

### Observations.

<sup>1</sup> D'après la statistique internationale, tableau II; toutes les autres villes d'après le bulletin Janssens.

<sup>2</sup> D'après les indications du bureau de statistique à Munich qui calcule la mortalité à 36,5 ‰.

<sup>3</sup> Le calcul fait pour une période de 10 ans fournit un faible excédant des naissances sur les décès.

<sup>4</sup> La mortalité de 1871, sur laquelle se base le calcul, a été exceptionnellement élevée. Mais il y a eu, en effet, un excédant constant des décès sur les naissances dans les cinq années de 1868 à 1872 (naissances annuelles 17,863, décès 21,303). La statistique internationale n'indique malheureusement pas si les morts-nés sont peut-être comptés dans le chiffre des décès. On est porté à le croire en réfléchissant que Moscou a eu une très-forte augmentation de la population depuis 1850.

<sup>5</sup> Les mort-nés ne sont pas comptés dans les naissances; la statistique internationale laisse douteuse la question de savoir s'ils sont compris dans le chiffre des décès. En outre le climat d'Odessa et surtout l'affluence d'un grand nombre d'ouvriers au printemps et en été expliquent aussi la mortalité considérable de cette ville, où le nombre des décès ne se trouve évidemment pas en rapport réel avec la population recensée.

<sup>6</sup> Le calcul se rapporte à l'année 1869; le chiffre des décès est en général supérieur au chiffre des naissances (1866—72: naissances 19,298, décès 24,581); l'accroissement de la population est faible.

<sup>7</sup> Natalité d'après notre tableau II. Mortalité moyenne de 1866—75: 3883, natalité: 4878.

<sup>8</sup> La statistique internationale calcule la mortalité de Milan en 1871 à 38,5, la natalité à 29, 5 ‰ sur une

population de 199,009 âmes, d'où il faut conclure que les faubourgs sont laissés de côté. Milan a, d'après la statistique internationale, un excédant de décès dans la proportion suivante: 1869—74, décès 7665, naissances vivantes 6454.

<sup>9</sup> La statistique internationale indique aussi un excédant des décès: 1871—74, décès 8677, naissances vivantes 7057.

<sup>10</sup> La statistique internationale adopte une population de 125,000 habitants et une mortalité de 25,3 sur une natalité de 34,5 ‰; 1866—75: décès 2760, naissances vivantes 3455.

<sup>11</sup> La statistique internationale, qui ne compte que la ville sans les faubourgs, calcule la mortalité à 41,7, la natalité à 34,6 ‰ pour 1871. Mais la natalité est en général de beaucoup supérieure à la mortalité, et cela dans la proportion suivante pour 1866—74: décès 6599, enfants nés vivants 8126.

<sup>12</sup> La statistique internationale calcule pour 1874 une mortalité de 29,1 et une natalité de 38,4 ‰. La natalité est en général considérablement plus élevée que le chiffre des décès: 1865—74: décès 21,462, enfants nés vivants 25,616.

<sup>13</sup> D'après la statistique internationale, la mortalité en 1875 a été de 24,6, la natalité de 31,8. 1866—74: décès 51,088, naissances vivantes 53,473, donc excédant de naissances 2385.

<sup>14</sup> En 1870 24,9 ‰ décès, 25,5 ‰ naissances; excédant 0,6 ‰. 1865—74: décès 16,472, naissances 17,779.

<sup>15</sup> En 1875 20,2 ‰ décès, 30,9 ‰ naissances vivantes. Il y a un excédant constant de naissances vivantes dans la proportion suivante pour les années 1867—75: naissances-vivantes 2538, décès 1909.

## Miscellen.

### Hebung des Eisenbahnverkehrs.

#### 1. Im Allgemeinen auf den schweizerischen Bahnen.

	1868.	1873.
Per Betriebskilometer <sup>1</sup>		
a. beförderte Personen . . . . .	7547	10,778
b. Güter, Tonnen . . . . .	1750	2784

Es ist also der schweizerische Eisenbahnverkehr in 5 Jahren relativ (nicht bloss absolut) gestiegen beim

Personentransport um . . . . .	42,8 ‰
Gütertransport „ . . . . .	59,1 ‰

Eine ganz enorme Verkehrshebung.

Betreffend finanzielle Ergebnisse stehen die Einnahmen:

<sup>1</sup> Nicht Nutzkilometer oder Achsenkilometer, welche Berechnung ein anderes Ergebniss liefert. Die abgerundete Betriebslänge der hier inbegriffenen Linien war 1873 1434 Kilometer; im Jahr 1868 1322 Kilometer.

	1868.	1873.
Per Betriebskilometer		
Personenverkehr . . . . .	10,583	14,465
Güterverkehr . . . . .	11,118	16,353
Im Ganzen . . . . .	23,916	34,092

Es ergibt sich also eine prozentale resp. relative Mehreinnahme per Betriebskilometer

auf Personentransport um . . . . .	37 ‰
„ Gütertransport „ . . . . .	47 ‰
„ im Ganzen . . . . .	43 ‰

Eine andere Frage ist nun freilich die der Rendite, d. h. der Bilanz zwischen Einnahmen und Ausgaben.

Die Mehreinnahmen werden durch Mehrausgaben zum Theil aufgewogen, indem die Ausgaben per Betriebskilometer gestiegen sind von 11,534 (1868) auf 18,360 (1873) also um fast 60 ‰.

Indess ist der Reinertrag doch gewachsen

von . . . . .	12,382 (1868)
auf . . . . .	15,732 (1873)
also um . . . . .	27 ‰

