

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

## Les ports ottomans

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 33 (1892), p. 198-199

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1892\\_\\_33\\_\\_198\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1892__33__198_0)

© Société de statistique de Paris, 1892, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques  
<http://www.numdam.org/>

V.

LES PORTS OTTOMANS.

On sait qu'au mois de mars 1878, la Sublime Porte adopta une mesure qui a fait époque : celle de l'institution du régime sanitaire et du système des quarantaines.

Pour la première fois, le 8 juillet 1873, M. le docteur Bartoletti, inspecteur général de l'Administration sanitaire, présenta à cette administration un rapport sur la perception de la taxe sanitaire suivie d'une statistique générale de la navigation dans les ports ottomans du 1<sup>er</sup> mars 1872 à fin février 1873. Toutefois, au point de vue de la statistique, ce travail se trouvait incomplet parce qu'on n'avait pu, à cette époque, dresser un tableau général de statistique différentielle par pavillon embrasant tous les ports de l'Empire; mais, à partir de 1873-1874, chaque année, ces rapports se sont enrichis de nouveaux détails et celui de 1890-1891, présenté par S. E. le docteur Cozonnis Effendi, inspecteur général actuel du service sanitaire, ne laisse sur ce point rien à désirer.

Un rapprochement entre les chiffres fournis, par le rapport de 1873-1874 et celui de 1890-1891, offrira bien certainement un grand intérêt au point de vue des relations internationales maritimes de la Turquie et de la transformation subie par la marine marchande durant ces vingt dernières années.

Mouvement général de la navigation dans les ports ottomans, d'après les pavillons.

PAVILLONS.	En 1873-1874.				En 1890-1891.			
	Vapeurs.	Voiliers.	Tonnage.	Droits perçus.	Vapeurs.	Voiliers.	Tonnage.	Droits perçus.
Allemands . . . . .	20	96	46,542	15,222 "	356	"	398,720	76,591 "
Américains . . . . .	"	31	11,809	4,524 "	"	"	"	" "
Anglais . . . . .	5,085	1,231	2,843,561	722,204.36	13,722	110	11,245,855	2,587,722.20
Austro-hongrois . . . . .	3,448	1,653	3,045,796	403,756.10	3,835	206	3,539,179	333,735.20
Belges . . . . .	90	2	91,559	21,139.20	44	"	57,971	12,012 "
Danois . . . . .	8	2	6,639	2,101.20	152	3	177,066	25,468.20
Espagnols . . . . .	1	"	218	109 "	9	"	7,391	1,741.20
Français . . . . .	3,091	62	1,716,485	195,175 "	1,998	"	2,464,066	241,285 "
Jérusalem . . . . .	"	33	3,144	1,504 "	"	64	2,739	2,334 "
Hellènes . . . . .	192	16,345	1,369,438	397,782 "	4,858	9,195	2,462,225	590,169.20
Hollandais . . . . .	44	17	30,058	8,965 "	166	1	159,672	23,818.20
Italiens . . . . .	935	2,960	1,231,646	331,417.10	1,118	533	1,227,464	244,827 "
Roumains . . . . .	6	395	43,758	11,750.10	3	16	2,884	801 "
Portugais . . . . .	"	"	"	" "	3	"	5,299	1,081 "
Russes . . . . .	2,186	1,519	1,415,283	257,891.10	1,538	243	2,002,485	163,429 "
Suédois-norvégiens . . . . .	99	176	105,701	32,470.12	510	1	581,644	144,363.20
Ottomans et marines vassales . . . . .	3,726	133,958	5,032,383	1,737,883 "	10,277	129,980	6,159,251	1,398,461.20
Monténégrins . . . . .	"	"	"	" "	2	374	15,950	7,404 "
<b>Totaux . . . . .</b>	<b>18,931</b>	<b>208,480</b>	<b>16,994,020</b>	<b>4,233,892.38</b>	<b>38,591</b>	<b>140,726</b>	<b>30,509,861</b>	<b>5,855,242.60</b>

Du tableau qui précède, il résulte que si, durant la période écoulée de 1873 à 1891, le chiffre total des navires est descendu de 227,411 à 179,317, il y a eu par contre une augmentation de tonnage de 13,515,841 tonnes, résultant de la plus grande capacité donnée aux navires à vapeur qui de 18,931 en 1873 se sont élevés à 38,591 en 1891, tandis que les navires à voiles tombaient de 208,480 en 1873 à 140,726 en 1891. La Turquie n'est pas restée en arrière dans ce mouvement d'augmentation de la flotte à vapeur marchande et si, de 1873 à 1891, elle a vu le nombre de ses voiliers descendre de 183,958 à 129,980, soit une diminution de 53,978 navires, sa marine à vapeur a continuellement progressé et le nombre des vapeurs est monté de 3,726 à 10,277, soit une différence de 6,551 navires avec un excédent de tonnage en 1891 de 1,126,868 sur celui de 1873. Le service sanitaire lui-même a largement bénéficié de cet accroissement de tonnage, car les droits perçus en 1891 s'élèvent au chiffre de 5,855,245 piastres, contre 4,233,893 en 1873, soit une augmentation de 1,621,349 piastres.

Il est à remarquer aussi que le pavillon américain ne se montre plus dans nos ports, tandis que les Suédois, qui en 1873 expédiaient à peine une centaine de vapeurs dans les ports ottomans, en comptent aujourd'hui plus de cinq cents. En outre, la navigation à voiles sous pavillons allemand, anglais, austro-hongrois, italien, roumain, russe, a sensiblement baissé. Enfin, pour la Grèce, le nombre des vapeurs a été durant cette période de 192 en 1873 contre 4,858 en 1891.

(Extrait du *Journal de la Chambre de commerce  
de Constantinople,*  
adresse par M. VITAL-CLINEI )