

Aux moments de crise il se fait dans certains bureaux de véritables tours de force. Ainsi lors de la déclaration de guerre franco-prussienne le bureau central de Londres a expédié, dans la journée du 18 juillet 1870, 20,592 dépêches.

Avant la fusion postale télégraphique les grands journaux de Londres louaient pour la nuit les fils de certaines lignes à raison de 20 à 25,000 fr. par an. Aujourd'hui la poste leur rend le même service pour le prix uniforme de 12,500 fr. l'an. Ce système d'abonnement est très-répandu en Angleterre dans la presse politique.

En résumé, la fusion des postes et des télégraphes a produit en Angleterre tous les résultats qu'on en attendait : économie, amélioration du service, simplification des rouages, augmentation du nombre des dépêches.—*Journal Officiel de Paris.*

BULLETIN DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.

—*Industrie aux Etats-Unis.*—L'horlogerie et l'orfèvrerie sont de frappants exemples de l'activité du peuple américain. La première fabrique d'horlogerie a été fondée à Boston en 1853, mais elle n'a pris d'extension que cinq ans plus tard, sous la dénomination de *American Watch Company*. Cet établissement a aujourd'hui quintuplé ses affaires. En 1857, il employait déjà 800 ouvriers et fabriquait 270 mouvements de montres par jour. Depuis 1858, un demi-million de montres sont sorties de ses ateliers. Dans ces dernières années, de nombreux établissements rivaux se sont fondés, et maintenant la fabrication américaine suffit aux besoins de la population locale.

Pour l'orfèvrerie, l'Amérique est devenue la rivale de la vieille Europe. Les principaux ateliers d'orfèvrerie sont à New York, Boston, Providence, Philadelphie, Saint-Louis, Chicago, Cincinnati, San Francisco. Le Benvenuto américain est M. Jabel Gorham, dont la manufacture est située à Providence, dans Rhode-Island. Ses ateliers alimentent de nombreux magasins. Il y a trente ans, nous disions les *Annales du commerce extérieur*, M. Gorham ne songeait à fabriquer que des couverts d'argent; aujourd'hui tous les produits les plus riches et les plus variés sortent de l'établissement de Providence. Longtemps M. Gorham dut se résoudre à n'employer pour matière première que des monnaies étrangères, et notamment, à cause de leur pureté, des piastres mexicaines. Les riches mines d'argent découvertes à l'ouest des Montagnes-Rocheuses lui permettent depuis dix ans, d'acheter tout le métal qu'il lui faut et au titre de 999 à 999 millièmes et demi, à raison de 1 doll. 35 c l'once, soit 7 francs les 31 grammes. D'après le dernier compte rendu de la maison Gorham et Cie, l'établissement de Providence emploierait chaque année 18,630 kilogrammes de métal précieux. L'industrie locale a désormais franchi l'Amérique de l'importation étrangère, si florissante encore il y a cinq ou six ans. (*Revue britannique.*)

—*Chemins de fer aux Etats-Unis.*—La première compagnie de chemin de fer date de 1827. Elle s'organisa à Baltimore, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio." En 1830, elle inaugura son premier tronçon. Ce ne fut pas toutefois la vapeur qu'elle employa d'abord, mais bien des chevaux. Aujourd'hui, elle possède trois lignes de 513 milles de parcours, avec un matériel roulant de 243 locomotives et 3,613 wagons. La construction des voies ferrées marcha si rapidement, qu'en 1835 les Etats-Unis comptaient 1,089 milles de railways en activité. En 1848, le réseau avait 6,196 milles d'étendue. La découverte de l'or vint donner une impulsion nouvelle à ce mode de locomotion. C'est par milliers de kilomètres que les chemins de fer se construisent désormais et par centaines que les compagnies se fondent chaque année. En 1849, 7,565 milles sont livrés au public, 1,369 ont été construits dans le courant de l'année. En 1867, la quantité de milles exploités est de 39,444; 2,227 sont construits annuellement. Cet immense réseau appartient à 559 compagnies différentes. Enfin, aujourd'hui, la locomotive court des rives de l'Atlantique, à New York, à celles du Pacifique, à San Francisco; distance, 3,257 milles.

Aux Etats-Unis, lisons-nous encore dans les *Annales*, les lignes tiennent leurs chartes des législatures provinciales sur le territoire desquelles elles se sont établies. La compagnie du Pacifique fait seule exception à cette règle. En raison des obstacles qu'elle avait à surmonter, le gouvernement fédéral a cru devoir se départir en sa faveur de la neutralité dans laquelle il s'était renfermé à l'égard des autres entreprises de même nature. Par une loi du 1er juillet 1862, le congrès a décidé que 16,000 dollars seraient comptés à la compagnie concessionnaire pour chaque mille de route construite en terrain plat, tant à l'est qu'à l'ouest des Montagnes-Rocheuses et de la Sierra Nevada; que ce chiffre serait porté à 48,000 dollars pour chaque mille de la portion de la voie traversant ces deux chaînes de montagnes, soit pour 150 milles, et à 32,000 dollars par mille de route intermédiaire entre la plaine et la montagne; le total de la subvention devant être de 49 millions 453,130 dollars et portant seulement sur l'espace compris entre le Missouri et le Sacramento. (*Revue Britannique.*)

—*Chemins de fer en Suisse.*—Un correspondant de la *Gazette des chemins de fer* lui adresse les observations suivantes :

En ce moment, tous les jours, 200 locomotives travaillent en Suisse; calculées à 200 chevaux de force l'une, en moyenne, ce qui est certaine-

ment au-dessous de la réalité; elle représentent l'équivalent de 40,000 chevaux. En supposant qu'un cheval soit en état de traîner sur une route ordinaire le cinquième du poids qu'il peut traîner sur une voie ferrée, si nous n'avions pas de chemins de fer, il faudrait donc cinq fois 40,000, soit 200,000 chevaux pour suffire aux besoins de la circulation générale actuelle. Ces 200,000 chevaux exigeraient au moins 50,000 conducteurs, tandis que 400 suffisent pour les locomotives. Ces 200 engins consomment par jour 2,000 quintaux métriques de charbon, tandis que 200,000, chevaux consommeraient, à 4 kilog. d'avoine et 6 kilog. de foin, 20,000 quintaux métriques d'avoine et fourrage.

Comme nous n'avons relativement que fort peu de transit en Suisse, on se demande comment il est possible que ce pays, dont la population n'a pas fort augmenté depuis quinze ans, ait vu, pendant ce laps de temps, s'accroître dans une pareille proportion ses besoins en matière de circulation. Et après s'être posé cette question, le correspondant du journal que nous citons s'adresse aux statisticiens pour avoir l'explication de ce phénomène. Nous croyons, pour nous, que la réponse est fort simple. La circulation et les besoins qui s'y rattachent augmentent toujours on raison des moyens mis à sa portée; c'est pour cela que le chiffre des lettres et des télégrammes, par exemple, augmente avec toutes les diminutions de taxe hors de proportion avec l'accroissement de la population ou le développement de l'instruction.—*Journal Officiel.*

FAITS DIVERS.

—Le Souverain Pontife, par l'organe de la Congrégation de la Propagande, vient de constituer les missions sauvages de l'Amérique du Nord en province ecclésiastique. L'évêché de Saint-Boniface est érigé en archevêché. Mgr. Taché sera le premier archevêque de cette nouvelle métropole; il est évêque de Saint-Boniface depuis le 24 juin 1850 et a pour coadjuteur Mgr. Grandin, évêque de Satalu, comme lui appartenant à la société des Oblats de Marie, qui dirigent ces missions. Un diocèse nouvellement créé, celui de Saint-Albert, et les vicariats apostoliques de Mackenzie et de la Colombie britannique sont les diocèses suffragants.

Il y a vingt-cinq ans, deux Oblats arrivaient à Saint-Boniface, colonie naissante de métis canadiens, assise sur les bords de la Rivière-Rouge, dont les eaux arrosent les premières terres sauvages de l'Amérique du Nord. Les missionnaires avaient à la main le bâton du voyageur apostolique et la croix fixée à la ceinture. C'étaient là leurs armes et leur bagage. Quinze cents lieues de terres à conquérir se déroulaient devant les soldats du Christ. Il fallait faire pénétrer la lumière au milieu des tribus indiennes encore plongées dans les ombres de la mort. Le sol ne promettait que des souffrances; les habitants ne pouvaient offrir que le partage de leur pauvreté et de leur misère. On se mit à l'œuvre; les tribus furent successivement visitées, et d'étape en étape, les conquérants arrivèrent aux limites du monde habité. L'immense plaine, peut-être la plus vaste du globe, l'immense plaine qui s'étend du haut des Etats-Unis jusqu'à la mer Glaciale, et du Pacifique jusqu'à la baie d'Hudson, était conquis au Christ et à la civilisation.—*Journal des Villes et des Campagnes.*

—On sait que Chicago était une des merveilles de l'activité américaine si féconde en prodiges. Dans cette solitude froide et marécageuse de l'Illinois, au bord du lac Michigan, il n'y avait en 1812 qu'un misérable fort en bois, le fort Dearborn, qui fut pris et brûlé par les Indiens. Il fut rétabli en 1816; mais c'est seulement une quinzaine d'années plus tard que quelques maisons ou plutôt quelques cabanes commencèrent à se grouper autour du fort Dearborn. En 1834, on commençait à donner le nom de *town* à cette petite réunion de cahutes, et pour la première fois un navire venait y déposer son chargement. C'est en 1837 que Chicago obtint de la législature de l'Illinois la charte qui lui donnait le titre de ville. Elle avait alors 4,000 habitants. En 1850, elle en comptait 28,000; en 1860, près de 110,000, et en 1870 plus de 300,000, avec ses faubourgs.

Il n'y a peut-être pas d'exemple d'un développement aussi rapide. La population de St. Louis dépasse encore un peu celle de Chicago; mais la cité missourienne a plus d'un siècle d'existence, tandis que sa rivale compte à peine quarante années de vie. Saint Louis doit sa fortune au Mississipi et à ses magnifiques affluents, qui semblaient lui assurer pour toujours la prééminence sur toutes les villes de l'Ouest. Mais la construction des chemins de fer changea tout à coup les conditions de la circulation commerciale, et Chicago, en devenant le centre d'un réseau important, menaça bientôt d'enlever à Saint-Louis la supériorité que cette ville avait déjà enlevée à Cincinnati. C'est alors que les capitalistes du Missouri sortirent de leur somnolence et commencèrent plusieurs lignes ferrées, qui rattachaient leur métropole aux autres grands centres américains, et surtout celle qui devait aboutir vingt ans plus tard à l'Océan Pacifique.

Malgré les efforts des Missouriens, Chicago paraissait animée d'une vie plus intense; elle faisait beaucoup plus parler de son commerce et de ses entreprises, et il semble probable qu'elle aurait dépassé Saint Louis, sans le coup qui vient de la frapper. Est-ce le coup de la mort? Personne ne le pense. Le génie américain ne se laisse pas abattre par les revers de la fortune.—*Evénement.*