

allemande du Cameroun et des plantations françaises établies dans la vallée de l'Ogoué.

* **

L'huile d'olive et la récolte du vin en Hongrie : La récolte du vin a été abondante cette année dans la circonscription de Raguse (Autriche) ; elle s'élève à 200,000 hectolitres environ, dont les trois quarts sont de qualité inférieure.

Le prix moyen de l'hectolitre (22.2 gallons) varie de \$3.36 à \$4.20.

Les principaux vignobles sont situés à Val di Noce, à l'île de Lagosta et dans la presqu'île de Sابلoncello.

Dans les bouches de Cattaro, le rendement a été inférieur à la moyenne et la qualité est mauvaise.

Mais c'est principalement la récolte des olives qui laisse à désirer. Depuis plus de cent ans, on n'avait eu à constater d'aussi tristes résultats, dus au fléau qui désole la Dalmatie après avoir envahi la péninsule italienne. On s'efforce vainement de trouver un remède contre cette "mouche de l'olivier" qui dépose ses œufs dans le fruit et dont les ravages sont si considérables qu'ils menacent réduire à néant la production de l'huile d'olive.

* **

Le bureau de direction du Board of Trade vient de décider de transformer quelques-unes des parties intérieures de l'édifice, en vue de créer plus de bureaux, dont le nombre est devenu insuffisant, par suite des demandes croissantes des hommes d'affaires, courtiers, etc., qui croient de bon ton d'avoir au moins un pied à terre dans l'édifice. La galerie qui surplombe la salle de la halle au blés sera transformée en bureaux.

o La location des divers bureaux de

l'édifice du Board of Trade rapporte \$51,601.23 à cette institution.

* **

Il y a sur les chemins de fer du Royaume-Uni actuellement 19,914 locomotives dont le parcours moyen annuel est pour chacune 19,104 milles ; les recettes annuelles pour une locomotive sont de \$22,860, de sorte que chaque mille de parcours d'une locomotive rapporte en moyenne \$1,195. Il faut déduire de ce chiffre les dépenses diverses relatives tant à la voie qu'au service de la traction, de sorte que la différence peut être estimée à 65 cents environ.

De même que l'ouvrier dans toutes les industries, la locomotive d'aujourd'hui fait moins de travail que celle d'autrefois, car les 15,924 locomotives qui existaient il y a dix ans sur les chemins du Royaume-Uni, avaient chacune un parcours moyen annuel légèrement supérieur et, contrairement à l'ouvrier, elles gagnaient alors un peu plus que maintenant.

Si nous prenons le coût d'une locomotive actuelle à \$13,500 en moyenne, nous trouvons qu'elle gagne son prix d'achat en sept mois, en ne considérant que les recettes brutes ; ce serait tout autre chose si on prend les recettes nettes, défalcation faite des dépenses de toute sorte.

C'est en Ecosse que la locomotive paraît faire le plus de travail ; en effet, on y compte une locomotive pour 1.74 mille de lignes en exploitation, tandis qu'en Angleterre et dans le Pays de Galles, il y a une locomotive par 0.87 mille, soit le double en proportion. Bien que le produit miliaire soit bien plus élevé qu'en Ecosse, dans le rapport de 80 à 75 la recette annuelle est plus élevée en Ecosse. Ainsi la locomotive écossaise parcourt 23,300 milles et gagne \$24,200 par an, tandis que pour