

d'autre part, les stocks sont fortement réduits. Les importateurs n'ont pas reçu leurs ordres au complet par suite de la grève des verriers belges qui dure encore.

Les prix sont très fermes et ceux qui ont de la marchandise en mains estiment qu'ils n'auront aucune peine à l'écouler avec profit.

**FERRAILLES**

Le marché des ferrailles est toujours actif avec tendance à la hausse sur les cuivres en général.

Nous cotons:—

	La lb	tonne
Cuivre fort .....	0.11	0.12
Cuivre mince ou fonds en cuivre .....	0.09½	0.10½
Laiton rouge fort .....	0.09	0.10
Laiton jaune .....	0.05½	
Plomb .....	0.02	0.02½
Zinc .....	0.02½	0.03

Fer forgé No 1 .....	11.00	
Fer forgé No 2 et tuyaux de fer .....	6.50	
Fer fondu et débris de machines .....	12.00	13.00
Plaques de poêles .....	9.00	9.50
Fontes et aciers malléables .....		0.00

La lb.

Vieilles claques .....	0.05½
Chiffons de la campagne, 65 à 75 cents les 100 lbs.	

**LE COMMERCE DES RAILS**

On lit dans le "Iron Age":

Il a été souvent fait allusion, dans les colonnes de cette revue, au rôle que joue la demande pour le vieux matériel des voies ferrées, dans l'achat par les Compagnies de chemins de fer de nouveau matériel. En renouvelant leurs rails, les compagnies de chemins de fer tirent un revenu de la vente des vieux rails ainsi remplacés. Aux époques où le commerce du fer est très actif, de vieux matériaux de cette sorte commandent de bons prix, et la somme d'argent réalisée par leur vente aux lamineries et aux aciéries peut être un facteur important dans la réduction des dépenses qu'une compagnie de chemins de fer doit faire pour la pose d'une nouvelle voie. Dans cet ordre d'idées, une compagnie de chemins de fer occupe une position bien différente de celle des autres consommateurs de fer et d'acier, qui emploient généralement à leurs achats une somme d'argent représentant la totalité du coût des marchandises; en effet ces consommateurs n'ont aucune compensation en ce qui regarde l'argent pouvant être retiré de la vente du vieux matériel; ou bien, s'ils sont manufacturiers, les ferrailles qui leur reviennent du marché n'ont qu'un rapport insignifiant avec la quantité achetée.

Tous les rails employés à la construction des voies ferrées sont destinés, le cas échéant, à prendre le chemin des lamineries ou des aciéries. En réalité, aucun produit de fer ou d'acier, excepté les essieux et les roues de wagons, mais certainement aucun autre de ces produits, quand ils sont employés dans une indus-

# Les Mauvais Clous à Cheval.

sont comme les mauvais œufs—ils sont un mauvais placement pour l'acheteur. Il vaut mieux payer un peu plus dans les deux cas et avoir ce qu'il y a de mieux. Le souvenir de la qualité demeurera longtemps après que le prix aura été oublié.

Si, en toute chose, vous voulez ce qu'il y a de mieux, vous devez vous attendre à payer le meilleur prix. Ne vous décevez pas, en pensant qu'il y a des manufacturiers philanthropes de clous à cheval, dans notre cher Canada, et beaucoup moins dans le pays de l'oncle Sam, qui se soucieraient de vous donner un dollar de clous à cheval, pour soixante-et-quinze cents. Pas le moins du monde! Vous obtenez ce pour quoi vous payez, et pas plus. Demeurez assuré d'une chose, c'est que lorsque vous achetez les clous à cheval de la marque "C" vous obtenez ce qu'il y a de mieux à tous les points de vue: faits avec les meilleurs matériaux du monde—par les meilleurs procédés—la meilleure marque connue—la meilleure et la plus facile à vendre—et "faits au Canada."

Pour tout résumer en deux mots, nous voulons vos commandes pour les clous à cheval de la marque "C" directement ou indirectement. N'acceptez aucune autre marque comme substitut de la nôtre, spécialement au même prix.

Nous enverrons à tout marchand des échantillons gratuits, pour qu'il les distribue aux Maréchaux-ferrants sès clients; ou directement à ceux-ci, si on le préfère et sur demande à nous adressée.

## Canada Horse Nail Company,

**MONTREAL.**

Etablis en 1865

trie autre que celle des chemins de fer, ne donne, par sa vente comme vieux matériel, un rendement aussi fort que celui donné par la vente des vieux rails.

Parfois l'on voit des résultats extraordinaires fournis par cette spécialité du commerce. Pendant les périodes de grande activité dans le commerce du fer, il est arrivé quelquefois que des compagnies de chemins de fer ont reçu pour leurs vieux rails un prix plus élevé par tonne que celui qu'elles payaient pour leurs rails neufs. Ceci, il est vrai, arrive très rarement; mais ce qui se présente moins rarement, ce sont les cas où le prix des rails neufs n'est supérieur que de quelques dollars par tonne au prix des vieux rails.

Les fabricants de rails peuvent établir, pour une année prochaine, un prix qui leur semblera satisfaire convenablement à toutes les éventualités, remplir leur livre de commandes, pour tous les ordres qu'ils peuvent exécuter à ce prix-là, et se trouver, à mesure que l'année s'avance, en face d'une si forte demande de la part des consommateurs de fer et d'acier de toutes sortes, que les prix du métal brut, y compris les débris de rails, vont s'élever d'une manière surprenante.

Lorsqu'un tel état de choses se produit, les compagnies de chemins de fer prennent toute la quantité de rails pour laquelle elles avaient fait un contrat, et renouvellent leurs voies ferrées très libéralement.

Quand le commerce général se ralentit, et que le fer et l'acier sont en faible demande de la part d'industries autres que celle des chemins de fer, les prix des vieux rails baissent, et la marge entre le prix des vieux rails et celui des neufs s'élargit. Pendant la plus grande partie de l'année courante, la demande pour les vieux rails a été légère. La plupart du temps, leur vente a été rendue pratiquement impossible; ceux qui les achetaient, le faisaient simplement parce qu'ils étaient à si bon marché qu'une occasion de spéculation semblait se présenter. Il y eut des ventes de vieux rails d'acier à \$11 la tonne, sinon moins; et ceci est arrivé, non dans des localités éloignées, mais dans des centres de consommation. Durant le mois dernier, un changement radical s'est produit et ces mêmes localités accusent maintenant des prix de \$3 par tonne plus élevés, avec une demande active, qui semblerait promettre une nouvelle hausse.

La hausse sur les vieux rails de fer a été encore plus forte; mais ceux-ci ne constituent plus un important facteur dans le commerce du vieux matériel, car ils disparaissent rapidement des voies ferrées. Il n'y avait, d'après le "Manual" de Poor, que 15,249 milles de voies ferrées avec rails en fer à la fin de 1903, ce qui ne représente que 5,4 pour cent de