

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 27 (1886), p. 28-32

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1886__27__28_0

© Société de statistique de Paris, 1886, 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/>

VI.

VARIÉTÉS.

1. — *Le Commerce de l'Allemagne avec ses colonies (par les ports de Brême et Hambourg).*

Les statistiques des ports de Hambourg et de Brême permettent de se rendre compte de l'activité des relations commerciales de l'Allemagne avec ses colonies. L'importation de la côte occidentale d'Afrique, à l'exclusion du Cap et du Maroc, s'est élevée en 1884 à 13 millions de marcs pour Hambourg, soit une augmentation de 4 millions. Cette augmentation provient principalement de deux articles, huile de palme et amandes de palme, qui forment d'ailleurs la plus grande partie de l'importation, la première donnant 3 ³/₄ millions, les secondes 7 ³/₄ millions. La gomme élastique importée atteint la valeur de 900,000 marcs, le café 400,000 marcs, l'ivoire 200,000 marcs. De la côte d'Afrique sur l'océan Indien, il a été importé pour 1,100,000 marcs, soit une moins-value de 400,000 marcs par rapport à 1883; les articles principaux sont les peaux, l'orseille, la graine de sésame, le copra. Brême n'a importé que pour 300,000 marcs de la côte occidentale; rien de la côte orientale.

Passons à l'exportation; Hambourg, en 1884, a exporté vers la côte occidentale 53,150 tonnes contre 44,000 en 1883 et 41,000 tonnes en 1882. La plus-value provient d'une plus grande quantité de genièvre; les alcools sont l'article principal. Il a été envoyé, en outre, 1,618 tonnes de poudre; quant à la côte orientale, le chiffre est de 2,368 tonnes contre 2,830 en 1883; ici les spiritueux figurent à peine, les gens de Zanzibar étant mahométans et ennemis des liqueurs fortes.

L'exportation de Brême a atteint une valeur de 442,000 marcs en 1884 contre 258,000 en 1883 et 626,000 en 1882 vers la côte occidentale, — de 5,734 marcs vers la côte orientale contre 65,000 marcs en 1883.

En résumé, l'importation d'Afrique (côte orientale et occidentale) représente $\frac{1}{2}$ p. 100 de l'importation totale, — l'exportation vers ces pays 0.4 p. 100 du total exporté par l'Allemagne.

Passons à l'Océanie. Brême n'est en relation qu'avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Hawai. Les transactions de Hambourg se sont élevées, en 1884, à l'importation :

Iles Carolines à	140,000 marcs,	678 tonnes.
Nouvelle-Bretagne à	122,000	325 —
Iles de la Société à	265,000	504 —
Iles Marshall à	206,000	553 —
Iles des Navigateurs à	67,000	171 —
	<u>800,000</u>	<u>2,231 —</u>

A l'exportation :

Nouvelle-Bretagne	92 tonnes	contre	537 en 1882
Iles de la Société.	374 —	—	561 en 1883
Iles Marshall.	128 —	—	1,148 en 1880
Iles des Navigateurs.	<u>1,081</u> —	—	<u>1,890 en 1881</u>
	1,675		

L'importation représente 0.025 p. 100 du chiffre total de l'importation allemande, l'exportation 0.008 p. 100 du chiffre de l'exportation. On ne peut s'empêcher d'être frappé de l'insignifiance extraordinaire de ces résultats.

A. R.

2. — Les Gîtes de charbon de l'île de Formose.

En 1875, M. David Tyzack fut chargé pour le compte du vice-roi de Fohkien, par sir Robert Hart, inspecteur général des douanes chinoises, de visiter les districts charbonniers du nord de l'île de Formose, et d'en étudier la géologie et les ressources.

Tout dernièrement il a fait à ce sujet à la Société des ingénieurs des mines du nord de l'Angleterre une communication où il a donné des renseignements sur l'exploitation de la houille en cette région jusqu'en 1882. Nous allons résumer brièvement les points principaux de la note de M. Tyzack.

La rivière de Tamsui se divise en trois branches tout près de cette ville. L'une d'elles, connue sous le nom de branche de Kelung, se dirige vers l'est, et après de nombreux circuits parsemés de rapides, au milieu d'une contrée bouleversée, elle vient passer à environ 3 kilomètres au sud du port et de la ville de Kelung, traversant le bassin houiller.

Au midi de la rivière de Kelung il n'a été possible d'explorer le pays que sur une faible largeur; il est, en effet, absolument impraticable au voyageur. Au nord, les reconnaissances géologiques ont été poussées jusqu'aux sources sulfureuses de Kimpou-lee. Sur la rive sud de la rivière de Kelung et à une assez faible distance de ses bords, on rencontre des masses porphyriques qui se sont fait jour à travers les terrains sédimentaires et qui atteignent une hauteur de 900 mètres environ. Sur la rive nord existent plusieurs veines exploitables de combustible; on les voit successivement affleurer à mesure qu'on s'approche de Kelung. Une seule couche passe sous le port et vient affleurer à 1,600 mètres plus au nord. Le terrain houiller

de Kelung est formé d'épais bancs de grès jaune avec schistes bleus, schistes bleu foncé argileux, calcaires rugueux et minces lits de minerai de fer.

Ces terrains sont d'âge miocène, ainsi que, par l'inspection des fossiles recueillis, l'a reconnu M. Lebour, professeur de géologie au collège des sciences physiques de Newcastle. La plupart de ces fossiles ne permettaient pas de déterminer d'une façon complète l'âge des terrains, mais un *Echinodiscus bioculatus* ne laisse aucun doute à cet égard, et la formation houillère de Kelung est bien sûrement tertiaire, quoique l'apparence de ses roches soit plutôt oolithique.

Au nord du bassin de Kelung proprement dit, on rencontre d'énormes bancs de grès rouge, qui appartiennent peut-être au nouveau grès rouge; mais on ne trouve nulle trace du *magnesian limestone*. Plus au nord, à environ 16 kilomètres de Kelung, on rencontre un autre bassin houiller qui, par ses grès, ses schistes et ses charbons, rappelle franchement les terrains houillers d'Angleterre. Mais, par suite du mauvais vouloir des habitants, il n'a pas été possible de se rendre un compte suffisant de la géologie de la région.

A travers cette formation, qui appartient peut-être au véritable houiller, pénètrent intrusivement une série de masses porphyriques hautes de 1,300 mètres; on y rencontre d'importantes sources sulfureuses.

Le bassin de Kelung proprement dit a environ une superficie de 20 kilomètres carrés et paraît contenir quatre couches de houille distinctes. Il est difficile de repérer bien exactement les veines des diverses exploitations les unes par rapport aux autres.

Ces couches ont les épaisseurs suivantes :

Veine n° 1	1 ^m ,35
— n° 2	1 ,05
— n° 3	0 ,75
— n° 4	0 ,50

En tenant compte des failles, des parties arasées et du plongement rapide des terrains, on ne peut pas évaluer la quantité de charbon actuellement exploitable à plus de 12 ou 15 millions de tonnes. Depuis de longues années les Chinois travaillent sur les affleurements et les parties de couches à flanc de coteau, et l'on peut considérer comme épuisée toute la houille située au-dessus des fonds des vallées.

Le charbon de Kelung, que M. Tysack qualifie de charbon à vapeur bitumineux, présente la composition suivante :

Carbone	44,19	48,08
Matières volatiles autres que le soufre et l'eau . .	44,80	42,19
Soufre	0,46	0,46
Eau	5,19	6,95
Cendres	5,36	2,32
	<hr/>	<hr/>
	100,00	100,00

Les indigènes qui, comme nous l'avons dit, ne prennent que les couches à flanc de coteau travaillent d'une façon absolument rudimentaire, ils exploitent par piliers abandonnés.

Le Gouvernement, après les reconnaissances de M. Tyzack et avec son concours et celui de mineurs anglais, ouvrit une mine avec tous les perfectionnements modernes. Mais il fallut d'abord vaincre bien des difficultés et triompher de beaucoup de résistances; plusieurs mandarins de haut rang s'étaient, notamment, montrés fort préoccupés de la crainte que les puits atteignissent le fond de l'île, qu'ils supposent flotter sur les eaux, et que la mer, faisant irruption par ces trous, engloutît l'île et ses habitants. Cette houillère compte deux puits avec machine d'extraction, ventilateur Guibald, trainage mécanique, chemin de fer se rendant au port d'embarquement, etc. Elle était installée pour occuper 300 ouvriers et pour produire journellement 300 tonnes. On commença à extraire en 1877 et 1882, l'extraction fut de 74,000 tonnes. A cette époque, l'état-major européen qui dirigeait la mine, quitta l'île, et depuis on est sans renseignement précis sur l'état de la houillère gouvernementale.

Les prix de vente à Kelung étaient, en mai 1882, à la tonne :

Gros	21 fr.
Petite gailletterie	14
Menus	6

M. Tyzack termine son intéressante communication en disant qu'une des plus grosses difficultés contre lesquelles il fallut lutter pour l'installation de la mine fut la terrible mortalité que les fièvres causaient parmi les ouvriers en juillet, août et septembre, et qui s'élevait à une centaine d'hommes.

Pendant les six années 1877-1882, près de 700 ouvriers périrent ainsi de la fièvre des jungles.

En résumé, le bassin de Kelung, d'âge tertiaire, ne paraît pas valoir la réputation que lui avaient faite, ces temps derniers, plusieurs des journaux français.

SOUBEYRAN, *ingénieur des mines.*

(Extrait des *Annales des mines*, mai, juin 1885.)

3. — *Le Mouvement de la navigation dans la traversée de Paris.*

Par la Seine et par ses affluents, le port de Paris est mis en relation directe avec les voies navigables du territoire français, à l'exception de celles du grand bassin de la Garonne et de quelques bassins secondaires avoisinant ce dernier. Il est en outre relié, par les lignes du Mans et de Charleroi, aux voies fluviales de la Belgique, et par les lignes des Ardennes et de l'Est, à celles du bassin rhénan.

Dans la traversée de Paris, les quais de la Seine ainsi que ceux de ses annexes, les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, sont aménagés en vue de pourvoir à tous les besoins de la navigation. Les points où s'effectuent les embarquements et les débarquements sont nombreux; ils se succèdent à des intervalles si rapprochés que cette portion du fleuve et ses annexes forment, pour ainsi dire, un port unique desservant les différents quartiers de Paris et de sa banlieue.

Ainsi défini, le port de Paris est l'objet d'un trafic considérable qui le place au premier rang des ports fluviaux du territoire.

Ce trafic, pendant l'année 1883, s'est élevé à 5,334,095 tonnes de marchandises transportées par 39,648 bateaux. Il se décompose ainsi :

	NOMBRE des bateaux chargés et radeaux.	POIDS des marchandises transportées.	
		Tonnes.	
Expéditions	6,118	619,883	12
Arrivages	29,990	3,938,930	74
Transit	1,863	290,925	5
Trafic local	1,677	484,357	9
Total (1).	39,648	5,334,095	100

Ce tonnage surpasse celui du port de Marseille, le premier port maritime de France, dont le mouvement, en 1883, se résume, à l'entrée et à la sortie, par 4,667,662 tonnes.

Dans le tonnage général de Paris, les arrivages entrent pour les trois quarts. C'est que Paris est surtout un marché de consommation; ses industries emploient, en outre, des quantités considérables de matières premières qu'elles transforment pour les réexpédier en produits d'un poids et d'un volume restreints. C'est là ce qui explique le chiffre relativement faible de ses expéditions, notamment par eau. Le fret de retour fait, par suite, presque toujours défaut, et la plupart des bateaux venus à Paris sont obligés de regagner à vide les rivages d'où ils sont partis : sur 100 bateaux arrivant à Paris, 83 repartent à vide, 17 seulement trouvent un chargement.

Le transit est plus faible encore que les expéditions.

Enfin le trafic local, qui comprend les embarquements faits à Paris ou sur les canaux et qui ne dépassent pas les limites des ports de Paris, est pour ainsi dire exclusivement alimenté par les vidanges conduites à Aubervilliers et aux Récollets par le canal Saint-Denis.

Si l'on considère qu'indépendamment des 5,334,095 tonnes de marchandises qu'elle transporte, la Seine est sillonnée, entre Charenton et Suresnes, par une flottille de 70 bateaux à vapeur, dont 50 Mouches et 20 Hirondelles, ayant donné passage, en 1883, à 16,844,000 voyageurs (18 millions en 1884), on aura la mesure à peu près complète des services que l'agglomération parisienne retire de la voie fluviale.

(Extrait de la *Statistique des voies navigables pour 1883.*)

(1) Par chemins de fer, les expéditions de Paris s'élèvent à 2,859,219 tonnés et les arrivages à 6,781,238. L'ensemble du commerce parisien, voies fluviales comprises, s'élève à 15 millions de tonnes.