teint en 1915 une valeur de quinze millions de dollars.

Plus d'un tiers de cette exportation a été dirigé sur Vladivostock, "viâ" Canal de Panama, route la plus courte et qui est néanmoins de dix mille milles. Le reste de l'exportation s'est porté sur Arkangel.

La fermeture temporaire du Canal de Panama et les difficultés créées par les sous-marins dans la Méditerranée ont obligé beaucoup de navires américains allant à Vladivostick de prendre la route du Cap de Bonne-Espérance, route bien plus longue, d'une distance de 16,000 milles. Si l'on ajoute à cela les 16,000 kilomètres de chemins de fer de Vladivostock à Moscou ou à Pétrograd, on peut se faire une idée des difficultés éprouvées par la Russie pour ses approvisionnements.

UN TRUST DU CUIVRE

D'après des informations reçues de New-York par l'"Agence Economique et Financière", le bruit court que les grandes compagnies cuprifères ont conclu un accord tendant à la fixation des prix du cuivre. On annonce également qu'elles étudient un projet relatif au contrôle mondial de ce marché.

LA QUESTION DU CHARBON EN ANGLETERRE

Encore qu'elle soit plus à l'abri que ses alliés, la Grande-Bretagne n'est pas sans se préoccuper du développement de la crise du charbon. Elle s'efforce d'en atténuer les périls. Dans ce but une circulaire a été adressée par le "Board of Trade" aux consommateurs de charbon et spécialement aux entreprises de gaz et d'électricité. Il est recommandé avec insistance d'économiser le combustible. La raréfaction de celui-ci, déclare la circulaire, est due à ce que, tandis que la production du charbon est, en raison de la raréfaction de la main-d'oeuvre, au-dessous de la normale, les demandes de la consommation s'accroissent chaque jour, tant à l'Angleterre qu'à l'étranger. Au cours du dernier semestre, on a remédié à cette situation par une réduction graduelle de l'exportation à destination des pays neutres, mais, à cet égard, le "maximum" de ce qui pouvait être fait paraît atteint. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que la fourniture du charbon aux pays neutres constitue une arme excellente pour les négociations commerciales avec ces pays. Cela serait une très mauvaise politique de supprimer entièrement ce genre d'exportation.

C'est par conséquent, affirme la circulaire, un devoir patriotique pour les consommateurs anglais de réduire leur consommation au plus strict minimum possible.

La circulaire fait remarquer que dans beaucoup de villes la lumière pour l'éclairage pourrait être beaucoup plus réduite qu'elle ne l'est, de manière à diminuer d'au moins dix pour cent la consommation de charbon. On constate cependant que beaucoup de compagnies productrices de gaz et d'électricité n'ont pas réduit leur consommation de charbon en proportion égale à la réduction de l'éclairage public et privé.

Le "Boord of Trade" avertit les compagnies et les consommateurs en général qu'il enverra de temps en temps des inspecteurs pour vérifier si les prescriptions d'économie ont été observées. Dans les cas de non exécution le gouvernement n'hésiterait pas à prendre des mesures coercitives.

LE RENFLOUEMENT DES BATEAUX COULES

Un grand nombre de bateaux coulés depuis le début de la guerre par les sous-marins allemands transportaient des espèces et des lingots d'or. On a vu dans ce fait, aux Etats-Unis, la possibilité de réaliser une fructueuse opération en se livrant au renflouement de ces bâtiments. Une compagnie s'est créée à New-York sous le nom de "Compagnie sous-marine transocéanique" et a mis à l'étude le repêchage du chargement du "Lusitania", qu'on estime coulé par un fond qui n'excède pas cent vingt verges. Les promoteurs de cette entreprise estiment pouvoir retirer des eaux des marchandises d'une valeur globale de trois cent millions de dollars.

Le président de la Compagnie est le vice-amiral Chester et le capital est fourni par un groupe de grands banquiers américains. En outre, les principales compagnies d'assurances maritimes participent, elles aussi, financièrement à l'entreprise et recevront 10 pour cent du total des bénéfices nets.

LA CONSOMMATION DE L'ACIER

La consommation d'acier qui se fait en Europe depuis le début des hostilités dépasse toutes les prévisions. Des deux côtés des millions de tonnes d'acier sont transformées en projectiles. D'autre part, les Etats-Unis en exportent une grande quantité dont la plus grande partie va en France. Le "Journal de Commerce", de New-York, a eu l'idée de dresser un tableau dont il a emprunté les données aux chiffres officiels. Ce tableau se résume ainsi :

Quantité de tonnes d'acier exportée en France

	Des Etats-Unis	De l'Angleterre
	Tonnes	
Entre août-décembre 1914	0	11,530
Année 1915	426,002	349,297
Janvier et février 1916	112,295	96,755
Totaux	538,297	457,582

Il convient de noter que ces chiffres établissent que l'exportation des Etats-Unis est quadruple et l'exportation anglaise en France sept fois supérieure à celles d'avant la guerre.

"En somme, l'exportation des barres d'acier en France depuis le début de la guerre jusqu'au 1er mars 1916 s'élève à un million de tonnes. Il faut ajouter l'énorme exportation d'obus tout faits ou demi-faits qui s'élève à plus d'un million de tonnes."

Le Canada y a également contribué avec une moyenne de cinq cent mille tonnes d'acier par an.

On peut affirmer qu la guerre a déjà consommé des dizaines de millions de tonnes d'acier dans le but de décimer des armées, de pulvériser des forteresses, de bouleverser des tranchées et de détruire des navires.

La publicité est une science. Elle a ses règles, ses axiomes, ses procédés, ses écoles, ses maîtres, ses génies.