

verre, même pour les eaux minérales ordinaires.

Les champagnes toujours secs "dry" très usités dans les bars et hôtels sont payés 1 livre sterling la bouteille.

Les mêmes prix ont cours dans les hôtels et les restaurants.

Les voitures de place n'ont un tarif acceptable que pour les courses d'un mille : 1 shilling.

Le soir après le coucher du soleil, le tarif est augmenté de 50 0/0.

Le louage d'un cab à l'heure coûte 7 shillings 6d.

La voirie, en mauvais état, de la ville malgré les travaux actuellement en voie d'exécution rend très difficiles les communications urbaines.

Les noms des rues sont fort peu indiqués, les numéros des maisons sont encore inconnus.

Les seuls existants sont gravés en caractères illisibles pour tout passant.

L'ignorance des *cap-boys* qui conduisent les voitures publiques est si grande qu'on ne peut se rendre, en dehors du quartier des affaires, aux villas Johannesburgeuses qu'à l'aide d'indications très précises et en conduisant soi-même les automédons officiels.

Les ravins, que produisent les pluies, sont tels, que les voitures ont de terribles chaos.

En dehors des rues principales, seuls les chariots boers, les trecks, attelés de 14 bœufs aux cornes puissantes, ou de mules, sont capables de porter les fardeaux importants.

Le déménagement d'un mobilier de maison est ainsi une opération fort coûteuse. On cite des déménagements de mobilier, dans un quartier assez éloigné, il est vrai, qui ont coûté 48 livres sterling.

Des voies de communication plus accessibles à tous, sont les tramways qui circulent en convergeant des principales localités suburbaines au centre des affaires. Là, se trouvent dans quelques rues centrales, les bureaux des banquiers, des financiers, à côté des grandes maisons de tous les genres d'articles de détail.

Les modes suivies sont celles de Londres et de Paris, les toilettes sont toujours luxueuses et les réceptions incessantes.

Le nombre de gens qui ont chevaux et voitures est, relativement à bien d'autres résidences, en proportion très grande. Tout le monde a sa bicyclette et bien des personnes joignent à leurs voitures l'usage de chevaux de selle.

40 Les indications qui précèdent

et qui donnent une idée de la cherté de la vie à Johannesburg peuvent surprendre les personnes qui résident en France.

La raison de cette exagération des prix au transval et surtout à Johannesburg est, en premier lieu, que ce pays, en dehors de l'or, de la houille et des produits de l'élevage, ne dispose encore que de fort peu d'articles de première nécessité et de consommation courante et, à plus forte raison, des articles de qualité supérieure dont sa population a le besoin.

D'autre part, les frais d'expédition des produits européens et américains dirigés sur le Transvaal atteignent des proportions considérables.

Indépendamment du fret jusqu'au Cap ou Lourenço-Marquez, les chemins de fer tant de la Colonie du Cap que ceux de l'Etat d'Orange, du Transvaal et de Delagoa-Bay, imposent, en vertu des monopoles de droit ou de fait, dont ils disposent, aux marchandises importées des tarifs très élevés auxquels viennent s'ajouter des droits de transit et de douane parfois considérables. En outre des difficultés sérieuses d'accès au plateau élevé sud africain, l'absence fréquente en ces contrées d'eau nécessaire aux machines et aussi les délais apportés par des administrations trop souvent négligentes, font que le transport par voie ferrée des produits importés supportent parfois des retards considérables.

On compte jusqu'à trois mois le temps nécessaire à recevoir à Johannesburg les marchandises embarquées dans les ports européens.

En résumé, la vie à Johannesburg est excessivement coûteuse, les salaires y sont élevés, il est vrai, et les emplois bien rétribués.

LES CHAMBRES DE COMMERCE EN ANGLETERRE

L'Association des Chambres de commerce anglaises a tenu dernièrement sa réunion générale à Londres.

Il est étonnant que, dans un pays aussi essentiellement industriel et commercial que l'institution des Chambres commerciales ait si longtemps tardé à prendre racine, alors que sur le continent elle possède des annales déjà passablement ancienne. Les premières Chambres de commerce du Royaume-Uni ont été établies il y a environ un siècle, en Ecosse, à Glasgow d'abord, puis à Edimbourg. La Chambre d'Edimbourg fut le premier corps public qui pétitionna pour l'abrogation des

droits sur les céréales ; elle se vante encore d'avoir soutenu activement le projet du canal de Suez et demandé l'achat des télégraphes par le gouvernement.

La création de la Chambre de commerce de Londres ne date que de 1882. Aujourd'hui toutes les villes manufacturières, tous les districts industriels ont des chambres de commerce qui servent comme centres d'informations pour les difficultés ou les besoins particuliers du commerce principal ou de l'industrie prédominante de la localité et auxquelles le gouvernement peut demander des avis en toute matière de législation ou taxation.

Les Chambres de commerce peuvent rendre encore bien d'autres services, répandre parmi les membres qui les composent les informations de toute nature qu'elles sont aptes à recueillir dans l'intérêt commun, provoquer entre eux des discussions utiles sur les améliorations à apporter dans tels ou tels procédés industriels et commerciaux.

Le *Times* ajoute que le rôle pourrait être encore singulièrement utile si elles tenaient avec une certaine suite leurs membres au courant des désirs variables, même capricieux, de la clientèle étrangère pour lesquels on accuse si souvent les manufacturiers et marchands anglais d'affecter une négligence dédaigneuse, tandis que les concurrents plus souples s'étudient à les suivre et s'efforcent de leur donner la plus prompt satisfaction.

Faut-il aller plus loin encore, et admettre, avec le journal anglais, que les Chambres de commerce pourraient entreprendre, sur un point délicat, de combler une lacune fâcheuse dans l'éducation du consommateur britannique, en lui inspirant l'horreur du laid, coûtât-il bon marché, et l'amour du bon et du solide, fallût-il le payer plus cher ? Chez les Anglais comme sur le Continent sévit, paraît-il, le fléau de la camelotte, remplaçant le vieil article de matière supérieure et d'usage indéfini.

La camelotte est de création allemande ; dès qu'elle apparaît, avec ses dehors trompeurs, ses oripeaux de mauvais goût, couvrant une matière de basse qualité, mais aussi avec cet inestimable avantage, le bon marché, elle chasse immédiatement du marché le produit supérieur, ou tout au moins ne lui laisse qu'une place restreinte où, seules, les raffinés prennent la peine d'aller le chercher.

Quoi qu'il en soit, les Chambres de commerce ont fini par prendre