

A Barrow-in-Furness le marché des hématites est stable et ferme. Celui de Sheffield est sans grande animation.

En Ecosse, le marché des fontes est à la hausse par suite de demandes continues des Etats-Unis. Cette semaine on enregistre pour ce pays une vente de 4,000 tonnes de fonte Carnbroe no. 3 et une autre de 3,000 tonnes de Cleveland.

Les producteurs de fers et d'aciers ont assez de travail pour être occupés sérieusement. On compte 85 hauts-fourneaux à feu, toute la production est prise par la consommation.

ALLEMAGNE

La note ne varie pas, elle n'est pas encore devenue satisfaisante.

Pour l'exportation la condition est passable, mais elle est très faible pour la consommation indigène. Les demi-produits et les grosses tôles trouvent principalement leur écoulement à l'étranger. Les bandages et les barres de fer qui avaient joui jusqu'à présent d'une assez bonne demande commencent à donner des signes de ralentissement.

Voici quelques chiffres relatifs à l'industrie des produits métallurgiques allemands. Ils se rapportent aux cinq premiers mois de l'année.

	1902	1901	
Importations.....	108,101	194,981	tonnes
Exportations.....	1,236,302	806,028	"

Comme cours moyens, on donne actuellement: fonte de puddlage par tonne: M 60, 62, fonte Spiegel M 85, 90, fonte Bessemer M 59,62, fonte Thomas M 57, 58, fonte de moulage No 1 M 67,71, No 2 M 60,61, hématite M 75,78.

LES PORTS DU MONDE

C'est à l'Allemagne, que revient la palme du progrès maritime, du fait de l'énorme avance qu'elle a réalisée par l'extraordinaire développement du tonnage de sa flotte commerciale. Ce tonnage a augmenté dans des proportions fantastiques, semblant comme suivre une progression régulière de près de 100,000 tonnes par an!

Mais aussi, il faut bien avouer que du côté de la Sprée, on a depuis bel âge et bien avant, la fameuse phrase de Guillaume II: "Notre avenir est sur mer!" compris toute la valeur de ce formidable outil de prospérité et, mieux encore, qu'on s'est sans trêve occupé d'en accroître la puissance. De 1888 à fin 1900, le gouvernement allemand n'a pas dépensé moins de 610,700,000 francs uniquement pour agrandir ses ports et pour en améliorer l'état; Hambourg, à lui seul, en a absorbé 375 et Stettin 50; à Brême on a dépensé ces dernières années 37 mil-

lions; à Lubeck 26; à Dantzig 11, etc., etc., sans compter que de nombreux travaux sont encore prévus pour des sommes plus considérables. Pas un instant l'effort ne se ralentit.

Puis, d'autre part, la somme des capitaux mis là-bas à la disposition des Compagnies par la confiance publique est colossale; pour ne citer que quelques exemples, la Norddeutscher Lloyd (84 vapeurs déplaçant 410,000 tonneaux) a pu, en l'espace de quelques années atteindre un capital frisant 140 millions de francs; la Hamburg Amerika (14 lignes de navigation: l'Amérique du Nord, du Sud, l'Inde, la Chine, l'Europe), en a de son côté, un de 90 millions.

Et ces capitaux, est-il bien besoin de le souligner, ressortent des plus rémunérateurs pour les actionnaires, car les plus bas dividendes pivotent encore autour de 6 et 7 pour cent, pour les plus hauts atteindre assez souvent des taux de 10 et 11!

Ci-dessus et incidemment nous avons parlé de Hambourg, qui par le chiffre de son tonnage a, distancé tous les autres ports du continent ainsi que Liverpool, et qui peut-être dans un avenir prochain, dépassera Londres même!

Eh bien, pour ce port, de 400,000 tonnes en 1850, la jauge des navires entrés est passée avec une rapidité surprenante à 2,500,000 en 1880 et à tout près de 9,000,000 en 1899, avec des chiffres à peu près identiques aux sorties. Pour 1900, le total des entrées et sorties peut être évalué à 20,000,000 de tonnes; or, tout cet accroissement de tonnage correspond à une extension proportionnelle du commerce et de l'industrie pour la plus grande partie de l'Allemagne du Nord.

Si, évidemment, Hambourg doit naturellement sa prospérité à sa situation même sur l'embouchure de l'Elbe, lui permettant ainsi d'importer à bon marché les produits de tous les pays traversés par ce fleuve, on ne saurait néanmoins, d'autre part, méconnaître l'influence décisive des pouvoirs publics allemands sur son prodigieux essor; car ceux-ci ont vite compris combien était capital pour un port l'avantage d'être situé sur une voie navigable.

Quoi qu'il en soit, jadis au cinquième rang en Europe, Hambourg figure maintenant au second et, nous l'avons dit, Londres n'a qu'à bien se tenir. Brême, encore, qui a conquis une place plus qu'honorable, serait à citer aussi au tableau d'honneur du trafic maritime allemand.

Les progrès de la marine allemande ont été spontanés et formidables; à peine connue, il y a quelques années, elle fait aujourd'hui concurrence à la

marine anglaise et est la deuxième de l'Europe.

Or, pourquoi cette transformation irrésistible et puissante de l'Allemagne? C'est qu'elle a su comprendre que désormais c'est au dehors que les nations civilisées devront aller conquérir de nouvelles richesses, et c'est pourquoi en même temps qu'elle s'occupait d'armer ses nationaux au mieux pour les futures luttes pacifiques, stimulant depuis l'écolier même jusqu'au banquier pour une émulation d'où dépendra la grandeur même du pays, elle s'est organisée, outillée au point de vue maritime, de la formidable façon que nous venons d'exposer.

Ayant ainsi à bon droit mis en relief les progrès des Allemands en matière de navigation, force nous est de ne pas plus longtemps retarder l'examen des différents ports de l'Angleterre, nul pays, malgré tout, n'approchant encore de l'importance maritime anglaise, puisque l'on compte dans le Royaume-Uni vingt ports ayant un trafic de plus d'un million de tonneaux.

Dans l'illusion absolue, jusqu'en ces dernières années, d'une supériorité commerciale et maritime inattaquable, l'Angleterre a vu soudain se dresser devant sa toute-puissance, l'Allemagne et les Etats-Unis, et le réveil n'a pas laissé que d'être brutal! La marine marchande de cette nation comptait au début de 1901: 9,208 vapeurs jaugeant 11,786,392 tonneaux; 10,778 voiliers jaugeant 2,246,302, soit au total 19,986 bâtiments et 14,032,694 tonneaux bruts.

Londres — qui détient cette place depuis 1850 — arrive toujours au premier rang des ports du monde, avec un mouvement total, d'après les chiffres les plus récents fournis par les statistiques officielles, de 16,529,000 tonneaux; Cardiff, ensuite, distançant Liverpool, se place comme deuxième port du Royaume-Uni et cinquième du monde avec 13,420,000 tonneaux. Liverpool, lui, qui, en 1880, avait la deuxième place, est descendu à la troisième en 1895 et n'a plus aujourd'hui que la sixième avec 11,818,000 tonneaux. Viennent ensuite, toujours en millions de tonneaux: Newcastle, 14e du monde avec 6,171,000; Hull, 21e avec 4,585,000; Glasgow, 31e avec 3,613; Southampton, 40e avec 3,122; Newport, 45e avec 2,849; Blyth, 50e avec 2,513; Swansea, 57e avec 2,193; Middlesbrough, 59e avec 2,099; Shields, 60e avec 2,078; Sunderland, 65e avec 1,949; Grimsby, 66e avec 1,912; Kirkcaldy, Leith, 69 et 70e avec 1,810 et 1,796; Grangemouth et Harwich, 83 et 85e avec 1,535 et 1,437; Manchester et Bristol, 95 et 99e avec