

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

**Variétés**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 3 (1862), p. 334-336

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1862\\_\\_3\\_\\_334\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1862__3__334_0)

© Société de statistique de Paris, 1862, 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° *Les chemins de fer dans le monde entier.*

La longueur totale des chemins de fer en exploitation sur la surface du globe était, au 1<sup>er</sup> janvier 1862, d'environ 115,503 kilomètres, répartis comme il suit, entre les cinq parties du monde :

Europe, 55,551 kilom.; Amérique du Nord, 55,689 kilom.; Amérique du Sud, 882 kilom.; Asie, 2,686 kilom.; Afrique, 481 kilom.; Océanie, 214 kilom.

On voit immédiatement qu'à elle seule l'Amérique septentrionale comprend autant de voies ferrées que toutes les puissances réunies de l'Europe. Il est vrai de dire qu'en Amérique les villes sont très-éloignées les unes des autres; que les chemins de fer sont construits très-économiquement, avec la liberté d'action, ou mieux, avec l'absence complète de contrôle qui caractérise les entreprises particulières dans ces contrées, notamment en ce qui concerne les transports par bateaux à vapeur. Sous tous les rapports, les chemins de fer européens sont mieux établis et présentent pour les voyageurs une plus grande sécurité.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1858, la longueur totale exploitée était d'environ 87,000 kilom. L'extension des voies ferrées a donc été, pour une période de quatre années, d'à peu près 28,503 kilom. Dans ce chiffre, l'Europe entre pour 18,000 kilom. et l'Amérique pour 10,000.

Notre but n'étant pas de donner aujourd'hui une statistique complète, nous nous occuperons seulement de l'Europe.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1862, les chemins de fer exploités présentaient un total de 55,551 kilom. que les divers États se partageaient dans la proportion ci-après :

	NOMBRE D'HABITANTS pour 1 kilom. de chemin de fer.	CLASSEMENT des mêmes États, la Grande-Bret. étant 100.		NOMBRE DE KIL. CARRÉS pour 1 kilom. de chemin de fer.	CLASSEMENT des mêmes États, la Grande-Bret. étant 100.
kil.	—	—	—	—	—
Grande-Bretagne . . . . .	17,430	100	Grande-Bretagne . . . . .	16	94
Allem. (Antr. Prusse) . . . . .	17,071	143	Grande-Bretagne . . . . .	17	100
France . . . . .	10,016	148	Suisse . . . . .	36	312
Espagne . . . . .	2,369	207	France . . . . .	50	394
Italie . . . . .	2,173	233	Allemagne . . . . .	64	376
Russie . . . . .	2,105	392	Hollande . . . . .	78	439
Belgique . . . . .	1,836	585	Italie . . . . .	113	665
Suisse . . . . .	1,066	586	Espagne . . . . .	192	1,129
Suède et Norvège . . . . .	542	600	Portugal . . . . .	664	3,905
Danemark . . . . .	398	1,493	Suède et Norvège . . . . .	1,400	8,334
Hollande . . . . .	338	1,901	Russie . . . . .	2,494	14,700
Portugal . . . . .	144	10,000	Turquie . . . . .	3,990	23,470
Turquie . . . . .	63				
Grèce . . . . .	31				

1. Aujourd'hui 10,865.
2. 8 kilomètres en projet.

Au point de vue du rapport des chemins de fer à la population, les premiers rangs appartiennent à la Grande-Bretagne, à la Suisse, à la Belgique, à la France, puis à l'Allemagne. Ce classement diffère légèrement quant au rapport au territoire, la Belgique et l'Angleterre occupant la première place alors et n'étant suivies qu'à une assez grande distance par la Suisse, la France, l'Allemagne et la Hollande.

Sur les 17,000 kilom. qui sillonnent le territoire de la Grande-Bretagne, le quart appartient, à peu près par moitié, à l'Écosse (2,391 kil.) et à l'Irlande (2,194 kilom.), ce qui réduit à 12,845 kilom. le nombre des kilomètres exploités par l'Angleterre proprement dite.

Il n'est pas sans intérêt de connaître la portion contributive des divers États de l'Allemagne dans le chiffre de 17,071 kilom. de voies ferrées ; la voici : Autriche , 5,623 kilom. ; Prusse , 5,916 ; Bavière , 1,848 ; Hanovre , 798 ; royaume de Saxe , 752 ; Wurtemberg , 442.

Le surplus , soit environ 1,692 kilom. , appartient aux duchés , aux grands-duchés et aux villes libres.

La France, ayant à elle seule 10,000 kilom. de voies ferrées , doit être placée en réalité immédiatement après l'Angleterre.

La classification donnée plus haut des divers pays de l'Europe , au point de vue de l'exploitation des chemins de fer , n'a guère été modifiée d'une manière sensible par les sections ouvertes en 1862. On peut en juger par l'extension des voies ferrées pendant une année. Ainsi, par exemple, en 1861, le réseau exploité en Europe s'est accru d'environ 3,000 kilom. , dont près de 1,000 kilom. pour la Grande-Bretagne, 673 pour la France et environ 1,500 pour les douze autres États.

Les chemins de fer en Europe sont exploités, les uns par les gouvernements, les autres par des compagnies particulières :

Par l'État : Hanovre, Wurtemberg, duchés de Bade et de Brunswick ;

Par des compagnies exclusivement : France, Grande-Bretagne, Espagne, Hollande, Portugal, Suisse ;

Partie par l'État, partie par des compagnies particulières : Prusse, Bavière, Autriche, Belgique, Italie et Russie.

Aujourd'hui une locomotive peut faire le tour de la France. Bien plus ; elle peut aller de Paris à Bruxelles, à Berlin, à Vienne, à Berne ou à Turin, car presque tous les pays européens ont adopté la même largeur de voies ferrées qu'en France. Les gouvernements ont pensé que le commerce international pouvait retirer de grands avantages de la continuité du transport des voyageurs et surtout des marchandises. Le trajet de Paris à Saint-Petersbourg peut se faire complètement par voie ferrée. La distance est de 2,280 kilom. , en passant par Cologne, Berlin, Koenigsberg, Kowno et Dunabourg. Berlin est à peu près à moitié route.

Les limites d'un article ne permettent pas d'exposer les causes du développement des chemins de fer dans les quatorze États européens. Mais on peut supposer que le souvenir des guerres récentes n'y est pas étranger.

Le gouvernement russe a repris pour son compte l'exécution de la ligne de Moscou à Théodosie ou Kassa (mer Noire) et de la ligne transversale d'Orel à Liébau (mer Baltique) par Dunabourg. La ligne de Moscou à Nijni Novogorod, à moitié construite, aboutira aux rives du Volga, qu'on pourra descendre jusqu'à la mer Caspienne. Ainsi, dans peu d'années, Saint-Petersbourg sera relié à trois mers : la mer Baltique, la mer Noire et la mer Caspienne. Par les chemins de fer actuellement en

exploitation, la capitale russe se rattache à Moscou, à Pesth, à Varsovie, à Cracovie, et à la frontière prussienne.

En dehors des voies ferrées permanentes qui exigent l'emploi de locomotives, des chemins de fer, qu'on pourrait appeler provisoires, desservis par des chevaux, peuvent être employés aux besoins des armées. C'est ainsi que, pendant la guerre de Crimée, les Anglais avaient construit, entre Balaclava et Kamièsch, un chemin de fer qui a été d'un grand secours aux assiégeants de Sébastopol.

(Extrait pour partie du *Moniteur* du 30 décembre 1862.)

## 2° *La flotte militaire de l'Angleterre au 1<sup>er</sup> janvier 1863.*

Le rapport annuel officiel du nombre, des noms, du tonnage, de l'armement et de la force des chevaux de chaque bâtiment composant la marine britannique, a été publié hier avec l'autorisation des lords de l'amirauté. La marine anglaise, qui comprend une nombreuse flotte de chaloupes canonnières, comptait au 1<sup>er</sup> janvier 1,014 navires de toutes classes. Dans ce nombre, se trouvent 85 vaisseaux de ligne de 74 à 131 canons chacun; 39 de 50 à 72 canons; 69 frégates de 24 à 46 canons, et dont la plupart sont d'un tonnage et d'une force de chevaux égale à celle d'un vaisseau de ligne; 30 corvettes à hélice de 21 canons chacune et plus de 600 bâtiments de toutes classes de moins de 21 canons. Il y a, en outre, une flotte de 190 canonnières de 60 chevaux-vapeur et portant chacune deux forts canons Armstrong, sans compter une nombreuse escadre de chaloupes en fer et en bois construites pendant la guerre de Crimée. Actuellement, il y a 43 bâtiments qui se construisent pour l'amirauté. Le nombre des steamers de ligne et autres composant l'escadre du Nord-Amérique est de 29, sous les ordres du vice-amiral sir A. Milne. L'escadre de la Méditerranée, sous les ordres du vice-amiral sir W. F. Martin, comprend 28 navires. L'escadre des Indes orientales et de la Chine compte 32 bâtiments, et le commandement en est confié au vice-amiral A. L. Kuper. Les bâtiments stationnés sur la côte ouest d'Afrique, pour aider à la suppression de la traite, sont au nombre de 21. L'escadre du Pacifique, sous les ordres du vice-amiral Kingcome, compte 12 navires, et celle de la côte sud-est de l'Amérique, commandée par le vice-amiral Warren, comprend 8 bâtiments. Il y a 6 vaisseaux de ligne et autres stationnés au cap de Bonne-Espérance, et un même nombre est attaché à la station d'Australie, sous les ordres du commodore M. W. F. Burnett. L'escadre de la Manche comprend *le Revenge*, 73 canons, 800 chevaux, portant pavillon du vice-amiral R. Smart; *le Warrior*, de 40 canons, 1,250 chevaux, *le Black-Prince*, de 40 canons, 1,250 chevaux; *la Défense*, de 16 canons, 600 chevaux; *la Résistance*, de 16 canons, 600 chevaux.

(*Times.*)