

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

JSFS

Variétés

Journal de la société statistique de Paris, tome 16 (1875), p. 164-168

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1875__16__164_0

© Société de statistique de Paris, 1875, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

IV.

VARIÉTÉS.

1° Détails statistiques sur le Japon.

Nous extrayons d'une correspondance japonaise envoyée de Tokio (Yeddo), au Japon, à la *Gazette de Venise* les détails suivants :

Après l'immense incendie du 9 décembre, qui a détruit une grande partie d'un quartier central de la capitale, nous avons eu au commencement de janvier un nouveau sinistre qui a détruit le magnifique temple de Shiba, l'un des plus beaux du Japon. Heureusement l'atmosphère était calme et le désastre s'est réduit à la destruction de l'édifice causée, paraît-il, par la négligence d'un bonze qui oublia d'éteindre des lanternes avant de se retirer. Le feu a pris facilement aux murs qui

sont en bois sec et vieux et recouverts de peintures et de laques vernissées. C'est pour cette raison qu'il est assez rare de trouver des édifices japonais remontant à plus de deux siècles, parce que tôt ou tard ils deviennent la proie des flammes.

L'instruction publique est réorganisée. Les écoles sont divisées en trois catégories : *Shogakko*, écoles primaires; *Chin-gakko*, écoles moyennes, et *Dai-gakka*, écoles supérieures. Les écoles primaires étaient jusqu'à ces derniers temps confiées à l'enseignement privé. Quoique l'instruction primaire ne fût pas obligatoire, il n'y avait cependant pas un père de famille japonais, quelque misérable qu'il fût, qui n'envoyât ses enfants à l'école pour apprendre à lire, écrire et compter. Le nombre de ces écoles était d'ailleurs extrêmement grand et contenait peu d'élèves à la fois, mais elles étaient réparties dans tous les quartiers.

Le gouvernement n'a point touché à ces écoles privées, mais leur a donné comme complément plusieurs écoles types où l'enseignement est mieux réglé et est rétribué par l'État.

D'après la statistique de 1873, ces écoles, dites écoles publiques, sont réparties à Tokio de la façon suivante :

	ÉCOLES.	MAÎTRES.	ÉLÈVES.
1 ^{er} District (Dalcon). . .	6	18	800
2 ^e — . . .	15	63	2,266
3 ^e — . . .	8	11	532
4 ^e — . . .	6	11	448
5 ^e — . . .	15	25	957
6 ^e — . . .	7	15	625
Totaux. . .	57	143	5,628

Pour l'admission à ces écoles, il faut que les élèves justifient déjà de certaines connaissances acquises dans les écoles privées ; la durée des études est de cinq années, et de six heures par jour, dont la distribution varie d'ailleurs avec les saisons. Les vacances ne sont que de quelques jours, mais se répètent à chaque saison. La lecture et l'écriture y sont enseignées avec les deux alphabets *katakana* et *hirakana* ; pour l'arithmétique, l'ancienne méthode des boules a été abandonnée et remplacée par la numération et la représentation en chiffres arabes. Les études se font dans les livres suivants : *Shi-sho*, c'est-à-dire les quatre livres de morale de Confucius; *Go-hio*, c'est-à-dire les six livres de morale des disciples et successeurs de Confucius. Ils renferment les maximes pour former le caractère (trois livres), les devoirs filiaux (un livre) et les devoirs de la politesse, du respect, de l'obéissance, etc. (deux livres). Enfin la généalogie de la famille impériale termine la série des livres dans lesquels les enfants font leurs lectures et apprennent leurs leçons.

Un mot de statistique sur les moyens de circulation de Tokio. Les Japonais vont en voiture; mais les voitures sont presque toutes tirées par des hommes, et alors elles se nomment *ginrikisha*. Leur vitesse est très-grande et rivalise avec celle des voitures à chevaux. De nombreux relais d'hommes sont distribués dans les différents quartiers de la ville, de telle sorte que le service est fait avec une précision et une rapidité remarquables. Il existe, d'après le recensement de 1873, à Tokio, 4 *ginrikisha* à quatre roues; 44 à trois roues, 100 à deux roues, appartenant à des

particuliers; 6,600 *ginrikisha* publics à trois roues, et 12,500 à deux roues. Total, 19,249 *ginrikisha*.

Les carrosses traînés par des chevaux sont au nombre de 102; les palanquins traînés par des chevaux, — système presque hors d'usage actuellement, — sont au nombre de 100; les chevaux de selle, de 1,450. Enfin, pour se faire une idée complète de la circulation de Tokio, il faut ajouter à ces véhicules les barques et les jonques qui font le service des grands canaux et qui sillonnent en tous sens la capitale : 496 barques de service; 18 barques de luxe privées; 378 jonques chinoises de service et 9 jonques chinoises privées. En tout, 901 barques; tel est le matériel employé par les bateliers, privés ou publics, de la capitale.

A ces renseignements nous ajouterons celui que publie le *Times* sur le recensement du Japon, dont les chiffres officiels pour 1872 viennent de paraître. Cette population est de 33,110,825 habitants. Les hommes et les femmes sont à peu près en nombre égal. On compte 29 membres de la famille impériale, 459 nobles de première classe et environ 700,000 nobles ou gentilshommes de seconde classe.

2^e Les chemins de fer dans l'intérieur de la ville de Londres.

Une enquête à laquelle on vient de se livrer en Autriche, par ordre du ministre du commerce, sur les chemins de fer qui aboutissent dans l'intérieur de Londres, à propos de voies qu'on veut établir d'une manière semblable dans la capitale de l'Autriche-Hongrie, nous fait connaître, d'après les documents officiels rassemblés à cette occasion et analysés par la *Nouvelle Presse libre*, des renseignements intéressants que les hommes spéciaux liront avec intérêt. C'est, du reste, une question à l'ordre du jour dans plusieurs grandes capitales.

La ville de Londres et ses faubourgs sont sillonnés par un épais réseau de voies ferrées, parmi lesquelles le *Metropolitan Railway* est considéré comme le chemin de fer *intra muros* par excellence. Or, cette ligne ne forme que la douzième partie d'un vaste ensemble.

Le gros des chemins de fer intérieurs se compose des tronçons appartenant aux 9 grandes lignes qui aboutissent à Londres, lesquelles lignes s'avancent jusqu'au cœur de la métropole, et sont reliées entre elles dans toutes les directions par une si grande quantité d'embranchements ou de raccords que la longueur totale de ces voies, dans la banlieue, s'élève à plus de 200 milles. Ces lignes, pour éviter le passage à niveau dans les rues, sont pour la plupart construites sur arcades; elles passent à travers des tranchées et des tunnels, au-dessus et au-dessous du sol, tant dans les faubourgs que dans la ville même, et elles arrivent ainsi à la limite de la Cité, qui est, ainsi que chacun sait, le véritable centre et comme le noyau de la capitale de l'Angleterre. Les 9 stations principales des grandes lignes, savoir : les stations Victoria, Paddington, Easton, Saint-Pancrace, King's Cross, Moorgate-Street, Cannon-Street-Fenchurch et Street-London-Bridge, se trouvent toutes dans l'intérieur de la ville.

Avant donc que le chemin de fer proprement dit de Londres, le *Metropolitan Railway*, eût été construit, la ville était déjà couverte d'un réseau de voies ferrées servant toutes à la circulation des citoyens, à ce point que, sauf dans la Cité, qui

n'était traversée par aucun chemin de fer, il n'existait pas, à Londres, un seul point qui fût éloigné de plus de 800 toises de la voie ferrée la plus voisine. Ces lignes comprenaient, d'après l'*Ordinance Map of London*, 182 stations et points d'arrêt.

On n'a jamais compté sur un produit rémunérateur de ces voies ferrées qui ne sont pas des lignes indépendantes, mais simplement les extrémités, avec leurs raccords, des grands chemins de fer, extrémités qui tendent, comme nous le disons, jusque dans la ville. Les frais de construction de ces lignes ont été d'environ 350 millions de florins (le florin d'Autriche vaut 2 fr. 50 c.).

Le chemin de fer métropolitain est venu, sur ces entrefaites, cimenter l'accord et la terminaison de ces lignes entre elles et leur servir en quelque sorte d'intermédiaire avec la Cité.

Arrivant, en effet, sur les confins de la Cité, le *Metropolitan* établit la communication la plus proche du centre de Londres avec toutes les lignes dont nous venons de parler. Ce chemin de fer circule en grande partie sous terre, en quelques endroits par des tranchées ouvertes; dans une grande partie (c'est-à-dire sur une étendue de 11 milles en tout) de son parcours, il passe sous le niveau de la Tamise, assez bas pour que les cheminées des bateaux à vapeur qui atterrissent à la station de Charing Cross, par exemple, se trouvent sur la même ligne que les cheminées des locomotives.

En raison de cette situation et vu le système d'écoulement des eaux, les parois en maçonnerie du *Metropolitan* ont dû être rendues imperméables au moyen du ciment. Malgré cette précaution, trois pompes à vapeur, placées en trois endroits différents, sont occupées à tirer et à rejeter dans la Tamise l'eau qui suinte çà et là.

L'installation de ce chemin a forcé de remanier tout le système de canaux de décharge dans la Cité et celui des tuyaux appartenant à huit compagnies pour la conduite des eaux et à treize compagnies pour l'éclairage au gaz.

Au *Metropolitan* se rattachent deux autres lignes, dans l'enceinte de la ville, le *Metropolitan District*, et le *Saint-John's Wood Railway*. Ces trois lignes réunies ont une longueur de 18 milles (anglais), avec 20 stations, en sorte que le nombre actuel des stations et points d'arrêt qui desservent Londres est actuellement de 202.

Le capital employé à la construction de ces trois dernières lignes se montait jusqu'à la fin de 1872, à 136,316,166 florins, ce qui met le mille (autrichien : 7 kil. 408) à 35,000,000 de florins argent.

Le chemin a transporté en 1871 54,606,060 voyageurs, qui ont rapporté 4,622,710 fl.; en 1872, 61,490,000 voyageurs ayant produit 6,232,830 fl.

Le transport des marchandises a été, en 1871, de 16,135,620 quintaux, ayant rapporté 144,450 fl., et, en 1872, 19,030,002 quintaux dont le produit a été de 162,810 fl. argent. Le transport des marchandises n'a été inauguré qu'en 1867.

Le capital engagé dans cette entreprise a donné, en 1870, zéro; en 1871, 3.5 p. 100; en 1872, 1.5 p. 100.

En 1872, les trains ont parcouru un espace de 452,000 milles, c'est-à-dire que, si ces trains avaient accompli le trajet d'un bout à l'autre, ils l'auraient fait 325 fois chaque jour dans toute sa longueur. Mais ce n'est pas le cas, attendu qu'il y a des sections qui sont beaucoup plus fréquentées que d'autres. Ainsi, d'après les renseignements fournis par l'inspecteur, la station de Cannon-Street a été, en août 1871,

sillonée dans l'espace de vingt-quatre heures par 652 trains montant et descendant; celle de Moorgate par 712. Le nombre des voyageurs expédiés a été pour la première de 30,000 par jour (saison d'hiver) et de 40,000 (saison d'été); il s'est même élevé, le dimanche de la Pentecôte, à 116,000.

3° *L'Université de Leipzig.*

D'après les résultats du dénombrement opéré le 1^{er} décembre 1871, l'Université de Leipzig compte 2,204 étudiants, qui se divisent ainsi par nationalités :

Saxons	883	} 2,204, auxquels il convient d'ajouter 71 auditeurs libres immatriculés, ce qui porte le nombre total des étudiants à 2,275.
Autres Allemands.	1,111	
Pays d'Europe	177	
États-Unis d'Amérique.	24	
Autres pays d'outre-mer.	9	

Dans cette nomenclature figurent 3 Alsaciens et 1 Français.

Les chiffres qui précèdent assignent à l'Université de Leipzig le premier rang, puisque Berlin ne compte, d'après les derniers relevés, que 2,113 étudiants, dont 456 seulement appartiennent à des pays autres que la Prusse, tandis qu'à Leipzig le nombre des étrangers s'élève, nous venons de le voir, à 1,321.

Si l'Université de Leipzig reçoit beaucoup d'étudiants non saxons, en revanche, la jeunesse saxonne ne suit qu'en petit nombre les cours des autres Universités de l'Allemagne. Le nombre de ces derniers est de 58 inscrits dans 14 Universités, savoir : 43 en Prusse, 5 en Bavière, 2 en Wurtemberg, 4 à Bade, 3 en Thuringe et 1 en Mecklembourg, tandis que le chiffre des nationaux de ces divers pays qui suivent les cours de l'Université de Leipzig s'élève à 883.

En comparant, à cet égard, la Saxe à la Prusse, on constate que la Prusse envoie le cinquième de ses étudiants dans les Universités étrangères, tandis que pour la Saxe la proportion n'est que d'un dix-septième.

Ces résultats sont tout à l'honneur de l'Université de Leipzig, puisqu'ils démontrent qu'elle attire un nombre considérable d'étudiants des autres parties de l'Allemagne et même de l'étranger, tandis que les autres Universités allemandes sont loin d'exercer la même attraction sur la jeunesse saxonne.

Il serait intéressant de savoir si tout cela n'a pas changé depuis.

(Rapport consulaire.)