

déliçates. Dans de spacieux ateliers, où travaillent quelque trois cents ouvriers, sous la conduite de quarante officiers ingénieurs des constructions navales, se trouvent également toutes les pièces de rechange indispensables, depuis un simple écrou jusqu'aux plaques de blindage en acier du dernier modèle.

L'Assistance, qui est complètement éclairée et chauffée électriquement, va être pourvue des appareils Preece-Marconi de télégraphie sans fil.

* ** *

Il est fortement question en ce moment de créer en France, et notamment à Dunkerque, Bordeaux et Marseille, des "ports francs." Voici qu'à son tour la Belgique paraît disposée à entrer dans la même voie. Un de nos confrères belges annonce que la chambre de commerce et des fabriques de Gand a récemment émis et transmis à l'Etat un vœu en faveur de la création d'un port franc avec zone neutre à Gand, et donne à ce sujet les renseignements suivants :

Si ce projet était autorisé par le gouvernement, il est prévu qu'avant l'exécution totale il serait nécessaire d'aménager des entrepôts fictifs où l'on pourrait travailler les marchandises en transit.

Le port actuel serait considérablement agrandi, et comme il deviendrait franc, les bateaux qui ne feraient que le traverser n'auraient plus à payer de frais d'entrée et de sortie.

Quant aux avantages que fournirait la zone neutre, la chambre de commerce et le conseil communal les considèrent comme très grands. Ils basent cette appréciation sur les mouvements commerciaux, industriels, maritimes, tous extrêmement productifs, qui se produisent dans diverses villes allemandes, telles Brême et Hambourg, pour ne citer que celles-là.

* ** *

Le consul d'Angleterre, dans un rapport récent, rappelle qu'il a déjà maintes et maintes fois insisté, dans ses précédents rapports, sur le bon marché qui, d'après lui, est la condition essentielle du commerce dans l'Afrique orientale. Le Swahili n'est pas économe ; il dépense ce qu'il gagne aussitôt qu'il le reçoit, quelquefois même avant de le recevoir ; il est toujours endetté et se montre très content de lui s'il trouve le moyen de se procurer, avant la prochaine paye, les choses qui lui sont nécessaires. Il a des goûts de luxe, mais pas d'argent pour les sa-

tisfaire, de sorte que, si on lui donne à choisir entre un objet bon marché qui durera un mois et un autre un peu plus coûteux qui durera six mois, il n'hésitera pas un instant à acheter le meilleur marché. C'est en tenant un grand compte de ce goût des indigènes pour les marchandises à bas prix, que les manufactures allemandes se sont assurées, depuis dix ans, une situation prépondérante sur le marché de Zanzibar et ce n'est qu'en agissant de même que les commerçants anglais pourront leur faire concurrence. Parmi les autres points sur lesquels le consul attire encore l'attention, signalons les avantages de coter les prix c. a. f., le grand soin à apporter aux détails et l'importance des catalogues illustrés et des échantillons partout où il est possible d'en distribuer.

* ** *

Les Etats-Unis se préoccupent tout particulièrement d'assurer à leur exportation les marchés de l'Extrême-Orient. Celui de la Sibérie, en raison de la création du Transsibérien, est un de ceux qui attirent le plus l'attention des producteurs américains. On estime, en Amérique, que ce marché nouveau appartiendra, peut être en entier, aux Etats-Unis, pays producteur le plus voisin, s'ils savent établir avec la Sibérie, des lignes directes et variées. C'est ainsi que, en dehors des lignes maritimes dont San Francisco et Seattle seront, sur la côte du Pacifique, les principaux ports d'attache, on a déjà songé, dans le monde des affaires, à créer une voie ferrée pouvant se rattacher au Transsibérien.

Une société, au capital de cinq millions de dollars, vient de se fonder à Denver, dans l'Etat du Colorado, en vue de construire et d'exploiter une ligne de chemin de fer qui traverserait le territoire de l'Alaska pour aboutir à quelque point de la côte, comme le cap du Prince de Galles, par exemple. Là, un service de ferry-boats assurerait le transbordement des wagons jusqu'à la côte du Sibérie, en un point où un embranchement du Transsibérien faciliterait le transport des marchandises sur tout le territoire russe asiatique.

* ** *

La *Shipping Gazette*, après avoir annoncé l'arrivée du *Westgate* à Rouen, dit que, à Hambourg, de "grands chargements de charbons américains" sont attendus par les lignes régulières qui semblent préférer le charbon au grain, comme lest, par la raison qu'au port de

débarquement on n'a pas besoin d'attendre comme pour le grain. On assure que le taux du fret est seulement de 5 sh. 6 de Philadelphie à Hambourg. Ce n'est pas plus que le taux de Glasgow à Gênes.

On n'ignore pas que depuis quelque temps, les charbons américains ont été importés à Gênes. Marseille et Trieste, mais tout dernièrement les quantités pour Trieste ont diminué, pendant que les envois pour Gênes ont été si importants que les trafics sur les lignes de chemins de fer, entre les mines de charbon de Sarre et de Ruhr et de Gênes, et même de tout le district nord de l'Italie, ont considérablement diminué.

"L'impression générale sur le marché belge des charbons est que le charbon américain envahira bientôt le marché et mettra de côté les charbons belges et anglais. Les revendications ouvrières et l'augmentation continue du prix d'extraction dans les mines belges favorisent les Américains." Faisant allusion à la possibilité d'une grève des mineurs en France, le capitaine du *Westgate* a déclaré que le taux du fret est à une cote ridiculement basse et qu'il y a un grand nombre de steamers présentement libres. Aussitôt que les américains se seront assurés d'un marché profitable en France, ils ne manqueront pas d'envoyer les diverses sortes de charbons qui sont demandées sur le marché français. Les charbons américains pourront alors arriver ainsi à satisfaire à l'activité industrielle.

* ** *

Sur les côtes de Californie, un ingénieur a établi un moteur qui fonctionne par les mouvements des vagues de la mer. A l'extrémité d'un bâti qui s'avance à plus de 100 verges dans la mer, il a installé trois grands flotteurs qui sont naturellement actionnés, c'est-à-dire soulevés et abaissés par chaque vague. A ces flotteurs sont reliés des bras de leviers qui mettent en mouvement une pompe, laquelle remplit un récipient en tôle d'acier. L'eau, qui se trouve dans le récipient sous une forte pression, actionne une turbine, et cette dernière commande une dynamo. Jusqu'ici chacun de ces flotteurs a fourni, en moyenne, une puissance de neuf chevaux.

En Allemagne à l'embouchure de l'Elbe dans le voisinage de Buesum, on a installé une bouée qui s'éclaire automatiquement au moyen du mouvement des vagues. La moindre agitation de l'eau donne l'énergie électrique suffisante pour la production de la lumière.