

437 livres sterling. Les lignes de chemins de fer ont donc coûté trois ou quatre fois moins cher.

Le prix de transport du coke de Connellsville à Pittsburg est de 0,75 dollars par tonne—soit 3,90 fr—pour 80 km. Le prix du transport de Pittsburg à New-York, sur une distance de 444 milles, est pour le fer, par tonne de 2240 livres—soit 1,015 kg—de 2 dol. 80c, soit 0,44 par "ton-mille" et de 0,56 pour l'acier.

Il ne faudrait pourtant pas s'exagérer les avantages du bas prix des chemins de fer américains par rapport à ceux d'Europe, car le transport ne s'y effectue pas sans quelques inconvénients; il est parfois arrêté par les incidents climatiques, comme le fait s'est produit en décembre dernier et plus récemment encore, au mois de mars. Souvent aussi le trafic est congestionné soit par l'insuffisance du débit des voies, soit parce que la traction fait défaut. Dans différents centres des réclamations s'élèvent continuellement contre l'insuffisance du matériel. L'approvisionnement des wagons vides aux mines, pour le chargement, est souvent inférieur de 25 à 40 p. c. aux demandes, tandis que les arrivages irréguliers ou trop lents ne répondent pas aux appels réitérés de l'industrie. Des efforts sont tentés, principalement dans la région orientale, pour faire cesser cet état de choses préjudiciable à un développement encore plus grand et plus rapide de la production et à une alimentation dont les besoins vont en croissant chaque jour.

#### LE PRIX DE REVIENT

La consommation du coke a été en moyenne de 1900 livres (la livre = 453 grammes) par tonne de fer et le minerai employé représente 55 p. c. du fer produit. Le volume d'air soufflé dans le fourneau a été de 70 pieds cubes par livre de coke et le travail, au plus bas prix, comprenant les frais généraux, les réparations, le salaire des surveillants, a été de 41 cents 1-10 (le cent étant la centième partie du dollar de 5,20 fr) par tonne de fer.

En comprenant les prix de revient du fer en Angleterre et aux Etats-Unis, M. Jeans arrive aux conclusions suivantes:

Le fret du minerai du Lac Supérieur jusqu'à Pittsburg a oscillé, en ces dernières années, entre 2,50 fr et 2,70 fr par tonne; le fret de Bilbao n'a pas été au dessous de 5,75 fr. C'est une différence de près de 4 fr par tonne de fer produit parce qu'il faut 2 tonnes de minerai espagnol quand 1-1/2 tonne du Lac Supérieur suffit. Quant au charbon, on peut évaluer le fret moyen de 6 fr à 6,50 fr, prix comparable à celui de South Durham à Cleveland.

Dans les usines de Chicago, le fret du coke revient à 2 ou 3 dollars par tonne, situation analogue à celle du West Cumberland et du Lancashire.

Les trois quarts des établissements métallurgiques des Etats-Unis dépendent des compagnies de chemin de fer pour le transport de leur charbon, tandis qu'en Angleterre beaucoup d'entre eux sont dans le voisinage immédiat de leur approvisionnement.

D'une manière générale, dit M. Jeans, l'Angleterre ne peut trouver dans les prix du marché américain de sérieuses alarmes. Un des principaux types des produits américains est le "No 1 foundry pig", qui ne pourrait arriver dans un port anglais à moins de 58 sh 7 d. Or le "foundry" écossais se vend en grande quantité à 40 sh et ce prix peut être maintenu avec profit dans des conditions normales.

En 1901, un métallurgiste américain déclarait volontiers que certains établissements étaient en mesure de livrer en Angleterre des "steel billets" à \$16.50, tandis qu'en Angleterre le prix de production le plus bas était de 3 livre st. 19 sh 2 d. M. Jeans a voulu vérifier, entre autres, cette assertion et, tout au contraire, il a pu établir que, pour ce type, la production anglaise n'est pas plus coûteuse que la production américaine et qu'elle pouvait supporter la concurrence sans danger. Il ne faut pas, toutefois, se montrer optimiste, car le progrès va vite en Amérique et les trusts menacent de plus en plus toutes les industries européennes.

#### UNE VITRINE DE FERRONNERIES

Un étalage de vitrine de ferronneries très attrayant par la Los Angeles Hardware Co. était entièrement consacré aux ustensiles et accessoires du jour de lavage. Quatre grandeurs de cuvettes en acier galvanisé, deux corbeilles à recevoir le linge avaient été disposées de façon à former un fond.

Au premier plan, on voyait un rang de Tordeurs de grandeurs variées et de différentes provenances. Au second plan, des rouleaux de caoutchouc, détachés, pour tordeurs, avec des masses d'épingles à linge. Tout à fait en avant, un grand nombre de modèles différents de fers à repasser, depuis le plus gros modèle de fer pour tailleur à chauffage au charbon de bois jusqu'au petit fer destiné au linge de bébé. Comme lignes de démarcations entre ces objets disparates quoique tendant au même but, des rouleaux de cordes à linge en broche et en chanvre.

#### LA MAIN D'OEUVRE DANS L'AFRIQUE DU SUD

Le "Times" publie l'étude suivante sur la main-d'oeuvre dans l'Afrique du Sud:

Il y a beaucoup à objecter contre le travail en commun entre blancs et noirs, mais si on peut les séparer, rien, dans

les conditions climatiques du pays, n'empêche de demander à un blanc un travail purement manuel. En conséquence, d'accord avec la proclamation de lord Kitchener, la Chambre des Mines offre du travail à la surface aux ex-irréguliers au prix de 5sh. par jour, tous les frais en plus, ce qui équivaut à leur ancienne paye.

La Chambre ne considérait cette proposition, de prime abord, que comme une offre provisoire faite dans un but purement patriotique et devant grever assez fortement les mines. On n'avait accepté cela qu'un peu à contre-cœur, mais quelques isolés avaient eu confiance, et ceux-ci font maintenant tous leurs efforts pour démontrer que l'emploi de la main-d'oeuvre blanche est, à la longue, plus profitable grâce à la continuité du travail; ils ne veulent pas dire par là qu'un blanc, qui revient à 6 sh. par jour, peut faire à meilleur compte le travail d'un noir coûtant 2 sh., mais que le travail exécuté en un minimum de temps est plus rémunérateur pour la Compagnie que s'il était interrompu ou inachevé alors que les autres frais, dépendant de cette partie du travail, continueraient à courir.

Lorsqu'on sera arrivé à faire disparaître la présomption qui existe contre le travail des blancs, on aura une main-d'oeuvre inépuisable. On a déjà des hommes en assez grande quantité, et l'on suit l'expérience avec grand intérêt: on n'a, toutefois, pas encore eu le temps d'établir des statistiques pour juger la chose d'une façon absolue.

Etant donnée la façon dont le travail est actuellement exécuté, par suite de circonstances particulières dans lesquelles on se trouve, il peut se produire nombre d'incidents susceptibles de diminuer provisoirement le rendement des mines et un travail d'un mois ne peut être considéré comme suffisant; néanmoins, si l'expérience réussit, elle servira à donner confiance à tous. Cela ouvrirait à la main-d'oeuvre matérielle, dont l'Angleterre regorge, un champ énorme et rémunérateur, car, au fur et à mesure que les ouvriers acquerraient de l'expérience, ils passeraient dans les rangs des travailleurs habiles et laisseraient la place aux nouveaux venus, et, dans ce cas, l'industrie minière se développerait presque indéfiniment.

Politiquement parlant, si l'on arrivait à faire converger un courant d'émigration important dans l'Afrique du Sud, cela ne pourrait que contribuer à assurer l'avenir du pays, en tant que colonie anglaise.

On espère pouvoir, dans quelques mois, établir des statistiques permettant de décider dans quelle proportion il est avantageux d'employer la main-d'oeuvre des blancs au travail des mines.