188.9	740	302.7	106	113.8	634	188.9	740	302.7
— 1887.....	106	114.4	586	178.8	692	293.2	106	114.4	586	178.8	692	293.2
— 1888.....	105	105.4	516	153.8	621	259.2	105	105.4	516	153.8	621	259.2
— 1889.....	107	110.2	502	138.4	609	248.6	107	110.2	502	138.4	609	248.6
— 1890.....	110	115.1	500	135.2	610	250.3	110	115.1	500	135.2	610	250.3
— 1891.....	118	134.9	500	127.2	618	262.1	118	134.9	500	127.2	618	262.1
Belgique ³⁾.												
1 Janvier 1886.....	53	79.5	11	5.1	64	84.6	53	79.5	11	5.1	64	84.6
— 1887.....	55	81.3	12	5.6	67	86.9	55	81.3	12	5.6	67	86.9
— 1888.....	55	80.9	10	5.5	65	86.4	55	80.9	10	5.5	65	86.4
— 1889.....	50	73.4	9	4.3	59	77.7	50	73.4	9	4.3	59	77.7
— 1890.....	42	65.9	9	4.3	51	70.2	42	65.9	9	4.3	51	70.2
France.												
1 Janvier 1886 ⁴⁾	937	551.5	4441	441.0	5378	992.5	562	542.6	2128	386.8	2690	929.4
— 1887.....	951	560.5	4378	424.7	5329	985.2	565	551.6	2057	370.7	2622	922.3
— 1888.....	984	567.5	4251	397.7	5235	965.2	574	558.1	1931	344.5	2505	902.6
— 1889.....	1015	571.0	4332	383.9	5347	954.9	574	561.4	1901	330.8	2475	892.2
— 1890.....	1066	⁵⁾ 581.3	4180	372.7	5246	954.0	580	570.9	1823	320.5	2403	891.4
— 1891.....	1116	604.9	4119	377.8	5235	982.7	594	593.9	1797	326.4	2391	920.3

N° 9. Marines marchandes des différents pays dans chacune des années
1886—1890 (1891).

Pays et années.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à voiles de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à vapeur et à voiles réunis de 50 tonn. et au-dessus.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Portugal⁶⁾.												
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Janvier 1886.....	34	15.2	380	58.3	414	73.5	-	-	-	-	-	-
— 1887.....	36	15.6	377	59.6	413	75.2	-	-	-	-	-	-
— 1888.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
— 1889.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
— 1890.....	53	32.0	325	45.8	378	77.8	41	31.6	217	42.2	258	73.8
Espagne⁷⁾.												
1 Janvier 1886.....	345	244.5	3118	210.4	3463	454.9	⁷⁾ 336	244.4	⁷⁾ 952	165.3	⁷⁾ 1288	409.7
— 1887.....	368	255.7	2976	204.4	3344	460.1	353	255.4	918	161.5	1271	416.9
— 1888.....	368	264.4	3123	200.8	3491	465.2	351	264.1	893	155.1	1244	419.2
— 1889.....	359	260.4	3075	194.9	3434	455.3	339	259.7	845	148.6	1184	408.3
— 1890.....	369	275.8	2747	185.5	3116	461.3	334	274.8	798	140.9	1132	415.7
— 1891.....	374	278.0	2710	190.0	3084	468.0	334	276.8	796	141.8	1130	418.6
Italie.												
1 Janvier 1886.....	225	139.6	7111	828.8	7336	968.4	164	138.2	2324	753.5	2488	891.7
— 1887.....	237	161.6	6992	801.4	7229	963.0	177	160.3	2255	724.6	2432	884.9
— 1888.....	254	182.7	6727	732.5	6981	915.2	190	181.3	2100	656.5	2290	837.8
— 1889.....	266	196.1	6544	677.9	6810	874.0	199	194.6	1958	602.7	2157	797.3
— 1890.....	279	204.1	6442	642.2	6721	846.3	200	202.4	1871	566.5	2071	768.9
— 1891.....	290	209.0	6442	634.2	6732	843.2	205	207.0	1826	557.3	2031	764.3
Autriche⁸⁾.												
1 Janvier 1886.....	120	86.8	1795	148.4	1915	235.2	⁸⁾ 89	85.4	⁸⁾ 270	127.1	⁸⁾ 359	212.5
— 1887.....	128	96.0	1798	138.0	1926	234.0	92	94.3	247	116.2	339	210.5
— 1888.....	131	96.3	1740	119.8	1871	216.1	92	94.3	214	98.0	306	192.3
— 1889.....	135	94.8	1687	101.5	1822	196.3	87	92.4	176	79.9	263	172.3
— 1890.....	141	96.9	1641	93.3	1782	190.2	89	94.5	162	72.3	251	166.8
— 1891.....	135	98.0	1613	88.6	1748	186.6	88	95.6	154	68.1	242	163.7
Hongrie⁸⁾.												
1 Janvier 1886.....	23	7.2	257	62.6	280	69.8	⁸⁾ 7	6.6	⁸⁾ 120	60.5	⁸⁾ 127	67.1
— 1887.....	25	7.4	253	57.6	278	65.0	7	6.6	109	55.3	116	61.9
— 1888.....	28	10.7	253	54.4	281	65.1	10	9.9	106	52.1	116	62.0
— 1889.....	28	10.9	223	48.8	251	59.7	11	10.1	93	46.6	104	56.7
— 1890.....	30	11.1	218	47.5	248	58.6	10	9.9	91	45.4	101	55.3
Grèce⁹⁾.												
1 Janvier 1886.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
— 1887.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
— 1888.....	83	33.0	5074	227.3	5157	260.3	56	32.5	949	191.1	1005	223.6
— 1889.....	98	33.9	5731	216.6	5829	250.5	57	32.2	961	175.7	1018	207.9
— 1890.....	82	42.6	5809	223.2	5891	265.8	59	41.9	903	181.5	962	223.4

**N° 9. Marines marchandes des différents pays dans chacune des années
1886—1890 (1891).**

Pays et années.	Navires à vapeur.		Navires à voiles.		Navires à vapeur et à voiles réunis.		Navires à vapeur de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à voiles de 50 tonn. et au-dessus.		Navires à vapeur et à voiles réunis de 50 tonn. et au-dessus.	
	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.	Nom- bre.	Ton- nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Possessions anglaises en Asie.												
		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.		Milliers.
1 Janvier 1886.....	176	53.0	707	89.8	883	142.8	135	51.8	428	79.7	563	131.5
— 1887.....	183	56.0	707	88.1	890	144.1	143	54.8	431	78.1	574	132.9
— 1888.....	189	60.3	639	84.3	828	144.6	143	58.9	408	76.0	551	134.9
— 1889.....	203	70.6	576	76.8	779	147.4	154	69.1	372	69.5	526	138.6
— 1890.....	205	71.4	572	71.8	777	143.2	155	69.8	367	64.5	522	134.3
— 1891.....	206	78.4	589	71.2	795	149.6	157	76.8	390	64.1	547	140.9
Possessions néerlandaises en Asie¹⁴⁾.												
1 Janvier 1886.....	68	27.9	1859	64.3	1927	92.2	¹⁴⁾ 68	27.9	¹⁴⁾ 253	43.2	¹⁴⁾ 321	71.1
— 1887.....	72	28.4	1559	62.3	1631	90.6	72	28.4	232	39.6	304	68.0
— 1888.....	68	28.6	1624	60.0	1692	88.6	68	28.6	235	36.6	303	65.2
— 1889.....	66	26.3	1628	55.3	1694	81.6	66	26.3	211	31.5	277	57.8
— 1890.....	77	23.8	1636	69.4	1713	93.2	77	23.8	211	44.9	288	68.7
Possessions espagnoles en Asie¹³⁾.												
1 Janvier 1886.....	52	17.0	741	39.1	793	56.1	51	17.0	270	27.4	321	44.4
— 1887.....	40	10.7	780	38.6	820	49.3	39	10.7	273	26.3	312	37.0
— 1888.....	44	11.1	823	40.9	867	52.0	41	11.0	282	28.0	323	39.0
— 1889.....	47	11.2	877	41.7	924	52.9	41	11.1	281	27.7	322	38.8
— 1890.....	46	10.2	887	42.1	933	52.3	40	10.2	292	27.9	332	38.1
— 1891.....	58	13.2	933	43.9	991	57.1	49	13.1	295	28.3	344	41.4
Possessions anglaises en Océanie.												
1 Janvier 1886.....	909	151.8	1940	233.8	2849	385.6	465	139.9	917	208.9	1382	348.8
— 1887.....	960	155.6	1941	235.1	2901	390.7	486	142.9	914	210.2	1400	353.1
— 1888.....	988	162.8	1919	233.3	2907	396.1	501	149.8	900	208.8	1401	358.6
— 1889.....	993	154.3	1896	215.5	2889	369.8	494	141.0	879	191.3	1373	332.3
— 1890.....	1014	162.5	1888	212.0	2902	374.5	504	148.9	863	187.4	1367	336.3
— 1891.....	1058	188.1	1843	201.9	2901	390.0	535	174.3	813	177.7	1348	352.0
Grands Totaux.												
Récapitulation a ¹⁵⁾ .												
1 Janvier 1886.....	16632	7621.1	102763	12532.4	119395	20153.5	11364	7507.6	44388	11389.5	55752	18897.1
— 1887.....	16856	7738.8	100215	12171.9	117071	19910.7	11461	7622.0	42980	11051.2	54441	18673.2
— 1888.....	17190	7933.7	98911	11676.1	116101	19609.8	11664	7815.6	41275	10556.6	52939	18372.2
Récapitulation b ¹⁶⁾ .												
1 Janvier 1886.....	15514	7420.8	78473	11621.9	93987	19042.7	10774	7318.0	39905	10771.8	50679	18089.8
— 1887.....	15746	7535.0	76403	11278.0	92149	18813.0	10880	7429.6	38553	10449.3	49433	17878.9
— 1888.....	16034	7720.1	74633	10793.8	90667	18513.9	11058	7612.3	36921	9974.1	47979	17586.4
— 1889.....	16501	8106.5	73418	10417.8	89919	18524.3	11409	7996.9	35594	9602.9	47003	17599.8
— 1890.....	17047	8737.0	72025	10262.5	89072	18999.5	11852	8624.5	34707	9455.2	46559	18079.7

Observations.

- 1) *Suède*. Nos données ne comprennent que les ports maritimes. Le total de la marine marchande, y-compris celle des ports intérieurs, se chiffrait le 1^{er} janvier 1890 à 3822 navires jaug. 504 700 tonneaux, dont 963 navires à vapeur jaug. 135 000 tonneaux et 2859 navires à voiles jaug. 369 700 tonneaux.
- 2) *Finlande*. Nos données comprennent les ports maritimes et les ports intérieurs communiquant avec la mer. Quant aux ports maritimes proprement dits, nous renvoyons au tableau no. 8. Le total de la marine marchande de la Finlande, y-compris tous les ports intérieurs, comptait 2135 navires jaug. 254 700 tonneaux, dont 336 navires à vapeur jaug. 19 500 tonneaux et 1799 navires à voiles jaug. 235 200 tonn.
- 3) *Pays-Bas, Belgique*. Les relevés officiels ne comprennent que les navires de 50 tonneaux et au-dessus.
- 4) *France*. D'après le tableau officiel, l'ensemble de la marine marchande à voiles de la France se chiffrait au 1^{er} janvier 1890 à 14 128 navires. Ce chiffre n'est cependant pas comparable à ceux de la plupart des autres pays, par ce qu'il comprend un nombre énorme de petits bateaux de pêche qui ailleurs ne sont pas comptés dans la marine marchande. Pour rendre les chiffres plus comparables, nous avons dans notre tableau déduit les navires à voiles jaugeant moins de 30 tonneaux, en tant qu'ils ont été employés à la petite pêche, au pilotage ou au service des ports. Dans le volume III de cette statistique internationale nous avons fait une déduction analogue pour les navires à vapeur aussi (voir page 6, note 12); mais cette fois nous avons trouvé mieux d'employer pour les vapeurs les chiffres officiels sans déduction.
- 5) Encore *France*. Le tableau général du Commerce de la France accuse pour l'année 1889 une *diminution* du tonnage des navires à vapeur de 17 117 tonneaux, tandis que notre statistique internationale indique une *augmentation* de 10 300 tonneaux. En voici la raison: Parmi les extinctions en 1889 il y avait 28 279 tonneaux provenant uniquement de la «diminution de tonnage des navires» (voir le tableau général page 665), c'est à dire de la diminution de la *jauge officielle* par suite de l'application d'une nouvelle règle introduite par le décret du 7 mars 1889 mentionné page 127, note 13). À cause de ce changement des règles de jaugeage nous avons évalué pour les navires à vapeur français 100 tonneaux (équivalant au 1^{er} janvier 1889 à 112 tonneaux intern.) à 118 tonn. intern. au 1^{er} janvier 1890. Par les mêmes raisons nous avons évalué 100 tonneaux français à 121 tonneaux intern. au 1^{er} janvier 1891 pour les vapeurs.
- 6) *Portugal*. Les chiffres ont été puisés, en ce qui concerne les années 1886 et 1887, dans l'«Anuario Estatico de Portugal». Pour 1890 voir le tableau no. 8, note 6.
- 7) *Espagne*. D'après les «Cuadros Estadísticos &c. de la Marina Mercante Española» 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890: a) Estado comparativo de buques mayores de 50 toneladas (c: tonneaux bruts); b) Cuadro general que comprende todas las embarcaciones menores de 50 toneladas &c. (Quant à ces dernières embarcations, nous n'avons cependant employé que les chiffres des navires de cabotage, en omettant ainsi les nombreuses embarcations de pêche &c.)
- 8) *Autriche et Hongrie*. Les données ont été puisées, pour les années 1887—1890, dans l'Anuario marittimo. Au lieu des navires de 50 tonneaux et au-dessus (voir Stat. intern. III tabl. no. 2 et IV tabl. no. 8) nous employons dans ce tableau rétrospectif les navires de long cours et de grand cabotage.
- 9) *Grèce*. La grande augmentation du nombre des navires en 1889 est probablement le résultat d'un enregistrement plus complet, surtout en ce qui concerne les petites embarcations.
- 10) *États-Unis de l'Amérique du Nord*. La classification détaillée des navires par catégories de tonnage ne datant que de 1887, nous avons été obligés de comprendre dans ce tableau comme antérieurement les navires de 20 tonneaux bruts et au-dessus (c: l'ensemble des navires avec déduction des «licensed vessels»). Quant aux navires de 50 tonneaux bruts et au-dessus, voir le tableau no. 8.
- 11) *Dominion of Canada et Newfoundland*. Nous avons exclu de nos chiffres les ports intérieurs énumérés page 145, note 11. Le reste représente les ports maritimes + certains ports non spécifiés dans les publications officielles. Pour 1886, on pourra trouver les chiffres des ports maritimes proprement dits dans la statistique internationale vol. III, page 17. L'ensemble de la marine marchande des ports maritimes et intérieurs réunis se chiffrait en 1890 à 9116 navires jaug. 1 131 200 tonneaux, dont 1341 à vapeur jaug. 133 600 tonn. et 7775 à voiles jaug. 997 600 tonn.
- 12) La grande différence que présente l'année 1887 par rapport à 1886 et à 1888 tient à ce qu'une vingtaine de très grands navires à vapeur ont été transférés et retransférés des ports de Glasgow et de Liverpool au Canada et vice versa.
- 13) *Possessions espagnoles en Amérique et en Asie*. D'après les documents cités dans la note 7 ci-dessus. (L'observation que nous avons faite volume III page 20, note 10 n'est plus applicable aux années 1886 et suivantes.)
- 14) *Possessions néerlandaises en Asie*. D'après les «Jaarcijfers». Au lieu des navires de 50 tonneaux et au-dessus, nous avons employé dans le présent tableau les navires de construction européenne.
- 15) La récapitulation «a» comprend toute l'Europe, à l'exception du Portugal et de la Grèce; en outre les États-Unis de l'Amérique du Nord, le Japon, les Possessions anglaises et espagnoles en dehors de l'Europe, et les Possessions néerlandaises en Asie.
- 16) La récapitulation «b» comprend les mêmes pays moins la Russie, la Finlande, le Japon et les Possessions néerlandaises en Asie.

**N° 10. Détails sur les accroissements et extinctions relatifs à l'effectif des marines
marchandes pendant les années 1886—1890 (1889).**

Pays et années.	Nouvelles constructions nationales ¹⁾ .		Achats ¹⁾ .		Naufrages ²⁾ .		Dépèchements.		Ventes ¹⁾ .		Augmentation ou diminution résultant des colonnes 1—10 ³⁾ .	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Grande-Bretagne et Irlande.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	273	164922	21	17426	133	103087	57	6530	90	82326	14	9595
1887.....	294	253040	43	64515	146	108171	63	11101	107	62992	21	135291
1888.....	438	434400	49	49803	121	95001	68	11648	120	63078	178	314476
1889.....	542	596929	23	12337	112	87117	40	3541	161	81001	252	437607
1890.....	559	574327	26	11341	145	133616	59	8520	128	73001	253	370531
1886—1890.....	2106	2023618	162	155422	657	526992	287	41340	606	362398	718	1248310
b) Navires à voiles.												
1886.....	327	137254	45	9966	440	104827	404	42317	106	42652	— 578 —	42576
1887.....	245	78257	34	10569	404	110133	288	47452	156	73932	— 569 —	142691
1888.....	236	72046	56	32448	365	108576	195	30725	178	93225	— 446 —	128032
1889.....	228	109719	49	17157	298	88526	187	18382	175	92023	— 383 —	72055
1890.....	214	100861	41	13713	306	94750	167	17659	267	101357	— 485 —	99192
1886—1890.....	1250	498137	225	83853	1813	506812	1241	156535	882	403189	— 2461 —	484546
Danemark.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	3	335	2	179	1	802	-	-	5	1657	— 1 —	1945
1887.....	3	954	5	1956	1	358	2	79	3	522	2	1951
1888.....	3	3727	9	4060	1	1969	1	19	1	230	9	5569
1889.....	11	6539	13	8912	6	5511	-	-	3	736	15	9204
1890.....	11	6963	18	3789	2	982	1	5	3	254	23	9511
1886—1890.....	31	18518	47	18896	11	9622	4	103	15	3399	48	24290
b) Navires à voiles.												
1886.....	49	1770	28	3650	41	5674	19	1219	24	2742	— 7 —	4215
1887.....	59	1695	40	6973	52	7517	19	876	25	3421	3	3146
1888.....	52	1205	54	8445	55	7749	12	1275	27	5215	12	4589
1889.....	61	2411	72	17959	35	4910	10	208	39	4576	49	10676
1890.....	67	3309	55	13307	48	5655	7	412	26	5823	41	4726
1886—1890.....	288	10390	249	50334	231	31505	67	3990	141	21777	98	3452
Norvège.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	14	1555	4	937	8	2373	-	-	2	612	— 8 —	493
1887.....	6	718	15	11799	9	4091	-	-	1	42	11	8384
1888.....	7	2038	25	15737	5	1648	-	-	3	540	24	15587
1889.....	20	6285	37	25767	3	1248	1	49	3	891	50	29864
1890.....	39	12142	41	26235	12	4543	3	174	-	-	65	33660
1886—1890.....	86	22738	122	80475	37	13903	4	223	9	2085	158	87002
b) Navires à voiles.												
1886.....	43	8312	50	26691	252	62275	70	7199	15	3709	— 244 —	38180
1887.....	43	4483	91	56073	215	67851	58	6731	39	13662	— 178 —	27688
1888.....	37	9369	142	92553	214	75645	40	3627	18	5556	— 93 —	17094
1889.....	56	7096	171	102147	165	59658	39	2101	15	1552	8	45932
1890.....	98	12646	200	114356	199	58133	43	4718	19	3856	37	60295
1886—1890.....	277	41906	654	391820	1045	323562	250	24376	106	28335	— 470 —	57453

N° 10. Détails sur les accroissements et extinctions relatifs à l'effectif des marines marchandes pendant les années 1886—1890.

Pays et années.	Nouvelles constructions nationales.		Achats.		Naufrages.		Dépêchements.		Ventes.		Augmentation ou diminution résultant des colonnes 1—10.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
Suède.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Marine marchande des villes ⁴⁾ .												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	10	2123	3	2500	2	564	1	147	2	440	8	3472
1887.....	19	2516	5	1007	2	545	-	-	2	248	20	2730
1888.....	16	2475	5	4636	5	1641	-	-	9	2857	7	2613
1889.....	23	4969	9	5645	1	445	8	2033	1	29	22	8107
1890.....	27	4895	7	2944	4	1326	-	-	8	1230	22	5283
1886—1890.....	95	16978	29	16732	14	4521	9	2180	22	4804	79	22205
b) Navires à voiles.												
1886.....	9	925	10	2115	25	9266	17	2643	11	3593	34	12462
1887.....	3	776	20	7337	41	10550	11	1649	20	6984	49	11070
1888.....	8	1243	23	6668	24	5149	24	4430	8	2321	25	3989
1889.....	10	2471	20	6209	25	5116	14	5099	11	1802	20	3337
1890.....	4	1472	20	9378	35	8242	9	2043	14	4354	34	3789
1886—1890.....	34	6887	93	31707	150	38323	75	15864	64	19054	162	34647
Allemagne.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	27	19162	20	24486	6	3369	-	-	9	7052	32	33227
1887.....	32	17172	15	18392	6	5944	1	223	13	12794	27	16603
1888.....	36	20409	22	24501	9	4693	-	-	9	8275	40	31942
1889.....	49	52946	53	77977	11	6766	-	-	12	8789	79	115368
1890.....	67	52475	53	74883	13	12444	1	151	20	12465	86	102298
1886—1890.....	211	162164	163	220239	45	33216	2	374	63	49375	264	299438
b) Navires à voiles.												
1886.....	47	18579	24	10924	125	40077	21	4413	51	14648	126	29635
1887.....	44	9998	40	21970	174	51089	37	9076	82	27994	209	56191
1888.....	33	7872	43	36379	150	43456	15	3301	95	35875	184	38381
1889.....	77	24760	60	37906	111	36469	10	800	101	52357	85	26960
1890.....	73	19420	65	47964	82	23288	6	231	76	36110	26	7755
1886—1890.....	274	80629	232	155143	642	194379	89	17821	405	166984	630	143412
Pays-Bas⁵⁾.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	2	65	2	2848	2	1568	?	?	?	?	?	?
1887.....	5	231	5	5225	1	1959	?	?	?	?	?	?
1888.....	3	3063	3	5267	2	1310	?	?	?	?	?	?
1889.....	3	2419	4	7065	3	3743	?	?	?	?	?	?
1890.....	5	5466	7	17113	1	2166	?	?	?	?	?	?
1886—1890.....	18	11244	21	37518	9	10746	?	?	?	?	?	?
b) Navires à voiles.												
1886.....	14	2736	8	2933	16	7028	?	?	?	?	?	?
1887.....	22	2907	9	3633	19	5604	?	?	?	?	?	?
1888.....	47	4259	10	4301	21	6166	?	?	?	?	?	?
1889.....	33	4756	12	7111	10	3683	?	?	?	?	?	?
1890.....	41	7063	8	3997	20	7394	?	?	?	?	?	?
1886—1890.....	157	21721	47	21975	86	29875	?	?	?	?	?	?

N° 10. Détails sur les accroissements et extinctions relatifs à l'effectif des marines marchandes pendant les années 1886—1890.

Pays et années.	Nouvelles constructions nationales.		Achats.		Naufrages.		Dépêchements.		Ventes.		Augmentation ou diminution résultant des colonnes I—10.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Belgique.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	-	-	3	2829	-	-	-	-	1	658	2	2171
1887.....	-	-	2	2087	-	-	-	-	3	3105	1	1018
1888.....	-	-	4	2966	2	1017	-	-	8	10741	6	8792
1889.....	-	-	3	6633	2	1869	-	-	9	12197	8	7433
1890.....	-	-	6	8394	1	1423	-	-	1	1346	4	5625
1886—1890.....	-	-	18	22909	5	4309	-	-	22	28047	9	9447
b) Navires à voiles.												
1886.....	-	-	1	498	-	-	-	-	-	-	1	498
1887.....	-	-	2	2408	1	690	1	865	1	350	1	503
1888.....	-	-	-	-	1	657	-	-	1	1130	2	1787
1889.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1890.....	-	-	1	123	-	-	-	-	-	-	1	123
1886—1890.....	-	-	4	3029	2	1347	1	865	2	1480	1	663
France⁶⁾.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	27	19347	21	5788	7	6645	12	1176	12	8735	17	8579
1887.....	40	8908	28	11053	8	3910	11	1822	16	4935	33	9294
1888.....	70	15387	25	17177	12	9016	14	3254	34	15538	35	4756
1889.....	60	26726	33	12122	19	16707	11	964	12	6924	51	14253
1890.....	38	16489	45	29796	13	10022	11	6116	15	5375	44	24772
1886—1890.....	235	86857	152	75936	59	46300	59	13332	89	41507	180	61654
b) Navires à voiles.												
1886.....	672	9800	42	9224	139	13240	466	11216	37	9477	72	14909
1887.....	587	7293	52	4953	210	17231	543	12076	32	9984	146	27045
1888.....	666	18197	63	11492	184	17854	501	14614	34	11529	10	14308
1889.....	579	10230	54	14574	151	12524	575	9199	40	12859	133	9778
1890.....	567	10391	76	25891	169	11492	571	8421	29	7980	126	8389
1886—1890.....	3071	55911	287	66134	853	72341	2656	55526	172	51829	323	57651
Italie.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	1	53	24	26894	2	2229	-	-	3	1143	20	23575
1887.....	3	64	16	21966	1	457	-	-	2	282	16	21291
1888.....	8	767	19	19907	3	3101	-	-	7	3800	17	13773
1889.....	9	652	13	13426	3	1935	-	-	9	4138	10	8005
1890.....	2	249	10	8982	2	3957	-	-	3	638	7	4636
1886—1890.....	23	1785	82	91175	11	11679	-	-	24	10001	70	71280
b) Navires à voiles.												
1886.....	193	11464	37	11689	119	28081	94	6475	58	14817	41	26220
1887.....	158	5350	16	4576	157	42139	83	6742	105	19112	171	58067
1888.....	164	4521	15	2733	144	36487	89	4985	60	12538	114	46756
1889.....	200	8699	20	4662	122	31739	89	3240	57	13419	48	35037
1890.....	251	25538	32	6669	104	22836	96	2728	49	12043	34	5400
1886—1890.....	966	55572	120	30329	646	161282	451	24170	329	71929	340	171480

N° 10. Détails sur les accroissements et extinctions relatifs à l'effectif des marines marchandes pendant les années 1886—1890.

Pays et années.	Nouvelles constructions nationales.		Achats.		Naufrages.		Dépèchements.		Ventes.		Augmentation ou diminution résultant des colonnes I—10.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.
Autriche ⁸⁾.												
a) Navires à vapeur.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1886.....	4	5911	4	3338	-	-	-	-	-	-	8	9249
1887.....	1	17	5	784	-	-	1	174	1	77	4	550
1888.....	6	214	3	133	-	-	2	999	1	447	6	1099
1889.....	7	3706	3	1205	2	2294	1	449	1	57	6	2111
1890.....	2	559	4	1970	-	-	1	109	6	1299	1	1121
1886—1890.....	20	10407	19	7430	2	2294	5	1731	9	1880	23	11932
b) Navires à voiles.												
1886.....	57	2743	3	403	19	6105 ¹⁾	25	451	19	7761	3	11171
1887.....	29	1011	4	720	21	10041	34	2929	15	4956	37	16195
1888.....	19	307	4	1749	30	10173	26	1732	15	6809	48	16658
1889.....	18	1296	1	420	15	3122	21	206	21	6515	38	8127
1890.....	20	1203	7	1962	16	2718	24	310	15	4325	28	4188
1886—1890.....	143	6560	19	5254	101	32159	130	5628	85	30366	154	56339
Hongrie ⁸⁾.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	1	164	1	110	-	-	-	-	-	-	2	274
1887.....	-	-	3	4049	-	-	-	-	-	-	3	4049
1888.....	-	-	1	173	-	-	1	12	-	-	-	161
1889.....	2	315	-	-	-	-	-	-	1	172	1	143
1890.....	1	120	9	481	-	-	-	-	-	-	10	601
1886—1890.....	4	599	14	4813	-	-	1	12	1	172	16	5228
b) Navires à voiles.												
1886.....	1	56	1	444	4	2278	1	2	9	3393	12	5173
1887.....	-	-	3	498	7	4302	1	379	-	-	5	4183
1888.....	-	-	4	2957	13	6387	1	5	4	2003	14	5438
1889.....	-	-	4	1358	4	2063	4	15	4	547	8	1267
1890.....	-	-	11	516	5	2093	3	67	12	1975	9	3619
1886—1890.....	1	56	23	5773	33	17123	10	468	29	7918	48	19680
Récapitulation générale ⁹⁾.												
a) Navires à vapeur.												
1886.....	360	213572	103	84487	159	119169	70	7853	124	102623	110	68414
1887.....	398	283389	137	137608	173	123476	78	13399	148	84997	136	199125
1888.....	584	479417	162	139093	158	118086	86	15932	192	105506	310	378986
1889.....	723	699067	187	164024	159	123892	61	7036	212	114934	478	617229
1890.....	746	668219	219	168815	192	168213	76	15075	184	95608	513	558138
1886—1890.....	2811	2343664	808	694027	841	652836	371	59295	860	503668	1547	1821892
b) Navires à voiles.												
1886.....	1398	190903	241	75604	1164	271823	1117	75935	330	102792	972	184043
1887.....	1168	108863	302	116077	1282	321543	1075	88775	475	160395	1362	345773
1888.....	1215	114760	404	195424	1180	312133	903	64694	440	176201	904	242844
1889.....	1229	166682	451	202392	926	244127	949	39250	463	185650	658	99953
1890.....	1294	174840	508	233879	964	229207	926	36589	507	177823	595	34900
1886—1890.....	6304	756048	1906	823376	5516	1378833	4970	305243	2215	802861	4491	907513

¹⁾ Voiliers et vapeurs réunis, mais probablement tous à voiles.

Observations.

- 1) Les navires construits pour le compte d'un pays étranger ne sont compris dans le présent tableau ni dans les nouvelles constructions ni dans les ventes, tandis que les navires construits sur des chantiers étrangers sont compris parmi les achats du pays pour le compte duquel ils ont été construits. — Les navires transférés d'un port colonial à un port de la métropole sont compris dans les achats et les ventes.
- 2) Sont compris parmi les navires naufragés les navires condamnés après avarie, les navires brûlés et en général tous les navires perdus.
- 3) Outre les augmentations ou diminutions résultant des colonnes 1—10 ci-dessus, il y a certaines autres causes de changements dans l'effectif des marines marchandes, telles que changements de port d'attache, augmentation ou diminution du tonnage par suite de changements de construction, rectifications dans les registres, et autres. — A défaut de données complètes et homogènes, il n'a pas été possible de traiter dans le présent tableau ces causes spéciales qui, du reste, ne jouent en général qu'un rôle peu important.
- 4) Les renseignements donnés dans la statistique suédoise ne concernent que les accroissements et extinctions relatifs à la marine marchande des villes, qui comptait au 1^{er} janvier 1886 603 navires à vapeur jaugeant 102 704 tonneaux et 1077 navires à voiles jaug. 236 314 tonneaux et au 1^{er} janvier 1890 respectivement 636 et 950 navires et 122 552 et 207 208 tonneaux.
- 5) Les données relatives aux Pays-Bas ont été puisées dans la Statistiek der Scheepvaart I & II. Cette statistique ne donne des renseignements ni sur les navires vendus, ni sur les dépèchements.
- 6) Les données relatives à la France se rapportent à l'ensemble des navires enregistrés dans la marine marchande française, y compris les bâtiments employés à la petite pêche, au pilotage et au service des ports, tandis que ceux de ces navires qui sont à voiles ne sont pas compris dans nos chiffres sur la marine marchande, voir page 151 note 5. C'est ce qui explique, dans le tableau no. 10, le nombre considérable des navires français comparés à ceux des autres pays. — Le nombre et le tonnage des navires à voiles de toute description appartenant à la marine marchande française étaient de 14 329 navires jaugeant 507 819 tonneaux au 1^{er} janvier 1886 et de 14 128 navires jaugeant 440 051 tonneaux au 1^{er} janvier 1890.
Pour convertir le tonnage français des navires à vapeur en tonnage international, nous avons employé, pour les années 1886—1888, le facteur 1.12, mais, pour 1889, les facteurs 1.20 pour les accroissements et 1.16 pour les extinctions et pour 1890 respectivement 1.21 et 1.20 (cf. page 151 note 5 et page 127 note 13).
- 7) D'après «Sulle Condizioni della Marina Mercantile Italiana», Rapport du Directeur général de la marine marchande.
- 8) D'après l'«Annuario Marittimo» publié par les autorités maritimes de Trieste et de Fiume, suppléé par des renseignements communiqués par M. Inama-Sternegg pour l'Autriche en 1886 et par M. Keleti pour la Hongrie en 1886 et en 1890.
- 9) Comprend les pays ci-dessus énumérés excepté les Pays-Bas.

N° 11. Tableau supplémentaire concernant les constructions navales pendant les années 1886—1890¹⁾.

Pays de construction.	1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1886—1890.	
	Nom-bre.	Ton-nage.	Nom-bre.	Ton-nage.								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Navires à vapeur.												
Grande-Bretagne et Irlande	348	207692	447	320438	559	532784	786	802877	760	739792	2900	2603583
dont pour les marines march. étrangères ...	40	34497	125	67945	93	76395	204	182371	178	147526	640	508734
Danemark	3	335	3	954	3	3727	11	6539	11	6963	31	18518
Norvège	14	1555	6	718	7	2038	20	6285	39	12142	86	22738
Suède (pour la marine march. des villes)	10	2123	19	2516	16	2475	23	4969	27	4895	95	16978
Allemagne	27	19162	32	17172	36	20409	49	52946	67	52475	211	162164
Pays-Bas	2	65	5	231	3	3063	3	2419	5	5466	18	11244
Belgique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
France	27	19347	40	8908	70	15387	60	26726	38	16489	235	86857
Italie	1	53	3	64	8	767	9	652	2	249	23	1785
Autriche	4	5911	1	17	6	214	7	3706	2	559	20	10407
Hongrie	1	164	-	-	-	-	2	315	1	120	4	599
États-Unis de l'Amérique du Nord ²⁾ :												
Navires employés à la navig. maritime	10	5520	16	16923	26	9280	21	18203	19	26622	92	76548
Navires employés sur les lacs et les fleuves ³⁾	230	29673	283	63000	404	103135	419	107119	391	97910	1727	400837
Possessions anglaises:												
en Europe	1	9	-	-	-	-	3	54	1	10	5	73
en Amérique	70	2878	86	3005	80	4551	79	5551	73	5609	388	21594
en Afrique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
en Asie	4	507	4	73	5	433	4	260	4	355	21	1628
en Océanie	56	3138	28	1586	22	879	24	1527	18	1282	148	8412
Total des possessions anglaises	131	6532	118	4664	107	5863	110	7392	96	7256	562	31707
Grand total (non compris les navires employés sur les lacs et les fleuves)...	578	268459	690	372605	841	596007	1101	933029	1067	873028	4277	3043128
Navires à voiles.												
Grande-Bretagne et Irlande	371	145249	273	87157	310	96466	297	137220	307	148723	1558	614815
dont pour les marines march. étrangères ...	8	6887	14	5848	37	20697	17	19666	29	25468	105	78566
Danemark	49	1770	59	1695	52	1205	61	2411	67	3309	288	10390
Norvège	43	8312	43	4483	37	9369	56	7096	98	12646	277	41906
Suède (pour la marine march. des villes)	9	925	3	776	8	1243	10	2471	4	1472	34	6887
Allemagne	47	18579	44	9998	33	7872	77	24760	73	19420	274	80629
Pays-Bas	14	2736	22	2907	47	4259	33	4756	41	7063	157	21721
Belgique	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
France	672	9800	587	7293	666	18197	579	10230	567	10391	3071	55911
Italie	193	11464	158	5350	164	4521	200	8699	251	25538	966	55572
Autriche	57	2743	29	1011	19	307	18	1296	20	1203	143	6560
Hongrie	1	56	-	-	-	-	-	-	-	-	1	56
États-Unis de l'Amérique du Nord ²⁾ :												
Ports maritimes	390	34246	412	28202	381	37582	457	40473	469	85953	2109	226456
Ports intérieurs	15	4987	35	4785	42	8699	32	6752	36	12169	160	37392
Possessions anglaises:												
en Europe	2	24	2	48	3	148	1	44	1	14	9	278
en Amérique	290	33069	239	21867	276	22801	345	34369	321	47855	1471	159961
en Afrique	-	-	4	94	3	45	3	73	4	85	14	297
en Asie	18	1345	20	1592	23	1805	25	1625	15	1085	101	7452
en Océanie	50	2739	37	3332	28	1095	26	1271	35	2436	176	10873
Total des possessions anglaises	360	37177	302	26933	333	25894	400	37382	376	51475	1771	178861
Grand total	2206	273057	1932	175805	2050	206915	2188	276794	2273	367193	10649	1299764

1) Voir les notes du tableau précédent.

2) Années expirant le 30 juin.

3) Une partie des navires à vapeur employés sur les lacs et fleuves américains sont construits dans les chantiers des ports maritimes; ces constructions n'ont pas été comptées parmi les navires employés à la navigation maritime.

N° 12. Jaugeage des navires : Détails sur le tonnage brut et les déductions d'après les

Totaux et spécifications diverses.	No. d'ordre.	Chiffres absolus.							
		Nombre des navires.	Tonnage brut.	Déductions pour la machine avec les soutes à charbon. ¹⁾			Espaces calculés ²⁾		Autres déductions
				Règle anglaise.	Règle d'au-bienne.	Règle allemande.	de la machine.	des soutes à charbon.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Répartition selon l'appareil moteur.									
Navires à hélice	1	421	597779	191135	169979	139588	97131	42457	33069
Navires à roues	2	42	21449	8944	8895	6616	5930	686	1318
2. Navires à hélice répartis d'après le tonnage brut.									
Au-dessous de 200 tonneaux	3	23	2721	1139	1124	781	642	139	245
De 200 à 500 —	4	41	15018	4810	4294	3257	2454	803	1038
— 500 - 1000 —	5	123	93987	28603	25678	20453	14674	5779	5184
— 1000 - 2000 —	6	154	224669	69449	59045	48385	33740	14645	11533
— 2000 - 5000 —	7	69	189066	57735	51145	43747	29225	14522	9037
Au-dessus de 5000 —	8	11	72318	29399	28693	22965	16396	6569	6032
Total	9	421	597779	191135	169979	139588	97131	42457	33069
3. Navires à hélice répartis selon le rapport de l'espace de la machine au tonnage brut.									
Au-dessous de 11 pour cent.	10	12	15568	2766	2766	2697	1581	1116	675
De 11 à 13 —	11	55	78782	16723	16723	15287	9557	5730	3425
— 13 - 15 —	12	136	193342	61871	47009	40460	26863	13597	8238
— 15 - 17 —	13	102	147901	47329	41190	33265	23537	9728	7573
— 17 - 19 —	14	43	60083	19229	18802	15140	10744	4396	3430
— 19 - 20 —	15	11	14339	4589	4863	3704	2779	925	1169
— 20 - 22 —	16	16	15409	5560	5560	4076	3177	899	1305
— 22 - 24 —	17	22	24443	9818	9818	7255	5610	1645	2022
— 24 - 26 —	18	9	19031	8327	8327	6136	4758	1378	2604
— 26 - 28 —	19	3	8786	4063	4063	3081	2322	759	1381
— 28 - 30 —	20	5	10198	5161	5161	4262	2949	1313	594
— 30 - 35 —	21	3	9722	5544	5544	4139	3168	971	615
— 35 - 40 —	22	1	23	16	16	10	9	1	7
— 40 - 50 —	23	1	28	21	21	12	12	-	1
— 50 - 60 —	24	2	125	118	118	65	67	(+ 2)	30
Récapitulation.									
Au-dessous de 13 tonneaux	25	67	94350	19489	19489	17984	11138	6846	4100
De 13 à 20 —	26	292	415665	133018	111864	92569	63923	28646	20410
Au-dessus de 20 —	27	62	87765	38628	38628	29036	22072	6964	8559
Total	28	421	597780	191135	169981	139589	97133	42456	33069
4. Navires à hélice répartis selon leur emploi.									
<i>a) Aperçu général.</i>									
Transport des voyageurs	29	19	37414	15480	14684	12294	8391	3903	1683
Transport des marchandises	30	175	224284	65520	55942	47737	31967	15770	10286
Transport mixte	31	70	109692	32996	29162	23772	16664	7108	4609
Remorquage	32	6	719	422	422	326	241	85	85
Emplois divers	33	7	3394	1138	1112	876	635	241	240
Emplois insuffisamment définis	34	144	222368	75580	68659	54584	39234	15350	16166
<i>b) Subdivisions.</i>									
Transport des voyageurs:									
Navigation transatlantique: Machine de 13 à 20 p. %	35	5	18977	6072	5308	4733	3033	1700	772
— — — de 20 p. % et au-dessus	36	2	15239	8292	8292	6871	4738	2133	699
Navigation des mers d'Europe: Machine de 13 à 20 p. %	37	2	1779	569	537	361	307	54	95
Cabotage: Machine au-dessus de 20 p. %	38	10	1419	547	547	329	313	16	117
Transport des marchandises:									
Navigation transatlantique: Machine: — 13 p. %	39	23	45271	9675	9675	9284	5529	3755	1909
— — — 13—20 p. %	40	44	81645	26132	21021	17761	12011	5750	3384
— — — 20 p. % et au-dessus	41	3	5653	2260	2260	1650	1292	358	277
Mers d'Europe: Machine: — 13 p. %	42	20	17541	3541	3541	3010	2023	987	927
— — — 13—20 p. %	43	77	70777	22651	18203	15123	10402	4721	3563
— — — 20 p. % et au-dessus	44	5	2640	1019	1019	754	583	171	161
Cabotage: Machine: — 13 p. %	45	-	-	-	-	-	-	-	-
— — — 13—20 p. %	46	3	757	242	223	155	127	28	65
— — — 20 p. % et au-dessus	46	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Ordinairement les chiffres des colonnes 4 + 9 + 10 ou 5 + 9 + 11 ou 6 + 9 + 12 donnent ceux de la colonne 3, de même que la somme des colonnes 13 + 18 + 19 règle à cause de la circonstance mentionnée page 100, note 1. ²⁾ Quant à la manière dont ce calcul a été effectué, voir page 164.

systemes anglais, danubien et allemand pour 463 nav. à vap. de différentes nationalités.

Chiffres absolus.			Chiffres proportionnels par 100 tonnes bruts.									Par 100 tonnes		No. d'ordre.
Tonnage net			Déductions pour la machine avec les soutes à charbon ¹⁾ .			Espaces calculés		Autres déductions.	Tonnage net			nets allemands :		
anglais.	danubien.	allemand.	Règle anglaise.	Règle danubienne.	Règle allemande.	de la machine.	des soutes à charbon.		anglais.	danubien.	allemand.	tonneaux anglais.	tonneaux danubiens.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	1
373597	394753	425122	32.0	28.4	23.4	16.2	7.1	5.5	62.5	66.1	71.1	87.9	92.9	1
11187	11236	13515	41.8	41.5	30.9	27.7	3.2	6.1	52.2	52.5	63.1	82.9	83.1	2
1359	1374	1695	41.9	41.3	28.7	23.6	5.1	9.0	50.0	50.6	62.3	80.2	81.3	3
9170	9686	10723	32.1	28.6	21.7	16.4	5.3	6.9	61.1	64.6	71.5	85.7	90.3	4
60200	63125	68350	30.4	27.3	21.8	15.6	6.2	5.5	64.1	67.2	72.7	88.1	92.4	5
143687	154091	164751	31.0	26.3	21.6	15.1	6.5	5.1	64.0	68.6	73.4	87.2	93.4	6
122294	128884	136282	30.5	27.1	23.1	15.5	7.7	4.8	64.7	68.2	72.1	89.7	94.6	7
36887	37593	43321	40.7	39.7	31.8	22.7	9.1	8.3	51.0	52.0	59.9	85.1	86.8	8
373597	394753	425122	32.0	28.4	23.3	16.2	7.1	5.5	62.5	66.1	71.1	87.9	92.9	9
12127	12127	12196	17.8	17.8	17.3	10.2	7.2	4.3	77.9	77.9	78.4	99.5	99.5	10
58634	58634	60070	21.2	21.2	19.4	12.1	7.3	4.4	74.4	74.4	76.2	97.6	97.6	11
123233	138095	144644	32.0	24.3	20.9	13.9	7.1	4.3	63.8	71.5	74.9	85.3	95.6	12
92999	99138	107063	32.0	27.9	22.5	15.9	6.6	5.1	62.9	67.0	72.4	87.0	92.7	13
37424	37851	41513	32.0	31.3	25.2	17.9	7.3	5.7	62.3	63.0	69.1	90.2	91.2	14
8581	8307	9466	32.0	33.9	25.8	19.5	6.5	8.2	59.9	58.0	66.1	90.7	87.8	15
8544	8544	10028	36.1	36.1	26.5	20.7	5.8	8.5	55.5	55.5	65.1	85.2	85.2	16
12603	12603	15166	40.2	40.2	29.7	23.0	6.7	8.3	51.5	51.5	61.9	83.1	83.1	17
8100	8100	10291	43.7	43.7	32.3	25.1	7.2	13.7	42.7	42.7	54.1	78.7	78.7	18
3342	3342	4324	46.2	46.2	35.0	26.4	8.6	15.7	38.0	38.0	49.2	77.3	77.3	19
4443	4443	5342	50.6	50.6	41.8	29.0	12.9	5.8	43.6	43.6	52.4	83.2	83.2	20
3563	3563	4968	57.1	57.1	42.5	32.6	10.1	6.2	36.7	36.7	51.4	71.7	71.7	21
0	0	6	69.6	69.6	43.5	39.2	4.4	30.5	0	0	26.1	0	0	22
6	6	15	75.0	75.0	42.9	42.9	-	3.6	21.5	21.5	53.6	40.0	40.0	23
0	0	30	94.4	94.4	52.0	53.6	÷ 1.6	24.0	0	0	24.0	0	0	24
70761	70761	72266	20.7	20.7	19.1	11.8	7.3	4.3	74.9	74.9	76.5	97.9	97.9	25
262237	283391	302686	32.0	26.9	22.3	15.4	6.9	4.9	63.1	68.2	72.8	86.6	93.5	26
40601	40601	50170	44.0	44.0	33.1	25.2	7.9	9.8	46.3	46.3	57.1	80.9	80.9	27
373599	394753	425122	32.0	28.4	23.3	16.2	7.1	5.5	62.5	66.1	71.1	87.9	92.9	28
20251	21047	23437	41.4	39.2	32.8	22.4	10.4	4.5	54.1	56.3	62.7	86.6	90.0	29
148478	158056	166261	29.2	24.9	21.3	14.2	7.1	4.6	66.3	70.6	74.1	89.5	95.3	30
72087	75921	81311	30.1	26.6	21.7	15.2	6.5	4.2	65.7	69.2	74.1	88.7	93.4	31
235	235	308	58.7	58.7	45.4	33.6	11.8	11.8	32.7	32.7	42.9	76.3	76.3	32
1926	1952	2188	34.4	33.7	26.5	19.2	7.3	7.3	58.3	59.1	66.2	88.0	89.2	33
130622	137543	151618	34.0	30.9	24.5	17.7	6.9	7.3	58.8	61.9	68.3	86.1	90.5	34
12133	12897	13472	32.2	27.9	24.9	16.0	8.9	4.0	63.9	68.1	71.1	89.9	95.6	35
6248	6248	7669	54.4	54.4	45.1	31.1	14.0	4.6	41.1	41.1	50.4	81.5	81.5	36
1115	1147	1323	32.0	30.2	20.3	17.3	3.0	5.3	62.7	64.5	74.4	84.5	86.9	37
755	755	973	38.5	38.5	23.2	22.1	1.1	8.2	53.2	53.2	68.6	77.9	77.9	38
33687	33687	34078	21.4	21.4	20.5	12.2	8.3	4.2	74.4	74.4	75.3	98.8	98.8	39
52129	57240	60500	32.0	25.8	21.8	14.7	7.0	4.1	63.9	70.1	74.2	86.2	94.6	40
3116	3116	3726	40.0	40.0	29.2	22.9	6.3	4.9	55.1	55.1	65.9	83.6	83.6	41
13073	13073	13604	20.2	20.2	17.2	11.5	5.6	5.3	74.5	74.5	77.6	96.1	96.1	42
44563	49011	52091	32.0	25.7	21.4	14.7	6.7	5.0	63.0	69.2	73.6	85.6	94.1	43
1460	1460	1725	38.6	38.6	28.6	22.1	6.5	6.1	55.3	55.3	65.4	84.6	84.6	44
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45
450	469	537	32.0	29.5	20.5	16.8	3.7	8.6	59.5	62.0	71.0	83.8	87.3	46
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47

ou 14 + 18 + 20 ou 15 + 18 + 21 est ordinairement de 100. Toutefois il y a, en ce qui concerne les déductions anglaise et danubienne, quelques exceptions à cette

N° 12. Jaugeage des navires: Détails sur le tonnage brut et les déductions d'après les

Totaux et spécifications diverses.	No. d'ordre.	Chiffres absolus.							
		Nombre des navires.	Tonnage brut.	Déductions pour la machine avec les soutes à charbon. ¹⁾			Espaces calculés		Autres déductions
				Règle anglaise.	Règle danu- bienne.	Règle allemande.	de la machine.	des soutes à charbon.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Subdivisions. (Suite.)									
Transport mixte:									
Navigation transatlantique: Machine —13 p. %.	48	8	18218	3622	3622	3470	2069	1401	584
— — Machine 13—20 p. %.....	49	20	64577	20665	17721	14595	10127	4468	2426
— — — 20 p. % et au-dessus	50	1	1556	737	737	520	421	105	88
Mers d'Europe: Machine —13 p. %.....	51	3	1623	323	323	247	184	63	113
— — — 13—20 p. %.....	52	30	20916	6693	5877	4290	3359	931	1198
— — — 20 p. % et au-dessus ..	53	1	859	334	334	253	191	62	47
Cabotage: Machine —13 p. %.....	54	-	-	-	-	-	-	-	-
— — — 13—20 p. %.....	55	7	1943	622	548	391	313	78	153
— — — 20 p. % et au-dessus ..	56	-	-	-	-	-	-	-	-
Remorquage:									
Machine 20 p. % et au-dessus	57	6	719	422	422	326	241	85	85
Emplois divers:									
Machine 13—20 p. %	58	3	1569	503	477	381	272	109	122
— 20 p. % et au-dessus	59	4	1735	635	635	495	363	132	118
Emplois insuffisamment définis:									
Navigation transatlantique: Machine 13—20 p. %	60	27	58479	18711	16666	13736	9523	4213	3277
— — — Machine 20 p. % et au-dessus	61	7	35112	14686	14686	11282	8392	2890	4059
Mers d'Europe: Machine —13 p. %.....	62	13	11698	2329	2329	1972	1331	641	566
— — — 13—20 p. %.....	63	58	83782	26811	22294	18445	12739	5706	5051
— — — 20 p. % et au-dessus ..	64	19	21824	9284	9284	6280	5305	975	2253
Cabotage: Machine —13 p. %.....	65	-	-	-	-	-	-	-	-
— — — 13—20 p. %.....	66	16	10465	3349	2990	2601	1709	892	304
— — — 20 p. % et au-dessus	67	4	1008	410	410	268	234	34	56
c) <i>Récapitulation.</i>									
Navigation transatlantique: Machine —13 p. %	68	31	63489	13297	13297	12754	7598	5156	2493
— — — Machine 13—20 p. %.....	69	96	223678	71580	60716	50825	34694	16131	9859
— — — — 20 p. % et au-dessus	70	13	57560	25975	25975	20329	14843	5486	5723
Total	71	140	344727	110852	99988	83908	57135	26773	18075
Mers d'Europe, cabotage, etc.: Machine —13 p. %	72	36	30862	6193	6193	5230	3539	1691	1607
— — — Machine 13—20 p. %.....	73	196	191988	61440	51149	41747	29228	12519	10551
— — — — 20 p. % et au-dessus	74	49	30204	12651	12651	8705	7230	1475	2837
Total	75	281	253054	80284	69993	55682	39997	15685	14995
5. Navires à hélice par pavillon.									
Danois	76	49	55848	17631	14456	12105	8260	3845	2560
Norvégien.....	77	93	71025	22250	19182	14886	10961	3925	4054
Suédois	78	45	44774	11971	10495	8349	5998	2351	2187
Allemand	79	29	72065	24668	22953	20325	13116	7209	3073
Belge.....	80	70	141084	41365	35643	30083	20367	9716	5619
Français	81	87	140577	51270	48826	37129	27901	9228	13233
Austro-Hongrois.....	82	48	72406	21980	18424	16711	10528	6183	2343
Total	83	421	597779	191135	169979	139588	97131	42457	33069

¹⁾ Si l'on déduit du tonnage brut les chiffres des colonnes 5 et 9, on trouve pour les navires français un tonnage net de 78 518 au danubien, surpassent de 22 tonneaux le tonnage brut, cfr. page 158 note 1.

systemes anglais, danubien et allemand pour 463 nav. à vap. de différentes nationalités.

Chiffres absolus.			Chiffres proportionnels par 100 tonneaux bruts.									Par 100 tonneaux		No. d'ordre.
Tonnage net			Déductions pour la machine avec les soutes à charbon ¹⁾ .			Espaces calculés		Autres déductions.	Tonnage net			nets allemands:		
anglais.	danubien.	allemand.	Règle anglaise.	Règle danubienne.	Règle allemande.	de la machine.	des soutes à charbon.		anglais.	danubien.	allemand.	tonneaux anglais.	tonneaux danubiens.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	1
14012	14012	14164	19.9	19.9	19.1	11.4	7.7	3.2	77.0	77.0	77.8	98.9	98.9	48
41486	44430	47556	32.0	27.4	22.6	15.7	6.9	3.8	64.2	68.8	73.6	87.2	93.4	49
731	731	942	47.4	47.4	33.8	27.1	6.8	5.7	46.9	46.9	60.4	77.6	77.6	50
1187	1187	1263	19.9	19.9	15.2	11.3	3.9	6.9	73.2	73.2	77.9	94.2	94.2	51
13025	13841	15428	32.0	28.1	20.5	16.1	4.5	5.7	62.3	66.2	73.8	84.6	89.9	52
478	478	559	39.0	39.0	29.5	22.3	7.2	5.5	55.6	55.6	65.1	85.5	85.5	53
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
1168	1242	1399	32.0	28.2	20.1	16.1	4.0	7.9	60.2	64.0	72.1	83.5	88.7	55
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56
235	235	308	58.7	58.7	45.3	33.5	11.8	11.9	32.7	32.7	42.8	76.3	76.3	57
944	970	1066	32.0	30.4	24.3	17.3	7.0	7.8	60.2	61.8	67.9	88.6	90.9	58
982	982	1122	36.6	36.6	28.5	20.9	7.6	6.9	56.5	56.5	64.5	87.7	87.7	59
36491	38536	41466	32.0	28.5	23.5	16.3	7.2	5.6	62.4	65.9	71.0	88.0	92.9	60
15767	15767	19171	41.8	41.8	32.1	23.9	8.2	13.3	45.0	45.0	54.6	82.2	82.2	61
8803	8803	9160	19.9	19.9	16.9	11.4	5.5	4.8	75.3	75.3	78.3	96.1	96.1	62
51920	56437	60286	32.0	26.6	22.0	15.2	6.8	6.0	62.0	67.4	72.0	86.1	93.6	63
10287	10287	13291	42.6	42.6	28.8	24.3	4.5	10.3	47.2	47.2	61.0	77.4	77.4	64
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65
6812	7171	7560	32.0	28.6	24.9	16.3	8.5	2.9	65.2	68.6	72.3	90.1	94.9	66
542	542	684	40.6	40.6	26.6	23.2	3.4	5.6	53.7	53.7	67.8	79.2	79.2	67
47699	47699	48242	20.9	20.9	20.1	12.0	8.1	3.9	75.1	75.1	76.0	98.9	98.9	68
142239	153103	162994	32.0	27.1	22.7	15.5	7.2	4.4	63.5	68.4	72.8	87.3	94.0	69
25862	25862	31508	45.1	45.1	35.3	25.8	9.5	9.9	44.9	44.9	54.8	82.1	82.1	70
215800	226664	242744	32.2	29.0	24.3	16.6	7.7	5.2	62.6	65.8	70.4	88.9	93.4	71
23062	23062	24025	20.1	20.1	16.9	11.4	5.5	5.2	74.7	74.7	77.8	96.0	96.0	72
119997	130288	139690	32.0	26.6	21.7	15.2	6.5	5.5	62.5	67.9	72.8	85.9	93.3	73
14739	14739	18662	41.9	41.9	28.8	23.9	4.9	9.4	48.8	48.8	61.8	78.9	78.9	74
157798	168089	182377	31.7	27.7	22.0	15.8	6.2	5.9	62.4	66.4	72.1	86.5	92.2	75
35657	38832	41183	31.6	25.9	21.7	14.8	6.9	4.6	63.8	69.5	73.7	86.6	94.3	76
44721	47789	52085	31.3	26.9	21.0	15.4	5.5	5.7	63.0	67.3	73.4	85.8	91.8	77
30616	32092	34238	26.7	23.4	18.6	13.4	5.2	4.9	68.3	71.7	76.4	89.5	93.8	78
44324	46039	48667	34.3	31.9	28.2	18.2	10.0	4.3	61.5	63.9	67.5	91.1	94.6	79
94100	99822	105382	29.3	25.3	21.3	14.4	6.9	4.0	66.8	70.8	74.8	89.3	94.7	80
76096	¹⁾ 78540	90215	36.5	34.8	26.4	19.9	6.6	9.4	54.1	55.8	64.2	84.3	87.0	81
48083	51639	53352	30.4	25.4	23.1	14.5	8.5	3.2	66.4	71.3	73.7	90.1	96.8	82
373597	394753	425122	32.0	28.5	23.4	16.2	7.1	5.5	62.5	66.0	71.1	87.9	92.9	83

lieu de 78 540. Cette différence s'explique par ce que les chiffres comprennent deux navires dont les déductions, d'après le système

Jaugeage des navires ¹⁾.

I. Renseignements nouveaux.

Le tableau précédent comprend un total de 463 navires à vapeur jaugeant ensemble 619 228 tonneaux bruts. Le tonnage net en était d'après la règle anglaise de 384 784 tonneaux, d'après la règle danubienne de 405 989 tonneaux et d'après la règle allemande de 438 637 tonneaux, d'où résultent les proportions suivantes:

Par 100 tonneaux anglais:	105.5 tonneaux danubiens et 114.0 tonneaux allemands.
Par 100 tonneaux danubiens:	94.5 — anglais - 108.0 — allemands.
Par 100 tonneaux allemands:	87.7 — anglais - 92.6 — danubiens.

Outre les chiffres compris dans les tableaux, nous avons reçu un certain nombre de renseignements qui, bien que ne contenant pas toutes les données désirées, contribuent néanmoins à élucider la question.

L'ensemble de tous les renseignements complets ou incomplets, y-compris ceux contenus dans les appendices I et II de mon Rapport sur l'Unification des Systèmes de Jaugeage ²⁾ et certains autres ³⁾, donne les résultats suivants:

1. Rapport des règles anglaise et allemande.	2. Rapport des règles danubienne et allemande.	3. Rapport des règles anglaise et danubienne.
Navires 1 135	Navires 647	Navires 793
Tonnage net anglais 775 160	Tonnage net danubien 511 414	Tonnage net anglais 779 242
Tonnage net allemand 884 169	Tonnage net allemand 549 182	Tonnage net danubien 844 425
Tx. allemands par 100 tx. an- glais 114.1	Tx. allemands par 100 tx. danu- biens 107.4	Tx. danubiens par 100 tx. an- glais 108.4

Pour savoir si ces proportions moyennes des navires auxquels les données se rapportent, expriment les vrais rapports moyens des navires à vapeur en général, il faut examiner les renseignements en détail, ce qui est d'autant plus nécessaire que la comparaison des rapports entre eux montre des écarts considérables, par exemple si l'on essaie de déduire le rapport 1 par la combinaison des rapports 2 et 3, — écarts qui du reste s'expliquent par ce que les navires servant de base aux calculs ne sont pas identiquement les mêmes.

Mesurage du tonnage brut.

Dans le tableau no. 12 ci-avant le tonnage brut des navires compris dans le tableau est supposé avoir été mesuré d'après une méthode uniforme. Cette supposition, que nous avons jugée nécessaire pour faire bien ressortir l'effet des divergences relatives aux déductions pour la machine etc., n'est cependant pas absolument correcte, comme il est démontré ci-dessous dans l'Aperçu sommaire de M. Salvesen (voir la fin de ce chapitre).

Les renseignements susmentionnés ³⁾ qui nous ont été communiqués par le «Marine Department of the Board of Trade» font voir le tonnage brut de 117 navires et d'après le système anglais (394 505 tonneaux) et d'après le système danubien (402 440 tonneaux), d'où résulte un rapport moyen de 102 tonneaux bruts danubiens par 100 tonneaux bruts anglais. Cette différence est cependant un peu plus petite qu'elle paraît l'être, car si, d'une part, le système danubien appliqué à ces navires a pour résultat un tonnage brut un peu plus grand, de l'autre il accorde une déduction non seulement pour le logement de l'équipage, mais aussi pour les espaces dits «de navigation». En faisant abstraction de ces derniers espaces la différence se réduit à 1.85 p. ⁰/₁₀₀.

Navires à hélice et navires à aubes⁴⁾.

Sur les 463 navires à vapeur compris dans le tableau no. 12 il y en avait 421 à hélice et 42 à aubes ⁴⁾ jaugeant respectivement 597 778 et 21 449 tonneaux bruts.

¹⁾ La question du jaugeage a été traitée en détail dans le premier volume de cette statistique internationale (Navigation maritime I. Jaugeage des Navires, ouvrage rédigé par A. N. Kiaer et T. Salvesen) et sommairement dans le troisième volume du même ouvrage.

²⁾ Voir le Bulletin de l'Institut international de Statistique, tome IV.

³⁾ À savoir certains renseignements qui m'ont été communiqués dans une lettre du 16 septembre 1887 par le secrétaire du «Marine Department of the Board of Trade», Londres, et qui comprennent 117 navires anglais mesurés d'après les règles anglaise et danubienne et 50 navires allemands mesurés d'après les règles allemande et anglaise.

⁴⁾ Dont 29 danois, 6 belges, 5 français et 2 autrichiens.

En ce qui concerne les navires à aubes, ils sont trop peu représentés pour que l'on puisse en déduire des conclusions certaines. En voici cependant les moyennes comparées à celles des navires à hélice:

Catégorie des navires.	Par 100 tonneaux nets allemands:		Par 100 tonneaux bruts:		
	tonneaux anglais.	tonneaux danubiens.	anglais.	tonneaux nets danubiens.	allemands.
Navires à aubes	82.9	83.1	52.2	52.4	63.0
Navires à hélice	87.9	92.9	62.5	66.0	71.2

Nous avons essayé de compléter ces données en examinant, pour 275 navires à aubes¹⁾, le rapport entre leur tonnage brut et leur tonnage net. Voici le résultat de cet examen:

	Nombre des navires.	Tonnage brut.	Tonnage net.	Rapport.
Règle anglaise	202	80 516	41 321	51.3 p. %.
Règle danubienne	50	45 083	32 105	71.2 -
Règle allemande	21	6 709	4 151	61.9 -
Total	273	132 308	77 577	58.6 p. %.

On verra que ces derniers rapports confirment ceux du tableau précédent en ce qui concerne les navires jaugés d'après les règles anglaise et allemande, pour lesquels il semble qu'on puisse accepter les chiffres de 52 p. % pour la règle anglaise et d'environ 62 p. % pour la règle allemande comme exprimant approximativement les rapports moyens du tonnage net avec le tonnage brut. Pour ce qui est de la règle danubienne, les rapports calculés varient entre 52 et 71 pour cent; il est donc impossible d'en tirer aucune conclusion.

Du reste, les navires à aubes ne constituent qu'une partie insignifiante de l'ensemble des navires à vapeur; sur 2520 vapeurs inscrits dans les registres du Bureau Veritas sous les lettres A—C, il n'y en avait que 291 à aubes et, vu leur tonnage moyen (480 tonneaux bruts), on ne peut guère évaluer le rapport des navires à aubes à l'ensemble des navires à vapeur qu'à 4 ou 5 pour cent tout au plus.

Navires à hélice: Dédutions pour l'espace occupé par la machine et les soutes à charbon.

Le rapport réciproque des déductions d'après les règles anglaise, danubienne et allemande dépend surtout de deux circonstances, à savoir: 1^o l'espace occupé par la machine (c. à d. la machine avec tous ses accessoires excepté les soutes à charbon), 2^o l'espace occupé par les soutes à charbon.

Quant au premier point, nous renvoyons au tableau no. 12, 3^{ième} partie, où les navires ont été classés d'après une échelle croissante des espaces occupés par la machine. Si l'on compare les tonnages danubien et allemand, on trouve que le nombre des tonneaux danubiens par rapport au tonnage allemand décroît à mesure que l'espace relatif de la machine augmente; au degré de 10 à 11 p. % de l'échelle, il y a 99.5 tonneaux danubiens par 100 tonneaux allemands; au degré de 15 à 17 p. %, le rapport est descendu à 92.7; à celui de 20 à 22 p. % à 85.2; à celui de 24 à 26 p. % à 78.7; à celui de 30 à 35 p. % jusqu'à 71.7 et ainsi de suite. Vu le nombre restreint des navires, le décroissement de ce rapport n'est pas tout à fait régulier, mais il ne serait pas difficile, à l'aide des données communiquées dans le tableau, de construire une courbe moyenne très régulière montrant le décroissement successif du nombre des tonneaux danubiens par rapport au tonnage allemand. La raison de ce décroissement est naturellement que la déduction arbitraire accordée par la règle danubienne se calcule au moyen des deux facteurs suivants: 1) l'espace de la machine, 2) le chiffre de 1.75, et que le produit de ces facteurs excède d'autant plus la déduction allemande (représentée par l'espace réellement occupé), que la machine est grande par rapport au tonnage brut. Les 75 % qui devraient correspondre à l'espace occupé par les soutes à charbon et qui correspondent réellement à cet espace dans les navires à petites machines, donnent une déduction trop grande pour les navires à grandes machines et cela d'autant plus que les machines sont grandes.

La comparaison avec la règle anglaise donne les mêmes résultats qu'avec la règle danubienne en ce qui concerne les navires dans lesquels l'espace occupé par la machine mesure moins de 13 % ou plus

¹⁾ Ces navires se trouvent inscrits dans les registres du Bureau Veritas français pour l'année 1889—1890 sous les lettres A, B et C.

de 20 p. % du tonnage brut; car pour ces catégories de navires, les règles anglaise et danubienne sont identiques. Lorsqu'on dépasse le degré de 13 p. %, le rapport du nombre des tonneaux anglais par 100 tonneaux allemands tombe subitement de 97 p. % à 84.8 p. %. Puis le rapport s'élève graduellement, tandisqu'au contraire le rapport danubien est décroissant, de sorte que ces deux rapports sont presque les mêmes au degré de 18 à 19 p. %; à celui de 19 à 20, le rapport anglais surpasse même le rapport danubien; en effet les navires de cette catégorie présentent cette singularité que la déduction anglaise est plus petite que la déduction danubienne. A partir du degré de 20 p. % le rapport du tonnage anglais au tonnage allemand tombe de nouveau brusquement de 90.6 à 84.9 p. %. La courbe du système anglais est donc deux fois interrompue d'une manière très irrégulière à cause de l'application, pour l'intervalle de 13 à 20 p. %, de la règle *a* qui accorde, sans égard au volume réel de l'espace occupé par la machine ni à celui occupé par les soutes à charbon, une déduction de 32 p. % du tonnage brut.

En ce qui concerne *les soutes à charbon*, l'on sait que la règle danubienne accorde une déduction de 75 p. % de l'espace occupé par la machine et que la règle anglaise accorde tantôt 75 p. % de cet espace, tantôt 32 p. % du tonnage brut pour la machine *avec* les soutes à charbon. D'après la règle allemande, au contraire, les espaces réellement occupés sont mesurés et déduits. Il en résulte que les déductions danubienne et anglaise sont d'autant plus grandes par rapport à la déduction allemande que les espaces réellement occupés par les soutes à charbon sont petits, soit par rapport au tonnage brut, soit par rapport à la machine.

Les différentes combinaisons de l'espace occupé par la machine et de celui occupé par les soutes à charbon peuvent s'exprimer de la manière suivante:

- | | | |
|----------------------------|---|---|
| A) Petites machines | { | 1. Petites soutes à charbon.
2. Soutes à charbon moyennes.
3. Grandes soutes à charbon. |
| B) Machines moyennes | { | 1. Petites soutes.
2. Soutes moyennes.
3. Grandes soutes. |
| C) Grandes machines..... | { | 1. Petites soutes.
2. Soutes moyennes.
3. Grandes soutes. |

Il va sans dire que la combinaison C 1 donne la plus grande déduction anglaise ou danubienne par rapport à la déduction allemande et que le contraire a lieu pour la combinaison A 3, tandis que celle de B 2 doit correspondre au rapport moyen. En ce qui concerne les autres combinaisons, il s'agit de savoir si c'est l'espace occupé par la machine ou celui occupé par les soutes à charbon qui est le plus important. Afin de résoudre cette question, il sera bon d'étudier les différents détails que donne le tableau no. 12, où l'on trouvera les chiffres absolus et relatifs concernant le tonnage brut, les déductions et le tonnage net, tant pour l'ensemble que pour les différentes catégories de navires.

L'espace de la machine a été calculé en divisant la déduction danubienne pour la machine et ses accessoires par le chiffre 1.75; cet espace étant constaté, le reste de la déduction allemande devait représenter l'espace réellement occupé par les soutes à charbon et bien qu'il soit possible que certaines différences quant à la manière d'effectuer le jaugeage rendent cette dernière conclusion un peu douteuse dans chaque cas particulier, il est toutefois probable qu'en général les résultats que nous en avons tirés approchent de la vérité, et que du moins les rapports déduits sont corrects en ce qui concerne leurs relations réciproques.

Nous donnons maintenant du tableau précité un extrait montrant les *différences* entre les déductions d'après les règles anglaise, danubienne et allemande exprimées en pour cent du tonnage brut. Dans cet extrait, nous avons exprimé le rapport de la déduction allemande aux déductions danubienne et anglaise, de manière à ce que les chiffres indiquent de combien de tonneaux la déduction allemande est plus petite que les deux autres déductions par 100 tonneaux bruts. Pour faire voir dans quelle mesure ces différences varient selon les différents types et emplois des navires, nous commençons par la moyenne générale pour les navires à hélice en continuant par les catégories les plus caractéristiques des navires dans l'ordre du tableau. Les chiffres qui figurent ci-dessous dans les deux premières colonnes pour les espaces occupés par la machine et les soutes à charbon expriment le tonnage *en plus* ou *en moins* qu'occupent ces espaces dans les navires de chaque catégorie *comparés au rapport moyen* indiqué entre parenthèses au commencement du tableau. Les chiffres de la troisième colonne montrent de combien la déduction allemande pour ces espaces est plus petite que la déduction *anglaise* en pour-cent du tonnage brut; la quatrième colonne indique la même différence par rapport à la déduction *danubienne*. Ces explications suffiront, je pense, à faire comprendre l'arrangement du tableau.

Tableau montrant les différences

entre les déductions pour les machines et les soutes à charbon d'après les règles anglaise, danubienne et allemande
pour les navires à hélice de diverses constructions et de divers emplois.

Moyenne générale et diverses catégories de navires à hélice.	Différences en pour-cent du tonnage brut par rapport à la moyenne générale		Déduction allemande pour la machine et les soutes à charbon par rapport à la déduction		Observations.
	des machines.	des soutes à charbon.	anglaise.	danubienne.	
Moyenne générale	(16.2 p.%)	(7.1 p.%)	— 8.7 p.%	— 5.1 p.%	
Navires au-dessous de 200 tonneaux bruts	+ 7.4 -	— 2.0 -	— 13.2 -	— 12.6 -	
— de 200 à 500 —	+ 0.2 -	— 1.8 -	— 10.4 -	— 6.9 -	
— - 500 - 1000 —	— 0.6 -	— 0.9 -	— 8.6 -	— 5.5 -	
— - 1000 - 2000 —	— 1.1 -	— 0.6 -	— 9.4 -	— 4.7 -	
— - 2000 - 5000 —	— 0.7 -	+ 0.6 -	— 7.4 -	— 4.0 -	
— - 5000 et au-dessus	+ 6.5 -	+ 2.0 -	— 8.9 -	— 7.9 -	
Navires dont la machine occupe:					
un espace de moins de 13 p. %	— 4.4 -	+ 0.2 -	— 1.6 -	— 1.6 -	
— - 13 à 20 p. %	— 0.8 -	— 0.2 -	— 9.7 -	— 4.6 -	
— - 20 - 24 p. %	+ 5.8 -	— 0.7 -	— 10.1 -	— 10.1 -	
— - 24 - 30 p. %	+ 10.2 -	+ 2.0 -	— 10.7 -	— 10.7 -	
— - 30 p. % et au-dessus	+ 16.4 -	+ 2.6 -	— 14.7 -	— 14.7 -	
Navires employés:					
au transport des voyageurs:					
— des marchandises	+ 6.2 -	+ 3.3 -	— 8.6 -	— 6.4 -	
— mixte	— 1.8 -	+ 0.0 -	— 8.0 -	— 4.6 -	
— remorquage	— 1.0 -	— 0.6 -	— 8.4 -	— 4.9 -	
— remorquage	+ 17.4 -	+ 4.7 -	— 13.3 -	— 13.3 -	
au transport des voyageurs:					
Navigation d'outre-mer	+ 6.5 -	+ 4.1 -	— 8.1 -	— 5.9 -	
Navigation moyenne	+ 1.1 -	— 4.1 -	— 11.7 -	— 9.9 -	2 navires seulement.
Cabotage	+ 5.9 -	— 6.0 -	— 15.3 -	— 15.3 -	
au transport de marchandises:					
Navigation d'outre-mer	— 2.0 -	+ 0.4 -	— 7.0 -	— 3.2 -	
Navigation moyenne	— 1.9 -	— 0.6 -	— 8.1 -	— 4.2 -	
Cabotage	+ 0.6 -	— 3.4 -	— 11.5 -	— 9.0 -	3 navires seulement.
au transport mixte:					
Navigation d'outre-mer	— 1.3 -	— 0.0 -	— 7.7 -	— 4.2 -	
Navigation moyenne	— 0.3 -	— 2.6 -	— 10.9 -	— 7.4 -	
Cabotage	— 0.1 -	— 3.1 -	— 11.9 -	— 8.1 -	
à la navigation d'outre-mer en général	+ 0.4 -	+ 0.6 -	— 7.9 -	— 4.7 -	
à la navigation sur les mers d'Europe, y-compris le cabotage	— 0.4 -	— 0.9 -	— 9.7 -	— 5.7 -	
Pavillon danois	— 1.4 -	— 0.2 -	— 9.9 -	— 4.2 -	
— norvégien	— 0.8 -	— 1.6 -	— 10.3 -	— 5.9 -	
— suédois	— 2.8 -	— 1.9 -	— 8.1 -	— 4.8 -	
— allemand	+ 2.0 -	+ 2.9 -	— 6.1 -	— 3.7 -	
— belge	— 1.8 -	— 0.2 -	— 8.0 -	— 4.0 -	
— français	+ 3.7 -	— 0.5 -	— 10.1 -	— 8.4 -	
— autrichien-hongrois	— 1.7 -	+ 1.4 -	— 7.3 -	— 2.3 -	

Il résulte de ce tableau que *l'espace occupé par la machine* exerce sur ces rapports une influence beaucoup plus grande que celui occupé par les soutes à charbon, c'est-à-dire que si la machine est grande, les déductions anglaise et danubienne sont grandes, elles aussi, par rapport à la déduction allemande, et cela même si le rapport des soutes à charbon réagit dans le sens contraire. On trouve en effet que partout où la première colonne du tableau ci-dessus montre pour la machine une différence en plus de 5 % et au-dessus (comparée à la moyenne), il se manifeste une grande différence dans les deux dernières colonnes, même si l'espace des soutes à charbon est au-dessus de la moyenne, voir par exemple les chiffres pour les navires de 5000 tonneaux et au-dessus, pour les navires employés au transport des voyageurs etc.

En nous servant de la terminologie employée page 164, nous pouvons donc formuler la règle ainsi :

Les *grandes* différences (entre les déductions anglaise et danubienne d'un côté et la déduction allemande de l'autre) se manifestent dans les cas désignés par C 1, C 2, C 3 et B 1 ;

les différences *moyennes*, dans les cas B 2 et B 3 ; enfin

les *petites* différences dans les cas A 3, A 2 et A 1. Cette règle se déduit d'une manière très régulière, en ce qui concerne le rapport entre les systèmes allemand et danubien ; quant au système anglais, la règle particulière aux navires dont la machine occupe de 13 à 20 %, a pour effet certaines irrégularités dans ces rapports.

Parmi les autres résultats qui peuvent se déduire du même tableau, nous signalons tout spécialement les rapports relatifs aux navires employés au remorquage. A cause du grand espace occupé par leur machine, ils obtiennent généralement par la multiplication de cet espace par le facteur 1.75 une très grande déduction et dans certains cas il arrive même qu'il ne reste rien pour le tonnage net, qui, si l'on appliquait mathématiquement les règles, serait négatif.

Quant aux autres navires, ce sont surtout ceux employés au cabotage, dont les déductions anglaise et danubienne sont relativement élevées par rapport à la déduction allemande ; les navires de cette catégorie ont de petites soutes à charbon à cause de leurs courts voyages, circonstance qui est sans influence sur les déductions anglaise et danubienne. Notons aussi qu'il résulte du tableau que ces déductions-ci sont plus élevées que les déductions allemandes pour *toutes les catégories* de navires.

Les *rapports moyens* de tous les 421 navires à hélice compris dans le tableau no. 12 montrent pour les machines et les soutes à charbon les déductions suivantes exprimées en pour-cent du tonnage brut :

	Navires dont les machines proprement dites occupaient :			Moyennes générales.
	moins de 13 p. %.	de 13 à 20 p. %.	au-dessus de 20 p. %.	
Déduction anglaise.....	20.7	32.0	44.0	32.0
Déduction danubienne.....	20.7	26.9	44.0	28.4
Déduction allemande.....	19.1	22.3	33.1	23.3
dont pour la machine.....	11.8	15.4	25.2	16.2
— — les soutes à charbon.....	7.3	6.9	7.9	7.1

Maintenant, si l'on demande jusqu'à quel point ces moyennes peuvent être considérées comme de vraies moyennes pour les navires à hélice en général, la réponse à cette question dépendra surtout de la manière dont les différents types de navires se trouvent représentés dans les dits 421 navires. Si la distribution en correspond à peu près à la répartition ordinaire des navires dans l'ensemble des marines marchandes, on pourra admettre que les moyennes générales du tableau expriment à peu près les vraies moyennes. Si au contraire la distribution de ces navires est différente, et que par exemple certains types de navires dont les rapports diffèrent peut-être essentiellement des rapports moyens, sont représentés autrement dans le tableau que dans l'ensemble des navires, — qu'ils soient trop prépondérants ou trop peu représentés — il est à craindre que la moyenne du tableau ne diffère plus ou moins de la vraie moyenne.

Il n'est pas facile de dire d'une manière absolue si la représentation des navires à ce point de vue est satisfaisante ou non ; mais nous allons présenter quelques observations qui permettront de se former à cet égard du moins une notion approximative. Il sera bon de comparer d'abord la répartition, d'après le tonnage, des navires insérés dans le tableau en question à celle de l'ensemble des navires à vapeur anglais, allemands, français et norvégiens résultant du tableau no. 6 de cette statistique internationale vol. III, page 26. Cette comparaison montre que la catégorie comprenant les navires de plus de 5000 tonneaux bruts est surchargée dans le tableau no. 12, vu qu'elle compte non moins de 10.2 p. % du tonnage net total, tandis qu'elle n'en devrait compter que 2 p. % d'après le rapport des navires à vapeur en général en 1885 et à peu près 3 p. % d'après ce même rapport en 1890. Il y a certaines autres différences, mais qui cependant ne jouent aucun rôle à cet égard.

Il résulte de cette considération que le tableau no. 12 donnera une représentation plus correcte de l'ensemble des marines, si l'on réduit la catégorie des navires de plus de 5000 tonneaux à environ un tiers.

Considérons ensuite la répartition des navires du tableau no. 12 selon le rapport de l'espace occupé par la machine au tonnage brut et surtout les trois grands groupes récapitulatifs comprenant les machines de moins de 13 p. %, de 13 à 20 p. % et d'au-dessus de 20 p. %, qui — on le voit — jouent un grand rôle à cet égard. Le tonnage brut des navires du premier groupe représente 15,8 pour cent du total des navires du tableau, celui des navires du second groupe en représente 69,5 pour cent et celui des navires du troisième, 14,7 pour cent. Voici, pour comparaison, les rapports suivants pour les navires mentionnés dans l'appendice IV de mon Rapport précité sur l'Unification des Systèmes de Jaugeage et qui comprend 526 et 236 navires anglais d'après les Répertoires généraux du Bureau Veritas pour 1874—1875 et pour 1888—1889:

Rapport de la machine au tonnage brut.	Bureau Veritas 1874—1875.			Bureau Veritas 1888—1889.		
	Nombre des navires.	Tonnage calculé.	Pour-cent du tonnage total.	Nombre des navires.	Tonnage calculé.	Pour-cent du tonnage total.
Au-dessous de 13 p. %.....	118	122 000	16.8	72	38 800	12.9
De 13 à 20 p. %.....	329	519 700	71.8	134	244 400	80.9
Au-dessus de 20 p. %.....	79	82 400	11.4	30	18 600	6.2
Total	526	724 100	100.0	236	301 800	100.0

Ce calcul nous mène à la conclusion suivante, c'est que le troisième groupe (machines au-dessus de 20 p. %) dans le tableau no. 12 est trop fortement représenté aux dépens du second groupe, circonstance qui exerce nécessairement une certaine influence sur les rapports moyens. Passons à une autre division des navires compris dans le tableau no. 12, savoir celle qui distingue entre les navires employés à la navigation d'outre-mer et ceux employés dans les mers d'Europe et au cabotage. Les navires de la première catégorie sont représentés par un tonnage de 344 727 tonneaux bruts ou 58 p. % du total, les autres navires, par un tonnage de 253 054 ou 42 p. %. Nous n'avons pas, pour le moment, de données précises indiquant dans quelles proportions ces deux catégories se trouvent représentées dans l'ensemble des marines à vapeur. En 1876, nous avons supposé que la navigation d'outre-mer en représentait environ *un tiers* (Navigation maritime I. Jaugeage, page 14). Maintenant, bien qu'il soit probable que ce rapport se soit accru, le rapport de 58 p. % cité ci-dessus nous paraît cependant beaucoup trop élevé. Il est vrai que d'après les statistiques officielles de la France, de l'Italie et de l'Autriche, le rapport des navires de *long cours* est presque de 60 p. % en France, de 68 p. % en Italie et même de 85 p. % en Autriche; mais il semble que le terme de long cours dans ces pays soit pris dans un sens plus large que celui de navigation d'outre-mer de notre tableau, et, en considération des circonstances régnant dans les marines marchandes en général, nous pensons que le tonnage des navires employés à la navigation d'outre-mer n'exécède guère en général 40 ou tout au plus 50 % de l'effectif total des navires à vapeur.

En dernier lieu nous allons considérer les nationalités représentées dans ce même tableau. A cet égard, nous regrettons beaucoup que les navires *anglais, américains, espagnols et italiens* ne se trouvent pas représentés dans notre tableau; mais il nous a été impossible de les y comprendre, les données manquant absolument ou n'étant pas suffisamment complètes. Observons cependant que si le pavillon anglais n'y est pas représenté — et nous admettons que c'est là une très grande lacune — cependant les navires de *construction anglaise* s'y trouvent en grand nombre. Voici les pavillons des navires compris dans le tableau, rangés d'après leur tonnage total: *belge, français, autrichien-hongrois, allemand, norvégien, danois et suédois*. Parmi ces pavillons, les navires belges surtout et en partie les navires autrichiens-hongrois sont fortement représentés par rapport au tonnage de leurs marines respectives, tandis que les navires allemands et en partie les navires français, par contre, le sont trop peu. Afin de rectifier le tableau à cet égard, il faudrait, entre autres choses, multiplier le tonnage allemand par 3 et le tonnage français par 1½. Cependant, en examinant de plus près les chiffres des navires allemands et français compris dans notre tableau, nous trouvons que les moyennes de ces navires ne peuvent être considérées comme les vraies moyennes pour les marines marchandes de ces nationalités parce que les navires de fort tonnage et de fortes machines sont relativement plus nombreux dans notre tableau qu'en réalité. C'est pourquoi nous laissons de côté cette partie du calcul.

Il y a cependant un autre procédé à l'aide duquel on pourra prendre en considération l'importance des différentes marines afin de déterminer le rapport moyen que nous cherchons. Les registres du Bureau Veritas français contiennent l'indication des tonnages brut et net de chaque pavillon séparément et, remarquons-le bien, selon la jauge *nationale*. On peut ainsi calculer les rapports moyens pour tous les pays qui ont

adopté respectivement les règles anglaise, danubienne et allemande, et ces rapports devraient indiquer les rapports réciproques entre les dites règles à condition que les différents types des constructions fussent représentés à peu près également dans les différentes marines. Nous ne pouvons à présent ni affirmer ni nier l'existence de cette condition, mais il est permis de supposer que les types moyens des trois grands groupes, dans lesquels nous divisons ci-dessous l'ensemble des navires à vapeur, ne diffèrent pas trop. Voici donc le résultat sommaire de ce calcul d'après les registres pour l'année 1889—1890:

Navires de 100 tonneaux nets et au-dessus.

	Tonnage brut.	Tonnage net.	Rapport du tonnage net.
Règle anglaise	8 849 412	5 643 743	63.8 %
Règle danubienne	1 598 091	1 065 563	66.5 -
Règle allemande	1 426 229	1 013 501	71.1 -

En supposant que les déductions autres que celles accordées pour la machine et les soutes à charbon représentent dans chacun de ces groupes 4.3 p. % du tonnage brut (voir le chapitre suivant), on arrive ainsi, en ce qui concerne les machines et les soutes à charbon, aux moyennes de 31.9 p. % pour les navires jaugés d'après la règle anglaise, de 29.2 p. % pour la règle danubienne et de 24.6 p. % pour la règle allemande. Ces derniers chiffres comparés à ceux du tableau (avec les rectifications résultant des observations ci-dessus), donnent les rapports suivants exprimés en pour-cent du tonnage brut:

	Chiffres du tableau no 12.	Chiffres du tableau rectifiés ¹⁾ :				Chiffres déduits du Bureau Veritas.	Moyenne générale.
		A.	B.	C.	Moyenne.		
Déduction anglaise	32.0	31.2	31.0	31.9	31.4	31.9	31.7
— danubienne	28.4	27.4	27.2	28.2	27.6	29.2	28.4
— allemande	23.3	22.7	22.6	22.9	22.7	24.6	23.6
Dont espace de la machine	16.2	15.7	15.6	16.1	15.7	16.7	16.2
— soutes à charbon	7.1	7.0	7.1	6.8	7.0	7.9	7.4

Déduction pour le logement de l'équipage et autres déductions.

Les chiffres absolus et relatifs concernant ces déductions se trouvent indiqués dans le tableau no. 12, colonnes 9 et 18. D'autres renseignements sur ce rapport — qui du reste n'exerce qu'une influence peu considérable sur le rapport réciproque entre les tonnages nets anglais, danubien et allemand — ont été communiqués dans le premier volume de cette statistique internationale, Jaugeage des navires (1876), pages 12—13, et dans le rapport précité sur l'unification des systèmes de jaugeage, voir Bulletin de l'Institut intern. de Statistique (1889) IV, page 112. A ces renseignements se joignent ceux mentionnés ci-dessus page 162, note 3.

D'après les recherches antérieures, nous avons adopté en 1876 comme moyenne pour les dites déductions 4 pour cent du tonnage brut. En 1889 nous avons trouvé une moyenne de 6 pour cent, mais il faut remarquer que les navires en question étaient tous de moins de 2000 tonneaux bruts. Le présent tableau donne un rapport moyen de 5.5 pour cent.

En examinant les chiffres de plus près, on s'apercevra bientôt qu'en général ce rapport diminue à mesure que le tonnage des navires s'accroît. Les données communiquées en 1889 montrent une diminution très régulière depuis 10.6 p. % pour les navires de 100 à 200 tonneaux bruts jusqu'à 4.4 p. % pour les navires de 1000 à 2000 tonneaux. Les nouvelles données de notre tableau no. 12 ci-dessus montrent également pour les cinq premières classes une diminution, depuis 9 p. % jusqu'à 4.8 p. %. Il est vrai que le rapport monte ensuite à 8.3 p. % pour les navires de plus de 5000 tonneaux, mais cette déviation à la règle générale est due à des circonstances tout-à-fait exceptionnelles; car, si l'on divise les onze navires, dont il s'agit, selon le pavillon, on trouve, pour 3 navires belges, le rapport de 3.4 p. % et pour 3 navires allemands le rapport de 4.7 p. %, tandis que 5 navires français présentent le rapport extraordinaire de 13.7 p. %. La cause de cette exception se trouve évidemment dans la nouvelle disposition introduite en France par le décret du 7 mars 1889 et qui exempte du jaugeage les fumoirs, salons de conversation, buvettes, etc. ou accorde une déduction pour ces espaces. Pour éliminer les effets de cette cause perturbatrice, il faut

¹⁾ A: Chiffres calculés en réduisant à un tiers les chiffres relatifs aux navires de plus de 5000 tonneaux bruts; B: calculés en réduisant de moitié les navires dont les machines occupaient plus de 20 p. %; C: Navires employés à la navigation d'outre-mer calculés à 40 p. % et les autres navires à 60 p. % du total.

déduire les navires français du total et on obtiendra de cette manière les résultats corrigés suivants que l'on pourra alors comparer à ceux trouvés en 1889 :

Rapport de l'espace du logement de l'équipage et autres déductions analogues au tonnage brut.

	Navires répartis suivant le tonnage.					
	Au-dessous de 200 tonneaux bruts.	200 à 500 tonneaux.	500 à 1000 tonneaux.	1000 à 2000 tonneaux.	2000 à 5000 tonneaux.	Au-dessus de 5000 tonneaux.
Résultats corrigés pour 1891	9.3	7.2	5.3	4.3	3.7	4.1
Résultats pour 1889	10.4	7.3	6.2	4.4	-	-

Dans les renseignements fournis par le Board of Trade, les navires sont divisés selon leur tonnage net en 5 groupes, savoir: 1) 1000—1500 tx., 2) 1500—2000 tx., 3) 2000—2500 tx., 4) 2500—3000 tx., 5) au dessus de 3000 tx. nets (= 4680 tx. bruts). Les rapports du logement de l'équipage étaient dans ces groupes respectivement de 3.1 — 2.85 — 2.7 — 3.2 et 3.7 p. % du tonnage brut, de sorte que l'on voit que le rapport est décroissant jusqu'à un tonnage de 2500 tx. nets (3900 tx. bruts) environ, mais qu'il s'élève pour les navires de très grandes dimensions.

On voit, du reste, en examinant les chiffres relatifs contenus dans le tableau no. 12, que ces rapports varient beaucoup selon les cas, ce qui cependant est dû en partie à la disposition française susmentionnée. Quant aux navires de différentes nationalités, on voit que le rapport moyen varie entre 3.2 p. % pour le pavillon austro-hongrois et 9.4 p. % pour le pavillon français. Pour ce qui est des autres pavillons le rapport ne varie que de 4 p. % à 4.9 p. % à l'exception de celui des navires norvégiens qui s'élève à 5.7 p. % à cause du tonnage inférieur des navires compris dans le tableau.

Le rapport moyen général, abstraction faite des navires français, pourra être évalué à 4 p. % environ.

En ce qui concerne les «navigation spaces» nous renvoyons à la page 162 ci-dessus et à l'aperçu sommaire donné par M. Salvesen et que nous reproduisons ci-après.

Tonnage net par rapport au tonnage brut.

Quant à ce rapport, qui est naturellement déterminé par le rapport des déductions, nous renvoyons en général aux chiffres relatifs communiqués dans le tableau no 12. On voit que dans bien des cas, le tonnage net descend au-dessous de 50 pour cent d'après les jauges anglaise et danubienne. Pour les navires employés au remorquage, le rapport résultant du tableau est de 32.7 p. % selon les jauges anglaise et danubienne; comme nous l'avons déjà fait observer, cette dernière donne dans certains cas particuliers un tonnage zéro. D'après la jauge allemande, le tonnage net des remorqueurs se calcule en moyenne à 42.9 p. %. Dans la plupart des pays, pour les autres catégories de navires, on n'accorde pas plus de 50 p. % de déduction pour la machine et ses accessoires.

Le rapport moyen pour l'ensemble de la marine marchande à vapeur se calcule, d'après les déductions moyennes indiquées page 13 pour les machines avec les soutes à charbon et page 15 pour les autres déductions, comme suit:

d'après la règle anglaise	64.0 p. % du tonnage brut,
— - — danubienne	67.3 - —
— - — allemande	72.1 - —

Le résultat général

de nos recherches concernant le rapport entre les tonnages allemand, anglais et danubien est que 100 tonneaux nets anglais correspondent en moyenne à 113 tonneaux allemands, et 100 tonneaux nets danubiens à 107 tonneaux allemands.

Capacité des navires de charge.

Ajoutons quelques renseignements relatifs à la *capacité* des navires de charge d'après les données qui nous ont été communiquées dernièrement. 63 navires à vapeur, presque tous compris dans le tableau no. 12, mesuraient ensemble 84 646 tonneaux bruts et 64 406 tonneaux nets allemands. Leur capacité totale était de 99 197 tonneaux de 1000 kilos de marchandises pesantes (1.54 t. par tonneau net) ou 139 118 mètres cubes de marchandises volumineuses (2.16 m³ par tonneau). 21 autres navires jaugeant 26 379 tonneaux bruts et 20 006 tonneaux nets étaient chargés de 28 896 tonnes de houille, ce qui fait 1.44 t. par tonneau de jauge. D'après les renseignements communiqués dans le volume III de cette statistique, page VIII, le

rapport serait cependant un peu plus élevé, savoir, pour 30 navires jaugeant 27 322 tonneaux anglais, 1.92 t. de minerai par tonneau anglais ou 1.73 t. par tonneau allemand. Pour 12 navires à vapeur chargés de houille, le rapport était respectivement de 1.84 et de 1.66. La moyenne de toutes ces données, comprenant un tonnage total de 127 000 tonneaux nets, est de 1.58 tonneau métrique par tonneau de jauge.

II. Résolution concernant la question du jaugeage de l'Institut international de Statistique.

Lors de la deuxième session de l'Institut, tenue à Paris en 1889, le bureau de cet Institut m'avait chargé de présenter un rapport sur la question suivante:

Y-a-t-il moyen d'unifier la méthode de jaugeage des navires dans les différents pays ou de déterminer des relations proportionnelles les unes aux autres?

A la suite de ce rapport qui a été publié dans le Bulletin de l'Institut, Tome IV, 2, page 164 etc., sous le titre: «*Sur l'Unification des Systèmes de Jaugeage dans les différents pays*», un Comité international a été établi pour étudier la question et présenter les résultats de ses considérations à la session suivante de l'Institut.

Ce comité était composé des membres suivants: M. Kiær, rapporteur (Norvège), M.M. Bateman (Angleterre), Becker (Allemagne), Caignon, Cheysson (France), Gaines (États-Unis), Kauffmann (Russie), Stringher (Italie), Vauthier (France), Walker (États-Unis).

Les membres du Comité après avoir examiné la question proposèrent unanimement à l'Institut *d'appeler l'attention des Gouvernements intéressés sur les graves inconvénients résultant de l'état actuel du jaugeage et de leur recommander d'en soumettre les règles à l'étude d'une commission internationale d'experts en matière technique de jaugeage.*

Recommandée par le président, Sir Rawson W. Rawson, cette proposition a été adoptée par l'Institut à la session tenue à Vienne du 28 septembre au 3 octobre 1891.

III. Aperçu sommaire

des différences les plus importantes relatives à l'application du système international du jaugeage dans les divers pays.

(Élaboré par M. T. Salvesen à l'occasion de la dite session de l'Institut international de Statistique tenue à Vienne)

Le système de jaugeage dit international est basé sur la méthode Moorsom et a pour but de déterminer le volume cubique de l'intérieur des navires — en déduisant toutefois de ce volume (tonnage brut) certains espaces tels que le logement de l'équipage, et à bord des vapeurs en outre l'espace occupé par la force motrice. On obtient de cette façon le tonnage net, c. à d. le tonnage d'après lequel (en tout ou en partie) se calculent généralement tous les droits.

Cependant, bien que tous les principaux pays maritimes aient adopté à cet égard le même système en principe, il a été introduit dans divers pays, en ce qui concerne les instructions et les autres dispositions relatives au jaugeage, des divergences qui sont devenues peu à peu de plus en plus importantes.

Ces divergences portent non seulement sur la question fondamentale des espaces à comprendre (en tout ou en partie) dans le tonnage officiel, mais encore sur la question plus technique, mais qui n'en est pas pour cela moins importante, du procédé à employer pour mesurer et déterminer le volume cubique de ces espaces.

Au premier de ces points de vue, les divergences se manifestent tant dans

I. *les dispositions relatives au mesurage brut*, que dans

II. *les dispositions relatives aux déductions*, et il en résulte dans chaque cas particulier une différence correspondante du tonnage net.

I. Divergences relatives au mesurage brut.

A. *Le volume cubique de la coque du navire*

(dans les grands navires, l'espace compris sous le second pont à partir d'en bas) se calcule à l'aide de la longueur et de l'aire d'un nombre plus ou moins grand de sections transversales. L'aire d'une section se calcule d'après un nombre plus ou moins grand de largeurs et la hauteur. Le mesurage de la hauteur est donc un des plus importants.

Autrefois toutes les hauteurs se mesuraient toujours jusqu'au vaigrage sur la surface supérieure des varangues se continuant d'une extrémité à l'autre du navire; de cette façon les mesures comprenaient toujours les « water ballasts » en tant qu'ils dépassaient cette surface.

Maintenant au contraire on procède de différentes manières dans les divers pays.

Dans quelques pays on continue à se servir de l'ancienne méthode d'après laquelle on ne peut excepter du tonnage brut que les water ballasts en tant que dans toute la longueur du navire ils ne dépassent pas la surface des varangues.

Puis il y a des pays où les water ballasts, qu'ils dépassent les varangues ou non, sont exceptés, même s'ils ne s'étendent que sur une petite partie de la longueur du navire, tandis que dans d'autres encore on exige qu'ils s'étendent sur plus de la moitié de la longueur du navire.

Dans un pays, les règlements ne contiennent même à cet égard que la disposition suivante, savoir que « lorsque le double-fond ne s'étend pas sur toute la longueur du navire et que sa surface ne forme pas une ligne continue de l'avant à l'arrière du navire, ou encore que cette surface présente d'autres irrégularités, l'employé du jaugeage devra prendre les ordres de l'administration ».

B. *Constructions sur le pont*

En règle générale, on peut dire que tous les espaces couverts et clos sur le pont, sauf les constructions isolées uniquement affectées à la machine, se mesurent et sont compris dans le tonnage brut.

En Angleterre la construction affectée à la cuisine ne se mesure pas, mais dans les autres pays, où cette construction se mesure, on en fait ensuite la déduction, de sorte que, dans ces pays non plus, elle ne se trouve pas comprise dans le tonnage net.

Bien plus importantes sont les divergences suivantes dans les divers pays:

1. Les dispositions relatives à ce que l'on doit entendre par espaces couverts et clos laissent place au doute lorsqu'il s'agit de les appliquer, et il peut se faire que, par suite d'une interprétation différente à cet égard, une construction de dimensions considérables tantôt se mesure, tantôt pas.
2. Quant au mesurage des écoutilles, les règles diffèrent entre elles. Ou bien
 - a. on ne les mesure pas du tout, ou bien
 - b. on ne comprend dans le tonnage brut que ce que leur volume cubique mesure en plus de 2 pour cent de l'espace compris sous le pont ou de $\frac{1}{2}$ pour cent du tonnage brut.
3. En France, on fait une exception extraordinaire aux règles généralement adoptées ailleurs en ce qu'un décret du 7 mars 1889 excepte complètement du mesurage certaines constructions sur le pont, savoir les fumoirs, salons de conversation et de musique, boudoirs pour les dames, buvettes, dômes ou descentes d'escaliers.

II. Divergences des dispositions relatives aux déductions.

A. *Déduction du logement de l'équipage.*

Dans les premiers temps, on déduisait le volume cubique de tous les espaces exclusivement affectés à l'équipage (on ne comprenait ici dans l'équipage ni le capitaine, ni le restaurateur, ni les domestiques employés au service des passagers), notamment les espaces lui servant de logement proprement dit.

Dans les divers pays, on applique maintenant la règle susmentionnée soit:

1. telle quelle, soit
 2. avec une limite maximum de 5 pour cent du tonnage brut, ou encore
 3. avec différents maximums en pourcent suivant les dimensions du navire.
- (Les maximums mentionnés aux nos 2 et 3 s'appliquent, il est vrai, à l'ensemble des espaces réservés à l'équipage et des espaces dits « navigation spaces »); ou
4. avec des maximums absolus pour certains espaces;
 5. dans quelques pays, il faut en outre que les espaces, pour bénéficier de la déduction, satisfassent à certaines exigences sanitaires.
 6. En Angleterre on accorde maintenant aussi une déduction pour la chambre du capitaine, suivant le Merchant Shipping (Tonnage) Act du mois d'août 1889. (Voir ci-dessous B, 2, a.) Pour la Finlande, cette même règle a déjà été introduite simultanément avec le système Moorsom en 1877.

B. «*Navigation spaces*».

Conformément au projet de jaugeage international élaboré par la commission de Constantinople en 1873, on accorde des déductions pour les espaces couverts et clos sur le pont supérieur destinés à la manoeuvre du gouvernail, du cabestan, des appareils de mouillage, à la chambre aux cartes, signaux et autres instruments de navigation.

En Angleterre on accorde maintenant en outre, d'après le susdit (A, 6) Merchant Shipping Act du mois d'août 1889, les déductions suivantes:

1. dans les navires à voiles, pour la soute aux voiles (jusqu'à concurrence de 2¹/₂ pour cent du tonnage brut);
2. dans les navires à voiles et les navires à vapeur, pour:
 - a. tout espace exclusivement réservé à l'usage du capitaine,
 - b. la soute du maître d'équipage (boatswain's stores),
 - c. l'espace occupé par le donkey-boiler s'il est en communication avec la pompe du navire.

C. *Déductions pour la machine à bord des navires à vapeur.*

1. Règle allemande.

D'après cette règle, on déduit, outre l'espace occupé par la machine, le vrai volume cubique des soutes à charbon fixes et permanentes, mais seulement à certaines conditions qui présentent quelques différences selon les pays, c'est-à-dire on exige, ou

- a. que les charbons puissent être transférés directement des soutes dans la chambre de chauffage, ou
- b. que l'on puisse directement de la machine prendre le charbon dans les soutes, et que celles-ci ne soient pas destinées à recevoir des marchandises faisant partie de la cargaison.

2. Règle danubienne.

Les dispositions relatives aux constructions sur le pont appartenant à la machine, et que l'on doit mesurer et comprendre dans le tonnage brut pour les en déduire ensuite avec addition de 75 pour cent (vapeurs à hélice) semblent n'être pas très précises dans plusieurs pays, et les applications en sont, en apparence, quelque peu différentes.

Il semble aussi que dans la pratique on mesure différemment pour la déduction à faire pour le donkey-boiler, lorsque cette chaudière se trouve dans la chambre de la machine, ou en partie ou tout à fait dans un enfoncement.

3. Règle anglaise.

D'après cette règle, les déductions sont, comme on le sait, de 32 pour cent du tonnage brut, mais seulement quand le volume cubique des espaces mesurés appartenant à la machine est (dans les vapeurs à hélice) de plus de 13 et de moins de 20 pour cent du tonnage brut.

On se heurte ici à la même incertitude qu'avec la règle danubienne (voir ci-dessus) quant à la question de savoir quelles sont les constructions affectées à la machine que l'on doit mesurer.

Il semble que dans certains pays ces constructions sur le pont ne se mesurent que lorsque cela est nécessaire pour que l'espace affecté à la machine atteigne la limite susmentionnée de plus de 13 pour cent qui donne droit à la déduction anglaise de 32 pour cent. (Ceci s'applique aussi aux vapeurs à roues, pour lesquels la limite est de 20 à 30 pour cent, et la déduction de 37 pour cent.)

III. *Divergences des règles techniques du mesurage et du calcul du volume cubique des espaces mesurés.*

A. *Le maximum adopté tout d'abord pour le nombre des sections transversales (12) dans les navires de plus d'une certaine longueur est, ou*

1. conservé; ou
2. remplacé par d'autres maxima qui diffèrent entre eux (16,20).

B. *La première largeur de la section transversale à partir d'en bas se mesurait autrefois entre les deux points où le fond commence à se dresser. Maintenant, ou*

1. on applique l'ancienne règle sans aucune modification, ou,
2. lorsque le double-fond offre une pente ascendante ou descendante, on compte les ²/₃ de la largeur du double-fond, ou bien encore
3. on mesure séparément, à l'aide de 5 largeurs et la partie de la section transversale qui se trouve au-dessus de la seconde largeur à partir d'en bas et la partie qui se trouve au-dessous de cette largeur.

C. *La dernière largeur à l'arrière de l'entre-pont, de la dunette et autres constructions semblables* se mesurait autrefois entre les galeries latérales ou leur emplacement; maintenant, ou

1. on applique l'ancienne règle sans aucune modification, ou
2. on mesure la dite largeur à l'étambot.

D. *Les constructions d'une certaine longueur sur le pont* se mesuraient autrefois à l'aide de 3 largeurs d'après la règle ordinaire de mesurage des constructions sur le pont. Maintenant, ou

1. on applique l'ancienne règle, ou bien
2. on mesure un plus grand nombre de largeurs, ou bien encore
3. on divise la construction en deux et on mesure chaque partie séparément à l'aide de 3 largeurs.

On voit donc que l'uniformité qu'on s'était proposé tout d'abord d'établir quant au jaugeage des navires a été troublée d'une façon regrettable par suite de ce que les différents pays, sans s'entendre préalablement entre eux, ont apporté aux règles de jaugeage des modifications et des suppléments.

Il serait donc très-désirable que l'on pût arriver à cet égard à une entente internationale non seulement de nom, mais de fait, et pour y parvenir, le seul moyen à notre avis serait que la question fût préparée et traitée par un comité international, pas trop nombreux, mais qui devrait compter parmi ses membres un nombre suffisant d'experts en matière technique de jaugeage.

IV. Facteurs au moyen desquels le tonnage des bâtiments des différents pays a été converti en tonnage international dans les tableaux précédents.

Mouvement de la navigation:

Années 1887 et 1888:

1. Grande-Bretagne et Irlande, Finlande, France, Italie, Autriche, Hongrie, Chine, Corée, Japon, Possessions et Colonies desdits pays: 100 tonneaux des navires à vapeur = 112 tonneaux internationaux.
2. Danemark, Pays-Bas, Espagne, Monténégro, Grèce, Turquie, Bulgarie, Roumanie, États-Unis et autres états de l'Amérique (excepté le Chili), Égypte, Canal de Suez, Tunisie, Maroc, Siam, Possessions et Colonies desdits pays: 100 tonneaux des navires à vapeur = 105 tonneaux internationaux.
3. Pays énumérés sous les nos 1 et 2: 100 tonneaux des navires à voiles = 100 tonneaux internationaux.
4. Portugal et possessions: 100 tonneaux tant des navires à vapeur que des navires à voiles = 90 tonneaux internationaux.
5. Autres pays: 100 tonneaux tant des navires à voiles que des navires à vapeur = 100 tonneaux internationaux.

Années: 1872—1886, 1889 et 1890: voir les notes ajoutées au tableau n° 7 pour les pays respectifs.

Marine marchande:

Années 1886—1890: voir les notes ajoutées aux tableaux nos 8—11; *années antérieures:* voir Statistique internationale de la navigation maritime, volume I première partie, volume II, tableau n° 10, volume III, tableau n° 1, colonnes 1 et 2 (où, du reste, le facteur indiqué pour les navires à vapeur du Japon devrait être 1.12 au lieu de 1.05).

CORRECTIONS.

Volume IV.

Page VII, ligne 13: France: au lieu de: 23 p. ⁰/₀, lisez: 18 p. ⁰/₀.

— 24, note 76 (Straits Settlements), lignes 5 et 6: au lieu de: 9849, 8863 et 256 011, lisez: 9417. 9849 et 266 594.

— 28. États-Unis: A cause d'une confusion partielle des ports de Wilmington en Carolina N. et de Wilmington en Californie les chiffres des entrées sont devenus en partie un peu incorrects quant à la répartition entre les ports pacifiques et atlantiques. Voici la comparaison des chiffres du tableau (a) et des chiffres rectifiés (b).

	Total des navires chargés et sur lest.							
	Navires à voiles.				Navires à vapeur et à voiles réunis.			
	Nombre.		Tonnage. (Milliers.)		Nombre.		Tonnage. (Milliers.)	
	a	b	a	b	a	b	a	b
Ports de l'Océan Pacifique	912	836	838.9	864.4	2 060	1 984	1 844.3	1 869.8
— — Atlantique	10 107	10 183	3 884.4	3 858.9	15 061	15 137	11 523.5	11 498.0

— 31, col. 12, l. 5 d'en bas: au lieu de: 360.6, lisez: 357.0.

— 33. Cap de Bonne Espérance, col. 12: au lieu de: 256.7, lisez: 656.7. (Corrigé par écrit.)

— 97, l. 4: au lieu de: 48 100 tonneaux, lisez: 148 100 t. (Corrigé par écrit.)

— 123. Nouvelle-Galles-du-Sud, Tonnage des navires à vapeur chargés, 1880: au lieu de: 632.6, lisez: 832.6. (Corrigé par écrit.)

— 128, note 14. Aux en-têtes des colonnes inscrites: «Marchandise», les mots «chargées» et «déchargées» doivent être échangés. (Corrigé par écrit.)

Volume III.

Page 10, ligne 1. Liverpool:	Navires à voiles	Navires à vapeur et à voiles
	de 50 t. et au-dessus:	de 50 t. et au-dessus:
au lieu de	1810.9	2691.7
lisez	1010.9	1891.7
	(Corrigé par écrit dans quelques exemplaires.)	

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages
Avant-propos	III
Introduction	I—LIX
Appendices	LXI—LXXXIII
Tableaux.....	1—161
Jaugeage des navires.....	162—173
Corrections	174

INTRODUCTION.

Observations générales	I—II
Chapitre I. Répartition géographique de la navigation maritime internationale.....	III—XXI
§ 1. Les divers pays	III—VII
§ 2. Les ports les plus importants	VII—X
§ 3. Les diverses régions maritimes	X—XXI
Chapitre II. Cargaisons des navires.....	XXII—XXX
Chapitre III. Tonnage moyen des navires.....	XXXI—XXXII
Chapitre IV. Rapport des navires à vapeur et des navires à voiles	XXXIII—XXXV
Chapitre V. Navigation par pavillon	XXXVI—XLV
Chapitre VI. Accroissement du mouvement maritime international depuis 1872.....	XLVI—LIX
§ 1. Navires à vapeur et à voiles réunis	XLVI—LII
§ 2. Navires à vapeur et navires à voiles considérés séparément.....	LII—LIX

APPENDICES.

N° I. Rapport des navires chargés et tonnage moyen dans les principaux pays en 1888	LXII
N° II. Rapport du tonnage des navires à vapeur et des navires à voiles dans les principaux pays en 1888	LXIII
N° III. Tableau montrant la part de chaque pavillon dans la navigation internationale des divers pays et en même temps la part de chaque pays dans la navigation sous les divers pavillons	LXIV—LXXVI
a) Chiffres absolus: Tonnage en milliers de tonneaux internationaux des navires entrés en 1888 ou année voisine.....	LXIV—LXVII
b) Chiffres proportionnels montrant 1° la part de chaque pavillon dans la navigation internationale des divers pays	LXVIII—LXXI
c) Chiffres proportionnels montrant 2° la part de chaque pays dans la navigation sous les divers pavillons	LXXII—LXXV
N° IV. Tableau montrant l'ensemble du mouvement de la navigation maritime internationale dans chacune des années 1872—1889.....	LXXVII—LXXXIX

	Pages.
N ^o V. Tableau montrant a) les taux annuels de l'accroissement ou de la diminution du mouvement de la navigation internationale; b) les rapports des navires à vapeur et des navires à voiles et c) les rapports des différentes parties du monde dans l'ensemble de ce mouvement, pendant chacune des années 1872—1889.....	LXXX
N ^o VI. Tableau montrant le tonnage de la marine marchande à vapeur et à voiles ainsi que les taux annuels de l'accroissement ou de la diminution et les rapports des navires à vapeur et des navires à voiles dans l'ensemble de la marine marchande pendant chacune des années 1872—1890.....	LXXXI
N ^o VII. Aperçu sommaire de l'importation ou de l'exportation de certaines marchandises de grande importance pour le transport maritime en 1872, 1876, 1882 et 1888.....	LXXXII—LXXXIII

T A B L E A U X .

N ^o 1. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1887.....	1— 25
N ^o 2. Mouvement de la navigation maritime internationale par pays en 1888.....	26— 40
N ^o 3. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1887.....	41— 55
N ^o 4. Mouvement de la navigation maritime internationale des ports les plus importants en 1888.....	56— 69
N ^o 5. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1887 par pavillon.....	70— 87
N ^o 6. Mouvement de la navigation maritime des différents pays en 1888 par pavillon.....	88— 97
N ^o 7. Mouvement de la navigation maritime des différents pays dans chacune des années 1872—1889.....	98—143
N ^o 8. Marines marchandes des différents pays au 1 ^{er} janvier 1890. (Navires de 50 tonneaux et au-dessus.).....	144—145
N ^o 9. Marines marchandes des différents pays dans chacune des années 1886—1890 (1891).....	146—151
N ^o 10. Détails sur les accroissements et extinctions relatifs à l'effectif des marines marchandes pendant les années 1886—1890.....	152—156
N ^o 11. Tableau supplémentaire concernant les constructions navales pendant les années 1886—1890.....	157
N ^o 12. Jaugeage des navires: Détails sur le tonnage brut et les déductions d'après les systèmes anglais, danubien et allemand pour 463 navires à vapeur de différentes nationalités.....	158—161

J A U G E A G E D E S N A V I R E S .

I. Renseignements nouveaux.....	162—170
II. Résolution concernant la question du jaugeage de l'Institut international de Statistique...	170
III. Aperçu sommaire des différences les plus importantes relatives à l'application du système international du jaugeage dans les divers pays (par <i>M. Salvesen</i>).....	171—173
IV. Facteurs au moyen desquels le tonnage des bâtiments des différents pays a été converti en tonnage international dans les tableaux précédents.....	173

