JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

A. LEGOYT

Effectif des marines marchandes en Europe

Journal de la société statistique de Paris, tome 5 (1864), p. 53-66
<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1864__5__53_1>

© Société de statistique de Paris, 1864, 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/

II.

Effectif des marines marchandes en Europe.

L'importance d'une marine marchande n'est pas toujours en rapport avec le commerce du pays auquel elle appartient. Ce pays, en effet, peut n'avoir qu'une frontière maritime de peu d'étendue et, au contraire, une frontière de terre con-

sidérable par laquelle il expédie et reçoit le plus grand nombre des marchandises qui alimentent son trafic. Il peut arriver, en outre, que la nature de son industrie n'exige pas un matériel de transport considérable. Tel serait le cas où le plus grand nombre de ses produits aurait une grande valeur sous un faible volume. Nous voyons, chaque jour, d'ailleurs, le pavillon étranger se substituer au pavillon national sous l'influence de la suppression des droits différentiels. En ce qui concerne la France, par exemple, depuis le traité de réciprocité de 1826, la presque totalité des expéditions des États-Unis pour ses ports se fait par navires américains. Lorsqu'on constate un fait de cette nature, c'est-à-dire lorsque, toutes choses égales quant au régime fiscal, une marine étrangère prime la marine nationale, il est évident que la première a, sur la seconde, une supériorité décisive. Les causes de cette supériorité peuvent être nombreuses. Il est possible d'abord que, par suite de l'abondance des matériaux, du bon marché de la main-d'œuvre ou de son remplacement par les machines, le prix de revient des constructions maritimes soit moins élevé dans un pays que dans un autre. Aux Etats-Unis, au Canada, en Scandinavie, où les constructeurs ont en quelque sorte sous la main les ressources presque inépuisables de forêts séculaires, la coque d'un navire ne saurait coûter aussi cher que là où le bois doit être importé à grands frais de lieux de production très-éloignés. Même résultat s'il s'agit d'une coque en fer, le pays qui trouve en abondance sur son sol du minerai de bonne qualité, devant produire plus économiquement que celui qui doit importer ses métaux. Ce n'est pas tout : les constructions maritimes supposent l'existence de vastes et dispendieux établissements, qui ne peuvent guère être fondés que par de puissantes compagnies. N'évalue-t-on pas à des centaines de millions le capital engagé dans les immenses chantiers de la Clyde en Écosse? Or, des ressources de cette importance ne peuvent être réunies que dans les États à grandes fortunes mobilières.

Le bon marché relatif des transports maritimes a bien d'autres causes encore. Ainsi, pour en citer quelques-unes, selon que l'assurance est plus ou moins pratiquée, et pratiquée dans des conditions plus ou moins libérales; selon que la législation locale laisse plus ou moins de liberté aux armateurs au point de vue de la composition des équipages dans leur rapport avec la capacité des navires et la nationalité des gens de mer, que les ressources de la population maritime et le recrutement de la marine militaire facilitent ou non la formation de ces équipages, que la confiance du commerce dans les hommes et les navires est plus ou moins grande, que les taxes de navigation dans les ports d'attache sont plus ou moins élevés, selon, enfin, que les approvisionnements de toute nature dans ces ports sont rares ou abondants, la navigation peut se faire à des prix très-différents. Mais le principal élément du bon marché en matière de transports maritimes, c'est le fret ou chargement de retour. Il est certain que, si la dépense de l'armement doit porter sur un seul voyage, la marchandise devra supporter des frais plus lourds que si elle se répartit sur deux cargaisons. Or, la marine des pays où prévaut encore le système prohibitionniste ou protecteur, ne trouve que difficilement ce fret de retour, le nombre des produits qu'il peut rapporter dans les ports nationaux étant fort limité, et des modifications partielles dans le système douanier du pays de destination pendant le voyage (comme au temps de l'échelle mobile en France et en Angleterre) exposant les consignataires à des pertes sensibles.

L'accroissement des marines marchandes a été particulièrement favorisé, dans ces

dernières années, d'abord et avant tout par celui des relations commerciales, puis par la substitution : 1° de la vapeur à la voile, disposition essentiellement favorable aux États à faible population maritime, puisqu'elle permet de réduire sans danger la force des équipages; 2° des grands aux petits navires, les premiers tenant mieux la mer et offrant, sous ce rapport, une plus grande sécurité que les seconds. Tous les faits nouveaux, toutes les mesures, toutes les institutions qui tendent à diminuer ou à atténuer les risques de mer, comme la création de postes sémaphoriques et de sauvetage, l'amélioration des phares, une confection plus exacte des cartes marines, la découverte de routes plus courtes ou plus sûres, des conditions d'aptitude plus sévères imposées aux capitaines, un meilleur éclairage des navires la nuit, une plus exacte surveillance, par les agents de l'autorité, des conditions de navigabilité des navires et de l'état des machines installées à bord, etc., ont une action efficace sur le mouvement des marines marchandes. Mais ce sont surtout les actes politiques et économiques destinés à accroître les relations internationales qui ont cette action au plus haut degré. Levée des prohibitions, modération des droits, suppression des taxes différentielles et des navigations privilégiées, droit absolu de vendre et d'acheter des navires, suppression des passe-ports, amélioration des voies intérieures de communication, adoption de toutes les mesures qui peuvent avoir pour résultat d'accroître la richesse des peuples, c'est-à-dire leurs facultés comme consommateurs, voilà les premiers et les plus énergiques stimulants des marines commerciales.

Les documents qui suivent indiqueront que l'esprit de liberté commerciale qui inspire, depuis quelques années, à peu d'exceptions près, les gouvernements européens, a déjà produit son effet sous la forme d'un accroissement des moyens de transport. Ils ne sont ni aussi complets, ni aussi uniformes, ni toujours aussi récents que nous l'eussions désiré; mais, même dans leur état actuel, ils offrent d'utiles sujets de comparaison. Comme pour nos autres essais de statistique comparative, nous suivrons l'ordre alphabétique des noms de lieux.

I. PAYS D'EUROPE.

ALLEMAGNE. — Les États maritimes de cette partie de l'Europe sont la Prusse, les villes anséatiques, Oldenbourg et Mecklembourg-Schwerin.

1° *Brême.* — D'après le recueil officiel *Archives du commerce prussien* (1863, p. 432), la flotte marchande de cette ville libre comprenait, au 31 décembre 1862, 277 bâtiments jaugeant 91,072 lasts ou environ 182,144 tonnes métriques; c'est 657 tonnes par navire. A la même date de l'année précédente, Brême n'aurait eu, d'après l'*Almanach de Gotha,* que 253 bâtiments jaugeant 165,736 tonnes. Sur ces 253 navires, 9 étaient des vapeurs à hélice, dont le plus considérable jaugeait 4,434 tonnes. M. O. Hübner (*Annuaire d'écon. pol. et de stat.*, 7e année, 1861) attribue à Brême, en 1850, 219 bâtiments tous à voiles, mesurant un total de 89,516 tonnes. Ainsi, à cette époque, le tonnage moyen de la flotte brêmoise n'aurait été que de 409 tonnes, tandis qu'il était de 657 en 1862. L'accroissement successif du tonnage moyen des bâtiments brêmois jusqu'en 1853, est clairement indiqué par le tableau ci-après, que nous empruntons à M. O. Hübner (*Annuaire,* 3e année, 1855, p. 274).

Années.	Bâtiments.	Tonnes.	Tonnage moyen par navire.
1846.	225	77,187	343
1847.	246	91,196	372
1848.	237	90,707	383
1849.	186	72,202	388
1850.	219	89,516	409
1851.	237	100,164	423
1852.	239	103,779	476
1853.	241	115,399	479

Nous trouvons dans le recueil officiel anglais : *Statistical tables for foreign countries* (1851), la continuation du même tableau à partir de 1855, avec la distinction des navires à voiles et à vapeur. Le jaugeage est indiqué en tonnes anglaises de 1,016 kil.

Années.	Bâtiments à voiles et à vapeur.			Steamers.		
	Nombre.	Tonnage total.	Tonnage moyen.	Nombre.	Tonnage total.	Tonnage moyen.
1855.	261	139,478	534	2	4,330	2,165
1856.	269	151,796	579	2	4,330	2,165
1857.	279	166,164	595	5	4,882	976
1858.	279	181,204	649	11	19,518	1,774
1859.	262	164,892	629	9	11,870	1,319
1860.	257	164,750	641	8	11,310	1,413

En 1861, le nombre des navires paraît être tombé à 253, mais pour remonter à 277 en 1862. Quant au tonnage moyen, il n'a cessé de s'accroître.

Hambourg. — La flotte marchande de cette ville s'est accrue annuellement ainsi qu'il suit : en 1855 (31 décembre), 448 bâtiments et 159,663 tonnes ; en 1856, 468 et 172,987 ; en 1857, 491 et 191,244 ; en 1858, 488 et 187,332 ; en 1859, 483 et 186,861 ; en 1860, 486 et 189,888 ; en 1861, 491 et 196,203. Le tonnage moyen de 300 tonnes, en 1850, s'est élevé à 400 en 1861. Sur les 491 bâtiments de l'effectif 1861, on comptait 17 vapeurs jaugeant ensemble 14,022 tonnes ou 825 par navire. Sur le même effectif, 386 étaient doublés en cuivre, 26 en zinc et 22 étaient en fer. A la fin de 1862, la flotte marchande hambourgeoise comprenait : 1° 486 bâtiments à voiles, dont 5 en fer et 428 doublés de plaques métalliques ; 2° 20 vapeurs en fer, dont 19 à hélices et 1 à roues ; en tout 506 navires, jaugeant environ 208,122 tonnes métriques. (Documents officiels.)

Hanovre. — D'après O. Hübner (*Ann.*, 7e année, p. 114), le Hanovre aurait eu, en 1853, 673 bâtiments de mer à voiles jaugeant 59,900 tonnes et 4 à vapeur portant en tout 200 tonnes ; ensemble 677 bâtiments et 60,100 tonnes, soit 91 par bâtiment. Le nombre des navires côtiers ou de cabotage n'est pas connu pour cette année. L'*Almanach de Gotha* attribue aux ports hanovriens, en 1860, 1° 809 bâtiments de grande navigation, d'une capacité totale de 98,230 tonnes (121 par navire) ; 2° 2,474 bâtiments côtiers mesurant 55,652 tonnes (22 par navire) ; 3° 12 vapeurs d'un tonnage réuni de 522 tonnes. En 1859, les nombres correspondants auraient été ainsi qu'il suit :

Long cours.		Cabotage.		Vapeurs.	
Bâtiments.	Tonnage.	Bâtiments.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
824	95,594	2,061	38,703	16	2,728

Au 31 décembre 1861, d'après M. Kolb (*Manuel de statistique comparative*, 1862), le Hanovre aurait eu 882 bâtiments de grande navigation (dont 1 seulement à vapeur) jaugeant ensemble 97,110 ou 100 tonnes par navire. Ces chiffres étaient imprimés, lorsque nous avons reçu les documents officiels eux-mêmes. Ils font connaître, ainsi qu'il suit, le mouvement de la flotte marchande du Hanovre de 1849 à 1860 (cabotage compris).

Années.	Bâtiments.	Tonnage.	Équipage.
1849. . .	719	66,236	3,472
1850. . .	708	62,374	3,285
1851. . .	710	61,730	3,165
1852. . .	694	61,746	3,295
1853. . .	677	64,206	3,428
1854. . .	682	66,728	3,610
1855. . .	709	69,246	3,729
1856. . .	766	79,254	4,080
1857. . .	781	86,596	4,402
1858. . .	818	93,568	4,661
1859. . .	816	95,380	4,612
1860. . .	809	98,230	4,749

Le tonnage moyen par navire s'est élevé de 92 en 1849, à 121 tonnes en 1860 par navire, et l'équipage moyen de 4.8 à 5.8.

Lubeck. — Au 1er janvier 1863, le port de cette ville possédait 55 navires (dont 14 vapeurs) d'une capacité de 12,710 tonnes (231 par navire), et à la même date, en 1861, 56 (dont 13 vapeurs) jaugeant 12,746 ou 229 par navire.

Mecklembourg-Schwerin. — La marine marchande de ce duché comprenait, en 1851, 312 bâtiments à voiles (grande navigation) jaugeant 89,700 tonnes et 6 vapeurs d'un tonnage total de 750; ensemble 318 navires et 90,450 tonnes; soit 284 par navire. En 1859 elle comptait 387 bâtiments à voiles et 137,600 tonnes, 10 vapeurs et 1,200 tonnes; en tout 397 navires et 139,700 tonnes, soit 352 tonnes par navire (O. Hübner). En 1861, le nombre des bâtiments de toute nature était de 402, dont 373 mesuraient 136,326 tonnes ou 365 par navire. (*Alm. de Gotha.*) En 1862, malgré les pertes exceptionnelles dans les deux années précédentes, le total des navires à flot s'élevait à 417. (*Bremer Handelsbl.*, 1863.)

Oldenbourg (Duché d'). — L'effectif maritime de ce pays (bâtiments au long cours) s'est modifié ainsi qu'il suit de 1856 à 1861 : en 1856, 215 bâtiments jaugeant 44,366 tonnes; en 1857, 233 et 51,070; en 1858, 254 et 59,672; en 1859, 252 et 58,626; en 1860, 251 et 58,358; en 1861, 244 et 56,032. La dimension moyenne des navires, de 37.8 tonnes en 1829, s'est élevée à 95 en 1856 et à 107 en 1861. Le rapport de l'équipage au tonnage a diminué ainsi qu'il suit :

Années.	Tonnage des navires de toute catégorie.	Équipages.	Nombre de tonnes pour 1 marin.
1846.	25,354	1,717	14.8
1856.	54,932	2,456	22.2
1861.	68,912	2,878	24.0

Quant au rapport de l'équipage moyen aux navires, il est resté le même en 1856 et 1861 (11.8).

Prusse. — La marine marchande de ce pays a progressé dans les proportions ci-après. En 1855, d'après le *Recueil consulaire belge* (1856), elle comprenait 829 bâtiments mesurant 267,088 tonnes; en 1856, 826 et 268,777; en 1857, d'après

les *Statistical Tables* (1861), 933 et 298,030; en 1858, 992 et 326,216; en 1859, d'après M. O. Hübner, 1,081 et 330,000; en 1860, d'après l'*Almanach de Gotha*, 1,044 et 325,331; en 1861, 1,043 et 336,832. Les 1,044 navires de l'effectif 1860 étaient montés par 10,026 hommes; les 1,043 de fin 1861 par 10,251. C'est, pour les deux années, un équipage moyen par navire de 907 hommes ou 1 marin pour 32 tonnes. La marine à vapeur figure dans l'effectif pour 48 bâtiments en 1860 et 45 en 1861. Le tonnage moyen des bâtiments prussiens s'est accru à peu près sans relâche jusqu'en 1858, ainsi qu'il résulte des documents ci-après empruntés en partie (jusqu'en 1853) à M. O. Hübner:

Années.	Tonnage moyen.	Années.	Tonnage moyen.	Années.	Tonnage moyen.	Années.	Tonnage moyen.
1842...	248	1847...	276	1852...	283	1858...	328
1843...	250	1848...	278	1853...	286	1861...	323
1844...	253	1849...	280	1855...	322		
1845..	265	1850...	277	1856...	325		
1846...	266	1851...	280	1857...	320		

En 1860-1861 la flotte allemande (moins celle de l'Autriche, dont nous parlons plus bas) comprenait les effectifs, tonnages et équipages ci-après. Nous avons calculé ce dernier nombre d'après la base de 1 marin pour 28 tonnes, moyenne déduite des proportions afférentes à la Prusse et à Oldenbourg.

PAYS.	Navires.	Tonnage total.	Tonnage moyen.	Équipages.
Brême.....	277	182,144	657	6,505
Hambourg...	491	196,203	400	7,007
Hanovre....	809	98,230	121	4,749[1]
Lubeck.....	56	12,746	229	455
Mecklembourg.	373	136,326	365	4,868
Oldenbourg...	244	56,032	107	2,878[1]
Prusse.....	1,043	336,832	323	10,251[1]
Totaux...	3,293	1,018.513	309	36,713

Ces chiffres, quoique officiels pour la plupart, sont inférieurs à ceux que nous trouvons dans le dernier *Annuaire* de M. Hübner (Berlin 1863). D'après ce statisticien, la flotte marchande allemande (distraction faite du Holstein et de l'Autriche), aurait compris, en 1861, 3,316 navires de mer à voiles et 96 vapeurs, en tout 3,412 bâtiments, réunissant un tonnage total de 1,041,680 tonnes métriques. En 1850-1852 elle n'aurait été que de 2,671 navires à voiles et 42 vapeurs, jaugeant ensemble 637,710 tonnes. L'accroissement p. 100 aurait été, de l'une à l'autre période, de 27.74 pour les navires et de 63.34 pour le tonnage. Enfin, dans la première période, le tonnage moyen par navire a été de 238 et de 305 dans la seconde.

Autriche. — Si l'on réunit les bâtiments de toute dimension, sans distinction entre la grande navigation, le cabotage et la pêche, on trouve que la marine marchande de ce pays, de 2,946 navires en 1829, jaugeant 187,627 tonnes et montés par 15,122 hommes, s'était élevée, fin 1860, à 9,803 mesurant 341,972 tonnes et ayant un équipage de 34,717 hommes. C'est un accroissement de 232 p. 100 pour le matériel et de 129 pour le personnel. Les documents officiels mentionnent pour la première fois, en 1837, des bâtiments à vapeur dans la flotte autrichienne. On en comptait, cette année, 7, réunissant 1,215 tonnes. Or, en 1859, elle en com-

1. Effectif réel.

prenait 59, d'une capacité totale de 21,338 tonnes et montés par 1,701 hommes d'équipage.

Au 1er janvier 1861, la marine marchande se divisait, d'après la destination des navires, ainsi qu'il suit. (*Publications de la commission centrale de statistique*, 1863.)

	Bâtiments.	Tonnage total.	Tonnage moyen.	Équipages.	Équipage moyen.
Grande navigation .	630[1]	240,090	381	8,060	12
Grand cabotage . .	349	34,487	98	2,093	6
Petit cabotage . . .	2,345	44,304	19	7,656	3
Total	3,324	318,881		17,809	

D'après un document officiel anglais (*Statist. tables for foreign countries*, n° VIII), la flotte marchande autrichienne (bâtiments de toute dimension compris) aurait eu, de 1855 à 1861, les effectifs ci-après :

Années.	Navires.	Tonnage total.	Équipage.
1855. . .	9,980	334,689	36,223
1856. . .	9,653	356,366	35,812
1857. . .	9,635	378,516	35,456
1858. . .	9,646	373,016	35,213
1859. . .	9,703	349,157	34,664
1861. . .	9,803	341,972	34,717

Après une diminution notable de 1855 à 1857, le nombre des navires a repris un mouvement ascendant très-marqué; mais on ne peut en dire autant du tonnage, ni des équipages.

Le tonnage moyen des navires à voiles, sans distinction de capacité, est monté progressivement de 63 en 1829 à 93 en 1859.

Belgique. — La marine marchande de ce pays n'a pas progressé régulièrement comme celle de la plupart des États que nous venons d'étudier, bien que son commerce se soit accru régulièrement et sensiblement. Si l'on divise en cinq sous-périodes de cinq ans la période 1837-1861, on trouve les moyennes annuelles ci-après pour chacune d'elles.

Périodes.	Navires à voiles.	Navires à vapeur.	Navires Total.	Tonnage. Navires à voiles.	Tonnage. Navires à vapeur.	Tonnage. Total.
1835-1841. .	148	5.0	153.0	21,822	1,555	23,377
1841-1846. .	138	6.5	144.5	23,385	3,514	26,899
1847-1851. .	150	4.5	154.5	30,551	1,731	32,282
1852-1857. .	149	5.5	154.5	35,812	3,015	38,827
1858-1861. .	124	6.2	130.2	34,194	3,133	37,327

Il résulte de ce tableau, 1° que le nombre moyen des navires à voiles, après avoir décru de 10 de la 1re à la 2e période, s'est relevé pour atteindre son chiffre le plus élevé dans la 3e, s'est maintenu à peu près au même chiffre dans la 4e, pour tomber à son minimum dans la 5e ; 2° que le nombre des navires à vapeur a oscillé toutefois avec une tendance marquée à l'accroissement à partir de la 3e période; 3° que le tonnage total des navires à voiles s'est accru sans relâche de la 1re à la 4e période, pour diminuer dans la 5e; 4° qu'après des oscillations diverses, celui des vapeurs a suivi un mouvement ascendant régulier à partir de la 3e.

Le tonnage moyen des bâtiments à voiles et à vapeur a varié ainsi qu'il suit dans chacune des cinq périodes.

1. Nous avons compris dans ce total 59 vapeurs, dont les documents officiels n'indiquent pas le classement.

	Bâtiments à voiles.	Bâtiments à vapeur.
1re période. .	147	311
2e période. .	169	540
3e période. .	203	384
4e période. .	240	560
5e période. .	276	505

On voit que, si le nombre des navires des deux catégories a eu d'assez fortes oscillations, leur capacité s'est sensiblement accrue. L'accroissement a été continu pour les bâtiments à voiles.

Les 111 navires de la flotte belge, en 1861, se répartissaient ainsi qu'il suit d'après leur tonnage : 1 de 1,200 tonnes, 2 réunissant 1,691 tonnes, 2 et 1,507, 4 et 2,432, 7 et 3,914, 7 et 3,046, 12 et 3,972, 35 et 8,320, 36 et 5,276, 4 et 321, 1 et 57.

Espagne. — D'après le journal *la España* (10 juin 1860), ce pays avait, à la fin de 1845, une marine marchande de 2,662 navires jaugeant 138,990 tonnes (52 t. par navire en moyenne), et au 1er janvier 1860, 8,476 bâtiments d'un tonnage total de 547,282 (64 par navire), sans compter ceux de moins de 20 tonnes.

La *Revista de Estadistica* (janvier 1863) donne comme officiels les effectifs ci-après en 1853 et 1858. Ils comprennent la grande navigation et le cabotage.

	1858.	1853.	Accroissement total.
De plus de 400 tonnes .	70	39	41
De 200 à 400 tonnes . .	359	195	164
De 80 à 200 tonnes. . .	994	756	238
De 20 à 80 tonnes . . .	2,335	1,731	604
De moins de 20 tonnes.	2,555	1,996	559
	6,313	4,717	1,606

De l'une à l'autre année, l'accroissement, pour l'ensemble des bâtiments, a été de 1,606 ou de 34.04 p. 100. Le tableau ci-dessus montre qu'il a surtout porté sur les bâtiments du plus fort tonnage.

Voici quel était, d'après la même autorité, l'effectif de 1861, avec la distinction 1° de la grande navigation et du cabotage, 2° du moteur.

	Navires à voiles.			Navires à vapeur.			
	Bâtiments.	Tonnage total.	Par navire.	Bâtiments.	Tonnage total.	Par navire.	Force en chevaux.
Grande navigation .	1,446	245,312	176	36	12,035	334	5,185
Cabotage	3,293	101,724	30	65	8,719	134	4,498
Total	4,739	347,036		101	20,754		9,683

France. — Le nombre des navires, en France (voiles et vapeur confondues) a oscillé dans de très-faibles limites de 1827 à 1861 (35 ans), et sans accroissement bien marqué. Mais le tonnage moyen s'est sensiblement élevé à partir de la 4e des sept périodes que comprend le tableau ci-après.

Périodes.	Navires.	Tonnage total.	Tonnage moyen.
1827-1831. .	14,679	690,415	47
1832-1836. .	15,244	667,316	43
1837-1841. .	15,134	660,983	43
1842-1846. .	13,723	607,342	44
1847-1851. .	14,390	685,336	47
1852-1856. .	14,538	834,926	57
1857-1861. .	15,076	1,021,688	67

Nous indiquons ci-après la répartition, d'après le tonnage, en 1827 et en 1861, de la flotte marchande de la France.

		De 800 tonnes et au-dessus	De 700 à 800.	De 600 à 700.	De 500 à 600.	De 400 à 500.	De 300 à 400.	De 200 à 300.	De 100 à 200.	De 60 à 100.	De 30 à 60.	De 30 et au-dessous.
1828	Navires. .	3	6	2	13	38	183	570	1,357	1,565	1,110	9,475
	Tonnage.	2,849	4,380	1,366	6,955	16,644	62,223	137,940	106,763	123,635	49,950	89,518
1861	Navires. .	31	31	48	118	243	294	654	1,364	1,640	1,551	9,091
	Tonnage.	36,006	22,835	31,094	64,328	108,624	103,408	158,288	193,152	125,695	66,008	74,558

Les différences seront plus visibles, si nous ramenons, pour les deux années, le nombre des navires à 10,000. Nous trouvons alors les résultats ci-après quant au classement des bâtiments d'après le tonnage.

	1828.	1861.		1828.	1861.
De 800 tonnes et plus.	2	21	*A reporter* . . .	170	508.
De 700 à 800	4	21	De 200 à 300	398	433
De 600 à 700	1	32	De 100 à 200	948	905
De 500 à 600	9	78	De 60 à 100.	1,093	1,089
De 400 à 500	26	161	De 30 à 60	775	1,030
De 300 à 400	128	195	De 30 et au-dessous .	6,616	6,035
Report	170	508	Total	10,000	10,000

Pendant que l'effectif des navires à voiles restait à peu près stationnaire, celui des vapeurs progressait très-rapidement. De 71 en 1838, il s'est élevé, par un mouvement ascendant continu, à 327 en 1861. Ces 327 navires avaient un tonnage total de 73,267 (224 par navire et 136 en 1838) et une force de 35,085 chevaux de vapeur (107 par navire). Ils se divisaient ainsi qu'il suit d'après leur force motrice : 55 avaient 200 chevaux et au-dessus et une force totale de 16,405 ; 76 de 100 à 200 chevaux et une force totale de 9,920 ; 74 de 60 à 100 et 5,307 ; 61 de 20 à 60 et 2,503 ; 61 moins de 30 et 940.

Grèce. — Sa marine est considérable, et, à ce point de vue, elle n'est en rapport ni avec l'état de la fortune publique, ni avec le développement du commerce national de ce petit pays. Aussi trouve-t-elle son principal aliment dans la navigation tierce, c'est-à-dire dans les transports entre les pays étrangers. De 3,345 navires au tonnage total de 89,642 (26 t. par navire) et montés par 15,300 marins en 1838, son effectif s'était élevé, au 31 décembre 1855, à 5,052 bâtiments, 294,996 tonnes (58 par navire) et 26,312 hommes. Une transformation rapide paraît s'être opérée dans les années suivantes : au 31 décembre 1858, elle ne comptait plus que 3,920 bâtiments, 268,600 tonnes et 23,128 marins ; mais son tonnage moyen avait monté à 68 (Kolb et *Alm. de Gotha*) ; sur ces 3,920 navires, 1,258 ou 32 p. 100 avaient plus de 60 tonnes.

Les *Statist. tables for for. countr.* indiquent ainsi qu'il suit le mouvement de la flotte grecque en 1858, 1859 et 1860, avec la distinction du moteur et du tonnage.

1° *Bâtiments à voiles.*

		1858.	1859.	1860.
De moins de 60 tonnes.	Nombre . .	2,660	2,504	2,857
	Tonnage . .	26,567	29,875	29,193
De 60 tonnes et au-dessus.	Nombre . .	1,258	1,480	1,213
	Tonnage . .	241,697	244,605	233,882

2° *Bâtiments à vapeur.*

Nombre.		2	»	»
Tonnage.		336	»	»
Total.	Nombre . .	3,920	3,984	4,070
	Tonnage . .	268,600	274,480	263,075
	Équipage .	23,128	23,918	23,842

Hollande. — La flotte marchande y a subi, dans les quatre dernières années de la période ci-après, des modifications caractéristiques.

Années.	Navires.	Tonnage total.	Tonnage par navire.
1856. . .	2,343	593,384	253
1857. . .	2,428	621,102	255
1858. . .	2,438	621,306	255
1859. . .	2,406	611,350	254
1860. . .	2,361	588,772	249
1861. . .	2,332	572,434	245
1862. . .	2,289	554,244	242

C'est pour la première fois que nous rencontrons le fait d'une diminution progressive du nombre et du tonnage des bâtiments. Cette décroissance de l'ancienne puissance maritime de la Hollande, surnommée autrefois *la routière des mers*, alors que son commerce ne diminue pas, que sa marine conserve sa navigation privilégiée avec les colonies, aurait besoin d'explications que ne donnent pas les documents officiels. La diminution des constructions a porté à la fois sur les plus grands et les plus petits navires. Les premiers, au nombre de 565, jaugeant 368,298 tonnes en 1859, sont tombés à 481 jaugeant 311,618 tonnes en 1862; les seconds, de 864 et 88,566 tonnes à 734 et 75,988; enfin, le nombre des bateaux à vapeur eux-mêmes, de 42 et 14,340 tonnes à 38 et 12,636.

Italie. — 1° *États romains* (anciens). Au 31 décembre 1859, on comptait dans les ports de l'Adriatique 1,671 navires avec 32,467 tonnes et 9,789 marins, et dans ceux de la Méditerranée, 298 avec 4,658 tonnes et 877 marins; en tout 1,969 bâtiments, 37,125 tonnes (19 par navire) et 10,666 marins (54 par navire).

2° *Sardaigne* (anciens États sardes). — Au 1er janvier 1856, la marine marchande sarde se composait de 3,193 bâtiments jaugeant 181,432 tonnes (56 par navire). Ces bâtiments se divisaient ainsi qu'il suit, d'après le tonnage: 1 de 600 à 700 tonnes, 3 de 500 à 600, 4 de 400 à 500, 49 de 300 à 400, 235 de 200 à 300, 455 de 100 à 200, 168 de 60 à 100, 201 de 30 à 60, 172 de 20 à 30, 230 de 10 à 20 et 1,675 de moins de 10. Ces 3,193 navires avaient un équipage de 30,384 marins. Au 31 décembre 1858, l'effectif était descendu à 2,928 navires et 215,661 tonnes (74 par navire); au 31 décembre 1859, à 2,880 et 222,524 tonnes (77 par navire). Sur les 2,928 navires de 1858, 2 avaient plus de 1,000 tonnes, 2 de 900 à 1,000, 1 de 800 à 900, 2 de 700 à 800, 6 de 600 à 700, 2 de 500 à 600, 28 de 400 à 500, 108 de 300 à 400, 312 de 200 à 300, 381 de 100 à 200; le reste avait un tonnage inférieur. Les équipages s'élevaient à 35,038, soit 12 hommes par navire.

3° *Siciles* (Ancien royaume des *Deux-*). — Au 31 décembre 1859, la flotte marchande du royaume de terre ferme comptait 9,714 navires et 163,585 tonnes (17 par navire). En 1854, d'après l'*Almanach de Gotha*, les ports de terre ferme avaient un effectif de 10,863 navires et 202,318 tonnes (19 par navire), et ceux de la Sicile 2,031 et 47,438 (23 par navire), en tout 12,894 bâtiments et 249,756 tonnes (19 par navire).

4° *Toscane*. — D'après l'*Almanach de Gotha*, l'ancien grand-duché avait, en 1858, 184 navires au long cours mesurant 38,498 tonnes (209 par navire) et 779 côtiers avec 20,524 tonnes (26 par navire).

Ces chiffres se résument ainsi qu'il suit :

États.	Années.	Bâtiments.	Tonnage.
États romains. .	1859	1,969	37,127
États sardes. . .	1859	2,880	222,524
Deux-Siciles . .	1854	12,894	249,756
Toscane.	1858	963	59,022
Italie.		18,706	568,429

Un document officiel récent, émané du gouvernement italien (*La navigazione italiana*, etc., Turin, 1863), porte le nombre des bâtiments à voiles du nouveau royaume d'Italie à 16,500, jaugeant 666,024 tonnes. Les États romains n'auraient plus, d'après ce document, que 498 bâtiments (à voiles) et 4,688 tonnes.

Portugal. — D'après l'*Almanach de Portugal* pour 1855, l'effectif de sa marine marchande au long cours était, en 1854, de 591 navires jaugeant 82,402 tonnes (139 par navire). L'effectif total, aux termes d'un document inséré au même recueil, comprenait, en 1852, 756 bâtiments de toute grandeur et 74,404 tonnes.

Royaume-Uni. — Il n'est pas de pays au monde, à l'exception des États-Unis, où la marine marchande se soit développée dans d'aussi rapides et d'aussi fortes proportions. C'est ce qu'indiquent les documents ci-après, relatifs aux années 1849 et 1859, prises comme terme de comparaison. Nous suivrons la classification anglaise, en faisant connaître séparément, pour la marine à voiles et à vapeur, les progrès survenus, 1° dans le cabotage, 2° dans la navigation mixte (côtière et au long cours), 3° au long cours.

1° *Marine à voile.* a) *Cabotage.* — Il comprenait, en 1849, 9,298 bâtiments jaugeant 676,377 tonnes (72 par navire), montés par 40,208 marins (4.3 par navire). En 1859, il se composait de 10,035 bâtiments portant 789,861 tonnes (78 par navire) et montés par 35,545 marins seulement. L'équipage moyen était ainsi descendu de 4.3 à 3.5, c'est la conséquence de l'agrandissement des navires. — b) *Navigation mixte.* Elle se faisait, en 1849, par 1,897 bâtiments jaugeant 286,462 tonnes (151 par navire) et montés par 12,715 marins. En 1859 elle ne comptait plus que 848 navires, 141,892 tonnes (167 par navire) et 5,229 marins. L'équipage moyen était également descendu de 6.6 à 6.1. — c) *Navigation au long cours.* En 1849, l'Angleterre comptait, dans ses ports, 6,612 navires affectés à cette navigation. Leur tonnage s'élevait à 2,078,640 tonnes (314 par navire), leur équipage à 91,242 hommes (13.8 par navire). En 1859, l'effectif était, en matériel, de 7,792 navires et 3,016,506 tonnes (387 par navire); en personnel, de 105,434 hommes (13.5 par navire).

Pour le cabotage, l'accroissement p. 100 de l'une à l'autre année a été de 1.9 pour les bâtiments et de 1.6 pour le tonnage, et la diminution de 13.1 pour l'équipage. Pour la navigation mixte, la diminution a été de 1.24 pour le matériel, de 1.01 pour le tonnage, de 1.43 pour le personnel. Pour la grande navigation, l'augmentation a été de 1.7 pour les navires, de 4.5 pour le tonnage et de 1.5 pour les équipages.

2° *Marine à vapeur.* a) *Cabotage.* — La flotte côtière du Royaume-Uni comptait, en 1849, 312 navires, réunissant 54,954 tonnes (176 par navire) et pouvant embarquer 4,442 hommes (14.2 par navire); en 1859, 374 navires, 92,321 tonnes (246 par navire) et 6,377 hommes (17.0 par navire). — b) *Navigation mixte.* Le nombre des navires s'est élevé de 20, en 1849, à 59 en 1859; le tonnage de 5,627

(280 par navire) à 20,461 (363 par navire); l'équipage total de 202 à 1,202, l'équipage moyen de 13.1 à 20.3. — c) *Grande navigation.* Ses progrès ont été plus rapides encore : de 82 navires, 49,472 tonnes (603 par navire) et 3,742 marins (45.6 par navire) en 1849, elle a vu son effectif en matériel et personnel s'élever, en 1859, à 462 navires, 281,967 t. (601 par navire) et 18,710 matelots (40.5 par navire).

Les accroissements de l'une à l'autre année ont été : pour le cabotage, de 20 p. 100 (navires), 70 (tonnes) et 43 (équipage total); pour la navigation mixte, de 195 (navires), 281 (tonnes) et 360 (équipage); pour la grande navigation, de 463 (navires), 470 (tonnes) et 400 (équipage).

Si l'on réunit les marines à voiles et à vapeur, sans distinction de destination, on trouve qu'en 1849 le commerce maritime du Royaume-Uni employait 18,221 navires, 3,145,883 tonnes (107 par navire) et 152,611 hommes (8.3 par navire), et, en 1859, 19,570 navires, 4,337,415 tonnes (221 par navire) et 172,506 hommes (8.8 par navire). L'accroissement a été de 7 p. 100 pour les navires, de 37 pour le tonnage et de 13 pour le personnel.

Les observations les plus importantes que suggèrent ces documents sont les suivantes : 1° pour les navires à voiles et à vapeur, le tonnage moyen s'est accru; cet accroissement a été surtout considérable pour la marine à vapeur côtière et mixte; elle est peu sensible pour la marine à vapeur au long cours; 2° en même temps que le tonnage moyen de la marine à voiles s'élevait, l'équipage moyen tendait à diminuer; 3° le tonnage moyen des bâtiments à vapeur au long cours peut être considéré comme stationnaire depuis 1849; 4° la marine côtière à voiles n'a fait, à tous les points de vue, que des progrès insignifiants; c'est la preuve qu'elle ne lutte que difficilement contre la double concurrence de la voie de fer et des bâtiments à vapeur.

Les chiffres de 1859 ne se sont que très-peu modifiés en 1860 et 1861, date des derniers documents officiels. En voici au surplus le résumé :

	Navires à voiles.						Navires à vapeur.					
	Nombre.		Tonnage.		Équipage.		Nombre.		Tonnage.		Équipage.	
	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.
Cabotage	10,848	11,060	821,079	832,771	39,163	39,626	402	448	92,254	102,795	6,416	7,024
Navigation mixte	1,366	1,326	226,556	219,522	8,709	8,443	80	72	29,803	24,924	1,781	1,253
Grande navigation	6,876	6,902	2,804,610	2,866,218	97,624	96,880	447	477	277,437	313,465	17,958	18,729

Russie. — L'*Almanach de Gotha* attribue à ce vaste empire un effectif, en 1860, de 485 grands bâtiments à voiles, d'une capacité de 116,566 tonnes (240 par navire), 10,080 bâtiments côtiers d'une jauge de 67,784 tonnes (62 par navire) et 27 vapeurs dont la capacité n'est pas indiquée. C'est un total de 1,592 navires. Dans son ouvrage *le Nord* (1862), un voyageur belge, M. Sève, porte l'effectif de la flotte marchande russe à 1,416 navires jaugeant 172,605 tonnes (122 par navire) et montés par 10 à 11,000 marins (tome III, p. 93).

Scandinavie. 1° *Danemark.* — Voici, d'après les *Statistical tables*, le mouvement de la marine marchande du royaume proprement dit et des duchés (Schleswig et Holstein), de 1853 à 1859.

		1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Danemark	Navires	2,185	2,428	2,522	2,651	2,683	2,733	2,790
	Tonnes	103,674	115,271	123,476	131,819	138,655	142,880	145,697
Schleswig	Navires	1,426	1,476	1,483	1,479	1,518	1,546	1,544
	Tonnes	51,698	54,288	54,240	55,618	58,327	60,937	61,748
Holstein	Navires	1,260	1,275	1,271	1,229	1,256	1,284	1,326
	Tonnes	36,407	40,786	41,382	39,285	41,027	43,458	44,973

Pour l'ensemble du royaume, le total des bâtiments et du tonnage, de 4,871 et 181,779 (39 t. par navire) en 1853, s'est élevé à 5,660 et 252,418 (44 t. par navire) en 1859. On voit que le progrès a porté à la fois sur le nombre des navires et sur leur tonnage. Le nombre des navires, resté à peu près stationnaire en 1860 (5,653), s'est élevé à 5,679, en 1861, et à 5,727 en 1862, sans changement notable dans le tonnage. La part des bâtiments à vapeur n'est pas sans importance dans la flotte marchande du royaume (duchés compris). De 33, en 1853, mesurant 2,381 tonnes et ayant une force de 2,067 chevaux, leur nombre s'était élevé, en 1859, à 56 d'un tonnage total de 5,172 et d'une force de 3,434 chevaux. Les documents officiels en portent le nombre à 61 d'une force totale de 3,131 chevaux, en 1862.

2° *Suède.* — Sa marine marchande au long cours a été, de 1853 à 1859, l'objet des mouvements ci-après:

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.
Bâtiments. .	895	898	945	932	921	900	926
Tonnes . . .	183,835	193,322	212,590	219,750	233,807	238,600	244,197

Le tonnage moyen par navire, de 205 en 1853, s'est élevé à 263 en 1859. On remarque l'accroissement considérable du nombre des bâtiments de 1854 à 1855, puis leur diminution graduelle à partir de cette année.

Les *Archives du commerce de Prusse* portent le nombre total des bâtiments de mer (sans distinction de destination) de la Suède, en 1861, à 3,316, mesurant 153,426 *schwere Lasten* ou 306,852 tonnes. Fin 1862, on ne comptait plus que 3,108 navires, jaugeant 297,674 tonnes. (*Preuss. hand. Archiv*, 1864, p. 113.)

3° *Norwége.* — Sa marine a progressé comme il suit de 1853 à 1860, ainsi qu'il résulte des renseignements ci-après puisés dans les *Statistical tables.*

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Bâtiments. .	4,200	4,309	4,464	4,851	5,152	5,247	5,278	5,287
Tonnes . . .	426,345	469,300	505,822	570,480	620,576	643,107	657,602	665,392

Ici l'accroissement est constant et pour le nombre des navires et pour leur tonnage. En 1853, on comptait 101 tonnes par navire et en 1860, 126. Dans cette dernière année, la flotte comprenait 34,014 marins ou 6.4 par navire.

Turquie. — Nous ne connaissons (et nous croyons qu'il n'existe) aucun document officiel sur la marine marchande de ce pays. M. de Reden, dans son livre *la Turquie et la Grèce* (1856), évalue, à une époque qu'il n'indique pas, le nombre des bâtiments turcs, dans les ports d'Europe à 1,150 d'un tonnage total de 162,000. M. X. Heuschling le porte (sans indiquer également ni l'époque ni ses autorités) à 2,200 et 182,000 tonnes. (*L'Empire de Turquie*, Bruxelles, 1860.)

II. PAYS HORS D'EUROPE.

États-Unis. — Les documents officiels ne font connaître ni le nombre des bâtiments ni la force des équipages; ils indiquent seulement le tonnage à diverses époques, avec la distinction de la voile et de la vapeur. Voici, à une distance de 30 années, c'est-à-dire en 1830 et 1860, le mouvement de ce tonnage. Les chiffres qui suivent ne s'appliquent qu'aux bâtiments au long cours, côtiers, et destinés à la grande pêche.

	Voile.		Vapeur.		Total général.
	Tonnage enregistré.	Tonnage à la fois enregistré et licencié.	Tonnage enregistré.	Tonnage enregistré et licencié.	
1830.	575,056	552,248	1,419	63,053	1,191,776
1860.	2,448,941	2,036,990	97,296	770,641	5,353,868

Si l'on attribue aux États-Unis le même tonnage par navire qu'en Angleterre, ces 5 ¼ millions de tonnes représenteraient un effectif de 25,018 bâtiments montés, d'après la base de 1 marin par 28 tonnes, par 191,209 hommes.

Le tableau synoptique ci-après résume, pour l'année la plus récente, les documents qui précèdent. Il importe de remarquer que les éléments n'en sont pas complétement identiques; c'est ainsi, par exemple, que, pour une partie de l'Allemagne, nous n'avons pu indiquer que la grande navigation, le cabotage et la navigation fluviale étant confondus dans les documents que nous avons eus sous les yeux. Les chiffres d'équipage marqués d'un astérisque ont été calculés sur la base de 1 marin par 28 tonnes.

PAYS.	Dates des documents.	Nombre des navires.	Tonnage total.	Tonnage moyen.	Équipage total.
Allemagne :					
Brême.	1860	277	182,144	657	6,505*
Hambourg. . .	1861	491	196,203	400	7,007*
Hanovre. . . .	1860	809	98,230	110	4,749*
Lubeck.	1862	56	12,746	229	455*
Mecklembourg.	1861	373	136,326	365	4,868
Oldenbourg . .	1861	244	56,032	107	2,878
Prusse.	1861	1,043	336,832	323	10,251
Autriche	1860	9,803	341,972	34	34,717
Belgique	1861	111	31,736	286	1,133*
Espagne	1860	8,476	547,282	64	19,546*
France	1861	15,065	983,996	65	35,142*
Grèce.	1860	4,070	263,075	64	23,842
Hollande	1862	2,289	554,244	242	19,794*
Italie :					
États romains.	1859	1,969	37,125	19	10,666
États sardes. .	1859	2,880	222,524	77	35,038
Siciles (Deux-).	1859	9,714	163,585	17	5,542*
Toscane. . . .	1858	963	59,022	77	2,108*
Portugal	1854	591	82,402	139	2,943*
Royaume-Uni. .	1861	20,285	4,359,695	214	171,957
Russie	1861	1,416	172,605	122	10,500
Scandinavie :					
Danemark. . .	1859	5,660	252,418	44	9,015*
Suède.	1859	926	244,197	263	8,721*
Norwége. . . .	1860	5,287	665,392	126	34,014
Turquie.	»	2,200	182,000	83	6,500*
		94,998	10,177,483		467,871
États-Unis . . .	1860	25,018	5,353,868	214	191,209
		120,016	15,531,351		659,080

Ainsi 120,000 navires au moins mesurant 15 ½ millions de tonnes et montés par 659,000 hommes, échangent de nos jours les produits du monde entier. Pacifique et d'autant plus glorieuse escadre qu'elle ne porte avec elle que des éléments de richesse et de civilisation!

A. LEGOYT.