

Unis pendant l'année entière. A Duluth, en moins de trois heures, un navire de 7,000 tonnes peut être chargé de minerai de fer et ce minerai, déchargé à Buffalo, ne coûte que 60 cents par tonne.

Le taux du fret pour le blé est de 2 cents le boisseau ; pour le charbon 25 cents la tonne ; pour le minerai de cuivre 2 dollars la tonne. Les voies ferrées ne peuvent pas lutter contre ces prix et le résultat a été de faire construire des flottes importantes par les compagnies de chemins de fer.

Pittsburgh se dispose à faire construire, au prix de 33 millions de dollars, un canal de 16 pieds allant du confluent des rivières Alleghany et Monongahela au lac Erié et à Ashtabula. Les navires des lacs assurés d'un fret de retour en charbon qu'ils rapporteront à Duluth, porteront les minerais directement à Pittsburg qui espère ainsi devenir le terminus du commerce du fer et du cuivre des mines du Minnesota. L'esprit d'entreprise de Pittsburgh est digne d'attirer l'attention. Cette ville a déjà construit un canal qui se prolonge jusqu'au centre de la Virginie Occidentale et lorsqu'elle sera réunie aux grands lacs, elle cherchera certainement à atteindre l'Atlantique par la baie de Chesapeake et à devenir port de mer autant que port des lacs, alors qu'elle est déjà en relation importante par rivière et par canaux avec la Nouvelle-Orléans et le Golfe du Mexique.

S'il est vrai que le canal projeté, entre les lacs et l'Atlantique, est à juste titre le plus important de ceux considérés, il n'est pas sans intérêt de voir combien, dans les Etats de l'ouest, on se préoccupe de voir les centres de production réunis aux lacs.

De même que le canal de l'Erié a de façon constante obligé les compagnies de chemins de fer à abaisser le tarif du fret entre le Minnesota et New-York, de même la construction d'un réseau de voies navigables dans les Etats de l'extrême ouest donnerait à ces derniers de grandes facilités pour expédier leurs produits vers l'Est. Les pétroles du Wyoming pourraient atteindre l'Atlantique comme ceux de l'Ohio, et les bestiaux pourraient être transportés par bateau du pays d'élevage jusqu'aux marchés de l'Est. Aussi l'on conçoit l'intérêt qu'existent dans le pays les projets de construction de canaux tels que celui de Duluth à Minneapolis et à la rivière Rouge du Nord pour atteindre le Dakota et le Missouri supérieur.

—(Moniteur Officiel.)



Eclairage à l'alcool sur les chemins de fer saxons : De même que d'autres Compagnies, d'autres Etats allemands, les chemins saxons ont fait des essais pour la substitution de l'alcool au pétrole dans certaines gares. Ces essais ont porté sur 13 stations, et 151 lampes à incandescence placées soit à l'intérieur soit à l'extérieur. Parmi les 13 stations il y en avait d'assez importantes telles que Bad Elster et Schandan.

Les difficultés ont été parfaitement surmontées lorsque le personnel était bien dressé. L'heure d'éclairage coûtait de 4 cent. à 5 cent. 3. C'est-à-dire le double du prix de revient par le pétrole. Mais les lampes à alcool donnent trois fois plus de lumière.

Ces essais doivent continuer et porter sur 85 nouvelles lampes.

L'année courante les essais d'éclairage sur les chemins de fer allemands ont exigé 500 hectolitres d'alcool.—(L'Alkohol).

\* \*\*

La construction du chemin de fer central de l'Algoma qui doit mettre en communication les grands lacs avec la baie d'Hudson est effectivement commencée. Il traversera des centaines de milles d'un pays encore complètement sauvage, sans villes ni villages pouvant augmenter le trafic. La voie est établie très solidement avec des rails d'acier du poids de 85 livres : les locomotives, pesant 135 tonnes, sont si massives que les compagnies des chemins de fer par lesquels on devait les expédier ont craint pour la solidité de leurs ponts et la livraison a été faite au moyen de chaland à vapeur en fer par la route du lac de Chicago à Sault Sainte-Marie où commence le nouveau chemin de fer. Un tronçon de 25 milles était déjà achevé et en exploitation vers la fin de novembre 1900 : on avance d'un demi-mille par jour et l'on pense qu'il faudra trois ans pour achever toute la ligne. Le capital de plusieurs millions nécessaire pour la construction de cette voie dans le Canada de l'ouest est fourni pour la plus grande partie par les Etats-Unis. Le chemin de fer est construit en vue du transport des approvisionnements de pulpe de bois du nord du Canada nécessaires aux usines de Sault-

Sainte-Marie, mais il ouvre également une région qui est fabuleusement riche en minerais et en bois.

\* \*\*

D'après l'Iron Age, de New-York, la commission chargée par l'association des fabricants de la Nouvelle-Orléans de fréter un bateau pour y faire une exposition flottante de leurs produits dans les ports de l'Amérique centrale et des Antilles, a adopté l'itinéraire suivant : Tampico, Vera-Cruz, Merida, Belize, Livingstone, Puerto Cortez, Bluefields, Port Limon, Boca del Toro. Le temps consacré à cette tournée serait de 30 jours, qui permettraient un voyage supplémentaire de Tampico ou Vera Cruz à Mexico.

\* \*\*

Les ventes aux enchères publiques de sulfate de quinine provenant de la fabrique de Bandoeng, à Java, auront lieu en 1901 aux dates ci-dessous :

	Kilog. de sulfate de quinine
27 février.....	3,500
3 avril.....	3,600
15 mai.....	4,400
19 juin.....	4,500
24 juillet.....	4,600
4 septembre.....	4,700
9 octobre.....	4,800
13 novembre.....	4,900
18 décembre.....	5,000

Ces ventes s'élèveront donc, en 1901, à la quantité approximative de 40,000 kilog.

\* \*\*

Un rapport du consul allemand à Yokohama contient de nouveaux renseignements sur une institution très utile pour le commerce d'importation au Japon. Un musée permanent d'échantillons a été ouvert à la douane de Yokohama, le 8 octobre 1900.

L'exiguïté du lieu ne permet pas, il est vrai, d'y réunir tous les articles d'importation de quelque intérêt, mais cependant il offre, suivant une classification commode et pratique, établie d'après les divisions du tarif d'importation japonais, un aperçu des articles les plus importants, notamment de ceux dont la taxation avait donné lieu à des contestations entre les importateurs et les autorités de la douane. On trouve aussi dans ce musée d'échantillons des collections des articles d'importation entrant en franchise, aussi bien que de ceux qui sont prohibés ; une explication y est jointe des modes d'emballage les plus pratiques pour chaque article.

Parmi les services auxiliaires de la douane créés à Yokohama se