

ler le Syndicat international de poutrelles qui avait, non sans peines, été reconstitué il y a une quinzaine de jours.

Le prix de liv. st. 4.16.9 franco-bord Anvers, sur lequel les fabricants allemands, belges et français s'étaient mis d'accord "ne varietur", n'est guère respecté, et c'est à qui fera le plus de concessions sur ce prix, pour obtenir des commandes.

Les tôles fortes et moyennes ont vu leur marché se raffermir. Les prix sont au niveau de ceux qu'a fait ressortir la récente adjudication de l'Etat, c'est-à-dire vers fr 150 pour le fer no. 3 ou l'acier doux, et fr 160 pour le métal homogène, ce qui correspond au prix de fr 145 pour la tôle de fer no. 2.

### FRANCE

Le marché sidérurgique a continué à s'améliorer légèrement sur la place de Paris, mais l'animation des affaires laisse toujours à désirer, le manque de gros travaux est trop absolu. Prochainement il y aura, espère-t-on, des commandes d'importance. On cite, comme devant avoir lieu à bref délai, l'adjudication de deux ponts, que va faire l'administration du Métropolitain. En ce qui concerne les prix, le marché est stationnaire. On cote les fers marchands au coke 1ère classe fr 18, les fers pour planchers fr 19 et les tôles no 2 fr 22.

Dans les Ardennes, la situation n'est pas brillante. Il y a un manque presque absolu de nouvelles affaires et une vraie pénurie dans les demandes de prix. Du côté des Compagnies de chemins de fer, non seulement il n'y a aucune proposition importante à enregistrer, mais même les demandes de prix portant sur la fourniture de pièces détachées font défaut.

Il en est, pour ainsi dire, de même dans la région du Centre.

Dans la Haute-Marne, les forges continuent à être dans une bonne situation, laquelle s'est même améliorée pour la plupart d'entre elles dans cette dernière semaine où les ordres sont venus très nombreux, sans compter les propositions qui sont en pourparlers. Les acheteurs acceptent sans contestation le prix de fr 17 par 100 kg base. Les tréfileurs ont aussi du travail à plein collier, ils cotent les fils à fr 21 le clair no. 20, fr 22 les recuits et fr 25 les galvanisés. Les pointes dont le marché est toujours soutenu se livrent à fr 22,50 le no. 20.

Une amélioration sensible se dessine, pour l'ensemble des affaires sidérurgiques, dans le Nord. Les tôles se sont notablement raffermies et sont cotées, pour la Belgique, à la base de fr 15 pour acier Thomas, soit fr 22 pour la France, en tenant compte des droits d'entrée.

### ANGLETERRE

On signale de Middlesbrough un marché ferme pour les fontes. La fonte Cleveland no. 3 cote 53/6 et la fonte hémaitite numéros mélangés 58/".

En ce qui concerne le marché du fer et de l'acier il est faiblement tenu notamment pour les tôles et les cornières. La production de celles-ci, dans le district de Cleveland, n'atteint pas la moitié de ce que les usines peuvent fabriquer.

On cote:

Acier	I. s.d.
Rails lourds.....	5.10.0
Plaques de navires.....	5.15..
— de chaudières.....	7.10..
Cornières de navires.....	5.12.6
Feuilles simples.....	8.10.0
— doubles.....	9...0
Hoops.....	6.15...
Fer	I. s.d.
Barres communes.....	6..5..
— meilleures.....	6.15..
— 1ère qualité.....	7..5..
Cornières de navires.....	6..2.6
Feuilles simples.....	8.....
— doubles.....	8.10..
Plaques de navires.....	6..5..
Traverses.....	6.10..
Plaques de chaudières.....	7...5..
Rails légers.....	6..2.6

A noter aussi le grand calme qui règne, en ce moment, dans l'industrie de la construction des navires.

A Sheffield, la semaine n'a pas été bonne pour les producteurs. Plusieurs usines vont certainement être obligées de cesser le travail, tout au moins partiellement, si la situation ne change pas.

### ALLEMAGNE

Le marché sidérurgique allemand est faiblement tenu, bien que l'exportation ait donné dans les derniers temps beaucoup de travail aux laminoirs, surtout en rails pour les Etats-Unis.

Il a été produit, pendant le mois d'août dernier, 736,836 tonnes de fonte dans le Zollverein, contre 705,921 tonnes en juillet dernier et 634,321 tonnes en avril de l'année dernière.

Voici comment se subdivise la production du mois d'août de l'année courante: fonte d'affinage et fonte Spiegel 93,118 tonnes, fonte Bessemer 31,881 tonnes, fonte Thomas 473,433 tonnes, fonte de moulage 138,104 tonnes.

Pendant les huit premiers mois de 1902, la production de la fonte s'est élevée à 5,456,533 tonnes contre 5,255,639 tonnes pendant la période correspondante de l'année dernière, ce qui donne pour l'année courante un progrès de 209,894 tonnes ou de 4 pour cent environ.

### Clientèle satisfaite

La Rock City Tobacco Co., de Québec, constate, avec une bien légitime satisfaction, que le commerce s'associe à ses efforts pour pousser ses marques qui donnent satisfaction à la clientèle, tout en faisant la part du détailleur. Fumeurs ou chiqueurs semblent apprécier très favorablement ces marques.

### A PROPOS DU TRANSSIBERIEN

Un voyageur qui vient de faire le trajet de Pékin à Paris par le Transsibérien a confié à l'*Eclair* ses impressions, qui sont assez intéressantes à reproduire:

J'ai mis, dit-il, exactement vingt-trois jours, mais il est certain que, par la suite cette durée sera abrégée dans une assez large mesure.

La première partie du voyage, entre Pékin et Missouvaïa, dure douze jours. Le trajet est lent; on ne marche guère plus d'une demi-heure par heure, en moyenne, et on ne parcourt, dans cet intervalle, pas plus de quinze verstes, soit 10 milles environ. On pourra facilement, plus tard, gagner quatre ou cinq jours au moins sur cette partie du parcours.

Après Missouvaïa, on arrive au lac Baïkal, c'est la seule partie du trajet où la ligne ne soit pas achevée. Les constructeurs du Transsibérien sont obligés de contourner tout le lac, soit 270 verstes, pour l'établissement de leur ligne. En ce moment, on traverse le lac en bateau. Deux remorqueurs, l'*Angara* et le *Baïkal*, sur lesquels on peut embarquer vingt-sept wagons chargés, assurent ce service: l'hiver, le lac est gelé, on le traverse en traîneaux. L'achèvement du tronçon de ligne du lac Baïkal demandera encore quatre ans. A cette époque, on ira absolument de Paris à Pékin, par terre; mais on perdra un peu de temps car, en ce moment, la traversée du lac par bateau ne demande pas plus de cinq heures.

Une des choses qui frappent le plus durant ce voyage, c'est le changement rapide de température. A Pékin, nous avions 45° (113° Fahr.) de chaleur; nous étions en plein dans les neiges au lac Baïkal. Le pays, d'ailleurs, est d'une rare beauté, et les sites curieux ou pittoresques abondent. Les montagnes, sous leur manteau de neige éclatent, forment un tableau splendide, tel qu'il n'en est peut-être pas de plus beau au monde.

En sortant du lac Baïkal, c'est Irkoutsk; puis la ligne longe l'*Angara*, fleuve qui, malgré la rigueur de la température, ne gèle jamais, grâce à la rapidité de son courant. A partir de ce moment, la vitesse du train s'accélère; on marche à raison de trente-cinq verstes à l'heure; les wagons sont luxueusement installés; beaucoup de wagons-lits. Il faut, en effet, dormir toujours dans le train, car pendant toute cette partie du voyage, qui dure huit jours, les plus longs arrêts du train — et ils sont assez rares — sont de vingt minutes. On arrive alors à Moscou, c'est-à-dire presque à Paris.

L'impression dominante, lorsqu'on a effectué ce voyage, c'est l'énormité du travail qu'il a coûté. Ce que les Russes ont dû transporter de matériaux de toutes sortes pour l'établissement de ce chemin de fer est vraiment fabuleux. Il