

Comment la courageuse Edith déjoue-t-elle les savantes combinaisons du ménage de Morailles?... Comment, après avoir brisé, un à un, les fils de la conspiration qui en serrait la malheureuse héritière, achève-t-elle son œuvre en donnant à l'enfant fantasque et terrible, le mari vraiment digne d'elle?... Nos lecteurs nous en voudraient de leur dire ici, car cette intrigue, conduite de main de maître, fait tout le charme du beau livre de Mme la baronne de Boüard.

L'Œuvre d'Edith est une étude de mœurs merveilleusement fouillée et exposée avec toute la finesse qui est le don particulier de l'auteur. Sa place est désignée dans toutes les bibliothèques chrétiennes et nos lecteurs nous sauront gré de la leur avoir chaudement recommandée.

Envoi franco contre mandat-poste ou timbres français, non coloniaux, à l'adresse du M. HENRI GAUTIER, éditeur, 55, quai des Grands-Augustin, à Paris.

LES REVUES.

LA DOCUMENTATION POLITIQUE ET SOCIALE.—Recueil mensuel de faits et documents français et étrangers.

SOMMAIRE DU NUMERO DE JUILLET

- La question agraire (suite).
- La réforme électorale (suite).
- La déclaration ministérielle.
- Les manifestes des Partis.
- Les politiques étrangères.
- La question finlandaise.
- La question crétoise.
- Statistiques diverses.

Les résultats détaillés des élections font l'objet d'un supplément qui est mis en vente au prix de 0.75, mais est remis gratuitement aux abonnés de 1910.

ABONNEMENTS : France **10 fr.**, Etranger **12 fr.**

Un numéro spécimen est envoyé gratuitement sur demande adressée à la librairie HENRI PAULIN & CIE, 21, Rue Hautefeuille, Paris.

PARLONS CHEMINS DE FER.

L'argument employé récemment pour justifier les chemins de fer des Etats-Unis dans leur demande d'une augmentation de leurs taux marchands, vient d'être confirmé pour le compte des chemins de fer Canadiens par la décision rendue par le Bureau constitué d'après la loi de conciliation. Par la nature même des choses, les salaires représentent une plus forte partie du coût d'opération des chemins de fer que de n'importe quelle autre industrie. Si aux salaires on ajoute le coût du combustible et du roulant, on peut dire que pas une entreprise autre que le chemin de fer ne paie pour la production desquels la main d'œuvre est encore le facteur principal, on peut dire que pas une entreprise autre que le chemin de fer ne paie à l'ouvrier une plus forte proportion de sa recette totale. Quelques rapports récemment publiés le démontrent. Pendant l'année finissant le 30 juin 1909 les recettes ont été de \$145,056,000. De cette somme 43 pour cent a été payé aux hommes qui opèrent et administrent les lignes. Aux Etats-Unis, pendant la même période, le pourcentage n'a été que de 41 pour cent. La différence de 2- pour cent n'est pas produite par la différence des taux payés, mais elle doit être attribuée au fait que dans des parties considérables des Etats-Unis la population est beaucoup plus dense qu'au Canada ; les trains, règle générale, transportent plus de voyageurs, plus de