

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 9 (1868), p. 229-248

[<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1868__9__229_0>](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1868__9__229_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/>

II.

VARIÉTÉS.

1^{re} PARTIE. — DOCUMENTS FRANÇAIS.

1. *Résumé des travaux de la session 1868 du Corps législatif.* — La session ordinaire de 1868 a été ouverte le 18 novembre 1867 et close le 28 juillet 1868.

Sa durée a été de 8 mois et 10 jours.

Dans cet espace de temps, le Corps législatif s'est réuni 41 fois dans ses bureaux. Les commissions qu'il a nommées sont au nombre de 114.

Les débats publics ont occupé 141 séances qui ont exigé plus de 475 heures de travail.

Sur ces 141 séances, 20 ont été consacrées à la discussion de 8 demandes d'interpellations, 26 à la discussion des budgets, et 95 à la discussion des autres projets de lois.

La session de 1868 a reçu des sessions précédentes 15 projets, qui, joints aux 118 présentés pendant le cours de la session, font un total de 133.

Les projets se divisent ainsi qu'il suit :

Projets de lois d'intérêt local	79
Projets de lois d'intérêt général	54
Total égal	133

Sur ce nombre, 116 ont été adoptés; 4 ont été retirés; 13 reportés à la session prochaine.

Indépendamment des amendements au nombre de 303 délibérés par les commissions et soumis au Conseil d'État, les députés ont proposé aux commissions 584 amendements qui se répartissent ainsi qu'il suit :

Projets de lois votés	535
Projets à l'état de rapport	37
Projets non rapportés	12

(*Moniteur* du 1^{er} août 1868.)

2. *Statistique des pétitions adressées au Sénat en 1867-1868.* — Outre les discussions sur la peine de mort, sur les bibliothèques populaires, sur les acquits à caution, sur l'enseignement supérieur, dont l'importance n'a pas besoin d'être rappelée ici, le Sénat a encore eu à se prononcer sur divers points de législation civile, criminelle et commerciale (51 pétitions), sur des modifications à notre régime financier (55 pétitions), sur des questions touchant à la voirie et aux chemins de fer (28 pétitions), au débit des vins et des eaux-de-vie (10 pétitions), enfin intéressant l'agriculture (29 pétitions) et l'industrie (35 pétitions). Le nombre des pétitions sur lesquelles le Sénat a été appelé à statuer en 1868 s'élève à 1,040, comprenant 220

pétitions inscrites au premier feuillet de 1868. Sur les 820 pétitions formant le rôle général de la session de 1868, 679 sont individuelles; 141 sont collectives; elles sont revêtues de plus de 26,000 signatures. 489 touchent à des intérêts généraux; 198 à des intérêts de communes, ou de certaines catégories de citoyens; 133 sont relatives à des intérêts personnels.

Le Sénat a fait application du sénatus-consulte du 18 juillet 1866 à quatre pétitions qui avaient pour objet des modifications à la Constitution. Six pétitions ont été retirées par leurs auteurs; trois pétitions enregistrées et quatre-vingt-six écrites ont été renvoyées au secrétariat par les commissions qui, après examen, et suivant la jurisprudence constante du Sénat, ont considéré que ces pièces ne présentaient pas le caractère de pétitions, parce qu'elles émanaient soit d'individus notoirement privés de raison, soit de gens dont l'identité ne pouvait être constatée, faute d'indication de domicile, soit d'anonymes.

Voici le résumé des décisions du Sénat :

Dépôt au bureau des renseignements . . .	38
Ordre du jour	570
Question préalable.	31
Renvois aux ministres.	55

3. Situation financière de la ville de Paris. — Cette situation se compose de deux éléments distincts :

Le premier consiste dans la comparaison des dépenses et des recettes ordinaires et annuelles, c'est-à-dire des charges proprement dites et des revenus; il a un caractère essentiellement budgétaire.

Le second s'établit par la balance des dettes passives et des valeurs actives; il ne trouve place au budget, sauf le service des intérêts, que lorsque les dettes se remboursent ou que les valeurs se réalisent.

Si nous consultons le budget de l'exercice 1868, nous voyons que les recettes ordinaires sont portées à 154,000,000^f 10^c

Et les dépenses de même nature à 81,611,332 23

Défalcation faite de 21,044,364 fr. 17 c. pour le service des intérêts de la dette,

L'excédant des recettes sur les dépenses proprement dites est donc de 72,388,667 77

Si l'on se reporte à l'année 1852, on voit que les recettes de cet exercice n'étaient que de 52,576,631 fr. 02 c.

La progression des revenus de la ville, pendant cette période de seize années, a donc été en totalité de 101,922,368 fr. 98 c. ou de 6,370,230 fr. 60 c. annuelle-ment, ce qui fait près de 200 p. 100.

Les dépenses en 1852 étaient de 29,785,888^f 11^c

Leur augmentation pendant la même période a été de . . 51,825,434 12

Ou de 3,339,089 fr. 63 c. par an.

Si l'on compare la progression parallèle des dépenses et des revenus, on trouve que la dernière dépasse la première en moyenne, par exercice, de 3,131,140 fr. 97 c.

De 1860 à 1868, cette marche annuelle, plus rapide de la recette que de la dépense, s'est plutôt accélérée que ralentie; elle serait actuellement, d'après

les calculs contenus au rapport de M. le préfet de la Seine à l'Empereur, de 3,814,688 fr. 02 c.

Cette augmentation merveilleuse du revenu municipal est incontestablement due, pour la plus grande part, à l'immense transformation qui s'est simultanément accomplie; au développement de richesse, de population, de consommation, à l'élévation des salaires, qui en ont été la conséquence.

Ce mouvement ascensionnel doit-il se continuer encore? ou n'est-il pas à prévoir, au contraire, que le ralentissement annoncé des travaux extraordinaires déterminera dans les recettes une marche rétrograde et décroissante?

Les appréciations de l'avenir n'ont point un caractère absolu de certitude; il est toujours sage de faire une part à l'imprévu.

Nous ne craignons pas cependant de le dire : toutes les vraisemblances se réunissent pour faire penser que la dernière limite de la prospérité parisienne est encore loin d'être atteinte; elle repose dès à présent sur des résultats acquis et certains. L'industrie du bâtiment, malgré son importance, n'est, dans cette grande cité, ainsi que nous nous en sommes assuré, que secondaire; mais ce serait se faire la plus grande illusion que de prévoir pour cette industrie spéciale une déchéance sérieuse, par suite des résolutions que nous avons fait connaître : il faut encore plusieurs années pour l'achèvement des travaux municipaux entrepris, et les ouvertures de rues déjà réalisées assurent pour bien longtemps aux constructions privées une activité dont il serait presque impossible de fixer aujourd'hui le terme.

Voyons maintenant le passif de la ville. — Il se compose d'éléments divers.

Il y a d'abord la dette consolidée résultant des emprunts faits en 1855, 1860 et 1865.

Il résulte du tableau spécial des annuités de remboursement de cette dette qu'elle grèvera jusqu'en 1929, mais dans des proportions variables, le budget de la ville.

Si l'on se préoccupe plus particulièrement de la répartition de ces annuités sur une période de quarante ans à partir de 1869, on voit que leur moyenne est de 24,526,851 fr. 22 c.; qu'elles sont de plus de 30 millions jusqu'en 1871, et que de 1872 jusques et compris 1897, elles dépassent 27 millions.

Vient ensuite le chiffre de la dette à échéances très-inégales, répartie sur une période de dix ans environ, qui résulte des traités de concession qui ont donné lieu aux bons de délégation.

Il s'élève en totalité à 453,033,005 fr. 49 c., dont 398,440,040 fr. 24 c. dus au Crédit foncier, et 54,592,965 fr. 25 c. dus à divers tiers-porteurs.

Les acquisitions amiables de terrains ou de bâtiments motivées par les mêmes causes ont donné naissance à une autre dette de 12,742,190 fr. 43 c., détaillée au tableau n° 1 de la deuxième production, dont les échéances varient de plusieurs millions à moins de 100,000 fr., et se prolongent jusqu'en 1877.

On trouve ainsi, pour le passif relatif aux grandes entreprises de voirie non encore consolidé, un chiffre total de 465,775,195 fr. 92 c.

Enfin il reste à ajouter aux éléments du passif que nous venons de faire connaître :

1° Le montant des bons de la caisse de Paris, soit environ 100 millions;

2° Celui des cautionnements à restituer aux concessionnaires de travaux, qu'on peut évaluer environ à 40 millions.

Mais il convient de faire observer ici que les bons de la caisse des travaux font l'objet d'un remboursement et d'un renouvellement continu, et qu'il est fait face

au service des intérêts de ces bons par une dépense de 4,632,550 fr. inscrite aux dépenses ordinaires dans la section de la dette municipale.

En regard de ce passif considérable, les éléments d'actif (autres que les excédants annuels des recettes) sont moins importants.

Ils se composent :

- 1° D'un reliquat à recouvrer sur l'emprunt de 1865, qui ne dépasse pas 20 millions;
- 2° D'une balance active de la caisse de la boulangerie, établie au 30 avril dernier, d'environ 12 millions (affectation spéciale);
- 3° De la dotation de la caisse des travaux, 20 millions;
- 4° Des créances que cette caisse doit recouvrer, environ 40 millions;
- 5° Des fonds libres des exercices antérieurs, 19 millions;
- 6° De terrains disponibles, susceptibles d'une réalisation immédiate, évalués 72 millions;
- 7° D'immeubles en général bâtis, également susceptibles d'une aliénation prochaine, 34,807,765 fr.;
- 8° D'immeubles occupés par des services publics qui pourront être vendus dans un délai plus ou moins rapproché, 1,645,000 fr.

Si l'on rapproche les divers éléments de la situation que nous venons d'établir, il est facile de se convaincre que, pour faire face à la fois, soit aux intérêts et aux annuités de la dette consolidée, soit aux échéances successives de la dette non consolidée jusqu'en 1877, l'administration de la ville de Paris devrait employer la totalité de l'excédant des recettes sur les dépenses ordinaires qui figure au budget de 1868 pour 72,888,067 fr. 77 c., peut-être même réaliser rapidement son actif immobilier, et compter sur une progression continue dans l'excédant des recettes sur les dépenses ordinaires.

Or, si cette progression est vraisemblable, on ne saurait la considérer comme certaine. Il est sage de s'assurer le bénéfice du temps pour l'aliénation des immeubles que possède la ville; il ne l'est pas moins de prévoir que des besoins nouveaux viendront s'imposer à l'administration parisienne.

Nous pouvons donc considérer dès à présent comme démontré que la répartition de la dette de la ville de Paris vis-à-vis du Crédit foncier sur un plus grand nombre d'années, qui fait l'objet d'un traité soumis actuellement à l'approbation des chambres, est une mesure commandée par la prudence, qui rend à l'administration municipale une utile élasticité de ressources.

Il est vrai que la ville établit ses budgets avec une grande modération pour les recettes et une largeur relative pour les dépenses; qu'elle a aussi le droit de prévoir un partage prochain de bénéfices avec la compagnie du gaz, dont l'importance n'est pas à dédaigner; mais les considérations que nous venons d'exposer n'en conservent pas moins leur valeur.

4. *Le bilan de l'Algérie.* — A l'occasion des débats récents qui ont eu lieu sur l'Algérie, il n'est pas inopportun de rechercher ce que cette colonie coûte à la France d'une part, et d'autre part les avantages qu'elle lui procure. Le *Tableau de la situation des Établissements français* (1865-1866), qui vient de paraître, nous permet d'établir avec exactitude le doit et l'avoir de ce bilan.

L'organisation du régime financier en Algérie comprend cinq périodes distinctes :

- 1° De 1830 à 1839, un seul budget, celui de l'État;

2° En 1840, création d'un nouveau budget, dit *budget colonial*, maintenu jusqu'à la fin de 1845;

3° En 1846 et 1847, substitution au budget colonial des *budgets locaux et municipaux*;

4° En 1848, adjonction aux précédents d'un troisième budget : celui des *communes constituées*; et

5° En 1856, du budget des *centimes additionnels à l'impôt arabe*.

En 1859, suppression des budgets locaux et municipaux. Le régime financier est alors ainsi organisé :

1° Budget de l'État; 2° budgets provinciaux; 3° budget des localités non érigées en communes; 4° budget des communes constituées; 5° budget des centimes additionnels à l'impôt arabe; 6° produits pour comptes divers.

Pour chacune de ces périodes, les produits et les dépenses se répartissent dans les proportions suivantes :

	Produits.	Dépenses.
De 1830 à 1839. . . .	25,385,790	18,841,034
De 1840 à 1845. . . .	80,059,589	77,016,871
De 1846 à 1847. . . .	43,128,530	43,776,363
De 1848 à 1858. . . .	273,455,025	325,014,530
De 1859 à 1865. . . .	279,143,634	297,104,906
Totaux . . .	701,172,568	761,753,704
Différence . . .	60,581,136	

Ces chiffres résument l'ensemble des revenus et des dépenses civiles de l'État. Ils comprennent non-seulement les déboursés qui demeurent à la charge du budget général de l'Algérie, mais encore ceux qui figurent aux budgets spéciaux des divers départements ministériels; c'est-à-dire qu'ils embrassent tous les services de la justice, de l'instruction publique, des cultes, des finances (douanes et tabacs).

60 millions, est-ce donc là une dépense excessive pour l'acquisition d'un pays qui ne comprend pas moins de 24,000 lieues carrées?

Le mouvement commercial annuel moyen de l'Algérie, de 1830 à 1865, se traduit par les chiffres suivants :

A l'importation,	3,188,900,000 fr.
A l'exportation,	855,500,000

Soit, au total, plus de QUATRE MILLIARDS.

En admettant que ce mouvement considérable n'ait donné que 10 p. 100 de bénéfices nets, on doit certainement augmenter ce chiffre : ce seraient encore 400 millions qui, dans cette période de 35 ans, se seraient répartis sur les diverses industries de la métropole et des pays qui ont participé avec elle au commerce de l'Algérie. Il faut ajouter encore à ce chiffre les profits des frets acquis à la navigation pour les transports et dont la France retire sa bonne part.

Nous voyons, en effet, qu'en 1866, le mouvement général de la navigation entre les ports de l'Algérie et ceux de la France et de l'étranger a été de 835,913 tonneaux. Le pavillon français figure dans ce mouvement général pour 85 p. 100 quant au tonnage; il a couvert 714,358 tonneaux.

Avons-nous besoin d'ajouter que les revenus de l'Algérie se sont accrus dans la même proportion que son commerce maritime? Ces revenus qui n'étaient que de

1 million en 1834, de 5.5 millions en 1845, de 20 millions en 1852, se sont élevés en 1865 à plus de 42 millions.

5. *Statistique des cours d'adultes.* — Nous avons sous les yeux un document du plus haut intérêt. C'est la *Statistique des cours d'adultes pour l'année 1867-1868* que vient de publier le ministère de l'instruction publique et où l'on peut observer, jour par jour, en quelque sorte, et pas à pas, le progrès de l'instruction primaire en France. On dirait la relation des conquêtes successives et du salutaire envahissement de la science sur l'ignorance.

Les chiffres sont éloquentes, on l'a remarqué plus d'une fois. Citons des chiffres : Pendant l'hiver de 1867-1868, il a été ouvert, dans 26,193 communes, 27,902 cours d'adultes pour les hommes, et, dans 4,084 communes, 4,429 cours d'adultes pour les femmes. Le nombre des élèves qui ont fréquenté les cours d'adultes pendant ce même hiver de 1867-1868 s'est élevé au chiffre total de 779,373, qui se répartissent ainsi : 684,092 hommes et 95,281 femmes.

Certes, ces chiffres sont imposants, et, malgré tout, ils sont inférieurs à ceux de l'année dernière, car, d'après la judicieuse observation du document officiel, si le dévouement ne s'est point ralenti et si les instituteurs ont mérité les plus grands éloges, l'hiver a été long et rigoureux, le froid a rendu les communications difficiles, surtout dans les pays de montagnes, et la cherté des vivres est venue se joindre à des conditions déjà si mauvaises. Une partie de la population, dans certaines communes rurales, a dû émigrer.

Mais, en dehors de ces circonstances exceptionnelles, constatons l'empressement général à profiter des cours d'adultes. Hommes et femmes mariés, et déjà d'un certain âge, se sont mêlés souvent à la jeunesse et ont assisté durant des mois aux écoles du soir.

Les efforts du Gouvernement pour répandre l'instruction et le zèle des instituteurs et institutrices ont produit tout ce qu'on avait le droit d'attendre. Sur les 779,373 personnes qui ont fréquenté cette année les cours d'adultes, la moitié au moins des élèves, ou ne savaient absolument rien ou ne possédaient que d'une manière imparfaite les connaissances les plus élémentaires du premier âge; et, sur un pareil nombre, c'est à peine si l'on peut en compter 17,798 qui n'aient pas profité, d'une manière appréciable, de l'enseignement de la classe.

En Algérie, on a ouvert cette année 82 cours d'adultes pour les hommes et 22 pour les femmes; en tout 104 classes du soir. Tous ces cours ou publics ou libres, dirigés, 87 par des laïques et 17 par des congréganistes, étaient entièrement gratuits. Ils ont été fréquentés par 2,548 hommes et 274 femmes, et 8 instituteurs ont fait gratuitement des cours d'adultes.

Un détail encore que nous puisons dans le même document officiel : « Si l'on compare la statistique de 1868 à celles qui ont été publiées depuis trente-cinq ans, on trouve les résultats suivants :

« En 1833, époque où l'instruction primaire a été organisée dans toutes les communes de France, la proportion des conscrits illettrés était de 48.83 p. 100, et en 1853, elle était encore de 34.39 p. 100. C'est en vingt ans un gain de 14.44 p. 100 ou un progrès annuel de 0.72 p. 100. »

Peu à peu les cours d'adultes se complètent de bibliothèques scolaires et de bons

livres, amis du foyer domestique et des travaux de la campagne et des champs; de pauvres instituteurs et les élèves eux-mêmes contribuent à ces précieuses collections.

Bref, le mouvement est si unanime qu'il ne s'arrêtera plus, et grâce aux vigoureuses et sages directions qui encouragent à la fois et fécondent ce mouvement, on peut prédire, sans la crainte d'être démenti, que l'heure est prochaine où la France tiendra aussi le haut rang parmi les nations les plus renommées pour leur instruction populaire, et là où la lumière se fait, la vertu, les qualités morales et sociales se plaisent à germer et à fleurir. C'est pourquoi le gouvernement de l'Empereur, si vaillamment interprété et servi par le ministre de l'instruction publique, aura, là encore, pour l'avenir, accru le bien-être du pays.

6. *Statistique du bagne de Toulon pendant l'année 1867.* — Il résulte d'une statistique publiée par le département de la marine et des colonies, qu'au 31 décembre 1867 le nombre des forçats existant dans le bagne de Toulon était de 1,016. Pendant l'année 1867, 1,128 nouveaux condamnés sont entrés au bagne, et 1,706 en sont sortis. Ces sorties se répartissent ainsi : 58 condamnés sont morts à l'hôpital du bagne, 2 se sont noyés, 1 s'est asphyxié, 32 ont été libérés, 24 graciés, et 30 ont eu leurs peines commuées; 26 condamnés sexagénaires ont été transférés dans une maison de force, aux termes de la loi; 426 forçats ont été transportés à la Guyane, 1,100 à la Nouvelle-Calédonie; 5 condamnés se sont évadés du bagne; enfin 1 condamné a été extrait du bagne pour être dirigé sur l'asile des aliénés de Marseille.

Sur les 1,016 forçats présents au bagne au 31 décembre 1867, on compte 885 condamnés à temps et 131 condamnés aux travaux forcés à perpétuité. La répartition de l'effectif suivant la durée des condamnations s'établit ainsi : 1 au-dessous de 5 ans, 569 de 5 à 10 ans, 88 de 11 à 15, 220 de 16 à 20, 6 de 21 à 30, et 1 de 31 à 40 ans.

En examinant la répartition de l'effectif par nature de crime, on voit que 465 individus ont été condamnés pour vol, 167 pour meurtre, 112 pour viol et attentat à la pudeur avec violence, 45 pour assassinat, 45 pour incendie, 11 pour faux, 10 pour fabrication de fausse monnaie, 10 pour empoisonnement, 5 pour coups et blessures graves, 3 pour parricide, 2 pour banqueroute frauduleuse, 1 pour bigamie, 1 pour crime militaire, et 138 pour plusieurs des crimes susmentionnés.

Voici la décomposition de l'effectif suivant l'âge des condamnés, leur état social et leur degré d'instruction : 50 condamnés étaient âgés de 16 à 20 ans, 340 de 21 à 30 ans, 269 de 31 à 40 ans, 221 de 41 à 50 ans, et 136 de 51 à 59 ans. On compte 561 célibataires, 377 hommes mariés, et 70 veufs; 528 condamnés ne savaient ni lire ni écrire, 313 savaient lire et écrire imparfaitement, 170 savaient lire et écrire parfaitement, et 5 ont une instruction supérieure.

Si l'on classe l'effectif suivant les professions des hommes au moment de leur condamnation, on trouve 273 cultivateurs ou jardiniers, 151 journaliers, 38 domestiques, 37 cordonniers, 23 charretiers ou cochers, 19 bergers, 16 boulangers pâtisseries, 16 commis ou employés, 48 pêcheurs ou marins, 41 tisserands, 24 tailleurs, etc.

Les départements de la France qui ont fourni le plus grand nombre de condamnés sont : la Seine, 44; la Seine-Inférieure, 23; le Bas-Rhin, 21; l'Eure, 20; la Corse, 26; 242 condamnés sont originaires d'Algérie, 3 des colonies, et 84 sont d'origine étrangère.

Enfin, sur les 1,016 condamnés, on compte 731 catholiques, 250 mahométans, 28 protestants, 3 juifs et 2 idolâtres.

2^e PARTIE. — DOCUMENTS ANGLAIS.

1. *Situation des Indes anglaises en 1867.* — Le dernier volume du *Statistical abstract* pour les Indes anglaises nous apprend que ce pays comprend maintenant 1,524 mille kilomètres carrés avec une population de 143,585,785 âmes. Les produits de l'agriculture et autres y ont, de 1857 à 1867, augmenté dans une proportion considérable. En 1867, 48,401 navires de 7,743 mille tonnes sont entrés dans les ports indiens, contre 41,235 de 4,622 dix ans auparavant. Les importations en marchandises et numéraires ont été, en 1866, d'une valeur de 1,700 millions de francs contre 839 en 1856. Les exportations ont atteint, en 1866, le chiffre de 1,691 $\frac{1}{2}$ millions, dont 890 pour le coton, 278 pour l'opium, 123 pour le riz, etc.; en 1856, les chiffres correspondants n'étaient que de 665, 36, 176 et 57 millions. Enfin les écoles entretenues par le Gouvernement n'avaient, en 1856, que 190,656 élèves; en 1866, elles en ont eu 559,317.

2. *La poste anglaise.* — Le rapport annuel du directeur général des postes en Angleterre établit que le nombre des lettres transmises par cette administration a été, en 1866, de 750 millions contre 75,907,572 en 1839; on calcule approximativement qu'en 1867 il a dû être de 877 millions, et qu'il atteindra en cette année le chiffre d'un milliard. De plus, en 1866, 101,784,185 journaux, livres et échantillons ont été transportés par la poste anglaise, dont le revenu net, pour cette même année, a été de 35 millions de francs. Les jours où se font le plus de distributions sont le samedi et le lundi de chaque semaine et le jour de Saint-Valentin (14 février), où à Londres seulement 1,119,142 lettres valentines ont été distribuées en 1867. Le nombre de lettres qui n'arrivent pas à destination en raison d'adresses fausses ou illisibles a, en 1866, atteint le chiffre énorme de 4 millions; il y en avait même 10,400, dont 276 avec envoi d'argent, qui n'avaient absolument aucune adresse. Le bureau spécial chargé de remédier à cet inconvénient a su deviner, par exemple, dans le mot de Sromfridevi le nom de sir Humphrey Davy. 700,000 journaux n'ont pu en 1866 être distribués pour la même cause. Enfin, à Londres, le nombre des employés de la poste, qui, il y a cent ans, était de douze, dépasse le chiffre de l'armée de maint petit État; il s'y trouve 469 bureaux, plus 486 simples boîtes.

3. *Navigation et marine marchande du Royaume-Uni.* — Pendant l'année 1867, les bâtiments entrés dans les ports du Royaume-Uni ont eu un tonnage total de 16,600 mille tonnes, dont 11,377 pour les navires anglais, et 5,223 pour les étrangers. Les cargaisons importées se sont montées à 9,506 mille tonnes sur des bâtiments anglais et 4,048 sur les étrangers. La marine marchande du Royaume-Uni compte 25,842 navires à voile et 2,931 à vapeur, dont 12,155 ne servent qu'au cabotage. Durant l'année dernière on a construit dans le Royaume-Uni 915 nouveaux bâtiments à voile, et 295 à vapeur, d'un tonnage total de 288 mille tonnes. (*Times.*)

4. *Statistique criminelle.* — D'après un récent rapport officiel, le nombre des personnes mises en jugement en 1867 pour crimes et délits a été dans l'Angleterre proprement dite de 18,571 dont 3,763 femmes; en Écosse, de 3,305 dont 808 femmes, et en Irlande de 4,561 dont 896 femmes. Parmi ces accusés, 14,207 ont

été condamnés en Angleterre, 2,510 en Écosse et 2,733 en Irlande. Dans ce dernier pays le nombre des personnes traduites en justice se montait en 1853 à 15,144, en 1857 à 7,210 et à 4,326 en 1866, décroissance tout à fait exceptionnelle. En Angleterre, les accusés ont été en 1862 au nombre de 20,001, en 1863 de 20,818, en 1864 de 19,506, en 1865 de 19,614 et en 1866 de 18,849; les chiffres correspondants pour l'Écosse sont 3,630, 3,404, 3,212, 2,567, 3,003. (*Times*.)

5. *Émigration du Royaume-Uni en 1867.* — Sur les 195,953 personnes émigrées en 1867 du Royaume-Uni, 15,503 sont allées se fixer dans les colonies anglaises en Amérique, 159,275 aux États-Unis, 14,466 en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, et 6,709 dans divers autres pays. (*Times*.)

6. *Statistique des sociétés savantes.* — Un mémoire lu par M. Leone Levi devant le congrès pour l'avancement des sciences, en ce moment réuni à Norwich, constate qu'il y a actuellement en Angleterre 120 sociétés savantes, avec un total de 60,000 membres et possédant un revenu de 3,250,000 fr. (*Times. Moniteur* du 25 août 1868.)

7. *Exportation des chevaux en Angleterre.* — L'exportation des chevaux en Angleterre a, depuis 1853 jusqu'en 1867, plus que doublé: dans la première année, le nombre en était de 1,902 seulement, valant 2,149,175 fr.; en 1867, il a été de 4,123, d'une valeur de 4,440,950 fr. (*Times. Moniteur* du 30 juillet 1868.)

3^e PARTIE. — DOCUMENTS ITALIENS.

Mouvement de la navigation dans les ports du royaume d'Italie en 1864, 1865 et 1866. — Nous avons sous les yeux le mouvement de la navigation et du cabotage, dans le nouveau royaume d'Italie, pendant les années 1864, 1865 et 1866. Ce travail nous ayant paru parfaitement conçu, nous avons cru devoir l'analyser avec quelque développement :

§ 1. GRANDE NAVIGATION.

Nombre et tonnage des bâtiments à l'entrée et à la sortie.

1^o D'après le pavillon.

		1864.	1865.	1866.	Rapports p. 100.	Tonnage moyen.
Nombre des bâtiments.	Pavillon national . . .	22,358	22,246	21,478	55	»
	— étranger . . .	20,906	17,036	16,034	45	»
	Totaux . . .	43,264	39,282	37,512	100	»
Tonnage. . . .	Pavillon national . . .	2,363,973	2,442,561	2,410,823	35	108
	— étranger . . .	4,670,069	4,085,903	4,308,138	65	243
	Totaux et moyenne.	7,034,042	6,528,464	6,718,961	100	170

2^o D'après les pays de provenance et de destination.

Nombre des bâtiments.	Royaume d'Italie . . .	7,747	5,241	3,404	13	»
	Pays étrangers	35,517	34,041	34,108	87	»
	Totaux . . .	43,264	39,282	37,512	100	»
Tonnage. . . .	Royaume d'Italie . . .	1,478,602	1,142,078	660,499	16	200
	Pays étrangers.	5,555,440	5,386,386	6,058,462	84	164
	Totaux et moyenne.	7,034,042	6,528,464	6,718,961	100	170

On voit, d'après les chiffres qui précèdent, que, dans la navigation italienne, la part du pavillon étranger est presque égale à celle du pavillon national, en ce qui

concerne le nombre des navires; mais les navires étrangers ont un tonnage plus que double, tandis que les navires qui partent d'Italie pour y revenir ont un tonnage presque double de ceux qui ont pour point de départ ou d'arrivée des ports étrangers.

La plupart des navires de nationalité italienne sont à voile. Le pavillon étranger compte proportionnellement beaucoup plus de vapeurs. C'est ce qui résulte de l'état suivant qui récapitule, à ce point de vue, la navigation des 3 années.

		Navires.	Tonnage.	Rapports p. 100.	Tonnage moyen.
Pavillon italien. . .	{ A voile.	57,740	5,479,774	88	96
	{ A vapeur.	8,342	1,737,583	12	210
	{ Totaux et moyenne.	66,082	7,217,357	100	108
Pavillon étranger . .	{ A voile.	38,165	6,081,255	70	159
	{ A vapeur.	15,811	6,982,855	30	438
	{ Totaux et moyenne.	53,976	13,064,110	100	243
Totaux généraux . . .		120,058	20,281,467	»	»

De plus, ce tableau montre non-seulement que le tonnage des vapeurs est supérieur à celui des voiliers, mais que dans ces deux espèces de bâtiments le tonnage étranger est bien supérieur au tonnage italien. Pour les vapeurs, la différence est de plus du double.

Si l'on examine le même fait au point de vue des pays de provenance et de destination, on trouve:

Pays d'arrivée ou de destination.		Navires.	Tonnage.	Rapports p. 100.	Tonnage moyen.
Italie :	{ A voile.	9,659	1,137,378	59	118
	{ A vapeur.	6,733	2,143,801	41	318
	{ Totaux et moyenne.	16,392	3,281,179	100	200
Ports étrangers . .	{ A voile.	86,246	10,423,581	83	121
	{ A vapeur.	17,420	6,576,707	17	377
	{ Totaux et moyenne.	103,666	17,000,288	100	164

D'après ce tableau, le tonnage pour l'Italie est plus élevé que pour les pays étrangers, bien que les navires, soit à voile, soit à vapeur, qui partent de l'étranger ou s'y rendent, aient un tonnage supérieur. Cette apparente anomalie s'explique par le fait que, proportionnellement, la première destination comprend plus de vapeurs, dont le tonnage dépasse considérablement celui des voiliers.

En résumé, pour les 3 années il est entré ou sorti 120,058 navires portant 20,281,467 tonneaux (soit 169 tonneaux par navire).

Sur ce nombre, 92,919 ont reçu un plein chargement, et 27,139 ont embarqué sur lest.

Le mouvement de la navigation générale se résume par 40,000 navires entrés et sortis, portant 6,093,820 tonneaux¹.

Passons au *cabotage*.

§ 2. CABOTAGE.

Le cabotage se fait généralement sous pavillon national. Toutefois, le pavillon étranger, et principalement celui de la France, y contribue dans une certaine proportion.

1. La France entre dans ces chiffres pour 5,000 navires et 1,500,000 tonneaux, c'est-à-dire pour le huitième en ce qui regarde les navires et le quart relativement aux marchandises transportées.

Nombre et tonnage des bâtiments à l'entrée et à la sortie.

		1884.	1885.	1886.	Rapports p. 100.	Tonnage moyen.
Nombre des navires.	Pavillon national . . .	186,319	191,415	175,450	99	»
	— étranger . . .	2,324	2,212	2,112	1	»
	Totaux . . .	188,643	193,627	177,562	100	»
Tonnage. . . .	Pavillon national . . .	9,404,512	9,197,699	8,973,555	95	49
	— étranger . . .	627,710	477,707	513,164	5	243
	Totaux et moyenne.	9,732,222	9,675,406	9,486,719	100	52

Pour les 3 années, ce mouvement se répartit ainsi, suivant les pavillons, entre la voile et la vapeur :

		Navires.	Tonnage.	Rapport moyen.	Tonnage moyen.
Pavillon italien. . .	A voile.	493,718	14,199,504	89	29
	A vapeur.	59,466	13,076,262	11	220
	Totaux et moyenne.	553,184	27,275,766	100	49
Pavillon étranger. .	A voile.	2,527	249,763	38	99
	A vapeur.	4,121	1,368,818	62	332
	Totaux et moyenne.	6,648	1,618,581	100	243
Totaux généraux . . .		559,832	28,894,347		

La vapeur ne joue qu'un rôle restreint dans le cabotage national proprement dit, et les bâtiments de ce genre sont notablement inférieurs aux caboteurs étrangers. Ajoutons que, sous le pavillon étranger, les caboteurs à vapeur entrent pour les 3 cinquièmes.

Si nous résumons le cabotage, comme nous l'avons fait pour la navigation, on trouve que, pendant les 3 années, il est entré et sorti 559,832 navires portant 28,894,347 tonneaux. C'est, année moyenne, 186,610 navires et 9,631,449 tonneaux. La France entre dans ce compte pour 1,167 navires et 346,900 tonneaux.

§ 3. NAVIGATION ET CABOTAGE RÉUNIS.

Année moyenne, le cabotage et la navigation générale réunis ont fourni les résultats suivants :

Navires, 226,647. — Tonnage, 16,391,938 tonneaux.

	En charge.	Sur lest.	A voile.	A vapeur.	Pavillon italien.	Pavillon étranger ¹ .
Navires.	169,430	57,217	197,400	29,247	206,428	20,225
Tonneaux.	13,521,718	2,870,220	8,670,075	7,721,863	11,497,708	4,894,230
Tonnage moyen.	80	50	44	264	56	242

§ 4. PASSAGERS.

Voici quel a été, pendant la même période, le mouvement annuel des *passagers* à l'entrée et à la sortie :

1° Suivant le pavillon.

	Passagers.	Rapports p. 100.	Navires.	Passagers par navire.
Pavillon italien	1,185,811	93	206,409	5.75
— français . . .	80,631	6	6,151	13.00
— britannique. .	2,731	1	14,070	0.50
— autrichien . .	2,512			
Pavillons divers	1,174			
Totaux et moyenne.	1,272,859	100	226,630	5.50

1. Soit pour la France 6,200 navires et 1,850,000 tonneaux.

2° Pour la grande navigation et le cabotage.

	Passagers.	Rapports p. 100.	Navires.	Passagers par navire.
Grande navigation. . .	139,666	11	40,019	3.50
Cabotage.	1,133,193	89	186,611	6.00
Totaux et moyenne.	1,272,859	100	226,630	5.50

3° D'après la nature des bâtiments.

Navires à voile	100,961	8	197,383	0.50
Vapeurs	1,171,898	92	29,247	40.00
Totaux.	1,272,859	100	226,630	5.50

Les chiffres qui précèdent indiquent que la plus grande partie des passagers transportés l'ont été sous pavillon italien, et d'un port à l'autre du pays. Toutefois, le pavillon français, avec beaucoup moins de navires, a transporté plus de 80,000 voyageurs.

Ajoutons que presque tous ces passagers ont eu recours aux vapeurs. A chaque voyage, ces derniers transportent en moyenne 40 voyageurs, tandis que les navires à voiles n'en transportent qu'un dans un double trajet.

§ 5. ÉQUIPAGES.

Le tableau suivant indique, pour la même période, l'effectif moyen annuel des équipages.

Cet effectif est de 2,003,000 hommes pour 226,630 navires (soit 9 hommes par navire), ainsi répartis :

	Équipages.	Navires.	Équipage moyen.
Pavillon. . . { italien.	1,682,164	206,409	8.0
{ étranger.	320,836	20,221	16.0
Navigation. . { Grande navigation.	493,784	40,019	12.5
{ Cabotage	1,509,216	186,611	8.0
Navires. . . { à voile.	1,216,085	197,383	6.0
{ à vapeur.	786,915	29,247	27.0

§ 6. RELÂCHES.

Les détails qui précèdent ne concernent que les voyages commerciaux; le tableau suivant indique, au départ et à l'arrivée, le nombre des navires qui ont fait *relâche* dans les ports italiens.

En moyenne, ces navires s'élèvent à 28,311, ainsi répartis :

Grande navigation . .	8,622	Navires à voile. . .	27,926	Pavillon national. . .	25,374
Cabotage.	19,689	— à vapeur. . .	385	— étranger . .	2,937

Le tonnage général de ces bâtiments est de 2,124,814 tonneaux.

§ 7. GRANDE ET PETITE PÊCHE.

La grande pêche, poissons, corail et éponges, a compris en moyenne, au départ et à l'arrivée, 1,444 navires portant 12,825 tonneaux; la petite pêche 10,228 bateaux portant 34,733 tonneaux. Le tonnage moyen est pour la grande pêche de 9 tonneaux; pour la petite pêche de 3 ¹/₃ tonneaux.

§ 8. PERSONNEL ET MATÉRIEL DE LA MARINE MARCHANDE.

Le personnel employé au service de la marine marchande et de la pêche appartient exclusivement à la population maritime. Les inscriptions faites sur les rôles

des 20 départements maritimes, le 31 décembre 1866, ont fourni un total de 155,747 hommes.

Le personnel de la marine marchande se compose de 10,491 gradés (2,342 capitaines au long cours, 2,894 de grand cabotage, 5,255 patrons autorisés à naviguer dans la Méditerranée), de 109,503 maîtres, marins et mousses, de 3,633 patrons de barques, de 244 constructeurs de navires, enfin de 10,503 ouvriers et novices.

Cette population peut se diviser en deux catégories : navigation, 131,497 hommes; arts et industries qui s'y rattachent, 24,250.

Les résultats moyens des 3 années 1864, 1865 et 1866 ne diffèrent pas sensiblement de ceux que comporte cette nomenclature.

Le matériel du service des ports et des côtes comprend 6,831 navires, se décomposant ainsi : 7 vapeurs remorqueurs, 27 bateaux de secours, 69 pilotes, 454 chaloupes, 2,360 barques, 3,372 chalands, 458 transports, 59 barques-magasins, 25 porteurs d'eau.

En 1864 et 1865 le nombre des navires employés était respectivement de 5,975 et 6,552.

Au 31 décembre 1866, la marine marchande comptait 16,111 navires à voile du fret de 694,919 tonneaux, ainsi répartis :

5 de 1,000 à 800 tonneaux.	794 de 100 à 60 tonneaux.
111 de 800 à 500 —	1,926 de 60 à 20 —
507 de 500 à 300 —	2,806 de 20 à 6 —
1,272 de 300 à 100 —	8,690 de moins de 6 tonneaux.

En 1865, il n'y en avait que 15,633 avec 656,445 tonneaux, et en 1864 13,809 avec 573,242 tonneaux. C'est un progrès, mais il n'en est pas moins vrai qu'il n'y a guère en Italie que 116 bateaux de plus de 500 tonneaux. La plupart en ont moins de 6.

A la même date, l'Italie possédait 99 bateaux à vapeur, dont 28 en bois et 71 en fer. Ces navires portaient 22,445 tonneaux, et leurs machines avaient une force totale de 14,044 chevaux. En voici la subdivision :

		Tonneaux.		Chevaux.	
Navires de 700 à 500 tonnes, 6	portant	3,425	Force	1,283	Moyenne 214.0
— 500 à 300 tonnes, 31	—	11,136	—	5,183	— 167.0
— 300 à 100 tonnes, 29	—	5,863	—	3,546	— 122.0
— 100 à 20 tonnes, 31	—	2,011	—	1,523	— 30.0
Navires au-dessous de 20 tonnes, 2	—	10	—	9	— 4.5

Sur ces 99 navires, 15 ont été construits sur les chantiers italiens et 84 à l'étranger, et principalement en France.

En 1865, ces navires se divisaient ainsi suivant la nature des voyages auxquels ils étaient destinés :

	Navires.	Tonnage.	Tonnage moyen.
Au long cours.	323	119,307	370.0
Grand cabotage	1,347	313,190	232.0
Petit cabotage	2,725	169,737	62.0
Service des côtes . . .	11,312	71,619	6.3
Totaux et moyenne.	15,707	673,853	43.0

§ 9. CONSTRUCTIONS NAVALES.

En 1866, le royaume d'Italie comprenait 91 chantiers en activité, lesquels ont construit 675 navires d'un port total de 59,522 tonneaux : 1 de 814 tonneaux (va-

peur construit dans les chantiers de Sestri Ponente, à Gènes), 1 de 728, 8 de 600 à 700; 24 de 500 à 600; 59 de 400 à 500; 12 de 300 à 400; 4 de 200 à 300; 16 de 100 à 200; 30 de 60 à 100; 28 de 30 à 60; 22 de 20 à 30; 470 de moins de 20.

L'un dans l'autre chacun de ces bâtiments portait 88 tonneaux; il avait fallu 6 mois pour les construire, et leur valeur moyenne était de 26,135 fr., soit 17,719,861 fr. pour la totalité.

Le tableau suivant indique les progrès effectués.

Années.	Nombre des chantiers.	Nombre des navires.	Tonnage.
1860.	»	198	»
1861.	»	216	»
1862.	56	215	25,271
1863.	59	285	37,462
1864.	59	266	38,395
1865.	94	907	58,140
1866.	91	675	59,422

§ 10. SINISTRES MARITIMES.

En 1866, il y a eu dans les mers italiennes 135 naufrages, dont ont été victimes 107 bâtiments nationaux et 28 étrangers, dont 7 français. Sur ce nombre, on ne compte que 3 vapeurs, 2 italiens et 1 français.

Par mois, ils se sont classés ainsi :

Janvier	51	Avril	9	Août	4
Novembre.	18	Juillet	9	Février.	2
Décembre.	15	Mai	5	Juin	2
Septembre	14	Mars	4	Octobre	2

De septembre à février inclusivement, le nombre des sinistres a été de 102; il n'a été que de 33 dans les 6 autres mois.

Le tonnage moyen des navires sinistrés a été de 74 pour les navires italiens naufragés dans les mers du pays, de 200 pour les navires étrangers dans les mêmes mers, de 220 pour les navires italiens naufragés dans l'Océan.

Le tableau suivant résume les sinistres méditerranéens :

Bâtiments naufragés.

	Nombre.	Tonnage.	Équipage.	Personnes perdus.	Navires perdus.		Navires sauvés.	
					Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Pavillon italien	107	7,663	668	6	49	3,851	58	3,812
— étranger	28	5,605	248	15	19	3,545	9	2,060
Totaux	135	13,268	916	21	68	7,396	67	5,872

Les bâtiments italiens naufragés se subdivisent ainsi :

De plus de 400 tonneaux :	2	dans les mers italiennes,	8	dans les mers extérieures.
De 400 à 300 —	3	—	5	—
De 300 à 100 —	14	—	33	—
De 100 à 60 —	14	—	4	—
De 60 à 20 —	48	—	6	—
De 20 à 10 —	13	—	1	—
De moins de 10 —	10	—	1	—
Totaux	104	—	58	—
Inconnus	3	—	8	—
Totaux généraux	107	—	66	—

Parmi ces derniers, un de ces navires portait 1,373 tonneaux, un 588, un 523, un 512. On ignore le tonnage de 11 bâtiments naufragés (3 dans la Méditerranée, 8 dans l'Océan).

Les 28 navires étrangers naufragés dans les mers italiennes se subdivisent ainsi : 1 de 490 tonneaux, 4 de 400 à 300, 17 de 300 à 100, 3 de 100 à 50, 3 de moins de 15.

Les bâtiments nationaux naufragés dans les mêmes mers contenaient environ 8 marins par navire, et les bâtiments étrangers 9; les autres en comptaient 13.

85 bâtiments italiens naufragés ont pu faire connaître leurs pertes, elles s'élèvent à 581,927 fr. (environ 7,000 fr. par navire). Le seul bâtiment italien submergé dans l'Océan, sur lequel on ait des renseignements à cet égard, a supporté une perte de 8,000 fr. Les 20 bâtiments étrangers dont on connaît le dommage ont perdu 837,930 fr. (soit 41,897 fr. par navire).

On a compris dans deux tableaux tous les détails afférents aux sinistres constatés dans les 3 dernières années : 1° pour les bâtiments italiens, dans les mers italiennes et au dehors; 2° pour les bâtiments étrangers dans les mers italiennes. Ces deux tableaux peuvent, année moyenne, se résumer ainsi :

1° Naufrages des bâtiments italiens.

Dans les mers italiennes.

Bâtiments naufragés, 113, dont 3 à vapeur.

Nombre des personnes noyées, 33.

Bâtiments dont on connaît le tonnage, 109, portant 7,303 tonneaux.

— l'équipage, 100, portant 726 hommes.

— la valeur, 89, ayant perdu . . . { en corps 529,153' } 894,717'

Bâtiments perdus, 75, dont 68 ont perdu approximativement { en corps 483,077 } 792,175

Bâtiments sauvés, 38, dont 21 ont perdu . . . { en corps 46,079 } 102,545

Dans les mers extérieures.

Bâtiments naufragés, 43.

Nombre des personnes noyées, 246.

Bâtiments dont on connaît le tonnage, 32, portant 8,018 tonneaux.

— l'équipage, 24, portant 208 hommes.

— la valeur, 8, ayant perdu . . . { en corps 453,735' } 570,617'

Bâtiments perdus, 35, dont 6 ont perdu. . . { en corps 317,160 } 397,965

Bâtiments sauvés, 8, dont 5 ont perdu . . . { en corps 109,726 } 217,956

2° Bâtiments étrangers.

Dans les mers italiennes.

Bâtiments naufragés, 31, dont 2 à vapeur.

Nombre des personnes noyées, 11.

Bâtiments dont on connaît le tonnage, 29, portant 5,210 tonneaux.

— l'équipage, 29, portant 264 hommes.

— la valeur, 21, ayant perdu . . . { en corps 251,815' } 573,741'

Bâtiments perdus, 18, dont 16 ont perdu. . . { en corps 227,841 } 542,025

Bâtiments sauvés, 13, dont 5 ont perdu. . . { en corps 20,642 } 28,411

Les causes des naufrages sont nombreuses; on peut toutefois les résumer en 4 principales : échouage, submersion, abordage, incendie.

Année moyenne, les naufrages constatés pendant les 3 années que nous avons étudiées se sont ainsi répartis : submersions et naufrages proprement dits, 83; échouages, 55; abordages et collisions, 46; incendies, 3.

Nous croyons devoir rappeler l'attention sur les pertes en hommes, que la moyenne qui a été donnée a considérablement exagérées. Voici, à cet égard, les chiffres par année:

	Nombre d'hommes noyés					
	dans les mers italiennes.			dans les mers extérieures.		
	1864.	1865.	1866.	1864.	1865.	1866.
Bâtiments italiens	40	54	6	23	28	678
— étrangers	2	17	15	»	»	»
Totaux	42	71	21	23	28	678

On voit que l'année 1866 a été exceptionnelle. Ce fait tient au naufrage du *Napoléon*, de Gênes, qui a été incendié, le 11 mars, par les coolies chinois, près de Callao, ce qui a occasionné la mort de 673 personnes sur 704.

Pendant la même année, le gouvernement italien a conféré 22 récompenses pour sauvetages maritimes, 3 médailles d'honneur et 19 mentions honorables.

T. L.

4^e PARTIE. — DOCUMENTS SUISSES.

1. *Postes et télégraphes en 1867.* — Nous reproduisons, d'après le journal de la Société suisse de statistique, les notes suivantes:

La poste fédérale pendant l'année 1867 a expédié 40,834,501 lettres. En admettant que la population suisse ne dépasse pas le chiffre de 2,600,000, on obtient 15.53 lettres par chaque habitant; dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, on en a 24 par chaque individu; en France, 12.33; dans le grand-duché de Bade, 8.73; en Bavière, 8.21; dans le Wurtemberg, 7.92; dans la Prusse, 7.81; dans l'Autriche, 3.24.

La longueur des lignes télégraphiques de la Suisse au 31 décembre 1867 était de 3,870 kilomètres; le nombre des bureaux télégraphiques, de 333. Le nombre des dépêches expédiées pendant toute cette année a été de 642,487, outre les 65,533 télégrammes de passage.

2. *Armée fédérale.* — L'armée fédérale au 31 décembre 1867 comptait 203,603 hommes, dont 749 de l'état-major général; 87,730 du contingent actif; 49,765 de la réserve; 65,359 de la landwehr. Ces forces étaient distribuées de la manière suivante dans les différentes armes: génie, 2,934; artillerie, 17,382; cavalerie, 4,573; tirailleurs, 14,267; infanterie, 164,052; personnel sanitaire, 395.

3. *L'horlogerie.* — D'après le rapport de la commission suisse sur l'Exposition universelle de 1867, la Suisse, sous le rapport de l'horlogerie, est au-dessus des autres nations. Il ne lui est fait de concurrence sérieuse que par Besançon. Les chronomètres suisses peuvent rivaliser avec ceux d'Angleterre.

On calcule que le canton de Neuchâtel produit annuellement 800,000 objets d'horlogerie, qui représentent en moyenne une valeur de près de 35 millions de francs. Le nombre des ouvriers qui travaillent à cette industrie est de 13,000.

A Genève une population de 7,000 ouvriers horlogers produit au moins 100,000 montres par an. Les onze douzièmes de ces montres étant en or, elles constituent une valeur de presque 11 millions de francs.

Dans le canton de Vaud, principalement dans la vallée du lac de Joux, et dans le canton de Berne on fabrique environ 300,000 montres par an, qui représentent une valeur de 10 millions de francs.

En résumé, la Suisse, selon les notes statistiques les plus précises, fournit 10,200,000 objets d'horlogerie par an, d'une valeur de 55 à 60 millions de francs, produits par une population d'environ 60,000 ouvriers. (*Moniteur* du 15 août 1868.)

5^e PARTIE. — DOCUMENTS AMÉRICAINS.

Finances des États-Unis. — Depuis deux ans, le congrès est résolument entré dans la voie des économies et de la suppression des taxes les plus lourdes, telles que celles qui pesaient sur le coton et les objets manufacturés. D'un autre côté, il a constamment diminué le chiffre du budget. Comme il fallait s'y attendre, cette œuvre de réforme n'a pu s'accomplir que lentement. Elle a fait de grands progrès, mais ne sera guère terminée que l'année prochaine. C'est ainsi que le total des impôts perçus par le Trésor, qui avait été, pour l'année 1866-1867, de 490 millions, n'est plus, pour l'exercice actuel, que de 405 millions. Les dépenses gouvernementales ont subi la même réduction graduelle. Pour l'année 1867-1868, le budget des dépenses sera clos comme suit :

	Francs.
Affaires civiles, législatives et diplomatiques	257,770,875
Département de l'intérieur, pensions, affaires indiennes. . . .	143,666,685
Guerre et arrières de primes d'enrôlements	619,292,480
Marine	128,068,365
Intérêts de la dette publique	747,091,915
Total.	<u>1,895,890,320</u>

Déduite du montant des recettes pour le même exercice, cette somme laissera un excédant de 26,616,392 dollars à appliquer à l'amortissement de la dette.

Si nous passons maintenant à l'exercice 1868-1869, qui commencera le 1^{er} juillet prochain, nous voyons que le budget est fixé comme il suit:

BUDGET ORDINAIRE.

I. — *Dépenses administratives.*

	Francs.
Affaires diplomatiques	6,032,015
Postes	7,725,000
Pensions	101,750,000
Armée	165,405,065
Marine	87,500,000
Affaires civiles, législatives et judiciaires	84,403,365
Dépenses diverses	30,101,875
Traités indiens	12,500,000
Travaux publics (améliorations de rades et des fleuves)	30,300,000
Constructions diverses et indemnités accordées par la <i>Court of claims</i>	50,000,000
Frais de perception des impôts	49,845,000
École militaire	1,420,020
District de Columbia	75,000
Total.	<u>627,057,340</u>

II. — *Service de la dette.*

	Francs.
Intérêts sur les diverses séries d'obligations	648,390,390
Total du budget ordinaire.	<u>1,275,447,730</u>

BUDGET EXTRAORDINAIRE.

	Francs.
Arriérés de primes d'enrôlement (loi de 1866)	202,500,000
Achat de l'Amérique russe.	36,000,000
Crédits votés antérieurement et qui n'ont pas été rapportés . . .	123,345,920
Sommes couvrant divers déficits des exercices précédents. . .	74,609,330
Total du budget extraordinaire	<u>436,455,250</u>

Récapitulation.

Dépenses administratives	Francs. 627,057,340
Intérêts de la dette.	648,390,390
Dépenses extraordinaires.	436,455,250
Total général	<u>1,711,902,980</u>

Ce qu'il y a de plus encourageant dans les chiffres qui précèdent, c'est qu'ils font entrevoir la possibilité de réduire encore le budget fédéral. En effet, les 436 millions de dépenses extraordinaires disparaîtront l'année prochaine. On peut les considérer comme une dernière conséquence de la guerre; et, en les laissant de côté, on arrivera, en 1869, à fixer les dépenses fédérales à moins de 1,275 $\frac{1}{2}$ millions.

6^e PARTIE. — DOCUMENTS GÉNÉRAUX ET COLLECTIFS.

1. *De quelques moyens de transport et voies de communication dans le monde entier.* — M. E. Behm a publié récemment, dans les *Mittheilungen*, de Petermann, une statistique des plus curieuses sur les moyens de transport actuellement livrés au public.

Ligne de navigation circumterrestre. — Les lignes depuis longtemps déjà existantes sont : 1^o la ligne orientale, connue sous le nom de *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, faisant le trajet de l'Angleterre aux Indes et à l'Australie. Ces navires vont de Southampton à Bombay en 23 jours; à Ceylan et à la Pointe de Galles en 26 jours. Concurrément avec cette compagnie marchent les paquebots des Messageries impériales et les lignes transatlantiques, qui relient l'Europe à l'Amérique. L'Angleterre, l'Allemagne et la France concourent au service de cette voie. On va de Southampton à New-York en 12 jours, à Panama en 19.

Pendant l'année 1865, sont partis de Liverpool 308 navires à vapeur pour l'Amérique du Nord. A Panama, ou pour mieux dire à Colon, point nord du chemin de fer de l'Isthme, convergent les lignes de Royal Mail (Angleterre) et de la Compagnie transatlantique, dont les paquebots partent deux fois par mois de Saint-Nazaire pour les Indes occidentales. M. Behm établit ainsi que suit l'itinéraire le plus court d'un voyage autour du monde, et les escales auxquelles il donnerait lieu:

De Marseille à Alexandrie, 6 jours. On pourrait même économiser un peu de temps en prenant les chemins de fer italiens jusqu'à Brindisi, et se rendant de là à Alexandrie par les paquebots italiens en 82 heures. D'Alexandrie à Suez, 10 heures; à Aden, 6 jours; de Pointe de Galles à Ceylan, 11 jours; en tout, jusque-là, 24 jours. De Ceylan à Calcutta, 7 jours. De Ceylan partent les lignes: Ceylan-Singapour-Hongkong, en 15 jours; Hongkong-Sanghaï, en 5 jours; Jeddo, en 5 jours également. De Pointe de Galles on va à Melbourne en 21 jours; à Sidney, en 3 jours; à Wellington, en 7. On se trouve ainsi transporté à nos antipodes, à la Nouvelle-Zélande. On a employé en tout, jusqu'ici, pour faire ce trajet, 55 jours. Depuis le mois de juin 1866, la Panama-Australian-Company a organisé un service bi-mensuel de la Nouvelle-Zélande à Panama; ce trajet s'effectue en 28 jours. De Colon (Panama) à Saint-Thomas, on met 5 jours; de Saint-Thomas à Southampton, 15 jours, et de ce dernier port à Marseille, 48 heures.

En additionnant, on trouve, pour le temps employé à faire le tour du monde, 104 jours, soit trois mois et demi. Si, au lieu de suivre jusqu'au bout l'itinéraire

que nous venons d'indiquer, on prenait la route de Ceylan-Sanghai-Yokohama, puis les paquebots de la Pacific-Company pour se rendre à San-Francisco (20 jours) et de San-Francisco à Panama (15 jours), on serait en route deux jours de plus seulement.

M. Behm évalue à 1,850 thalers, soit 6,800 fr. environ, la dépense occasionnée par ce voyage à grande vitesse.

Chemins de fer. — Il y a actuellement 156,664 kilomètres de voies ferrées sur le globe, dont 81,648 en Europe, 63,881 dans l'Amérique du Nord, 2,255 dans l'Amérique du Sud, 6,933 en Asie, 1,116 en Australie et 831 en Afrique.

Lignes télégraphiques. — Il existe, à l'heure qu'il est, environ 338,850 kilomètres de lignes télégraphiques, représentant une longueur triple de fils.

De plus, les deux lignes transatlantiques mesurent une longueur de 6,701 kilomètres, et les autres lignes sous-marines atteignent ensemble le chiffre de 9,299 kilomètres.

Les chemins de fer ont acquis, dans l'espace de trente-sept ans, un développement qui égale trois fois et demie la circonférence de la terre; mais les lignes télégraphiques, beaucoup moins coûteuses dans leur installation, ont sensiblement dépassé en extension les voies ferrées. En vingt-sept années, ces lignes ont pris un développement tel, que leur longueur équivaut à huit fois et demie la circonférence du globe.

Phares. — Au 1^{er} janvier 1867, il existait, dans le monde entier, 2,814 phares, dont 1,785 sur les côtes de l'Europe, 674 sur celles de l'Amérique, 162 en Asie, 100 dans l'Océanie, 93 en Afrique.

En ce qui concerne spécialement l'Europe, les côtes les plus éclairées sont celles de la Belgique; la France vient immédiatement après, puis la Hollande, l'Angleterre, l'Espagne, la Prusse, l'Italie, la Suède et la Norvège, le Portugal, le Danemark, l'Autriche, la Turquie, la Grèce, et enfin la Russie.

La Belgique possède 1 phare par 5 kilomètres de côtes, la France 1 phare pour 13 kilomètres, l'Angleterre 1 phare pour 17 kilomètres, la Turquie 1 phare pour 102 kilomètres, la Russie 1 phare pour 123 kilomètres.

En dehors de l'Europe, les côtes les plus éclairées sont celles des États-Unis. On y trouve 1 phare pour 32 kilomètres, tandis que le Brésil n'en possède que 1 pour 140 kilomètres.

Ajoutons que sur ces 2,814 phares, 2,300 environ ont été établis depuis 1830, et que plus de puissance a été donnée à la majeure partie de ceux qui existaient alors. Avoir développé les relations maritimes et témoigné une profonde sollicitude pour la vie des hommes, sera une des gloires de notre époque aux yeux de la postérité.

2. *Les sociétés de géographie.* — Les sociétés de géographie sont seulement un produit de notre siècle; leur existence date de la fondation de la Société de géographie de Paris en 1821 par le Danois Maltebrun. Cette société a un budget annuel de 16,125 fr., et une subvention de l'État de 3,000 fr. Elle comptait, en 1865, 333 membres et correspondants. La Société royale de géographie de Londres, fondée en 1830, par John Barrow, le célèbre promoteur des voyages au pôle Nord, et secrétaire de l'amirauté, a une importance plus grande. Elle possède un budget annuel, en moyenne de 112,500 fr., et 12,502 fr. de subvention de l'État. Avec

ces ressources elle donne des prix pour les découvertes géographiques, envoie, sans distinction de nationalité, des explorateurs habiles dans toutes les parties du globe, et publie un journal et le compte rendu de ses séances. La Société de géographie de Bombay, dans les Indes, fondée en 1834, dont les travaux fournissent de précieux renseignements sur les contrées voisines d'Asie et d'Afrique, est une branche de la Société de Londres. La Société impériale de géographie de Saint-Petersbourg est supérieure à la Société de Londres par ses ressources pécuniaires; elle possède un capital de 232,000 fr. et elle publie huit différents écrits, dont les plus importants sont les nouvelles, les mémoires et les bulletins. Toutes les autres sociétés de géographie du monde ne viennent qu'après ces trois grandes sociétés de Paris, Londres et Saint-Petersbourg, auxquelles elles sont inférieures, pour les ressources dont elles disposent et le nombre de leurs membres. Parmi elles, la société fondée en 1828 à Berlin pour la connaissance générale de la terre par Heinrich Berghaus, avec un budget de 10,500 fr., occupe un rang important par ses remarquables travaux scientifiques.

Des autres sociétés de géographie de l'Allemagne établies à Francfort, Darmstadt, Leipzig et Dresde, seule, celle de Dresde, pour la connaissance de la terre (fondée en 1863), déploie une grande activité. La Société impériale de géographie de Vienne, fondée en 1856, avec un budget de 16,875 fr., n'a pas encore pris un grand essor. Des autres pays de l'Europe, la Suisse, les Pays-Bas et l'Italie possèdent seuls des sociétés de géographie; celle de Genève a publié déjà d'excellents travaux, et celle de Delft a contribué, par une suite d'écrits remarquables, à faire mieux connaître les Indes néerlandaises, dont elle s'occupe uniquement. L'Italie possédait déjà, au dix-septième siècle, une sorte de société de géographie, l'académie des Argonautes, fondée en 1685, dans sa ville natale, par le géographe Coronelli, de Venise, célèbre en son temps; académie qui paraît avoir existé jusqu'à la chute de la république en 1797. La Société toscane de géographie, de statistique et d'histoire naturelle, fondée en 1825, à Florence, n'a eu qu'une existence de courte durée. Après bien des tentatives faites, dès le milieu du siècle précédent, par le géographe E. Balbi, pour fonder une société de géographie, il en a été fondé une en mai 1867 à Florence, sous le nom de *Société de géographie d'Italie*. Elle était composée alors de 195 membres. Des sociétés de géographie d'Amérique, la plus ancienne et la plus active est l'Institut géographique-historique du Brésil, à Rio de Janeiro, qui, de même que la Société mexicaine, à Mexico, ne s'occupe qu'à propager la connaissance de son propre pays. La Société américaine de géographie, existant depuis 1852 à Boston et à New-York, a rendu, par ses publications, de grands services, tandis qu'on connaît encore peu de chose en Europe des travaux de l'Institut géographique historique de Buenos-Ayres, si ce n'est qu'il a provoqué la levée de la carte géographique de la république Argentine. En Asie, indépendamment de la Société de Bombay, il y a la Société bengalienne, à Calcutta, et, comme ramifications de ces dernières, les Sociétés de Hongkong et de Sanghaï. En Australie, il n'existe jusqu'à présent que la Société royale de Victoria, à Melbourne, et l'Institut philosophique de Canterbourg, dans la Nouvelle-Zélande. (*Gazette d'Augsbourg*, 20 mars 1868.)