

Ferronneries, Peintures, Construction et Immeubles

L'INDUSTRIE ALLEMANDE

(Suite et fin)

C'est dans ces deux provinces que se trouvent, outre Cologne, magnifique ville de 372,000 âmes en progrès de 243,000 habitants, les industries de Dusseldorf (214,000 au lieu de 69,000), d'Elberfeld, avec sa voisine Barmen (300,000 au total, contre 145,000 en 1871), de Dortmund (142,000, au lieu de 44,000), d'Essen (118,000, contre 51,000), etc. Quant à Mannheim, devenu, grâce aux travaux d'amélioration du Rhin, un grand port fluvial et le marché d'approvisionnement des céréales de l'Allemagne du Sud, c'est une ville de 140,000 habitants qui n'en avait que 39,000 en 1871. Formidable est cette augmentation, puisqu'elle ressort à 250 p. c.!

Comme l'Allemagne ne possède qu'un très petit nombre de carrières de pierres à bâtir (calcaire, grès ou granit ou de gypse), c'est avec des briques que toutes ces nouvelles villes se sont édifiées, et les revêtements extérieurs, comme la liaison des matériaux, se font communément en ciment et en mortier de chaux. C'est pour cela que l'industrie du ciment a fait en Allemagne de si grands progrès. En 1877, on n'y comptait encore que 29 usines, donnant 408,000 tonnes. Vingt ans après, il y avait 66 usines produisant 2,500,000 tonnes, d'une valeur supérieure à 20 millions de dollars. En 1900, la production a dû dépasser 3 millions de tonnes, puisque le transport du ciment par chemin de fer, qui était de 2,054,000 tonnes en 1897, se chiffrait déjà par 2,525,000 tonnes en 1899. L'importance de cette industrie est telle aujourd'hui que, en 1900, il a été exporté d'Allemagne 600,000 tonnes de ciment valant \$6,200,000 dont 200,000 tonnes au Brésil. Quel fret de sortie la navigation allemande trouve dans cette marchandise!

Bien que le bois soit très abondant en Allemagne, on a une tendance, dans les constructions urbaines, à lui substituer, dans les plan-

chers, la poutrelle de fer ou d'acier. On évalue à 800,000 tonnes la quantité de fers ou aciers "marchands" du profilés sortant chaque année des laminoirs allemands. La masse ainsi produite, et surtout le nombre relativement restreint des types et des profils en usage, permet de produire dans les conditions économiques les meilleures. Là encore, des exportations importantes figurent aux statistiques douanières.

La poussée de population vers les centres urbains a ainsi provoqué un large essor dans toutes les industries de construction. Ce que nous avons dit pour le ciment et la poutrelle métallique s'applique également au bois ouvré, à la plomberie, à la peinture, etc., comme aussi à des industries d'art. Car, à côté de l'aristocratie rurale reléguée par nécessité sociale dans ses terres domaniales, s'est rapidement développé une bourgeoisie aisée, désireuse de se mieux loger que par le passé. Aussi, la céramique, la ferronnerie, la peinture décorative, l'ornementation en stuc, en plâtre et surtout en ciment, ont-elles progressé, non pas, évidemment dans cette esthétique que nous aimons en France, mais dans des conditions de variété et de bon marché relatif qui ont facilité leur accroissement.

L'agrandissement des villes a aussi créé une richesse immobilière, modérée, il est vrai, par une exagération du régime hypothécaire; toutefois, les propriétaires de terrains vagues et de jardins incorporés en quelques années dans les cités agrandies ont réalisé rapidement des fortunes, bien assises, celles-là, et qui ont concouru, avec l'expansion commerciale et industrielle, à l'enrichissement global de l'Allemagne.

En même temps, les gouvernements confédérés poussaient à l'extension des voies de communication ferrées ou fluviales, et les dépenses qui en ont résulté ont eu leur influence sur les progrès industriels de l'empire.

Ainsi les chemins de fer allemands, qui comptaient 21,650 kilo-

mètres (13,450 milles) de voies, en avaient 41,280 (26,000 milles) en 1890. Il avait été engagé pour la construction de des 20,000 kilomètres (12,550 milles) un capital supérieur à un milliard et demi de dollars, ce qui représente, on en conviendra, une dotation importante pour le travail industriel. Là s'est exercé largement l'appui du gouvernement prussien en faveur de l'industrie renaissante, car beaucoup de traités de fournitures pour la livraison de produits, rails ou poutrelles, par exemple, ont été conclus à des prix supérieurs à ceux qu'aurait offerts la concurrence étrangère, de l'Angleterre notamment, mais sous la condition que les industriels se créeraient un outillage perfectionné. Cette période n'a pas été de longue durée; elle a suffi cependant pour donner aux industries métallurgiques une vive impulsion.

Depuis dix ans, la longueur du réseau ferré s'est encore accrue de 7,100 kilomètres (4,417 milles) et on a consacré, tant à cette création qu'à l'amélioration des lignes anciennes, une somme de \$500 millions. Ces améliorations sont considérables précisément en raison de l'augmentation de la population et du trafic qui en est résulté. Toutes les grandes gares d'Allemagne — celles de Berlin exceptées — ont pour ainsi dire été reconstruites et notablement agrandies depuis vingt ans. Ce sont des merveilles de commodité que les nouvelles gares de Dresde, de Cologne, de Hanovre, de Francfort ou de Brême. La gare de Dresde est même un monument somptueux.

Pour les voies navigables, signalons l'amélioration du Rhin, de l'Elbe et de l'Oder, la création du canal de l'Ems à Dortmund, du canal de l'Elbe à la Trave, du canal maritime de la Baltique à la mer du Nord, qui ont nécessité des dépenses de centaines de millions. Le résultat? c'est que Mannheim, au confluent du Rhin et du Neckar, et Ludwigshafen, situé en face de Mannheim, sur la rive bavarroise du Rhin, qui, à eux deux, ne recevaient