

chargement; plus les habitations du chef de gare et des employés.

Dar-es-Salam et Tabora possèdent de vastes ateliers. Des ateliers sont également annexés aux stations de croisement. Ils tirent l'énergie nécessaire de petites locomotives. Les gares de Dar-es-Salam et de Tabora sont éclairées à l'électricité.

Une ligne télégraphique suit le parcours entier de la voie et les fils sont placés de telle sorte que les animaux de haute taille puissent aisément passer en dessous, sans rien endommager.

Le pont du Malagarasi (avec un cliché).

Entre Tabora et Kigoma, le chemin de fer franchit le Malagarasi, l'affluent du Tanganika le plus important comme volume d'eau. C'est pourquoi il a fallu entreprendre la construction du pont imposant qui doit être achevé actuellement. A cet endroit, le lit de la rivière atteint une largeur de 265 mètres. Le pont est formé de vingt et une parties réunies par une superstructure en fer. La section la plus importante du pont mesure 50 mètres. Comme c'est le cas pour beaucoup de cours d'eaux africains, le lit du Malagarasi n'est pas très large pendant la saison sèche : une quarantaine de mètres seulement. Mais à la saison des hautes eaux, la rivière grossit, déborde et s'élargit considérablement.

Les difficultés à surmonter furent nombreuses et considérables, car il fallait arriver à édifier de solides assises, pouvant résister au courant. La première charpente qu'on édifia fut arrachée par les eaux, à la saison des pluies. Il fallut donc qu'on se décidât à monter la superstructure en fer à part, sur une armature flottante, en choisissant un point abrité de la rivière. Les résultats furent satisfaisants.

Nous reproduisons la vue du pont en construction d'après un cliché du *Deutsche Kolonialzeitung*.

* * *

M. Emile Zimmermann, qui continue son enquête sur les conditions économiques des régions orientales du Congo belge et y prépare l'action des intérêts allemands, écrit ce qui suit, à propos de la prochaine ouverture du railway de Dar-es-Salam et de la concurrence qu'il s'appête à faire aux chemins de fer belges de la Compagnie des Grands-Lacs :

La section nouvelle Kabalo-Kongolo que l'administration belge projette de construire, dit-il, peut nuire aux intérêts du chemin de fer central allemand ou les servir, si les Allemands savent prendre les mesures nécessaires. En effet, l'utilisation de cette section réduirait à sept jours la durée du voyage de Dar-es-Salam à Kindu, en supprimant une fastidieuse navigation. Le voyage de Bruxelles à Kindu, via Naples, serait réduit à vingt-cinq ou vingt-six jours. Pour les voyageurs, le choix de la voie à prendre n'est pas douteux; pour les marchandises, il dépendra du tarif.

Il est de toute nécessité que le chemin de fer central allemand soit mis en mesure d'établir ses tarifs pour le Tanganika, au prix de 10 à 12 pfennigs la tonne kilométrique, de manière à permettre à la marchandise expédiée d'Europe d'arriver, pour un prix de 175 francs à 200 francs la tonne, à Uvira, Baraka, Albertville, Baudoinville, Moliro, Kituta. Avec de tels tarifs, le négociant allemand pourra travailler dans le Congo oriental. Contrairement aux déclarations d'une lettre antérieure, il ne pourra pas y faire beaucoup d'affaires en riz et amandes de palme, parce que ces plantes vivrières abondent entre Stanleyville et Kindu. La voie allemande aura, en tout cas, une incontestable supériorité sur la voie belge au point de vue de la rapidité des transports, car actuellement il faut de six à sept mois pour entrer en possession d'une marchandise commandée en Belgique.

Si la Société des chemins de fer des Grands-Lacs mettait des obstacles au fonctionnement de la ligne allemande, elle nuirait à ses propres intérêts, mais ne réussirait pas à empêcher la pénétration du commerce allemand dans le Congo oriental. Il n'est pas probable que ladite société fasse de l'obstruction. Elle essaiera, certes, par des tarifs appropriés, à attirer, le plus possible, le trafic du Tanganika vers Matadi, mais elle n'y réussira que si les Allemands sont insoucieux. Or ceux-ci entendent, au contraire, travailler énergiquement à la sauvegarde des intérêts de leur commerce et de leur belle colonie et finalement on se rendra compte également, en Belgique, qu'on ne nuit qu'à soi-même en n'utilisant pas les possibilités de développement placées à votre portée.

Aux coloniaux belges à méditer ces avis.

LE COMTE HENRI DE CALENBERG

ET

L'ANCIENNE COMPAGNIE DES INDES, A OSTENDE

Il existe à la Bibliothèque royale de Belgique, section des manuscrits, dans le fonds Goethals, un cahier contenant le journal, tenu au jour le jour à Bruxelles, en l'an du Seigneur 1743, par le comte

Henri de Calenberg. Par toute une série de faits plus ou moins importants, ce journal présente une page curieuse, colorée et vivante de notre histoire et plus spécialement de l'histoire de la vie, à Bruxelles, au milieu du XVIII^e siècle. Tandis qu'en France, au XVIII^e siècle, ce genre de document est d'une grande abondance en même temps que du plus intérêt historique et littéraire, en Belgique il est extrêmement rare.

Il y a quelque quarante ans, Alexandre Pinchart, le regretté archiviste du royaume, cataloguant le fonds Goethals, écrivit :

Ce manuscrit est excessivement curieux et a pour auteur un personnage qui vivait à Bruxelles. Il raconte jour par jour ce qu'il a fait, les visites qu'il a reçues, les événements qui sont arrivés. Un ou deux feuillets manquent au volume, qui commence le 1^{er} janvier 1743... Ce journal nous fait connaître, mieux que n'importe quel livre, la société aristocratique de nos provinces. Il mériterait d'être imprimé.

C'est ce que viennent de réaliser deux érudits de goût, Eugène Bacha, conservateur des manuscrits à la Bibliothèque royale, et Hector de Backer, le délicat bibliophile que l'on sait. L'ouvrage, dont le tome premier vient de paraître, est admirablement édité par la Société des Bibliophiles et Iconographiles de Belgique (1).

L'auteur du *Journal*, Henri de Calenberg, était d'origine saxonne, ancien aide-de-camp du prince Eugène de Savoie, feld-maréchal de l'armée autrichienne. Il vint se fixer, en 1709, à Bruxelles, où il épousa la fille du gouverneur, le marquis François de Pascale. Son hôtel était situé rue du Marquis. On connaît peu de chose de sa carrière militaire; mais il fut plus notablement connu chez nous comme homme d'affaires que comme guerrier. Il fut un des premiers, en Belgique, à faire de l'expansion, et, à ce titre, il a droit, ainsi que ses biographes, à une place dans notre journal. Il était à peine fixé, à Bruxelles, qu'il constata à quel point le gouvernement de l'Autriche précipitait la déchéance économique de notre pays. Celle-ci fut consommée, en 1718, à la suite du traité de la Barrière. Or, cette année, quelques hommes dévoués s'attachèrent à l'organisation du commerce avec l'Orient, sous la forme d'une compagnie privilégiée. Le comte de Calenberg se joignit à eux et, par ses relations personnelles, réussit à grouper autour de la Compagnie d'Ostende, en formation, la plus grande partie de la noblesse belge.

Nous empruntons à la notice préliminaire écrite par M. H. de Backer, l'exposé historique de cette entreprise tout à fait honorable pour ceux qui la mirent sur pied et la soutinrent et dont l'issue nous rappelle les misérables effets de la domination autrichienne. Et dire que les bons Belges ont jugé nécessaire, à deux reprises différentes, d'édifier une statue ridicule à l'un des représentants de ce néfaste gouvernement! Qui délivrera les peuples et les rois de la race détestable des courtisans?

* * *

En possession de la fortune de sa femme et de la sienne propre, le comte de Calenberg s'occupait très activement d'affaires. L'année même où le traité de la Barrière (1718) consommait la déchéance économique des Pays-Bas, quelques Belges énergiques, entraînés par l'élan général, tentèrent de nouer des relations commerciales avec l'Orient. Des navires partirent d'Ostende en destination du Bengale, de la Chine et de la Guinée; ils revinrent chargés de marchandises qui, vendues sur place, rapportèrent gros aux négociants et aux bailleurs de fonds. L'expérience était faite. Sans s'arrêter aux protestations des marchands hollandais, qui prétendaient avoir le monopole de ces transactions, un groupe de capitalistes belges s'efforça d'obtenir de l'empereur Charles VI la création d'une compagnie privilégiée de navigation qui ferait le commerce avec les Indes et établirait là-bas des comptoirs, à l'instar des factoreries hollandaises. Le comte de Calenberg, avide d'argent, se prit de passion pour la réussite du projet; il intéressa à celle-ci la noblesse bruxelloise et déterminait la plupart de ses amis à engager des fonds dans l'entreprise.

La société pour le commerce avec les Indes, connue sous le nom de "Compagnie d'Ostende", fut constituée à Anvers, par décret de Charles VI, au capital nominal de 6 millions de florins, dont les trois quarts furent versés à courtes échéances. La charte d'octroi porte la date du 19 décembre 1722. La souscription fut ouverte le 11 août 1723, à 9 heures du matin; le soir, le

(1) *Le Journal du comte Henri de Calenberg pour l'année 1743*, tome I^{er}, publié par EUGÈNE BACHA et HECTOR DE BACKER. Un volume richement illustré, in-4^o, de 244 pages. — *Le comte de Calenberg*, sa vie, son époque, notice préliminaire à cette publication, par H. de BACKER, XIV pages.

total des inscriptions s'élevait à 4 millions de florins; le lendemain, à midi, les 6 millions étaient couverts. La place d'Anvers avait accaparé les deux tiers des titres; les premiers noms de la noblesse belge, le prince de Ligne, le duc d'Arenberg, le marquis los Rios, le prince de Rubempré, le duc d'Ursel, le comte de Maldegheem, étaient au nombre des principaux actionnaires. Le comte de Calenberg avait engagé dans l'affaire 80,000 florins. Les actions firent presque aussitôt 12 p. c. de prime, et la première assemblée de la société, réunie à Anvers le 6 octobre 1723, décida l'envoi de quatre navires marchands au Bengale, en Chine et à Moka.

Le succès de l'entreprise dépassa toutes les espérances. La vente des marchandises ramenées par les deux premiers navires qui avaient appareillé pour le Bengale rapporta net à la compagnie 362,328 florins. Au retour des deux autres flottilles, la compagnie encaissa 121,650 et 907,590 florins. Les expéditions vers la Chine furent les plus productives; la première flottille rapporta 1,257,697 florins; la seconde, rentrée le 18 juin 1726, 1,369,230 florins; la troisième, revenue en décembre 1727, 2,370,504 florins; la quatrième, 2 millions 60,874 florins.

Le 13 mars 1725, la société avait appelé 12 p. c. de son capital, en plus des 75 p. c. versés. En 1725, après la distribution d'un dividende de 7 1/2 p. c., le titre montait à 1,200 florins. Les seules expéditions en Chine avaient rapporté à la compagnie plus de 7 millions de florins pour 4 1/2 millions versés à ce moment.

Dans l'affaire, le comte de Calenberg réalisa d'énormes profits et, dès lors, autant par vanité que par amour du luxe, il consacra à des acquisitions somptueuses la fortune qu'il avait nouvellement acquise. Il acheta et transforma en un seul immeuble les deux maisons de la rue du Marquis qu'il louait à la veuve Vanderborgh, et le nouvel hôtel Calenberg s'emplit de tentures, de tapisseries précieuses, de meubles rares, de pièces d'argenterie, de curiosités exotiques, de livres, de tableaux de maître, d'objets d'art de toutes sortes.

A combien évaluer la fortune de Calenberg aux meilleurs jours? Impossible de répondre. On peut remarquer toutefois qu'à moins d'avoir 100,000 livres de rentes, il n'aurait pu mener la vie de grand seigneur, si flatteuse pour sa vanité, que nous dévoile son journal pour l'année 1743.

Cependant, dès le début, un mouvement d'opposition formidable surgit en Hollande contre la Compagnie d'Ostende. Prétendant commercer seuls avec les Indes en vertu du droit de premier occupant et des traités, les marchands d'Amsterdam et de Rotterdam se liguèrent pour poursuivre l'anéantissement de l'Association belge. L'Espagne qui venait précisément de conclure une alliance avec l'Autriche (1724) avait reconnu, dans une clause du traité, la liberté commerciale de nos provinces. Il n'en fallut pas davantage pour faire craindre à l'Angleterre et à la France le rétablissement de l'empire de Charles-Quint, et entraîner ces pays dans la lutte. Travaillés par le commerce d'Amsterdam, les États-Généraux ne tardèrent pas à entrer en négociations avec la Grande-Bretagne afin de rechercher le moyen légal d'interdire aux provinces belges tout commerce avec l'Orient. Pour défendre leurs prétentions absurdes, les Hollandais inondèrent les Pays-Bas et l'Angleterre de mémoires, de consultations juridiques, de libellés injurieux où il était soignant démontré que, depuis cent ans, les traités n'avaient pas cessé de confirmer aux puissances maritimes le monopole des transactions commerciales avec l'Orient. Devant ces attaques violentes, l'Autriche resta inerte, indifférente, craintive. En Belgique, quelques hommes énergiques, Prolé, Pottyn et le comte Henri de Calenberg ripostèrent, et défendirent le droit absolu des Belges de développer leurs relations commerciales à travers l'océan. Mais les cris de leurs adversaires couvrirent ces voix isolées. L'unique préoccupation de Charles VI était d'assurer à sa fille la succession de ses États, avec l'assentiment des cours d'Europe, et il était profondément pénible d'avoir soulevé, par l'octroi d'un privilège à la Compagnie d'Ostende, les protestations indignées des puissances maritimes qui devaient garantir l'exécution de ses projets dynastiques.

Charles VI finit par admettre que la question de principe fût discutée dans une conférence qui se réunit à la Haye (février 1726), et où il envoya le jeune comte de Königsegg, aussi dépourvu d'expérience que d'autorité. Complètement désemparé, celui-ci laissa faire, si bien que la conférence osa réclamer le retrait immédiat, sans condition, du privilège de la compagnie.

L'année suivante, Charles VI s'inclina. Il avait l'assurance que les puissances signeraient la Pragmatique sanction, qu'il devait édicter trois ans plus tard, et il suspendit pour sept ans la Compagnie d'Ostende.

Ce fut un désastre. Les actions, que l'on payait 1,225 florins tombèrent à 425; de là, pertes considérables pour les gros actionnaires, notamment pour le comte de Calenberg qui fut parmi les plus éprouvés.

Il avait été nommé par l'empereur auditeur des comptes de la société, et appelé à Vienne, avec le directeur Proli, au moment où le sort de la compagnie se discutait à La Haye.

Un an après, d'accord avec Proli, il proposa au conseil d'administration d'engager les capitaux de la société dans différentes affaires, et surtout de commercer avec les Indes au moyen de vaisseaux russes et polonais qui échappaient à l'interdiction. On constitua au sein de la société une junte secrète qui, sous forme de liquidation, géra les intérêts nouveaux de la société, et parvint ainsi à la faire vivre, d'expédients il est vrai, pendant plus de trente ans. Le comte de Calenberg devenu directeur de la société, en 1737, avec Proli et Bosschaert, ne désespéra jamais de reconstituer, telle qu'elle était à ses débuts, la Compagnie d'Ostende, et essaya à maintes reprises de lui faire rendre le privilège retiré. Mais ses efforts furent vains. Ni Charles VI, ni Marie-Thérèse, auxquels il adressa des mémoires éloquentes, ne se rendirent à ses raisons, pas plus qu'ils ne donnèrent suite aux réclamations des actionnaires, si gravement lésés par la suppression de la compagnie.

LES ALBANAIS

DANS une notice géographique que nous publions ici, il y a près d'un an (1), nous disions qu'une Albanie indépendante ou autonome, incapable de se gouverner, dépourvue de ressources financières, repaire de pasteurs à demi-sauvages et enclins au brigandage, constituerait surtout une muraille isolant la Serbie de l'Europe occidentale. Les événements sont venus confirmer et renforcer cette opinion. L'Etat albanais n'est pas encore constitué et aucun prince européen n'a encore été ceindre une couronne qui ne peut manquer d'être bien lourde à porter, ni osé tenter une aventure qui pourrait se terminer en tragédie, et déjà le sang coule aux frontières de la Serbie. Cette grave situation, résultat de l'activité diplomatique de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie, donne un intérêt particulier à une étude ethnographique que publiait cette semaine M. Djouroskovitch, député au Parlement monténégrin, dans un journal belge, le *Ralliement*. En voici des extraits :

Pour se faire une idée exacte de l'état des choses en Albanie, au lendemain du geste autrichien qui fut, en apparence, si noble, il faut, avant tout, se représenter sous leur vrai jour les rapports sociaux qui unissent les deux éléments religieux du pays. D'une part, le musulman noble : *bey* ou *effendi*, en nombre trois fois plus considérable, propriétaire des immeubles, et jusqu'à hier encore maître de la situation, qui se voit tout d'un coup placé sur le même rang que son fermier, qu'il méprisait, aux dépens de qui il avait toujours vécu, et qui servait à la fois sa fainéantise et sa dépravation. Et de l'autre, le *raya*, qui, entraîné par son clergé, que déteste l'effendi, prétend aujourd'hui attenter aux droits séculaires de ce dernier, réclame l'abolition de la dîme et proclame un souverain *djavour* (infidèle) à la place du kalife. Aussi l'effendi, mécontent, refuse-t-il de collaborer au relèvement de la cause nationale, et d'accepter aucune fonction publique, en sorte que le personnel nécessaire à la gestion des affaires ordinaires se recrute maintenant parmi les gens illettrés : petits négociants, artisans ou brocanteurs chrétiens. A Alessio de même qu'à Durazzo, c'est un paysan qu'on a investi des fonctions de gouverneur de toute une province, tandis qu'on ne parvient pas à trouver, dans tout le pays, une personne pouvant remplacer un employé monténégrin à l'office télégraphique de Scutari, bien que ce soit la région la plus avancée du pays. Alors que les musulmans préfèrent, à l'autonomie de leur pays sous un prince chrétien quelconque, la sujétion serbe pure et simple, la population urbaine catholique, haranguée par le clergé, proclame l'autonomie sous un prince indigène (?) ou étranger, de nationalité autrichienne ou italienne, tandis que le paysan accepte cette autonomie, à condition seulement d'être exonéré de tout impôt.

Pendant que les détachements de l'armée européenne occupent Scutari, le *redif* d'Essad pacha ne désarme guère et bloque encore la route d'Elbassan et de Valona où Ismail Kémal, un des prétendants au

trône, entouré de quelques paysans des environs, joue au gouvernement provisoire albanais. Comme au temps des Turcs, la torpeur orientale pèse partout à l'ombre du pavillon national. La contrebande des armes, livrées par les maisons autrichiennes L. Gasser, de Vienne, et Angélini et Benardon, de Trieste, se fait sur une grande échelle.

L'antagonisme religieux, si prononcé, du reste, parmi ces montagnards, semble s'accroître, et l'on signale déjà des collisions sanglantes entre les tribus Guègues et les Toscas. Nul ne pense à la paix, au travail, au bien-être. Tout le monde s'arme, en cette ère de liberté.

* * *

Réfractaire au progrès, l'Albanais demeura toujours à l'écart de la société européenne. Jamais mission scientifique n'osa s'aventurer dans ses montagnes, où il continue de vivre à la façon des pasteurs bibliques, ou plus exactement des nègres du Soudan, jouissant de l'effusion du sang humain innocemment versé. Ignorant et fanatique, il est superstitieux et par-dessus tout fataliste, et dans cette concurrence vertigineuse à la poursuite du progrès, dans cette noble émulation de toutes les classes de la société vers des conditions de vie meilleure, il demeure encore aujourd'hui indifférent aux grands faits sociaux, incurablement engourdi en son fatalisme nonchalant. L'Albanais n'a ni tradition historique, ni littérature, ni même d'alphabet; sa religion, comme cela fut jadis au moyen âge, absorbe tout sentiment national, élevant des barrières ethniques et attisant les haines entre clans et tribus; et son unique conception juridique s'inspirant du droit coutumier slave, ne se manifeste qu'en matière de vendetta. Tel quel pourtant, il entra aujourd'hui sur la scène du monde, prétendant se faire une place dans la société européenne.

Ainsi le pupille autrichien, élevé par les soins du Ballplatz, se déclare majeur, au grand risque de se voir de nouveau placer sous la garde de son ancien tuteur, qui, cette fois, finira par s'aliéner tout son patrimoine, pour se payer de sa gestion.

* * *

L'étude de M. Djouroskovitch vient confirmer l'appréciation qu'émettait récemment un homme d'Etat :

« Les Albanais, principalement connus pour leur aptitude à vivre dans l'état de guerre en permanence, sont un moyen d'action d'autant plus merveilleux qu'ils ont le soutien d'une intervention active de l'Autriche et de l'Italie qui les gardent jalousement comme volailles au poulailler pour des festins d'avenir. Le propre de l'Albanie, c'est de pouvoir, à tout moment, déchaîner la violence sur ses frontières sans que la responsabilité apparente de personne se trouve engagée. »

NOTRE NAVIGATION MARITIME

Le mouvement de l'ensemble de nos ports.

Le ministère des finances vient de publier la statistique de la navigation internationale de la Belgique pendant l'année 1912. Les transports à l'entrée se sont faits par 11,230 navires à voiles et à vapeur, jaugeant ensemble 16,353,933 tonneaux, contre 11,106 navires jaugeant 15,907,359 tonneaux en 1911. Comparativement à 1911, il y a donc une augmentation de 1.1 p. c. quant au nombre de navires, et de 2.8 p. c. quant au tonnage.

La part du pavillon national dans le mouvement général de la navigation à voiles et à vapeur est descendue de 17.6 p. c. à 17.5 p. c. pour le nombre de navires et de 13 p. c. à 11.3 p. c. pour le tonnage. La part du pavillon anglais a été de 45.9 p. c. pour le nombre de navires, et de 43.3 p. c. pour le tonnage.

Voici quel a été, depuis 1900, le mouvement de l'ensemble de nos ports maritimes :

	Nombre de navires entrés.	Tonnage net des navires entrés.
1901	8,569	9,288,200
1902	8,847	10,154,300
1903	9,044	10,910,652
1904	9,063	11,176,239
1905	9,257	11,615,856
1906	10,247	12,945,568
1907	10,306	13,465,447
1908	10,256	13,409,331
1909	10,539	14,283,345
1910	10,943	15,101,171
1911	11,106	15,907,359
1912	11,230	16,353,933

Notre marine marchande.

Le nombre de navires de la marine marchande nationale qui était de 101, en 1911, s'est élevé à 105 en 1912 et l'ensemble du tonnage net, qui était de 166,420 tonneaux, est monté à 181,637 tonneaux.

Les chiffres ci-après indiquent la consistance de la marine marchande à la fin de chacune des années qui se sont écoulées depuis 1900 :

	Nombre de navires			Tonnage net des navires			Tonnage net moyen par navire	
	à voiles.	à vapeur.	Total.	à voiles.	à vapeur.	Total.	à voiles.	à vapeur.
1900	4	69	73	741	112,518	113,259	185	1,631
1901	6	66	72	1,121	109,336	110,457	187	1,657
1902	5	68	73	877	105,305	106,182	175	1,549
1903	4	67	71	1,051	101,709	102,760	263	1,513
1904	4	65	69	2,844	99,893	102,737	711	1,537
1905	4	67	71	2,844	96,889	99,733	711	1,446
1906	2	73	75	925	111,500	112,515	462	1,529
1907	3	74	77	934	119,223	120,157	321	1,611
1908	4	84	88	3,038	149,287	152,325	759	1,777
1909	4	97	101	3,183	184,261	187,444	796	1,900
1910	5	99	104	3,402	187,730	191,132	680	1,896
1911	8	93	101	5,905	160,515	166,420	738	1,726
1912	8	97	105	7,616	174,021	181,637	952	1,794

Les 105 navires existant au 31 décembre 1912 se répartissent entre les ports suivants :

Anvers	97 navires jaugeant 178,403 tonneaux.
Gand	2 — 1,146 —
Nieuport	2 — 883 —
Ostende	4 — 1,205 —

Le port d'Anvers.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par le tableau ci-dessous, le port d'Anvers a pris, en ces dernières années, un développement considérable.

NAVIRES ENTRÉS.

	A voiles.		A vapeur.		Total.	
	Nombre.	Tonnage net.	Nombre.	Tonnage net.	Nombre.	Tonnage net.
1900	411	236,577	4,890	6,459,793	5,250	6,696,370
1901	474	293,066	4,744	7,173,397	5,218	7,466,463
1902	482	257,553	5,120	8,104,827	5,602	8,392,380
1903	524	266,581	5,240	8,806,440	5,764	9,073,021
1904	544	263,443	5,310	9,110,260	5,854	9,373,703
1905	511	254,532	5,584	9,606,996	6,095	9,861,528
1906	528	255,265	5,980	10,596,405	6,508	10,851,670
1907	442	230,575	5,911	10,981,228	6,353	11,211,803
1908	442	254,867	5,726	10,789,494	6,168	11,044,361
1909	447	269,808	6,050	11,637,881	6,497	11,907,689
1910	393	224,184	6,403	12,430,134	6,796	12,654,318
1911	355	194,613	6,553	13,136,086	6,908	13,330,699
1912	329	156,282	6,714	13,600,598	7,043	13,756,880

Ainsi donc, le tonnage net des bâtiments de mer entrés dans le port d'Anvers, qui n'était que 6,696,000 tonnes, en 1900, s'est élevé à 13,756,000 tonnes en 1912, c'est-à-dire qu'il s'est plus que doublé en l'espace de ces douze dernières années.

Le port d'Ostende.

Le tableau ci-après donne le nombre et le tonnage net des bâtiments de mer qui sont entrés dans le port d'Ostende pendant les douze dernières années :

	Nombre de navires entrés.			Tonnage net des navires entrés.		
	Paquebots-poste.	Autres navires.	Total.	Paquebots-poste.	Autres navires.	Total.
1901	1,194	810	2,004	712,736	378,978	1,091,714
1902	1,143	788	1,931	670,212	366,068	1,036,280
1903	1,095	755	1,851	645,116	345,453	990,570
1904	1,095	693	1,793	650,593	305,531	956,124
1905	1,091	667	1,758	640,659	301,768	951,427
1906	1,103	700	1,803	673,273	305,114	978,387
1907	1,098	676	1,774	673,132	309,865	982,997
1908	1,095	702	1,797	679,464	316,920	996,384
1909	1,096	695	1,791	692,866	337,253	1,030,119
1910	1,104	711	1,815	751,140	344,361	1,095,501
1911	1,091	709	1,791	788,840	329,608	1,118,448
1912	1,098	646	1,744	791,584	314,125	1,105,709

Nos autres ports.

Voici quel a été, depuis 1900, le mouvement de nos autres ports de mer :

	Gand.		Nieuport.	
	Nombre de navires.	Tonnage net des navires.	Nombre de navires.	Tonnage net des navires.
1901	1,107	716,171	54	14,312
1902	1,062	694,148	65	15,165
1903	1,102	772,671	68	16,059
1904	1,127	786,362	56	12,551
1905	1,025	733,497	60	12,243
1906	1,141	835,604	127	16,797
1907	1,179	840,515	74	14,906
1908	1,269	932,783	49	13,092
1909	1,246	932,220	73	22,289
1910	1,248	930,964	115	39,159
1911	1,319	1,022,209	150	39,548
1912	1,297	991,714	136	36,794

	Bruxelles.		Bruges.	
	Nombre de navires.	Tonnage net des navires.	Nombre de navires.	Tonnage net des navires.
1901	136	23,904	103	30,855
1902	122	22,580	94	31,930
1903	126	23,824	103	30,235
1904	131	24,809	105	28,003
1905	187	33,297	151	49,022
1906	226	46,403	373	157,942
1907	208	44,891	523	193,309
1908	205	44,146	576	221,067
1909	200	43,394	639	283,492
1910	231	49,220	649	278,852
1911	214	46,063	715	342,237
1912	221	46,892	738	332,383

(1) *L'Albanie*, avec deux croquis. Voir le *Mouvement géographique* du 8 décembre 1912, col. 655.