

L'entretien de la famille royale a fourni dernièrement le sujet de beaucoup de discussion. La liste civile pour l'année 1870, y compris les pensions payées à la famille royale forme la somme de £516,941. L'éducation a coûté à l'état cette même année £1,635,212; l'administration de la justice £4,365,112. La dépense nationale de tabac a été pour cette année 1870 de £14,038,653. Le paupérisme est devenu alarmant au point d'en troubler l'esprit des économistes et ce avec beaucoup de raison, néanmoins les pauvres coutent £3,000,000 par année, tandis que la pipe et la tabatière enlèvent £14,000,000. On se plaint des taxes locales et pourtant le tabac ne coûte que quelques louis de moins que la somme totale prélevée en taxes locales, et si on ajoute le plus modeste pourcentage possible pour les pipes etc, ce montant sera dépassé de beaucoup. L'Association Britannique a fait plus que n'importe quelle autre organisation pour l'avancement des sciences. Elle consacre tous les ans la plus grande partie de son revenu en expériences pour le bien être de la race humaine, et dans ce but l'Association dépense entre £2,000 à £3,000 par année. Qu'on compare cette somme avec ce qui se dépense pour le tabac. Ce qui est plus pitoyable (dit ce statisticien lugubre) c'est que la plus grande partie de cette énorme somme sort de la poche des travailleurs qui ont le plus besoin de faire des économies. On estimait en 1844, à 80 pour cent la proportion dépensée par la classe des travailleurs, ce qui donnerait £520,235,856 pendant les 70 ans pour ce luxe inutile. Si le travailleur anglais appliquait aux fins de l'éducation ce qu'il dépense pour le tabac, on trouverait en peu de temps la solution aux difficultés de toutes sortes de l'éducation. En 1871 on aurait obtenu £12,684,787, somme suffisante pour maintenir une armée de maîtres d'école. Cette somme fournirait le denier de l'école à 9,000,000 d'enfants à l'année ronde.

Et dire que malgré tous ces chiffres, on n'en fumera pas moins!

Encore une hausse sur le charbon.

Le câble transatlantique nous a signalé une hausse sur le charbon qui aurait eu lieu le 4, et qui aurait porté le prix à 48 chelins par tonneau et cloturant le soir à cinquante-trois chelins. En conséquence de cette hausse, plusieurs hauts fourneaux et usines furent forcés de suspendre leurs opérations et les actions des chemins de fer anglais tombèrent en valeur.

Commerce d'œufs.

Le commerce d'œufs commence à assumer une importance extraordinaire dans les Etats Unis et particulièrement à New-York.

Les recettes pendant l'année 1872 se sont montées à environ 500,000 barils, dont 34,878,520 douzaines de la valeur de \$7,765,425. Comparées à l'année 1871, les recettes ont augmenté d'un delà de 90,000

barils de la valeur de \$640,633. Prenant la consommation de New-York comme base de celle des Etats-Unis, la consommation annuelle serait de 4,000,000 de barils. La valeur de ces quatre millions de barils à une moyenne de 15 c par douzaine chez le fermier donnerait la somme de \$60,000,000.

Commerce de sel dans le Cheshire.

Les exportations de sel pendant l'année 1872 ont été de 883,373 tonneaux se répartissant comme suit: Etats-Unis 153,206 tonneaux; Amérique Britannique du Nord 67,634 tonneaux; Indes Occidentales et Amérique Méridionale 6,704 tonneaux; Afrique 19,438 tonneaux; Indes Orientales 233,109 tonneaux; Australie 9,792 tonneaux; Prusse 34,310 tonneaux; Russie 50,762 tonneaux; France et Ports de la Méditerranée 1,130 tonneaux; Hollande 19,384 tnx; Belgique 31,870 tnx.; commerce côtier, Newcastle 24,171 tonneaux; reste de l'Angleterre 4,398 tonneaux; Ecosse 34,431 tonneaux; Irlande 8,608 tonneaux.

La Banque de St. Jean.

Comme nos lecteurs pourront le voir par l'annonce, dans une autre colonne, le projet de la fondation d'une banque dans notre ville est définitivement arrêté. Cette institution portera le nom de: "Banque de St. Jean" et une application sera faite au parlement fédéral, à sa prochaine session, pour la faire incorporer. D'après ce que nous apprenons, l'entreprise rencontrera le concours actif de tous nos concitoyens les plus influents, lesquels sont prêts à souscrire le capital requis pour sa mise en opération. Ce fait parle bien haut en faveur du progrès de notre ville, dont le commerce et l'industrie, prennent des développements aussi rapides qu'encourageants. Depuis longtemps elle compte comme troisième ville commerciale de la province, et l'élan qui vient d'être donné à ses intérêts manufacturiers par la fondation d'une filature de laine, déjà en pleine opération quoiqu'organisée depuis quelques mois seulement, donne les plus belles espérances pour l'avenir. Grâce à sa position, St. Jean ne peut manquer de devenir avant longtemps un grand centre d'affaires, si ses habitants continuent à prendre avantage de toutes les circonstances qui contribuent à son avancement. — *Franco Canadien.*

Les Chemins de fer américains en 1872.

Le développement du réseau des chemins de fer américains date à peine d'une vingtaine d'années. Il n'y avait presque pas de chemins de fer dans ce pays-ci à l'époque où la découverte des mines d'or de Californie en 1848 attirait dans ces lointains parages les aventuriers de toutes les nations. On comptait alors, en effet, moins de six mille milles de voie ferrée aux Etats-Unis, dont 1276 dans la Nouvelle-Angleterre, 4,000 dans les Etats du Centre et du Sud, et de 6 à 700 dans l'Ouest.

Douze ans plus tard, au moment où se déclarait entre le nord et le Sud le mou-

vement qui devait conduire à la plus longue et la plus gigantesque des guerres civiles, il y avait 30,000 milles de chemins de fer en exploitation; 11,000 dans les Etats de l'Ouest, plus de 9,000 dans les Etats du Sud, près de 7,000 dans les Etats du Centre, 3,600 dans la Nouvelle-Angleterre.

Ces 30,000 milles avaient coûté \$1,070,000,000, dont la huitième partie, au moins, avait été fournie par le capital étranger.

La guerre, tout en ralentissant les travaux de construction, ne parvint pas à les arrêter complètement. Dès la seconde année du conflit, cent millions de dollars étaient employés à augmenter le réseau de près de 2,000 milles. Au moment de la paix, en 1865, 35,000 milles de voie ferrée sillonnaient les Etats-Unis, et ce chiffre s'est doublé depuis, car il est de 69,158 milles aujourd'hui.

Or, ces 34,000 milles construits aux Etats-Unis depuis la guerre, représentent une longueur supérieure à celle que nous présentement, pour la même période, la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Russie qui réunissent cependant une population de 175,000,000 d'habitants. Nous appuyons notre déclaration sur le tableau suivant dont nous empruntons les éléments au *Railway Monitor*:

	Milles.	Population.	Superficie par m. car.
Etats-Unis....	69,158	38,555,983	2,992,879
Allemagne....	12,207	40,111,265	212,091
Autriche.....	5,865	35,943,592	227,234
France.....	10,333	36,469,875	261,900
Russie.....	7,044	71,207,794	1,992,574
Angleterre....	15,537	31,817,108	120,769
Belgique.....	1,301	4,839,094	11,412
Pays Bas....	886	3,848,055	13,464
Suisse.....	820	2,669,095	15,233
Italie.....	3,667	26,273,776	107,961
Danemark....	420	1,784,741	14,553
Espagne.....	3,401	16,301,850	182,758
Portugal.....	453	3,987,867	36,610
Suède et Norv.	1,049	5,860,122	188,771
Grèce.....	100	1,332,508	19,941

Ces chiffres ont leur éloquence.

Nous arrivons à l'année 1872, et nous trouvons un chiffre encore respectable de prolongement de parcours, car le réseau s'est augmenté de 6,511 milles; mais, dans un pays où l'on ne s'occupe que d'aller en avant, et toujours en avant, ce résultat ne provoque, depuis quelques jours, que des réflexions pleines de mélancolie dans la presse locale, parce qu'il nous laisse en arrière sur ceux de 1871 qui comptait 7961 milles de plus que l'année précédente et même sur ceux de 1870 qui accusaient 7433 milles de plus qu'en 1869.

Il est certain que si rien n'avait troublé le marché des capitaux, 9000 milles au moins, auraient été construits en 1872, mais il a bien fallu compter et avec le resserrement de l'argent et avec la difficulté que trouvaient les entrepreneurs, pour des motifs que tout le monde connaît, à négocier leurs obligations sur les marchés qui autrefois les recherchaient avec tant d'empressement.

Les 69,000 milles de voie ferrée que les Etats-Unis possèdent aujourd'hui auraient coûté, d'après le *Railway Monitor*, \$3,436,638,749, somme à peine supérieure à celle que l'Angleterre aurait dépensée pour