

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 46 (1905), p. 419-420

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1905__46__419_0

© Société de statistique de Paris, 1905, 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/>

IV

VARIÉTÉS

1° Le chemin de fer du Cap au Caire

L'Angleterre poursuit méthodiquement la constitution de son grand empire africain, qui doit s'étendre du nord au sud du continent noir. Une ligne télégraphique joint déjà le Cap au Caire, et bientôt ces deux points, distants l'un de l'autre de 10 000 kilomètres, soit le quart de la circonférence terrestre, seront réunis par une voie ferrée.

De Karanga, station la plus septentrionale, sur le lac Nyassa, le télégraphe va dans la direction nord-ouest vers le lac Tanganyka, suit sa rive occidentale dans l'État libre du Congo et pénètre sur le territoire allemand pour gagner la côte occidentale du lac Victoria-Nyanza. Il atteint ensuite l'Ouganda. Il ne traverse ainsi que 400 kilomètres de territoire allemand.

Il fut posé par une expédition composée seulement de 10 blancs et d'un millier de nègres. Une première troupe de 2 blancs et de 200 noirs choisit la direction à suivre et traça un chemin de 4^m,50 de large, que vint élargir une deuxième troupe composée du même nombre de blancs et de noirs. Une troisième prépara les trous pour les poteaux, une quatrième plaça ceux-ci et une cinquième les fils.

Les poteaux, expédiés d'Angleterre, sont en fer; ils pèsent 72 kilogr. et leur hauteur est en général de 4^m,25.

Il y a des poteaux plus hauts et plus lourds, employés quand les circonstances locales obligent à les espacer davantage, et il n'est pas rare de voir des longueurs de fil de 200 et 250 mètres entre poteaux.

On a dû, en certains endroits, employer des fils d'une section démesurée, presque des barres de fer, car les singes, qui pullulent dans la région et qui se livrent sur eux à une gymnastique désordonnée, en provoquaient parfois la rupture.

Quant au chemin de fer, sa construction se poursuit dans des conditions normales. Il est fait sur toute la distance qui sépare le Cap des rives du Zambèze, et on travaille actuellement à la construction de l'immense pont métallique qui doit franchir ce fleuve.

Au delà, la voie ferrée se prolongera jusqu'au sud du lac Tanganyka, dont la traversée se fera en bateau. Une autre voie ferrée joindra le Tanganyka au lac Albert et on gagnera le Caire par les grands lacs, le Nil et les chemins de fer égyptiens.

Il y a quelques années, alors que Buluwayo était le *terminus* des chemins de fer de l'Afrique australe, il fallait quatre-vingt-un jours pour aller du Cap au Caire en passant par les grands lacs.

En 1906, la section de voie ferrée allant du Zambèze au Tanganyka venant d'être achevée, voici le temps qu'il faudra pour faire le même trajet de 10 000 kilomètres :

1 On sait que la question est posée aujourd'hui même. De nouveaux projets financiers soumis au Reichstag comportent l'augmentation des impôts indirects sur le tabac et la bière et la création d'un nouvel impôt sur les successions; enfin, on parle aussi d'un impôt direct imperial, spécialement destiné à la défense du pays, *Wehrsteuer*.

Du Cap à Buluwayo, 1 920 kilomètres de chemin de fer, parcourus en trois jours. De Buluwayo au Tanganyka, trois jours également de chemin de fer. La traversée du lac en bateau à vapeur demandera trois jours. Du Tanganyka au lac Albert, quinze jours de voiture et de bateau. Du lac Albert à Khartoum, quinze jours de bateau. De Khartoum au Caire, quatre jours de bateau à vapeur et de chemin de fer. Soit, en tout, quarante-trois jours de voyage.

Enfin, quand le chemin de fer sera complètement terminé, le trajet demandera moins d'un mois.

Les grands nœuds de ce vaste ruban d'acier seront, entre les deux *terminus*, Buluwayo, le Zambèze, le lac Tanganyka, le Congo belge, Fachoda, le Nil. Grâce à lui, outre les nombreux avantages qu'il procurera, l'exploitation minière, industrielle et agricole de la riche Rhodesia sera assurée.

* * *

2° Les chemins de fer dans la Grande-Bretagne

Leur longueur est de 22 634 milles, dont 10 044 milles à voie unique. A la fin de l'année dernière, le capital appelé des diverses compagnies de chemins de fer britanniques atteignait 1 268 495 000 liv. st., en augmentation de 23 466 000 liv. st. sur l'année précédente. De ce total, 480 290 000 liv. st. constituent le capital ordinaire des compagnies. Au cours du jour, le groupe des valeurs de chemins de fer représente, sur le marché anglais, une somme de 2 milliards de livres sterling.

Voici le chiffre des recettes brutes, des frais d'exploitation et des recettes nettes de l'ensemble des compagnies pendant les cinq dernières années :

Années	Recettes brutes	Frais d'exploitation	Recettes nettes
	Milliers de livres sterling		
1900	104 801	64 743	40 058
1901	106 558	67 489	39 069
1902	109 469	67 841	41 628
1903	110 888	68 561	42 327
1904	111 832	69 172	42 660

La proportion des frais d'exploitation par rapport aux recettes, qui était de 56 % en 1895 et 1896, s'est élevée graduellement à 63 % en 1901 pour revenir à 62 % pendant les trois années suivantes.

Sur le chiffre de 480 290 032 liv. st. de capital ordinaire, une portion de 13 % n'a reçu en 1904 aucune rémunération ; 17,6 % ont reçu des dividendes de 3 à 4 % ; 27,2 % ont touché de 5 à 6 % ; 26,7 % ont eu droit à des dividendes variant entre 2 et 3 %.