

nufacture que s'il s'agissait des articles mêmes dont ils sont la minuscule reproduction. On ne saurait mettre trop de soin surtout à choisir le modèle que l'on espère reproduire à des milliers et à des centaines de mille exemplaires, peut-être. Un fabricant consciencieux ne devrait pas hésiter à consulter des hommes d'affaires compétents, les personnes les plus capables de juger des moeurs, coutumes, usages, habitudes des pays où il a l'intention d'exporter, dans certains cas l'avis d'un artiste pourrait être précieux. Car le succès, dans cette industrie, ne tient qu'à un fil, comme le polichinelle; il s'agit de lancer le jouet qui plaira aux enfants. Des milliers de piastres dépensées en publicité seraient impuissantes à faire le succès d'un jouet qui ne plairait pas. D'où l'extrême importance de bien choisir son sujet. Tout est là."

LA METALLURGIE BELGE.

Le journal anglais Ironmonger donne les renseignements suivants sur la situation actuelle de l'industrie métallurgique belge:

Aux usines Boël (La Louvière), 400 à 500 ouvriers travaillent 5 jours par semaine. Aux usines "Nicaise et Deleuve," qui ont reçu des commandes importantes, 50 pour cent du nombre normal des ouvriers travaillent toute la semaine. Les usines Boudey et les laminoirs de Gilson travaillent maintenant d'une façon tout à fait normale. Les laminoirs de La Croyère, qui étaient fermés dès le commencement de la guerre, fonctionnent de nouveau en ce moment d'une manière presque normale. A Haine-Saint-Pierre, on travaille en moyenne 3 jours par semaine; par contre, les laminoirs de Baume sont momentanément fermés. Ougrée-Marihaye et la Providence travaillent 4 jours par semaine.

LA MARINE MARCHANDE HELLENIQUE

La marine marchande hellénique semble parmi toutes les marines marchandes du monde celle qui a su le mieux tirer profit de la guerre européenne en absorbant une bonne partie du trafic de la Méditerranée. Au commencement de l'année 1916, sa marine possédait 474 navires à vapeur d'un tonnage total de 549,983 tonnes, contre 450 navires de 493,404 tonnes au 1er janvier 1914 et 389 navires de 433,663 tonnes en 1913.

Elle possède, en outre, des voiliers dont le tonnage total s'élève à 107,467 tonnes. Ces navires fréquentent en grand nombre les ports italiens avec des chargements provenant principalement de l'Angleterre, de la Russie, de la Grèce, de la Roumanie, de la Tunisie, des Etats-Unis et de la Hollande.

La quantité des marchandises débarquées et embarquées par les navires grecs dans les ports italiens s'élevait en 1914 à 2,590,022 tonnes, contre 1,621,555 tonnes en 1909 et à 1,248,123 tonnes en 1905.

Pendant le même période, le nombre des voyageurs arrivés et partis des ports italiens dans des navires grecs a augmenté de la manière suivante: 336 en 1905, 5,876 en 1906, et 20,296 en 1914.

UNE BONNE AFFAIRE POUR LES AMERICAINS

La "United States Industrial Alcohol Co." vient d'obtenir, par l'intermédiaire de J. P. Morgan et Co., une commande du gouvernement français pour la livraison d'alcool pour une somme de 25,000,000 de dollars, le tout livrable dans la période d'une an, en douze fois.

Le Journal de Commerce de New-York évalue à 6,000,000 de dollars les bénéfices nets réalisés par la Compagnie dans ce contrat. Ajoutons que le capital de la Compagnie en question s'élève à 12,000,000 de dollars, de sorte que les bénéfices de ce contrat représentent 50 pour cent du capital. Aussi les actions de la Compagnie ont subi immédiatement une hausse de 20 points. La Compagnie a déjà vendu toute sa production jusqu'à la fin de l'année.

LES INCONVENIENTS DES TRAITES DE COMMERCE

L'Allemagne fait ce qu'elle veut des traités. Elle en invoque, cependant, les privilèges suivant les besoins: témoin l'affaire de l'Appam.

Mais sait-on que quelques traités de commerce mettent obstacle aux dispositions de la loi sur la réglementation des débits de boissons. M. Thibault, ancien directeur des douanes, avocat à la Cour d'appel de Paris, nous apprend dans La Loi que Japonais, Suisses, Russes, Mexicains, Danois même, peuvent s'abriter derrière des stipulations de leurs traités avec la France pour se dispenser d'obéir à la nouvelle loi.

LA DISETTE DU PAPIER EN ALLEMAGNE

Trois cents propriétaires de journaux se sont réunis récemment, à Berlin, pour chercher ce qu'il y avait à faire en raison du manque de papier. Après discussion, on a voté une résolution demandant au gouvernement de s'entendre avec les intéressés en vue régler la consommation du papier et de fixer des prix maximums pour la vente.

La réunion a, en outre, publié une déclaration concernant les prétendus bénéfices extraordinaires réalisés par les journaux allemands. Cette déclaration fait remarquer que depuis la guerre la publicité—principale source de revenu de la presse—a énormément diminué; dans certains cas, cette diminution est de 50 pour cent. En même temps, les frais de publication de journaux augmentent considérablement, de sorte que les propriétaires de journaux, loin de réaliser des bénéfices énormes, se trouvent au contraire dans une situation très précaire.

ENTENTE ENTRE COMPAGNIES DE NAVIGATION

Les négociations qui ont eu lieu à Budapest entre M. Ballin, directeur de la Hambourg-Américaine, et les représentants de la Compagnie de navigation hongroise "Adria," ont abouti à une entente complète. D'après cette entente, les Compagnie maritimes allemandes et l'"Adia" vont créer une nouvelle compagnie de navigation avec un capital de 8 millions de marks; le gouvernement hongrois lui accordera la concession du trafic des émigrants des ports hongrois en Amérique.

Le Berliner Tageblatt se félicite de cette entente parce qu'elle met fin à l'entente contre nature qui existait avant la guerre entre le gouvernement hongrois et la Compagnie anglaise la "Cunard Line," qui avait la concession du trafic des émigrants en Amérique.

M. Ballin négocie en ce moment avec la Compagnie "Austro-Americano" pour la faire entrer dans la nouvelle entente.