

et autres travaux publics ont été construits à l'aide d'emprunts dont on doit servir l'intérêt et si l'on ne perçoit pas les droits imposés pour faire face à ces intérêts qu'il faut payer chaque année, c'est une nouvelle charge pour les contribuables qui doivent fournir les sommes que la négligence du gouvernement ne perçoit pas. Ces arriérés existent dans chaque partie du service et ce ne serait que justice que les débiteurs fussent appelés à un règlement prompt de dettes qui n'auraient jamais dû exister.

La table suivante en établit le montant pour chaque partie du service :

Accise : Montant arriéré dû ...	\$ 50,590
Canaux .....	7,243
Estacades et glissoires.....	209,608
Rentes hydrauliques et autres.	201,895
Autres travaux publics.....	69,853
Cullers .....	27,845
Timbres .....	679
Poids et mesures.....	2,437

Comment certaines de ces dettes ont elles été contractées est difficile à expliquer et quel recours exercer par exemple sur des gens dont les trains de bois ont franchi les glissoires, il y a quelques dix ans ? Les dettes envers l'inspection des bois sont de même nature et il y a là un oubli si complet de ce qui était dû aux contribuables qu'on se demande comment un pareil état de choses peut continuer depuis si longtemps.

Les rentes hydrauliques sont le loyer annuel dû à la Puissance pour les prises d'eau faites sur les canaux et servant de pouvoir moteur aux usines et ateliers construits le long de leurs berges. Nous ne pouvons entrer dans le détail de tous les canaux : nous dirons seulement que la balance de rentes due par les locataires de pouvoirs d'eau sur le canal Lachine était, au 30 juin 1879, de \$45,919; que la rente pour l'année fiscale 1879-80 s'élevait à \$13,083, et qu'au 30 juin 1880 la balance due était de \$50,422; ce qui prouve que bien loin d'avoir diminué la dette, vis-à-vis du département, s'était augmentée d'une partie de la rente de l'année qui n'avait pas été payée. Pour le canal Welland, la balance due au 30 juin 1879 était de \$57,931, et au 30 juin 1880 de \$61,296.20. Nous ajouterons que parmi les arriérés dûs figurent des comptes arrêtés au 1<sup>er</sup> janvier 1862.

Tout commentaire devient inutile; tout négociant qui, ayant emprunté de l'argent pour une certaine entreprise, négligerait de recueillir les profits que cette entreprise lui donnerait serait à juste titre considéré comme un homme incapable de gérer ses affaires. Peut-être lorsqu'il s'agit de l'argent des contribuables et de l'administration d'un officier du gouvernement en est-il différemment. C'est au sentiment public à décider.

#### LA MARINE MARCHANDE.

L'arrivée du *Parisian* dans le port de Montréal est un événement commercial de la plus haute importance. La tendance est aux grandes dimensions, et depuis le fiasco du *Great Eastern*, l'industrie a voulu se préparer lentement une revanche. Il est de fait que comme construction le *Great Eastern* a été un succès complet; mais il était en avant de son temps et son principal défaut était de ne pouvoir entrer dans les ports ordinaires. Nous pourrions ajouter que c'est peut-être la seule raison qui l'a fait sortir du domaine des exploitations commerciales. Mais à mesure que les ports se creusent et s'agrandissent, le tonnage des navires augmente. Nous voilà avec le *Parisian* qui a un tonnage de 5,500 tonnes. Il n'est pas le seul de cette classe. L'*Arizona*, l'*Orient*, le *Furnessia*, le *Gallia* passent tous 5,000 tonnes, tandis que le *Servia*, que la ligne Cunard a lancé vers le même temps que la ligne Allan lançait le *Parisian* a 8,500 tonnes. Le *Servia* pèse sans chargement 5,200 tonnes et l'on est émerveillé des progrès de l'industrie lorsqu'on songe que cette masse flottante avec le pouvoir de 7,000 chevaux peut faire 17½ milles à l'heure. Les ingénieurs sont à l'œuvre pour arriver à un mécanisme de 16,000 chevaux et donner aux navires une vitesse de 25 milles à l'heure, c'est-à-dire celle d'un convoi de chemin de fer. Le *Parisian* avec une force de 6,200 chevaux fait 16 milles à l'heure. Le grand triomphe de la science et de l'industrie modernes est dans le gain du tonnage disponible pour la marchandise. Il y a 25 ans, la compagnie Cunard construisait un énorme steamer de 5,000 tonnes, le *Persia*; mais après avoir pris sa provision de charbon consistant en 1,620 tonnes pour un voyage qu'il ne faisait du reste qu'à raison de 13 milles à l'heure, il n'avait plus de capacité flottante que pour 250 tonnes, consommant ainsi 6½ tonnes de charbon pour 1 tonne de marchandise. Aujourd'hui, le *Servia* qui dépense 2,000 tonnes de charbon peut recevoir 3,000 tonnes de marchandises, en sorte qu'il ne consomme que 2/3 de tonnes de charbon pour chaque tonne de fret, sans compter qu'il gagne 25 p. 100 en vitesse sur le *Persia*. Cette diminution dans les frais de transport par steamer explique la suprématie que la vapeur a fini par prendre sur toutes les mers. Il y a dix ans, la Grande-Bretagne, qui possède 16,000,000 de tonnage sur un total de 27,000,000 pour l'univers entier, n'avait que 1,300,000 tonnes sous vapeur; elle en a aujourd'hui plus de 10,000,000. Dans le cours de l'année 1880, les chantiers de la Clyde ont livré 430,000 tonnes de nouveaux steamers. En janvier et février, cette année, de nouveaux contrats ont été signés pour 50 steamers, représentant un tonnage de 80,000, tonnes.

Ces faits nous apprennent deux choses : 1<sup>o</sup>. Que Montréal ne sera bientôt plus en état de recevoir les steamers qui pourront transporter le fret au meilleur marché; 2<sup>o</sup>. Que le règne des voiliers et des navires en bois est fini.

Quant au premier point, il n'y a que nos gouvernements qui puissent résoudre la question en faisant de nouveaux sacrifices pour améliorer notre fleuve et notre port.

Sur le second point, nous avons souffert en commun avec l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, les pays Scandinaves et les Etats-Unis. Il ne reste plus à nos navires en bois que le champ limité de l'Amérique du Sud et des côtes du Pacifique. Pour les voyages à long cours dans le transport du blé de Californie ou du guano du Pérou par exemple, les steamers sont plus dispendieux que les voiliers, et nos navires auront encore la chance de prendre ces directions; mais nous n'avons pas à nous faire illusion, l'âge des voiliers est fini.

#### L'ASSEMBLÉE ANNUELLE DES ACTIONNAIRES DE LA BANQUE NATIONALE.

Nous publions dans ce même numéro le rapport présenté par les Directeurs de la banque Nationale à la vingt-et-unième assemblée des actionnaires de cette institution. Ce rapport était par sa lucidité et la franchise de son état de situation de nature à satisfaire ceux auxquels il était présenté; aussi a-t-il été accepté à l'unanimité par les actionnaires.

Pas plus que les autres institutions financières du pays, la banque Nationale n'avait échappé aux conséquences si désastreuses des années de crise. Peu de villes d'ailleurs furent plus éprouvées que Québec et la paralysie si prolongée de son commerce devait affecter le crédit de bien des maisons et par suite la position financière des banques. L'expérience des affaires et la décision calme des directeurs ont permis à la banque de passer à travers la crise et maintenir sa position dans ce désarroi général. L'économie a présidé à tous les détails, les dividendes furent réduits au minimum, et lorsque les temps s'améliorèrent, la banque continua le même régime de sévère administration de son avoir et peut aujourd'hui prévoir l'époque où les traces des mauvais jours auront entièrement disparu.

Pendant cette année du 30 avril 1880 au 30 avril 1881, le fonds de réserve est resté intact, et un dividende de 5 pour cent sur les opérations de l'année a pu être distribué aux actionnaires; en même temps qu'un montant de \$22,862.58 de dettes anciennes et mauvaises disparaissait des livres de la banque, et l'année nouvelle s'ouvre avec