

dition commerciales étouffent les entreprises."

Il ne faut pas oublier que c'est un Américain qui écrit et un Américain qui, manifestement, n'est point anglophile ; les chiffres, toutefois, comme aussi les faits, ont leur éloquence et il faut avouer qu'ils n'apparaissent pas en faveur de la Grande-Bretagne.

P. V.

COMMERCE, INDUSTRIE ET FINANCE

Une dépêche de Brême annonce que le *Norddeutscher Lloyd* vient d'acheter les quatorze steamers avec lesquels *Scottish Oriental Steamship Corporation* desservait les communications entre Bangkok, Singapore, Hong-Kong et Swatow. Le *Norddeutscher Lloyd* continuera ce service en augmentant le nombre des bâtiments qui y étaient affectés.

On voit que l'Allemagne poursuit méthodiquement l'absorption des compagnies anglaises qui se livraient au trafic dans les parages de la Chine. Avec ses grandes lignes sur l'Extrême-Orient, desservies par le *Norddeutscher Lloyd* et la *Compagnie Hambourgeoise-américaine*, l'Allemagne occupera bientôt une place absolument prépondérante en Indo Chine et en Chine et drainera la plus grande partie du trafic formidable qui ne peut manquer de résulter de la mise en valeur de cette grande région. Comme premier résultat, les relations avec le Siam se trouvent absolument entre les mains des armateurs allemands.

Avant la prise de possession de Kiao-Tchéou et l'achat des Carolines, la navigation de l'Allemagne avec l'Orient avait déjà progressé d'une façon significative, grâce à l'initiative privée et aux subsides gouvernementaux. Pour s'en rendre compte, il suffit de consulter les statistiques du transit du Canal de

Suez ; nous voyons, en effet, que depuis dix ans la navigation sous pavillon allemand a presque triplé ! Elle n'était en 1889 que de 63,000 tonneaux bruts et elle a atteint en 1898 le chiffre de 1,353,000 tonneaux.

D'après un télégramme de Calcutta au *Times*, on estime que le chiffre des personnes recevant actuellement des secours dépasse trois millions. La commission du secours qui fonctionnait en 1878, lors de la grande famine, avait établi que, dans les districts les plus pauvres, 15 0/0 seulement de la population avaient réellement droit à des secours ; cette proportion, à l'heure actuelle, est largement dépassée. Aussi, le gouvernement vient-il de prescrire une enquête afin de s'assurer qu'il n'y a pas de gaspillage dans la distribution des secours.

En attendant, la sécheresse étant absolue, la famine augmente d'intensité. C'est ainsi que tout le gouvernement de Bombay est maintenant atteint par le fléau. En outre, dans les districts de Khandish, de Nasik, de Nagar et de Guyrat, le manque d'eau se fait cruellement sentir.

D'après une communication spéciale de Saint-Paul, au *Times Herald* de Chicago, le président du chemin de fer "Great Northern," M. J. J. Hill aurait formé le projet de donner à l'exportation des farines des Etats-Unis en Chine et au Japon une grande extension, au moyen d'une ligne de vapeur subventionnée, dont les chargements seraient principalement formés de ce produit. Des négociations auraient été entamées avec des chantiers anglais pour la construction des navires de la future ligne. Les dimensions de ces navires devraient être telles que la farine américaine puisse être transportée