

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 9 (1868), p. 204-220

[<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1868__9__204_0>](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1868__9__204_0)

© Société de statistique de Paris, 1868, 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/>

III.

VARIÉTÉS.

1^{re} PARTIE. — DOCUMENTS FRANÇAIS.

1. *État des chemins de fer en France au 1^{er} octobre 1867.* — Il est résumé dans les tableaux ci-après que nous empruntons au dernier *Exposé de l'Empire*.

1^o Longueurs exploitées et à construire.

Désignation des chemins.	Longueur exploitée.	Longueur à construire.	Total.
—	Kilom.	Kilom.	Kilom.
Nord	1,430	185	1,615
Est	2,650	439	3,089
Ouest	2,153	392	2,545
Orléans	3,525	685	4,210
Lyon-Méditerranée	3,819	2,003	5,822
Victor-Emmanuel.	106	28	134
Midi	1,707	546	2,253
Ceinture.	17	»	17
Divers.	343	1,012	1,355
Totaux . . .	15,750	5,290	21,040

Ces chiffres se répartissent d'ailleurs de la manière suivante entre l'ancien et le nouveau réseau.

	Ancien réseau	Nouveau réseau.	Total.
	Kilom.	Kilom.	Kilom.
Lignes exploitées	8,497	7,553	15,750
Lignes à terminer	1,557	3,733	5,290
Totaux . . .	9,754	11,286	21,040

Les dépenses des compagnies, au 31 décembre 1867, et celles qui resteront à faire à cette époque pour l'achèvement du réseau concédé, non compris les subventions de l'État, sont estimées ainsi qu'il suit :

2^e Dépenses faites et à faire.

Compagnies.	Dépenses au 31 décembre 1867.	Dépenses à faire au 1 ^{er} janvier 1868.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.
Nord	643,155,000	55,760,000	698,915,000
Est	1,036,290,000	126,508,000	1,162,798,000
Ouest	929,067,000	99,948,000	1,029,015,000
Orléans	1,184,642,000	210,592,000	1,395,234,000
Lyon-Méditerranée	2,028,876,000	562,024,000	2,590,900,000
Victor-Emmanuel	44,480,000	22,520,000	67,000,000
Midi	570,308,000	101,297,000	671,605,000
Ceinture	10,000,000	1,310,000	11,310,000
Compagnies diverses . . .	81,817,000	174,086,000	255,903,000
Totaux . . .	6,528,635,000	1,354,045,000	7,882,680,000

Ces totaux se répartissent ainsi qu'il suit entre les deux réseaux :

	Ancien réseau.	Nouveau réseau.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.
Dépenses faites	3,236,493,000	3,292,142,000	6,528,635,000
Dépenses à faire	487,323,000	866,722,000	1,354,045,000
Totaux . . .	3,723,816,000	4,158,864,000	7,882,680,000

En comparant les dépenses aux longueurs, on trouve les chiffres suivants pour la moyenne de la dépense kilométrique faite ou à faire par les compagnies :

Pour l'ancien réseau	381,773 ^f
Pour le nouveau	368,498
Moyenne générale	374,652

Les sommes dépensées par l'État, au 31 décembre 1867, pour travaux et subventions en capital, non compris les prêts faits aux compagnies, et qui ont été intégralement remboursés, s'élèvent à 984 millions.

Le montant total de ces subventions devant s'élever à 1,446 millions de francs, il restera à imputer sur les fonds du Trésor, à partir du 1^{er} janvier 1868, une somme de 462 millions, sur laquelle 61 millions sont payables en capital ou en travaux, et 401 millions en 92 annuités, à dater de l'exercice 1865.

La situation des dépenses faites ou à faire sur les fonds du Trésor se résume ainsi qu'il suit :

Les dépenses faites depuis 1833, date de l'allocation des premiers crédits sur les fonds de l'État, jusqu'au 31 décembre 1866, montent à 974,000,000^f

Les dépenses de l'exercice de 1867, non compris la somme de 18 millions afférente aux subventions payables en annuités, s'élèveront approximativement à 10,000,000

Total au 31 décembre 1867. 984,000,000

Le montant total des subventions allouées par l'État étant fixé à 1,446,000,000 fr., il reste à payer, à partir du 1^{er} janvier 1868, 462,000,000 fr., sur lesquels 61 millions sont payables en capital et 401 millions en 92 annuités, à partir de l'exercice 1865.

2. *Résultats de l'exploitation des chemins de fer.* — En 1866, la longueur moyenne des chemins de fer exploités a été de 13,951 kilomètres; le nombre total des voyageurs s'est élevé à 89,359,162; leur parcours moyen à 34^{kil.},4: soit 3 milliards 470 millions de voyageurs transportés à 1 kilomètre. — En ce qui concerne les

marchandises de petite vitesse, le nombre des tonnes transportées à toute distance a été de 37,269,817, et le parcours moyen de 156^{kil.},6; ce qui équivaut à 5 milliards 837 millions de tonnes ramenées au parcours de 1 kilomètre. — Les recettes brutes se sont élevées pour les voyageurs, non compris l'impôt du dixième, à 188,849,486 fr.; pour les marchandises de petite vitesse, à 349,183,348 fr., et pour les produits divers, soit de la grande, soit de la petite vitesse, à 83,168,204 fr. Ces chiffres réunis représentent une recette brute totale de 621,201,038 fr., ou de 45,244 fr. par kilomètre. Enfin, le tarif moyen kilométrique ressort, pour les voyageurs, à 0^f,055 par tête, et pour les marchandises de petite vitesse, à 0^f,0598 par tonne.

Ainsi, le tarif moyen des voyageurs de toutes classes par kilomètre représente exactement le prix légal de la troisième classe. Ce fait démontre que si, pour les voyageurs, les compagnies sont entrées, moins avant que pour les marchandises, dans la voie des abaissements de taxe, elles sont loin cependant de percevoir le maximum autorisé par le cahier des charges. Malgré l'absence à peu près complète de concurrence, elles consentent des réductions de prix considérables, et ces réductions sont dues, en grande partie, à l'usage, de plus en plus répandu et apprécié, des billets d'aller et retour.

Quant au tarif moyen kilométrique des marchandises de petite vitesse, bien que, sur les lignes nouvellement ouvertes, les difficultés d'exploitation fussent de nature à motiver l'application de taxes plus élevées que sur les anciennes sections, il n'a pas cessé de décroître. Ce tarif ressortait, en 1865, à 0^f,0608; il n'est plus, en 1866, que de 0^f,0598. C'est donc une réduction de 0^f,0010 qui, appliquée à 5,837 millions de tonnes transportées à 1 kilomètre, représente une économie de 5,837,000 fr. réalisée par l'industrie et le commerce.

3. *Accidents sur les chemins de fer.* — L'année 1867 a apporté encore son douloureux contingent à la statistique des accidents de chemins de fer. Ces funestes événements ont été plus nombreux qu'en 1866, mais les conséquences en ont été moins graves : en effet, les accidents de trains survenus en 1866, bien que l'on n'en comptât que trois, avaient coûté la vie à 24 personnes, dont 17 voyageurs et sept agents des compagnies. Les accidents de même nature qui, en 1867, sont au nombre de huit, ont causé la mort de 7 voyageurs et de 5 agents.

On a eu malheureusement à déplorer, en outre, un grand nombre de blessures; le chiffre des personnes atteintes plus ou moins grièvement s'élève à 77, savoir : 61 voyageurs et 16 agents; mais jusqu'à présent, aucun des blessés n'a succombé, et l'on peut espérer que cette situation se maintiendra.

Il importe toutefois de faire remarquer que les chiffres ci-dessus rappelés ne représentent que les accidents de trains ayant occasionné la mort ou des blessures; ils ne comprennent pas les collisions ou les déraillements qui n'ont eu aucune conséquence fâcheuse pour les personnes, ni les accidents individuels exclusivement imputables à l'imprudence des victimes, et que l'on ne saurait dès lors mettre au compte de l'exploitation.

4. *Chemins de fer d'intérêt local.* — La loi du 12 juillet 1865, relative aux chemins de fer d'intérêt local, continue à recevoir d'utiles applications.

La longueur totale de ces chemins concédée en 1866 était de 216 kilomètres répartis entre quatre départements, et la subvention allouée par l'État, de 4,025,000 fr., savoir :

Départements.	Longueurs.	Subventions.
	Kilom.	Fr.
Eure	66	700,000
Saône-et-Loire	123	2,125,000
Jura	8	200,000
Haut-Rhin.	19	1,000,000
Totaux . . .	216	4,025,000

En 1867, les concessions nouvelles s'appliquent à cinq départements et comprennent 435 kilomètres, pour lesquels il est alloué des subventions montant ensemble à 12,707,852 fr., savoir :

Départements.	Longueurs.	Subventions.
	Kilom.	Fr.
Eure	37	1,526,250
Ain	90	3,261,868
Hérault	177	3,829,734
Sarthe	74	2,690,000
Ardennes	57	1,400,000
Totaux . . .	435	12,707,852

La longueur totale des chemins actuellement concédés est donc de 651 kilomètres, et le montant des subventions de 16,732,852 fr. — Ces subventions sont payables dans des délais qui varient de deux ans à huit ans, suivant le chiffre de la subvention. Le montant des annuités à imputer sur les fonds du Trésor s'élèvera, en 1867, à 1,200,000 fr., et, en 1868, à 2,184,800 fr.

5. *Nombre et superficie des mines en France.* — Il existait sur le territoire de l'empire, au 1^{er} novembre 1867, 1,197 concessions de mines, embrassant, dans leur ensemble, une superficie de 10,180 kilomètres carrés (176 hectares), savoir : houille, 610 concessions et 2,667 kilomètres carrés (47 hectares); fer, 254 concessions et 1,267 kilomètres carrés (36 hectares); substances minérales autres que la houille et le fer, 333 concessions et 6,245 kilomètres carrés (93 hectares).

On comptait en instruction, à la même date, 145 demandes de concessions, dont 49 s'appliquant à des mines de combustible, 53 à des mines de fer et 43 à des mines d'autres substances. (*Annales des mines*, 1^{re} livraison de 1868.)

2^e PARTIE. — DOCUMENTS ANGLAIS.

1. *Statistique des naufrages sur les côtes d'Angleterre pendant l'année 1866.* — Chaque année, l'administration du *Board of trade* publie la statistique des naufrages qui ont eu lieu sur les côtes de la Grande-Bretagne. Déjà en 1865, le chiffre des naufrages s'était élevé bien au-dessus de la moyenne des dix dernières années. En 1866, il dépasse encore celui de l'année précédente. Le nombre des naufrages et événements de mer de toute nature, sur les côtes d'Angleterre et mers avoisinantes, avait été, pendant la première de ces deux années, de 1,656; il est de 1,860 l'année suivante. Le chiffre de bâtiments sombrés ou échoués est de 2,289, représentant un jauge de plus de 427,000 tonnes. Ce chiffre est supérieur à celui des accidents de mer, parce que, dans certains cas, ceux de collisions par exemple, 2 ou 3 bâtiments peuvent être engagés dans le même sinistre. Parmi les 2,289 navires sombrés ou échoués, on comptait 86 grands navires, 631 goëlettes, 426 bricks, 249 trois-mâts, 167 bateaux de pêche et, pour le reste, de petites embarcations, gréées de différentes manières. Sur l'ensemble de ces navires, 977 ne dépassaient

pas 100 tonnes de poids; 939 variaient de 100 tonnes à 300 tonnes; 274 de 300 à 600 tonnes; 99 seulement s'élevaient au-dessus de 600 tonnes. Eu égard à leur nationalité, 1,961 appartenaient à la Grande-Bretagne, 294 aux puissances étrangères; il en est 34 dont il n'a pas été permis de constater l'origine. Des 1,961 bâtiments anglais, 1,409 étaient occupés à la navigation côtière proprement dite; 552 à la navigation au long cours. Parmi les 1,860 événements de mer signalés en 1866, 422 ont été occasionnés par des abordages; 1,438 proviennent d'autres causes. Sur les 2,289 navires naufragés, 116 étaient des bâtiments de pêche. Des 2,173 autres cas, la moitié environ résulte de gros temps, l'autre moitié de la négligence, de l'impéritie ou de l'imprévoyance. Comme d'ordinaire, le plus grand nombre d'accidents de mer s'est produit sur la côte orientale de l'Angleterre; la statistique de cette partie des côtes comprend jusqu'à 953 sinistres; les autres zones se partagent ainsi les naufrages : côte sud, 274; côte de l'ouest, 412; côte nord-ouest de l'Écosse, 47; côte d'Irlande, 144; île de Man, 18; île de Lundy, 9; îles Scilly, 3. Tous ces naufrages sont considérés comme ayant eu lieu en mer; on sait cependant qu'il périt chaque année en moyenne une quarantaine de navires dans les rivières.

Sans doute les accidents atmosphériques, la variété des saisons, la force des vents influent beaucoup sur la somme des naufrages; mais ce ne sont pas les seules causes de sinistres maritimes. Les événements en mer peuvent encore provenir du mauvais état du navire, de l'insuffisance des équipages, de l'impéritie des capitaines. Les abordages fournissent un fort contingent à la totalité des naufrages. On a calculé que, dans les mers resserrées qui avoisinent l'Angleterre, les abordages pouvaient s'élever à 20 p. 100 de la somme totale. L'état du navire, la condition des équipages peuvent augmenter de beaucoup les événements de mer. Si le navire est vieux et usé, il a beaucoup plus de chances de se perdre. Si l'équipage est insuffisant ou inexpérimenté, le bâtiment court également plus de dangers. Le bon navire qui fréquente la haute mer et qui, en apparence, semble plus exposé à la furie des tempêtes que le bâtiment longeant la côte, triomphe cependant relativement de toutes les intempéries. Les célèbres bâtiments Cunard, qui quittent le port de Liverpool par tous les temps, n'ont jamais été obligés d'y rentrer, à l'exception d'une seule fois, et depuis 25 ans qu'ils font la rude traversée de l'Atlantique, n'ont pas eu à déplorer la perte d'une seule vie humaine. Très-souvent, au contraire, la cause du naufrage peut dépendre à la fois et de l'insuffisance des gens de mer, et de la condition déplorable des bâtiments. L'espèce de navires qui grossit considérablement la liste des naufrages, se compose surtout des bâtiments destinés au transport de la houille. C'est ce qui explique le grand nombre de naufrages qui ont lieu sur la côte est de l'Angleterre, surtout entre Lowestoft et Yarmouth. Le plus souvent ces bâtiments, que l'on a appelés des cercueils flottants, ne sont que des coques à demi pourries, qui se traînent péniblement le long des côtes. Ils sont si bas dans l'estimation que l'on en fait, qu'aucune société d'assurances ne consentirait à les porter sur ses livres. Souvent aussi ces navires n'ont pas un nombre suffisant de matelots, ou sont mal commandés.

Les 1,438 accidents de mer constatés en 1856 représentent la perte totale de 562 navires et 876 cas d'échouements. Sur les 562 navires complètement perdus, 265 ont péri par suite de la violence du temps; 38 de l'innavigabilité, de l'armement défectueux du navire, 99 de la négligence. La catégorie des navires qui n'ont eu à

supporter que des pertes partielles donne à peu près les mêmes résultats. Le rapport de 1866 n'en fournit pas exactement la même proportion ; mais en 1865 il a été constaté que 501 cas de pertes partielles provenaient du mauvais temps ; 137 de la négligence ; 48 du vice des équipages, et le reste de causes diverses. Ce qui est bien certain, c'est que le nombre des navires totalement perdus sur les côtes de la Grande-Bretagne pour cause d'innavigabilité, pendant ces dix dernières années, s'élève à 423, et que le nombre des événements de mer causés par suite du mauvais état du navire est de 586 durant la même période.

On a observé qu'une grande partie des naufrages est due à l'imprévoyance, mais on a remarqué encore que, proportionnellement, les pertes portaient plus particulièrement sur les jeunes navires. Des calculs ont été faits sur les huit dernières années finissant en 1866, et l'on a trouvé les résultats suivants : 1,135 événements de mer ont frappé les bâtiments le plus récemment construits ; 1,981 accidents ont atteint les navires de 3 à 7 ans. Viennent ensuite les accidents éprouvés par 2,506 bâtiments de 7 à 14 ans ; par 4,185 de 14 à 30 ans ; par 1,528 navires de 30 à 50 ans. On a conclu de ces chiffres que les constructions nouvelles pourraient bien être inférieures aux anciennes. Il faut remarquer, en outre, que les navires en Angleterre ne sont assujettis à aucune visite ; lorsqu'on les fait examiner par les agents du Lloyd, c'est uniquement afin de donner une bonne note au navire et de lui permettre de trouver un fret avantageux et une assurance peu élevée ; mais ce n'est pas, comme chez nous, une mesure administrative ayant pour objet de sauvegarder la vie des équipages. En Angleterre, l'armateur qui, par amour du lucre et défaut de prévoyance, a occasionné la mort de ses semblables, excepté peut-être dans quelques cas très-rares, n'encourt aucune peine, n'est point civilement responsable vis-à-vis des intéressés. La loi n'a prescrit aucune disposition pour prévenir le départ d'un navire incapable de tenir la mer. L'accroissement des naufrages ne tient pas non plus au développement de la navigation, car, si le tonnage s'accroît, le nombre des bâtiments diminue plutôt qu'il n'augmente. Le nombre des navires de toute espèce, à l'entrée ou à la sortie, dans les ports de la Grande-Bretagne, était de 409,225 en 1865, et n'est plus que de 403,958 en 1866. Ce n'est pas davantage la main-d'œuvre qui est devenue inférieure. Seulement, on construit avec des bois moins bons et l'on construit à meilleur marché. Le surcroît d'accidents de mer et de mortalité qui en résulte, paraît donc surtout tenir au peu de précautions prises par les armateurs et au défaut de garanties légales. Cette lacune dans la législation et cette insouciance de la vie humaine soulèvent aujourd'hui des plaintes générales et une réprobation unanime.

Les services rendus par la Société nationale de sauvetage s'accroissent en raison des développements de la navigation et des tristes progrès que semblent faire les sinistres maritimes. Cette noble institution voit chaque jour s'accroître son importance. Aidée par l'administration du *Board of trade*, soutenue par la coopération pécuniaire de personnes charitables, elle étend de plus en plus la sphère de ses opérations. L'année dernière, elle possédait 162 canots de sauvetage ; elle en compte aujourd'hui 183, répartis sur les points les plus dangereux de la côte. En 1866, elle a sauvé la vie à 921 personnes, non compris celles qui ont été sauvées par les gardes-côtes. Si les ressources mises à sa disposition étaient plus grandes, nul doute qu'elle n'arrachât encore à la mort un plus grand nombre de victimes. On a déjà constaté depuis longtemps que le plus grand nombre d'événements de

mer frappait la partie est de l'Angleterre, mais que la plus grande perte de vies humaines avait lieu dans la mer d'Irlande. Pendant les mois d'hiver, il ne se passe guère de semaine que les bateaux de la Société de sauvetage ne soient appelés à porter secours à des navires en détresse sur le Black-Water, ou d'autres bancs de sable non moins périlleux de la côte occidentale. La Société nationale est encouragée dans son œuvre par la conscience de l'utile mission qu'elle s'est donnée et des secours qu'elle rend à l'humanité; de tous côtés elle recueille des témoignages de gratitude. C'est ainsi qu'à la distribution faite par le jury international de l'Exposition universelle, elle a mérité une des dix-neuf grandes médailles d'or, comme la juste récompense des services qu'elle a rendus aux marins naufragés de tous les pays et des efforts qu'elle a faits pour disputer des milliers d'hommes à une mort prématurée, pour conserver des époux et des pères à leurs familles. (*Annales du sauvetage maritime*, janvier 1868.)

2. *Effectif de l'armée de terre et de mer d'après le budget de 1868-1869.* — Nos volontaires ne ressemblent en rien aux milices citoyennes du continent, chez lesquelles le service est obligatoire; chez nous, il est non-seulement spontané, mais on n'est admis à le remplir qu'après avoir donné des preuves d'une capacité suffisante. Les hommes ne passent de l'enrôlement à l'activité qu'après un examen sérieux, et pourtant les chiffres augmentent tous les ans. L'année dernière, le nombre des volontaires était de 170,000; il est aujourd'hui de 214,000, sur lesquels il y en a 124,000 reconnus propres au service, contre 115,000 enregistrés en 1867. Cette augmentation explique pourquoi l'allocation de 9,625,000 fr. portée au budget pour les volontaires est de 625,000 fr. plus forte que celle de l'année dernière. A la revue de Brighton, il y avait 22,000 hommes; à Douvres on en comptait 25,000 avec 60 pièces d'artillerie. A la dernière revue, malgré la distance, l'effectif était plus considérable, et le champ d'études se trouvait être une place forte du premier ordre. Tout fait donc croire que, l'année prochaine, les volontaires seront plus nombreux encore et figureront avec non moins d'honneur à côté des soldats de la reine.

Dans le budget de la guerre pour l'exercice 1868-1869, on remarque, sur l'année précédente, une sensible augmentation : 386,385,000 fr. contre 359,711,975 fr. On constate également un accroissement du budget de la marine, qui est porté de 328,147,500 fr. à 333,275,000 fr. L'effectif de l'armée régulière est fixé à 136,650 hommes, et celui des matelots et de l'infanterie de marine, à 66,670. En y joignant la milice, la cavalerie des comtés et les volontaires, on arrive aux chiffres suivants, qui représentent la force armée des trois royaumes :

	Hommes.
Armée régulière.	136,650
Armée de mer.	66,770
Milices.	144,744
Pensionnaires enrôlés.	18,600
Volontaires.	214,000
Total.	580,764

Au 1^{er} février dernier, les forces navales se composaient de 466 bâtiments, dont 29 à voiles et 437 à vapeur, à flot ou en construction. Dans ce nombre, il faut mettre en premier rang 42 navires cuirassés, 49 vaisseaux de ligne et 40 frégates. Depuis plusieurs années, notre matériel de guerre, nos places fortes et les défenses

de nos ports ont été l'objet d'allocations extraordinaires et qui se sont élevées à plusieurs millions sterling, tandis que le personnel proprement dit est resté presque stationnaire, par la raison qu'on peut trouver des hommes, mais que les navires et les fortifications ne s'improvisent pas. Le recrutement de l'armée, qui ne se compose que d' enrôlés volontaires, a donné les meilleurs résultats. Sur 32,000 hommes qui avaient récemment droit à leur congé, 27,000 ont contracté un nouvel engagement, ce qui tient à l'amélioration du régime militaire et à l'abolition des peines corporelles. (*Times* du 17 avril 1868.)

3. Revenu public (produit net des exercices 1867, 1866, 1865, 1864). — Nous empruntons au *Journal de la Société de statistique de Londres* (n° de mars 1868) les documents ci-après :

	1867.	1866.	1865.	1864.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Douanes	565,750,000	547,875,000	542,675,000	563,375,000
Contributions indirectes . . .	498,875,000	515,400,000	491,225,000	483,575,000
Timbre	239,925,000	232,275,000	240,900,000	236,700,000
Contributions directes	87,100,000	86,575,000	84,100,000	81,525,000
Postes.	115,750,000	109,375,000	106,250,000	101,500,000
Totaux . . .	1,507,400,000	1,491,500,000	1,465,150,000	1,466,675,000
Taxe sur le revenu	131,650,000	136,450,000	190,075,000	199,975,000
Totaux . . .	1,639,050,000	1,627,950,000	1,655,225,000	1,666,650,000
Produits domaniaux	8,425,000	8,175,000	7,850,000	7,675,000
Produit de taxes diverses . . .	69,100,000	83,500,000	66,825,000	78,800,000
Totaux . . .	1,716,575,000	1,719,625,000	1,729,900,000	1,753,125,000

4. Importation et exportation des matières d'or et d'argent en lingot et en numéraire, pendant les années 1867, 1866, 1865. — Nous empruntons au même recueil le document plein d'intérêt ci-après :

Pays d'où ces matières ont été importées.	1867.		1866.		1865.	
	Or.	Argent.	Or.	Argent.	Or.	Argent.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Australie	145,050,000	.	171,000,000	25,000	126,375,000	.
Amérique du Sud et Indes occidentales.	85,600,000	127,625,000	54,225,000	111,750,000	61,100,000	123,225,000
États-Unis et Californie	125,650,000	36,800,000	210,300,000	45,825,000	107,600,000	5,750,000
	356,300,000	164,425,000	435,525,000	157,600,000	294,975,000	128,975,000
France	9,675,000	25,025,000	71,075,000	62,450,000	7,700,000	21,350,000
Villes hanséatiques, Hollande et Belgique	2,175,000	4,850,000	19,250,000	21,750,000	3,250,000	17,450,000
Portugal, Espagne et Gibraltar . .	8,675,000	2,775,000	15,300,000	3,800,000	20,250,000	2,700,000
Malte, Turquie, Égypte	3,650,000	1,675,000	6,500,000	2,000,000	8,000,000	25,000
Chine	.	.	.	.	.	.
Côte occidentale d'Afrique	3,650,000	75,000	3,000,000	475,000	2,800,000	500,000
Autres contrées	10,875,000	1,675,000	37,100,000	21,350,000	25,150,000	3,400,000
Totaux de l'importation . .	395,000,000	200,500,000	587,750,000	269,425,000	362,125,000	174,400,000
Pays où ces matières ont été exportées.						
France	150,850,000	54,750,000	211,625,000	52,250,000	106,575,000	17,500,000
Villes hanséatiques, Hollande et Belgique	7,700,000	83,625,000	26,825,000	78,425,000	8,075,000	50,150,000
Portugal, Espagne et Gibraltar . .	8,850,000	175,000	4,050,000	2,675,000	37,275,000	100,000
	167,400,000	138,550,000	242,500,000	133,350,000	151,925,000	67,750,000
Indes et Chine (via Égypte)	6,050,000	16,175,000	11,450,000	63,450,000	14,500,000	95,200,000
Indes occidentales danoises	.	.	.	.	.	.
États-Unis	1,575,000	.	25,375,000	.	1,525,000	125,000
Sud de l'Afrique	1,775,000	.	125,000	.	475,000	.
Maurice	.	.	.	.	.	.
Brsil	7,650,000	2,375,000	23,625,000	2,225,000	31,775,000	2,625,000
Autres contrées	12,775,000	8,825,000	15,475,000	24,175,000	12,125,000	2,250,000
Totaux de l'exportation . .	197,225,000	160,925,000	318,550,000	223,200,000	212,325,000	167,950,000
Excédant de l'importation . .	197,775,000	39,575,000	269,200,000	46,225,000	149,800,000	6,450,000

5. *Aliénation mentale dans le Royaume-Uni.* — Au 1^{er} janvier 1866, l'Angleterre, y compris le pays de Galles, comptait dans les asiles publics et privés 30,869 aliénés (augmentation depuis le 1^{er} janvier 1865, 1,444); soit, 14,630 hommes et 16,239 femmes; 24,995 étaient indigents, 5,874 étaient entretenus au compte de leurs familles. Parmi les malades au compte des familles, il y avait 788 plus d'hommes que de femmes. Le 9^e seulement de tous ces insensés paraissait susceptible de guérison. A ce chiffre il faut ajouter 9,756 aliénés placés dans les *workhouses* (maisons de charité), 227 autres traités à domicile et inscrits conformément aux statuts; et, enfin, tous ceux qui ne sont pas déclarés. — Il y a aujourd'hui 688 *workhouses* en Angleterre (pays de Galles compris), dont 104 offrent des quartiers séparés pour les aliénés.

Le nombre total des insensés en Écosse était de 6,468, dont 3,005 individus du sexe masculin et 3,463 du sexe féminin; 1,076 étaient au compte de leurs familles et 5,392 indigents. Parmi ces derniers, 1,630, et parmi les pensionnaires, 21 seulement étaient placés dans des maisons particulières. Depuis quelques années on constate une assez large et continuelle augmentation de population indigente dans les asiles, tandis qu'il y a eu une faible diminution dans les habitations particulières. Un tableau dressé par le comité d'inspection donne la moyenne du prix de journée; elle est de 1 fr. 57 c. dans les asiles publics de district, de 1 fr. 60 c. dans les asiles particuliers, de 1 fr. 25 c. dans les *workhouses*, et de 60 c. dans les maisons privées.

Au 1^{er} janvier 1866, on comptait en Irlande 8,845 aliénés inscrits (573 de plus que l'année précédente); les sexes étaient ainsi répartis: 4,403 hommes et 4,442 femmes. Les asiles publics en renfermaient 4,835; 2,733 étaient dans les hospices, 505 dans les prisons et 583 dans les asiles privés; 64 à Luçon, au compte du gouvernement, et 125 dans l'asile central des insensés criminels. Il s'en trouve encore dans les provinces un grand nombre que l'on n'a pu pourvoir convenablement, et qui ne reçoivent ni traitement ni soins convenables.

Il semble donc que le nombre des aliénés s'accroît en Irlande, malgré la diminution de la population générale par l'effet de l'émigration et par d'autres causes.

Le prix de journée des asiles est d'environ 30 p. 100 moins élevé en Irlande qu'en Angleterre. (*Documents officiels.*)

6. *Chemins de fer anglais.* — Dans un ouvrage qui porte pour titre: *Enquête analytique, d'après les comptes du Board of trade, du capital et du revenu des chemins de fer dans le Royaume-Uni*, ouvrage favorablement accueilli en Angleterre, son auteur, M. Barlow, arrive aux conclusions principales qui suivent:

1^o La quotité du capital dépensé dépend de deux objets: la somme du trafic et l'étendue des lignes.

2^o Autant qu'il est possible de formuler à ce sujet une opinion précise, la dépense du capital qui varie selon la somme du trafic, est égale à environ trois fois et demie la recette brute d'une année.

3^o La dépense totale de capital qui varie en raison de l'étendue de la ligne, y compris le matériel employé et la construction des stations, équivaut en moyenne à 427,284 fr., par kilomètre.

4^o Les recettes brutes des chemins de fer se composent aussi de deux éléments: le montant primitif du trafic et son augmentation générale annuelle depuis l'ouverture.

5° Durant les vingt dernières années, l'augmentation moyenne annuelle du trafic par kilomètre, pour l'ensemble des lignes, a été de 1.12 p. 100 de la recette moyenne primitive. Aujourd'hui elle équivaut à 1.28.

6° Le rendement net des lignes à l'origine était, en moyenne, de 18,632 fr. par an et par kilomètre. L'augmentation de trafic a été, pour les vingt dernières années, de près de 1,553 fr. par kilomètre et par an.

7° La durée moyenne d'une voie ferrée en Angleterre est aujourd'hui de 14 années.

Des comptes qui ont été publiés, il résulte que, de 1846 à 1850, la proportion des nouvelles lignes construites chaque année a été de 1.4 à 1.9 des lignes anciennes. La recette brute par kilomètre tombe rapidement, pendant cette période, de 43,500 fr. à 31,075 fr. De 1850 à 1866, la longueur des nouvelles lignes est de 1.20 à 1.26 des anciennes. La recette par kilomètre s'élève de 31,075 fr. à 41,948 fr.

Le capital total des chemins de fer s'élève en 1866 :

	Francs.
Capital ordinaire	5,706,140,700
Capital privilégié	3,361,377,450
Obligations	352,639,850
Emprunts	2,626,646,575
Capital total . . .	12,046,804,575

Les trois derniers chiffres, qui comprennent plus de la moitié du capital total, reçoivent un intérêt moyen annuel de 5 p. 100 par an.

Les recettes du trafic ont été, en 1866, de 954,108,800 fr.; les dépenses, de 220,291,825 fr. Si l'on divise les divers chiffres ci-dessus par la longueur totale des chemins de fer en 1866, on trouve pour l'ensemble du réseau les moyennes suivantes :

	Par kilom. Francs.
Capital ordinaire	255,987
Capital privilégié et obligations	284,074
Total du capital . . .	540,061
Recettes brutes	42,790
Dépenses d'exploitation	21,100
Intérêts fixes annuels sur le capital privilégié et les obligations . . .	14,216
Reste à répartir entre les 255,987 fr. de capital ordinaire par kilom.	7,473

Soit environ 3 p. 100.

7. *Résultats de l'exploitation des chemins de fer en 1867.* — D'après les documents du *Board of trade*, le nombre de voyageurs transportés en 1867, sur les 22,207 kilomètres de chemins de fer, en Angleterre, s'est élevé à 275 millions; les recettes ont été de 966,760,750 fr., les dépenses de 484 millions.

8. *Commerce des œufs en Angleterre.* — On sait l'énorme consommation d'œufs qui se fait en Angleterre, et la part considérable que la France prend sous ce rapport à l'approvisionnement du marché anglais. De 1843 à 1847, l'Angleterre a reçu du continent une moyenne annuelle de 73 millions d'œufs. Ce chiffre s'est élevé à 103 millions pour les cinq années suivantes. Dans la troisième période quinquennale, l'importation a été de 147 millions d'œufs, et de 163 millions dans la quatrième. En 1861, l'Angleterre tirait du continent 203,313,300 œufs; puis 335,298,240 œufs en 1864, et en 1866, 438,878,880 œufs. Voici, du reste, la valeur des importations pour les cinq années 1862 à 1866 :

1862	14,845,325'
1863	16,840,950
1864	20,875,700
1865	23,206,177
1866	27,429,927

Dans le tableau du commerce publié par le *Board of trade*, les prix, en 1865, varient, pour 120 œufs, suivant les provenances, de 7 fr. 25 c. à 7 fr. 80 c. Les cargaisons d'œufs expédiées pour l'Angleterre de Hambourg, de Brême, de la Hollande, de la Belgique, de la France, de l'Espagne et des îles du canal, sont presque toujours embarquées sur des navires à vapeur, et dirigées sur les ports de Southampton, de Londres, de Folkeston, d'Arundel, de New-Haven et de Shoredan. Le mouvement des importations est naturellement subordonné à celui de la ponte. Il en résulte que l'Angleterre reçoit la plus grande quantité d'œufs de l'étranger en avril et en mai; par contre, c'est en janvier et en février que le chiffre des importations tombe au plus bas. (*Moniteur*, 25 mars 1868.)

9. *Paupérisme*. — Le *Statistical Abstract* nous apprend qu'en 1867, le nombre des pauvres assistés en Angleterre s'est notablement augmenté: au mois de décembre il était de 580,421 contre 904,392 en 1866, à la même époque; et le 1^{er} janvier 1868, il était monté à 1,034,823. Les sommes dépensées en secours pendant 1867 ont atteint le chiffre de 173,996,000 fr. — En Écosse, les pauvres assistés par l'État ont été, en 1867, au nombre de 121,165, et en Irlande, de 72,925; la dépense s'est élevée à 20,191,850 et 19,928,350 fr.

3^e PARTIE. — DOCUMENTS ALLEMANDS.

1. *Chemins de fer*. — Les chemins de fer allemands méritent à tous égards de fixer l'attention. Grâce aux nombreuses publications spéciales qui existent outre Rhin et aux documents parfaitement coordonnés que publient les compagnies et les gouvernements, nous pouvons, dès aujourd'hui, résumer la situation de l'industrie de ces chemins à la fin de 1867.

Voici quelle était la longueur exploitée :

	Kilom.
Prusse	9,330
Autriche	6,705
Bavière	2,636
Saxe	957
Bade	757
Wurtemberg	673
Autres États	1,007
Total . . .	22,065

En 1867, contrairement aux prévisions générales et aux résultats obtenus en d'autres pays, les lignes allemandes ont joui d'une grande activité et les produits qu'elles ont réalisés dépassent notablement ceux de l'année antérieure. Le rendement kilométrique moyen des chemins prussiens a atteint, en 1867, 34,653 fr. (95 fr. par jour-kilomètre) contre 32,564 fr. en 1866 (89 fr. par jour-kilomètre), représentant ainsi un accroissement de recette brute de 6.5 p. 100 environ. Sur le réseau autrichien, le progrès est plus considérable encore: l'augmentation du produit moyen est de 7.5 p. 100 (37,000 fr. par kilomètre en 1867, contre 33,169 fr. en 1866).

Il est juste de dire que le déficit de la récolte dans l'Europe occidentale l'a forcée à puiser aux greniers de la Pologne, de la Gallicie, de la Hongrie; les transports de céréales sont donc entrés pour une large part dans le trafic des réseaux sud-autrichiens, Haute-Silésie, Stargard-Posen, etc.

Jetons d'abord un coup d'œil sur les principaux chiffres relatifs à 1866.

Les résultats des chemins allemands appartenant aux compagnies donnent, en 1866, les résultats généraux suivants :

Nombre de voyageurs.	1866.	1865.
Prusse	31,419,264	28,568,916
Nord-Allemagne.	5,112,975	4,325,442
Autriche	17,399,372	12,550,000
Sud-Allemagne	9,840,562	9,787,409
Totaux . . .	63,772,173	55,231,767

Les transports militaires ont contribué pour une large part à cet énorme accroissement de mouvement. Le trafic des marchandises a progressé, mais dans de moindres proportions.

	1866. Tonnes.	1865. Tonnes.
Prusse	246,142,486	250,273,884
Nord-Allemagne.	25,311,741	25,022,015
Autriche	107,768,034	100,900,000
Sud-Allemagne	38,772,169	37,288,560
Totaux . . .	417,994,430	413,484,459

L'augmentation, d'une année à l'autre, sur les recettes brutes est de 11 p. 100; voici, pour 1866, les chiffres du produit brut et de la dépense d'exploitation :

	Recette. Fr.	Dépense. Fr.	P. 100.
Prusse	195,598,522	86,063,300	44
Autriche	226,237,500	76,924,750	34
Sud-Allemagne	34,377,521	14,919,900	43
Nord-Allemagne	25,728,472	13,817,500	53
Totaux . . .	481,942,015	191,725,540	42

Comme pour presque tous les chemins de fer, le transport des marchandises forme le facteur principal de la recette; le produit brut réalisé s'est ainsi réparti en moyenne: voyageurs, 31.4 p. 100; marchandises, 64.4; recettes diverses, 4.2.

Le tantième de la dépense montre l'importance et l'avantage des grands réseaux au point de vue de l'exploitation. En Autriche, les frais d'exploitation n'emportent guère plus du tiers de la recette, parce que deux immenses compagnies se partagent à peu près exclusivement tous les chemins de l'empire. Dans les petits États de l'Allemagne du Sud, où les compagnies se partagent de petits réseaux, les frais d'exploitation dépassent 50 p. 100 de la recette.

Les 58 compagnies allemandes possédaient, en 1866, 3,508 locomotives, 246 de plus qu'en 1864; l'industrie allemande est puissante, car elle a fourni 3,081 machines; 148 ont été demandées à la Belgique, 118 à l'Angleterre, 63 à la France, 7 à l'Amérique du Nord. Un seul établissement prussien, celui de M. Borsig, à Berlin, a livré 1,309 locomotives; la Société *le Vulcain*, de Stettin, a fourni 81 machines; les ateliers de construction autrichiens, 879.

Le résultat réellement brillant des chemins allemands se trouve dans le revenu élevé du capital consacré à cette industrie.

	Capital-action.	Dividende.	P. 100.
	Fr.	Fr.	
Prusse	608,347,375	49,723,200	9.04
Autriche	1,025,368,000	78,502,600	7.66
Sud-Allemagne	230,181,000	13,921,460	6.05
Nord-Allemagne	142,986,000	9,326,240	6.52
Totaux . . .	2,006,882,375	151,473,500	7.57

Ce revenu de 7.5 p. 100 du capital-action, en moyenne générale déjà très-élevé si on le compare aux résultats obtenus en d'autres pays, 5 p. 100 au maximum en Belgique, 4 p. 100 en Angleterre (nous ne citons pas la France, car les énormes subventions de l'État ne permettent pas de comparaison avec d'autres pays), ce revenu est pourtant inférieur à celui de 1865.

Le revenu le plus élevé du capital-action a été de 20 p. 100; deux compagnies l'ont atteint; elles méritent d'être citées: le Leipzig-Dresde et le Magdebourg-Leipzig. (*Moniteur des intérêts matériels*, 25 mars 1868.)

2. *Ralentissement du mouvement de la population en Allemagne.* — On connaît enfin le résultat provisoire du recensement général opéré, le 3 décembre 1867, sur tout le territoire du Zollverein. Ce résultat était attendu avec une certaine anxiété, car on pensait que la guerre, le choléra, l'émigration, qui avaient atteint des proportions considérables, la mauvaise récolte et la détresse, qui s'en était suivie, enfin, la stagnation générale des affaires avaient dû exercer une influence fâcheuse sur l'accroissement de la population. Il s'est produit, en effet, un ralentissement marqué dans les trois dernières années, mais il n'a pas été aussi fort qu'on le craignait. La population totale du Zollverein, qui comprend toute l'Allemagne non autrichienne, est aujourd'hui de 38,697,344 âmes, ce qui dépasse environ d'un demi-million la population de la France constatée par le dernier recensement français. La population de la Prusse actuelle est de 24,913,765 habitants. L'augmentation est de 423,126 habitants dans les trois dernières années, c'est-à-dire de 141,042 par an. Or, de 1855 à 1864, l'accroissement annuel avait été de 233,000 têtes; il y a donc eu un ralentissement réel. Ce ralentissement est plus marqué encore dans d'autres États. Ainsi, en Bavière, le recensement de décembre 1867 a donné un chiffre total de 4,823,606 âmes, ce qui ne fait, pour les trois dernières années, qu'un accroissement annuel de 5,400 âmes, tandis qu'antérieurement il était de 29,000. Dans le royaume de Saxe, le nombre actuel des habitants est de 2,426,193, avec accroissement de 27,000 par an, tandis qu'antérieurement cet accroissement était de 36,000. Le Mecklembourg, où il s'est produit souvent des diminutions d'un recensement à l'autre, compte aujourd'hui 560,732 habitants contre 552,612 en 1864. (*Gazette nationale de Berlin*.)

3. *Mouvement de la librairie en Allemagne en 1867.* — D'après un résumé statistique dressé par le *Comptoir central de la librairie allemande*, il a été publié 9,855 ouvrages en 1867, c'est-à-dire 1,156 de plus qu'en 1866. En les divisant par spécialités, on trouve 85 ouvrages de philosophie et environ 1,365 ouvrages de théologie. La jurisprudence, la politique, la statistique en comptent 920, la médecine et l'art vétérinaire, 493; les sciences naturelles, la chimie et la pharmacie, 575; la pédagogie, la gymnastique, etc., 932; on trouve, en outre, 228 ouvrages à l'usage de la jeunesse. Il a été publié 470 ouvrages concernant les langues classiques an-

ciennes, les langues orientales et la mythologie, 320 concernant les langues modernes et l'ancien allemand, 640 concernant l'histoire, la biographie et les mémoires, etc.; 249 ouvrages de géographie, 119 de mathématiques et d'astronomie, 272 d'art militaire, etc.; 330 de science commerciale et d'industrie, 168 sur l'architecture, les machines et les chemins de fer, 88 sur l'art forestier, la chasse, les mines et les forges, 245 sur l'agriculture, 852 sur les belles-lettres, 397 sur les beaux-arts, le sténographie, etc., et enfin 324 cartes et atlas. (*Correspondance de Berlin.*)

4^e PARTIE. — DOCUMENTS ESPAGNOLS.

1. *Industrie en Espagne.* — D'après les données publiées par la commission supérieure de statistique, les établissements industriels qui emploient des machines proprement dites, sont au nombre de 70,010. Ces établissements se subdivisent en trois groupes principaux : industries alimentaires, industries textiles et industries métallurgiques.

Les premières comptent 55,523 fabriques dans lesquelles on fabrique les farines, les huiles, les vins, les eaux-de-vie, les pâtes, les chocolats et autres denrées moins importantes.

Les secondes, au nombre de 5,295, sont affectées à la fabrication des fils et des tissus de soie, de laine, de coton, de fil et autres.

Enfin les troisièmes comprennent 1,161 fabriques de fer, machines, armes et autres articles.

En sus de ces trois principaux groupes, il y a des fabriques de matériaux de construction, de sciages mécaniques, de cuirs tannés, de savon, de cire, de produits chimiques, de produits pour l'éclairage, de papier, etc., au nombre de 8,031.

Il existe, dans chacune des provinces de la monarchie, des minoteries ou de simples moulins pour la fabrication de la farine.

Trente-cinq provinces possèdent des machines pour la fabrication de l'huile. On n'en trouve pas de spécialement affectées à cette industrie dans celles de Burgos, des Canaries, la Corogne, Guipuzcoa, Léon, Lugo, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Santander, Ségovie, Soria, Valladolid et la Biscaye.

Comme, dans plusieurs provinces, on emploie encore l'ancien pressoir pour exprimer le jus du raisin, on n'en compte que 20 dans lesquelles il existe des machines destinées à cet usage.

On fabrique des pâtes pour le potage dans presque toutes les localités de quelque importance; mais il n'y a de machines que dans 25 provinces.

Il en est de la fabrication du chocolat comme de celle des pâtes : dans beaucoup de localités, on ne le fabrique qu'à la main; cependant l'emploi des machines spéciales commence à se répandre; on en trouve aujourd'hui dans 39 provinces.

Il existe des machines appliquées à l'industrie de la soie dans les provinces d'Alicante, Barcelone, les Canaries, Cordoue, Grenade, Huesca, Murcie, Tarragone, Terruel, Tolède et Valence.

Il n'y a que 5 provinces dans lesquelles on ne trouve aucune machine appliquée à l'industrie de la laine : ce sont celles d'Alava, des Canaries, de Huelva, de Léon et de la Biscaye. Sur les 44 dans lesquelles il en existe, Palencia occupe le premier rang avec 413 fabriques; viennent ensuite Barcelone avec 263 fabriques, Ségovie avec 208 et Terruel avec 102; dix provinces ont de 50 à 100 fabriques, vingt-deux en ont de 10 à 50, et les huit restantes moins de 10.

L'industrie cotonnière n'a une véritable importance que dans les provinces de Barcelone, où elle compte 724 établissements, et aux Baléares, où il en existe 226. Il n'y en a déjà plus que 53 dans la province de Tarragone, 16 dans celle de Gironne, 13 dans celle de Cordoue, et de 1 à 7 dans chacune de celles d'Almérie, de Cadix, de Castille, de Guipuzcoa, de Lerida, de Malaga, de Salamanque, de Valladolid et de Saragosse. On compte 34 provinces dans lesquelles cette industrie n'existe pas.

On fabrique des tissus de lin à l'aide de machines dans trente provinces, en tête desquelles se trouvent celles de la Navarre, Barcelone et Ségovie.

Vingt et une provinces possèdent des machines employées à la fabrication de tissus, d'autres matières ou de tissus mélangés ; le nombre de ces machines varie depuis 54 dans la province de Huelva jusqu'à une seule dans la province de Badajoz.

On ouvre le fer avec des machines de plus ou de moins d'importance dans toutes les provinces, excepté celles d'Albacète, des Canaries, de Palencia et de Valence.

Les principales fabriques d'armes se trouvent dans la province de Guipuzcoa. Des établissements métallurgiques de diverses espèces existent en outre dans les provinces de Cordoue, Guipuzcoa, Huelva, Madrid, Navarre, Ségovie, Valence et Biscaye. (*Annales du commerce extérieur*, mai 1868.)

2. *Commerce de 1850 à 1862.* — Le tableau suivant indique les variations qu'a subies le commerce général de l'Espagne dans cet intervalle. (Le réal = 0 fr. 25 c.)

Années.	Importations.	Exportations.	Excédent des importations sur les exportations.	Totaux des importations et des exportations.	Droits de douane.
	Réaux.	Réaux.	Millions de R.	Réaux.	Réaux.
1850.	672,500,000	489,100,000	183.4	1,161,600,000	164,365,000
1852.	752,970,000	568,683,000	188.3	1,321,653,000	160,355,000
1854.	813,485,000	993,503,000	180.1	1,806,988,000	142,366,000
1856.	1,304,168,000	1,083,617,000	240.5	2,387,785,000	186,712,000
1858.	1,504,558,000	971,360,000	533.2	2,475,918,000	264,435,000
1860.	1,483,313,498	1,098,203,445	385.1	2,581,516,943	220,830,000
1862.	1,679,312,703	1,110,532,270	568.8	2,789,844,973	251,254,000

Excepté en 1854, les importations ont été constamment supérieures aux exportations de 220 millions de réaux, en moyenne, par an.

Si l'on tenait compte des valeurs introduites par la contrebande, qui est une des industries les plus prospères en Espagne, la différence moyenne entre l'importation et l'exportation serait probablement supérieure à 260 millions de réaux. (*Annales des mines*, 3^e livraison de 1867.)

3. *Statistique minérale en 1863.* — Cette année, l'industrie extractive en Espagne occupait 31,931 ouvriers, employés dans 1,808 mines, dont la superficie s'élevait à 34,739 hectares. L'exploitation de ces mines exigeait 64 machines à vapeur.

Voici le produit, en tonnes métriques, de chaque mine :

Fer, 222,676 ; — plomb, 269,599 ; — plomb argentifère, 40,339 ; — argent, 3,062 ; — cuivre, 245,637 ; — étain, 61 ; — zinc, 48,124 ; — mercure, 16,804 ; — cobalt, 18 ; — antimoine, 85 ; — manganèse, 14,860 ; — soude, 8,089 ; — alun, 7,643 ; — soufre, 11,982 ; — houille, 401,301 ; — lignite, 50,302 ; — schiste bitumineux, 40 ; — asphalte, 894.

Indiquons, pour la même année, la production des usines métallurgiques, en tonnes métriques. Disons d'abord qu'on comptait 372 usines en activité, et 177 en chômage. Les premières occupaient 11,747 ouvriers. Les 549 usines employaient 379 moteurs hydrauliques et 148 à feu. La production a été comme suit : fonte de fer, 45,332 ; — fer forgé, 53,026 ; — acier, 188 ; — plomb, 72,360 ; — argent, 8,928 kil. ; — cuivre, 3,256 t. m. ; — zinc, 1,382 ; — étain, 1 ; — mercure, 834 ; — antimoine, » ; — soude, 3,996 ; — soufre, 2,346 ; — asphalte, 147 ; — alun, 427. (*Ibid.*)

5^e PARTIE. — DOCUMENTS AMÉRICAINS.

1. *Chemins de fer aux États-Unis.* — Il résulte des documents recueillis par le directeur du bureau de statistique à Washington qu'il y a, en ce moment, aux États-Unis de l'Amérique du Nord, 36,896 milles de chemins de fer en exploitation, ou environ 55,400 kilomètres.

L'établissement de ces voies ferrées, matériel compris, a coûté une somme de 8,271,000,000 fr.

2. *Conditions d'accroissement de la population aux États-Unis.* — Un des journaux de New-York, *the Tribune*, vient de publier un article qui contient, sur l'accroissement de la population aux États-Unis, de 1790 à 1867, divers renseignements qui présentent un sérieux intérêt.

Dans le rapport récemment présenté par le directeur de la statistique officielle, dit *the Tribune*, la population de notre pays est fixée à 35 millions d'âmes ; les explications suivantes tendent à établir que ce chiffre doit être tout au moins de 3 millions au-dessous de la réalité.

En effet, en admettant que, de 1790 à 1860, il se soit produit un accroissement de 3.02 p. 100 par chaque terme de dix ans, et qu'en 1790 la population des États-Unis fût déjà de 3,929,827 habitants, on obtiendrait, à la fin de 1867, le chiffre 39,405,451. Mais il faut tenir compte de la diminution et du ralentissement causés par la guerre.

D'après les états officiels, l'armée fédérale a perdu 280,757 hommes ; on est autorisé à porter au même chiffre environ les pertes subies par les troupes séparatistes, ce qui donne approximativement 600,000 individus du sexe masculin tués sur les champs de bataille, morts des suites de leurs blessures ou de maladies contractées pendant la campagne.

D'un autre côté, les décès dont la guerre a été l'occasion indirecte, l'émigration des citoyens hors du territoire, la diminution constatée dans les naissances, enfin le déficit, plus grave encore, résultant de l'arrêt de toute immigration étrangère, ont très-vraisemblablement entraîné des pertes égales à celles qu'a causées la guerre civile ; nous trouvons dès lors un total de plus de 1,100,000 âmes, auquel il convient d'ajouter le chiffre de 300,000 pour les cas imprévus, soit en tout 1,400,000, qui, déduits du nombre de 39,400,000 âmes indiqué ci-dessus, laissent encore 38 millions, c'est-à-dire 3 millions de plus que le chiffre accusé par les statistiques officielles.

L'administration a admis aussi le chiffre de 1.38 p. 100 comme représentant l'excédant annuel des naissances sur les décès. Cette dernière évaluation paraît également erronée. En effet, l'étude des tableaux tant d'immigration que de recensement permet d'établir que cet excédant est aujourd'hui de 2 p. 100.

3. *Caisses d'épargne aux États-Unis.* — La situation des caisses d'épargne est très-prospère. En 1858, les sommes déposées ne s'élevaient pas au delà de 41,422,672 dollars. En 1867, elles atteignaient le chiffre de 131,769,074 dollars, soit environ 659 millions de francs. La ville de New-York seule possède vingt-huit établissements de ce genre. Sa population, de moins d'un million d'âmes, a versé, en dépôts, 86,574,343 dollars, soit environ 433 millions de francs, partagés entre 307,192 déposants. Ces résultats montrent la confiance des classes ouvrières de l'État dans ces établissements. — La fondation des premières caisses d'épargne aux États-Unis remonte à 1819; toutes appartiennent à des particuliers ou à des compagnies. Depuis cette époque, on n'en cite que deux qui aient fait faillite. La loi ne leur permet, d'ailleurs, aucun autre placement qu'en prêts hypothécaires, obligations fédérales, rentes sur l'État ou sur la ville de New-York. Le dernier bilan des caisses d'épargne accuse pourtant quelques autres placements. Le capital actuel, représentant 141,680,313 dollars (750,946,589 fr.), est très-supérieur à la somme des dépôts, qui sont ainsi complètement garantis.

4. *Commerce des États-Unis en 1866-1867.* — Le bureau de statistique à Washington vient de publier le relevé des importations des États-Unis pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1867. D'après cette évaluation, les importations, estimées en or, se seraient élevées à 2,061,165,615 fr. et les exportations à 1,886,035,530 fr.; sur ce dernier chiffre, 103,664,950 fr. représenteraient la part des produits étrangers réexportés. L'excédant des importations sur les exportations serait donc de 175,130,085 fr. Le mouvement des métaux précieux, compris dans les chiffres précédents, aurait été, à l'entrée, de 111,321,425 fr., à la sortie, de 275,581,920 fr. Enfin, la valeur des marchandises en entrepôt pouvait être évaluée, le 1^{er} juillet de l'exercice courant, à 225,353,900 fr. (*Moniteur* du 18 octobre 1867.)

6^e PARTIE. — DOCUMENTS GÉNÉRAUX ET COLLECTIFS.

Les listes civiles en Europe. — Un journal allemand nous donne le chiffre des sommes annuelles que les peuples de l'Europe payent à leurs chefs d'État.

Le voici :

Alexandre II	42,500,000 ¹
Abdul-Aziz.	33,000,000
Napoléon III	25,000,000
François-Joseph	20,000,000
Guillaume de Prusse	15,000,000
Victor-Emmanuel	12,000,000
Victoria d'Angleterre	11,000,000
Isabelle d'Espagne.	9,000,000
Léopold de Belgique.	3,000,000

La république américaine, qui ne compte pas moins de 34 millions d'habitants, n'alloue à son président qu'une liste civile de 25,000 dollars, soit 125,000 fr.