

préparent à rencontrer la demande d'automne. Les transactions sont légères, le commerce n'achetant que pour tenir l'assortiment au complet. Nous n'avons aucun changement à signaler dans les prix.

**Cuir.**—Le calme que nous avons à plusieurs reprises signalé se continue toujours. Dans les cuirs à semelle, les détenteurs ont fait de légères concessions pour activer la vente. Les veaux légers sont de défaite facile au cours de notre prix courant. Le cuir à harnais et la vache fendue sont de défaut difficile.

**Bois de service.**—La demande pour la consommation est régulière mais pour exportation les transactions sont difficiles à conclure en conséquence de la rareté de tonnage et du haut prix du fret.

**Bois de corde.**—Les recettes augmentent mais les cours se maintiennent fermement. Pour cotes à la clôture pour quantités convenables à la consommation immédiate voir prix courant. Pour grands lots, il faut voir les prix à 50c. par corde au dessous des prix cotés.

**Charbon.**—Le charbon américain a subi une hausse de 25c à 50c par tonneau. La demande a été très active depuis quelques jours et de nombreuses ventes à livrer ont été conclues. On cote, Lakawana ou Pittstone de \$7.75 à \$8.00 par tonneau avec escompte de cinq pour cent au comptant. Les recettes de houilles anglaises sont légères. Celles de la Nouvelle Ecosse augmentent.

**Métaux et Ferronneries.**—Les détenteurs de fonte offrent des concessions sur les cours d'il y a quinze jours pour activer la vente sans grand succès. Les fonderies n'achètent qu'au fur et mesure de leurs besoins réguliers et la spéculation a déserté le marché. Cette marchandise tend fortement à la baisse.

La grève que nous avons signalée il y a quinze jours n'a pas eu de suite. Les grévistes en sont venu à des arrangements avec les patrons.

Le fer en barre tend aussi fortement à la baisse. La demande pour le fer blanc et la tôle est très limitée et il est difficile d'effectuer des placements considérables, même en faisant des concessions sur les cours réguliers.

L'importation des métaux et beaucoup moindre cette année que les deux années précédentes et nous nous attendons à voir l'équilibre s'établir bientôt entre l'importation et les besoins du pays.

**Comestibles.**—Le marché aux comestibles est très calme. La demande pour le lard en baril est nulle. Le beurre s'offre quelque peu facilement. La température est très favorable à la production et les nuits fraîches que nous avons eues ont été très propices pour en effectuer le transport. Le marché est suffisamment approvisionné pour la demande. On cote qualité de choix 18c à 20c, bon ordinaire 15c à 16c. La demande pour le saindoux se limite aux besoins de la consommation locale. Les cours n'ont subi aucun changement. Absence complète de transactions en poisson qui, au reste, est rare et de qualité peu désirable.

**Farines.**—Les farines sont très lourdes et tendent toujours à la baisse. Les cours ont reculé de pleinement dix cents depuis huit jours et les transactions qui ont été conclues sont sans grande importance, les opérateurs n'achetant que pour remplir les commandes

les plus pressées. La demande pour les Provinces Maritimes sont nulles. On cite les transactions suivantes pour les trois jours qui viennent de s'écouler : 250 barils extra \$6.65 ; 700 do Fancy \$6.10 ; 150 do forte pour boulangerie \$5.75 ; 100 do do \$5.80 ; 200 do do \$5.90 ; 50 do de choix \$5.90 ; 200 do do prix non divulgué ; 500 do Medium \$5.60 ; 50 do do \$5.65 ; 300 do ordinaire du Canada \$5.50 ; 400 do do \$5.55 ; 200 do Inspection de Toronto \$5.374 ; 100 do No. 2 \$4.95 ; 50 do do choix \$5.25 ; 200 do do \$5.39 ; 200 do Fine \$4.10 ; 150 do \$4.15 ; 200 sacs Haut-Canada \$2.65 ; 50 do extra \$6.70 ; 200 do Fancy \$5.97 1/2 ; 100 do do \$6.10 ; 50 do forte pour boulangerie \$5.75 ; 100 do do \$5.80 ; 100 do do \$5.90 ; 500 do ordinaire du Canada \$5.50 50 do No. 2 \$4.90 ; 100 do do \$5.95 ; 50 do do \$5.00 ; 100 do Fine \$4.10.

**Blé.**—La demande pour ce céréale est très calme. On cote nominativement blé du printemps du Haut-Canada \$1.29 à \$1.30.

**Grains grossiers.**—Aucune transaction digne de mention spéciale. On cote le maïs 45c pour cargaison à flot, pois 72c à 75c, avoine 30c à 32c, orge 50c.

**Épicerie.**—La demande ne se réveille pas pour les épiceries et les transactions n'ont aucune importance. Pour cotes à la clôture voir tableau de prix courant.

**Huiles.**—Affaires calmes aux prix précédemment cités.

**Sel.**—La demande est moins active. On cote gros de Liverpool en sac de 11 au tonneau \$1.10 ; 10 au tonneau \$1.15 ; factory filled \$2.25. Le sel fin ordinaire de Liverpool manque.

**Spiritueux.**—Nous n'avons pas connaissance de transactions importantes. Les cours n'offrent aucun changement.

**Sucre.**—Le marché est très lourd et les placements effectués n'ont aucune importance.

**Thé.**—On ne cite qu'une transaction importante à prix non divulgué.

### Le personnel des chemins de fer.

Voici, au sujet du personnel des chemins de fer français, quelques notes intéressantes publiées par la *Liberté* :

On compte dans le service central :

Administrateurs.....	229
Employés de bureaux.....	1,540
Gens de service.....	270

Dans l'exploitation commerciale :

Directeurs.....	268
Employés de bureaux.....	3,480
Gens de service.....	250
Chefs ou sous-chefs de gare.....	3,300
Comptables.....	15,000
Hommes d'équipe.....	25,000
Chefs de trains et contrôleurs.....	2,370
Conducteurs de trains.....	4,330

Dans les ateliers d'entretien :

Ingénieurs ou architectes.....	280
Employés dessinateurs, conducteurs et piqueurs.....	2,770
Agents de surveillance.....	44,100
Employés subalternes, environ.....	40,000

Le total de cet immense personnel s'élève, en chiffres ronds, à 143,000 hommes ; une véritable armée.

### Statistique maritime et commerciale.

La chancellerie impériale allemande vient de publier un mémoire très volumineux, contenant une statistique de la situation respective des marines de guerre et de commerce des différents Etats du monde civilisé.

L'après ces données officielles, l'Angleterre ne dépensait pas, en 1872, moins de 53 millions de thalers, la France, 69 millions, la Russie, 22 millions et l'empire allemand, la somme relativement modeste de 10 millions.

Pour 1873, l'Angleterre et la France restent à peu près stationnaires, tandis que la Russie projette une augmentation de 7 millions de thalers ; l'Allemagne dépenserait 4 millions et demi de plus, si les plans du gouvernement impérial sont adoptés. Donc, l'Angleterre débourse huit fois, la France cinq fois, et la Russie trois fois autant que l'empire germanique, quoique ces Etats possèdent déjà de grandes flottes bien organisées et pourvues de tout le matériel nécessaire, tandis qu'en Allemagne, presque tout est à faire.

Les détails statistiques donnés par le mémoire officiel sur le développement des marines de commerce des Etats maritimes les plus considérables ne sont pas moins intéressants. En voici un tableau abrégé :

	Nombre des bâtiments	Augmentation en tonnes (1869-1871)	Grandeur moyenne en bâtiments (tonnes)
Angleterre.....	26,637	5,630,789	215
Allemagne.....	8,110	1,334,776	262
France.....	15,778	1,074,676	68
Italie.....	18,822	1,013,068	55
Norvège.....	6,833	931,622	136
Pays Bas.....	1,985	528,578	266
Autriche-Hongrie.....	3,114	361,253	110
Suède.....	3,357	342,589	102
Grèce.....	5,512	328,815	59
Espagne.....	1,414	242,399	192
Russie.....	2,618	330,229	86
Danemark.....	2,833	188,302	65
Turquie.....	2,200	182,000	83
Portugal.....	817	83,392	108
Etats-Unis d'Amérique.....	26,303	3,744,319	142

D'après ces chiffres, l'écart entre la marine marchande de l'Allemagne et celle de la France et de l'Italie ne serait pas aussi considérable qu'on le croit généralement. Mais il suffit de jeter les yeux sur la troisième colonne (qui indique la grandeur moyenne des navires) pour comprendre qu'en réalité la supériorité du commerce maritime de l'Allemagne est plus grande, puisqu'on n'y tient pas compte des navires de cabotage, qui grossissent l'actif de la France et de l'Italie, quant au nombre des bâtiments et quant au total du jaugeage. De plus, presque la moitié du commerce maritime allemand est concentrée dans les deux grands ports de Hambourg et de Brême, qui n'emploient que 406 et 268 navires, mais d'une capacité moyenne de 566 et 869 tonnes.

Ces deux villes hanséatiques prennent un essor considérable, dont la navigation à vapeur fait à elle seule presque tous les frais. Le Lloyd de l'Allemagne du Nord (à Brême) possède 45 grands steamers ou 79,560 tonnes, d'une force nominale de 14,814 chevaux. La Société hambourgeoise-américaine a 17 navires ou 50,000 tonnes, d'une force de 8,000 chevaux.

En 1871, l'importation maritime de Hambourg atteint le chiffre de 375 millions 885,930 thalers (dont 76 millions au compte de l'Angleterre seule) ; celle de Brême 97 millions 392,283 th., tandis qu'en 1867 l'importation n'avait été que de 223 millions pour le premier port et de 70 millions pour le second.