

ANGLETERRE

Suivant nouvelles reçues de Middlesbrough, les affaires en fonte de Cleveland sont un peu plus calmes que précédemment, mais les producteurs sont loin de manquer de commandes et n'ont aucune disposition à réduire leurs prix, d'autant plus que le coût de la fabrication tend à augmenter. La fonte de moulage no. 1 obtient 53 s., le no 3 51 s., les Warrants no 3 de Middlesbrough 51 et la fonte hématite de la côte Est numéros mélangés 55 s.

Quelques départements des fers et aciers manufacturés sont caractérisés par un certain manque d'animation. On signale cependant que la demande en matériel de tramways est bonne. Les rails en acier ont aussi un bon courant d'affaires.

On cote à Middlesbrough:

<i>Fer</i>	<i>I. s.d.</i>
Barres communes.....	65.05
— meilleures.....	
— — 1re qualité.....	
Cornières de navires.....	7.26
Feuilles simples.....	
— doubles.....	8.26
Plaques de navires.....	8.12.6
Traverses.....	
Plaques de chaudières.....	6.7.6
Rails légers.....	7.2.6
<i>Acier</i>	<i>I. s.d.</i>
—	—
Rails lourds.....	5.17.6
Plaques de navires.....	
— de chaudières.....	7.10
Cornières de navires.....	
Feuilles simples.....	8.12.6
— doubles.....	9.2.6
Hoops.....	7.

A Manchester, on ne signale pas de hausse dans les prix, mais la situation du marché continue à être très ferme aussi bien pour les produits en fer qu'en acier. Le marché des fontes est sans changement.

En Ecosse, le marché des fontes est demeuré calme. Les prix des warrants ont une tendance légère à la baisse. Cette réaction est assez naturelle après la forte hausse qui s'est produite récemment. Les affaires en warrants de Cleveland ont été actives, de même en warrants écossais, tandis qu'en warrants hématite du Cumberland, il y avait peu d'animation.

ALLEMAGNE

L'allure du marché sidérurgique allemand ne s'est pas modifiée. Les industriels continuent à se plaindre du manque d'ordres et de la faiblesse des prix. S'il y a un peu plus de besogne que l'année dernière à la même époque, elle provient des quelques commandes obtenues pour l'exportation qui laissent peu ou point de bénéfices.

Les grands syndicats qui sont toujours

prêts à accorder les plus larges concessions, quand il s'agit de faire de l'exportation à outrance, ne font aucun droit aux réclamations de leurs clients une fois qu'il s'agit du marché intérieur. Cette manière d'agir a eu pour conséquence la formation d'unions d'achats opposés aux concours de ventes. C'est ainsi que l'Union pour l'achat des fontes a réussi à se procurer pour le trimestre courant une fourniture de 17,000 tonnes de fontes sans l'intermédiaire du syndicat westphalien.

LA TRACTION ELECTRIQUE SUR LES CHEMINS DE FER

Voici plusieurs années déjà que l'on a résolu théoriquement le problème de la traction électrique sur les voies ferrées. Les applications qui en ont été faites en divers pays ont donné des résultats satisfaisants, si bien que beaucoup de gens s'étonnent que le mode de traction se substitue si lentement à la traction à vapeur au lieu d'avoir été rapidement généralisé. On oublie sans doute que cette transformation de la force motrice exige en même temps la transformation d'un matériel considérable, qui rend et rendra longtemps encore d'excellents services. Ce n'est donc que graduellement que les Compagnies peuvent procéder à la refécution de l'outillage existant. Elles s'en occupent néanmoins assez activement, surtout pour l'ouverture de sections nouvelles, à la condition toutefois que l'exploitation de ces sections offre des avantages en rapport avec les dépenses élevées que nécessite la traction électrique. Les Etats-Unis appliquent en grand, il est vrai, les installations de ce genre; mais il faut tenir compte qu'en ce pays on ouvre presque chaque année des lignes exigeant la construction d'un matériel spécial, qui ne fait pas double emploi avec le matériel ancien.

Un ingénieur anglais, directeur d'une importante Compagnie de chemin de fer, vient de rédiger un travail intéressant où sont décrits les avantages possibles de la traction électrique sur les lignes à grand trafic et sur l'économie qui en peut résulter; il conclut ainsi: en supposant les conditions semblables dans les deux cas, là où les frais de traction par l'électricité sont de 0,439 fr seulement, avec la vapeur on dépense 0,558 fr. L'électricité assurerait donc une économie de 21 pour cent. De son côté, un ingénieur canadien vient d'étudier la même question et formule des conclusions moins catégoriques, mais encore très favorables à la traction électrique. Pour lui, les chemins de fer à vapeur, dans un avenir prochain, devront nécessairement recourir à l'électricité pour tout ce qui est trafic suburbain, non seulement des voya-

geurs, mais encore des messageries et transports légers; il prévoit même que la transformation s'imposera pour le trafic entre des villes situées à peu de distance les unes des autres et sans que l'on doive s'arrêter aux difficultés pécuniaires. Ce qui ne l'empêche pas de reconnaître cependant qu'on continuera encore bien longtemps d'avoir recours à la locomotive classique pour le transport des marchandises et pour le trafic des voyageurs à longue distance.

On ne saurait actuellement, établir de règle précise pour le choix à faire entre la vapeur et l'électricité; des exceptions deviendront nécessaires quand on se trouvera en présence d'un grand nombre de voyageurs à desservir. Mais ce qui apparaît très probable, c'est que l'on adoptera immédiatement la traction électrique pour les nouvelles lignes qui se créeront entre des centres de population importants et demandant des communications rapides. L'électricité est particulièrement précieuse dans le cas de convois fréquents, composés d'un assez petit nombre de voitures.

D'autre part, une étude très remarquable, sur le rôle et l'avenir des chemins de fer à traction électrique, vient d'être faite par un technicien d'une compétence reconnue, M. Gérard, président de la Société belge d'Electriciens. Son opinion est d'autant plus intéressante qu'il n'envisage pas seulement l'accélération de marche que permettrait la traction électrique, si important que soit le résultat, mais qu'il attend de cette transformation dans l'industrie des chemins de fer une économie de tout point désirable, en même temps qu'un plus grand confort et des facilités nouvelles dans l'exploitation. Son étude est très documentée à cet égard.

Dans l'exploitation par la vapeur, chaque moteur traîne avec lui toute une série de poids morts qui retardent sa marche: chaudière, foyer, cheminée, combustible, eau d'alimentation; avec l'électricité, la force motrice est produite dans une usine centrale et vient animer des moteurs légers qui ne comprennent exclusivement que les appareils nécessaires pour transformer le courant en mouvement de déplacement; l'énergie est dépensée dans les conditions les plus économiques au moment précis où elle est utile, alors que la locomotive à vapeur brûle constamment du charbon, même pendant les arrêts prolongés, afin de maintenir la chaudière sous pression.

Avec l'électricité, les démarrages, les départs rapides et aussi les arrêts brusques deviennent possibles, ce qui permet une bonne vitesse même entre des stations très rapprochées, et ce qui donne plus de sécurité au point de vue du freinage en cas d'accidents. On comprend que si l'on économise sur la durée