

ne année ordinaire ait donné un prix de revient beaucoup trop bas. Le manque de fourrage en Europe a, dès le printemps, créé ici une demande extraordinaire, ce dont nos paysans se sont aperçus et dont ils profitent. Le foin du Canada ne pourra être mis à quai dans un port de France, par vapeur, qu'aux prix minima suivants :

	Le Havre ou Cherbourg.	St Nazaire ou Bordeaux.
Foin No 1	150 frs.	155 frs.
Foin No 2	140 frs.	145 frs.

Par voilier le coût serait :		
Foin No 1	125 frs.	125 frs.
Foin No 2	115 frs.	115 frs.

Ce prix se décompose ainsi : Coût à Montréal livré à bord : Foin No 1 75 frs ; No 2, 70 frs. Fret ; vapeur, le Havre et Cherbourg, 75 frs ; St-Nazaire et Bordeaux, 80 frs. Voilier, environ 50 francs la tonne.

Ces prix sont pour ce qui reste de la récolte de 1892 ; celle de 1893 ne pourra commencer à être expédiée que fin septembre, car si l'on pressait le foin avant ce temps, il chaufferait en route.

PRODUCTION

Il reste environ 10,000 tonnes de 1892 disponible, pour l'exportation ; la récolte de 1893 en mettra à la disposition des négociants, d'après les apparences actuelles, environ 100,000 tonnes.

QUALITE.

Le foin No 1 est pure fléole des prés (mil) ; on n'y admet pas plus d'un huitième de trèfle ou autre herbage ; c'est le foin de prairies naturelles ; il est estimé supérieur à tous les foin des Etats-Unis et se vend sur les marchés de Boston et de New-York, de 100 à 105 la tonne après avoir payé un droit de 20 francs.

C'est le foin par excellence pour les chevaux.

Le foin No 2 comprend des foin de prairies artificielles ou la fléole des prés est mêlée à $\frac{1}{4}$ ou $\frac{1}{2}$ de trèfle rouge. C'est un foin très nourrissant pour le bétail.

Il y a un foin No 3, qui n'est cependant guère exportable.

EMBALLAGE

Le foin est pressé en balles de deux sortes : les petites balles, d'un poids moyen de 50 kilos et les grosses balles d'un poids moyen de 150 kilos. Cela dépend de la presse employée. Les grosses balles sont préférées aux Etats-Unis.

Malheureusement les manèges employés pour faire fonctionner ces presses ne donnent pas une pression suffisante pour réduire le volume autant qu'il le faudrait pour le transport sur mer. Une tonne de foin pressé prend autant d'espace à bord d'un navire que 5 à 6 tonnes d'autre fret et le fret se paie en conséquence.

TRANSPORT

Il n'y a pas de ligne directe de vapeurs du Canada sur la France. Deux lignes, une anglaise et une allemande, passent devant le Havre et Cherbourg, mais l'une et l'autre m'ont déclaré qu'elles ne peuvent

prendre de foin, ayant assez de fret plus lucratif. On en serait donc réduit à faire venir des vapeurs isolés qu'il faudrait nolisier en travers. Dans ces conditions, je crois que l'on aurait à payer d'ici au Havre ou Cherbourg, de 60 à 62 fr. 50 la tonne ; avec 5 francs de plus pour St Nazaire ou Bordeaux.

A New-York on peut se procurer du fret pour les ports que je viens de nommer, aux mêmes prix, seulement le transport du Canada à New-York hausserait probablement le prix de revient de 5 francs par tonne.

PAIEMENT

Je crois que tous mes correspondants, s'ils veulent conclure des affaires, devront se soumettre (sauf arrangement préalable) aux conditions de paiement suivantes : ils se feront ouvrir un crédit au Crédit Lyonnais, qui est en relation avec toutes nos banques, et les expéditeurs feront traite sur eux, à vue, en attachant le connaissance à leur traite.

ECHANTILLONS

Pour recevoir un échantillon par colis postal, il faudrait joindre un mandat-poste de 25 frs à la lettre le demandant.

Ceux de nos correspondants qui voudront faire des affaires dans les conditions ci-dessus, pourront m'écrire et je les mettrai immédiatement en relations avec des maisons sérieuses dont je puis garantir l'honorabilité.

Je conseillerais seulement de grouper les commandes et de s'entendre préalablement avec un courtier du Havre pour la réception et la réexpédition des chargements.

Montréal, Canada,

10 juillet 1893.

J. MONIER,

Directeur du PRIX COURANT.

PAS DE ZÈLE.

Talleyrand, qui avait été évêque avant d'être un grand diplomate et le Bismark de son temps, avait l'habitude, lorsqu'il recevait la visite de jeunes gens entrant dans la carrière ou dans les bureaux du département, de terminer sa petite allocution de bienvenue par ces mots. "Et surtout pas de zèle !"

Le zèle chez les néophytes, est toujours sujet à entraîner trop loin, à faire dépasser la mesure et, en conséquence, à causer autant de tort par excès qu'on en aurait pu causer par négligence.

Jeunes et vieux employés, commis, gérants, représentants et mandataires, sauraient rarement mieux faire que de suivre exactement les instructions qui leur sont données. Bien entendu, ce n'est pas toujours "à la lettre" qu'il faut les suivre ; l'intelligence de l'esprit de ces instructions est indispensable pour faire un bon commis. Mais il faut éviter d'aller au-delà, tout autant que l'on doit s'efforcer de rester en deça.

Cette règle s'applique à tout ce qui tombe dans le rôle d'un employé. Un de nos amis était allé acheter

dans un magasin de la rue Notre-Dame une paire de chaussures. Le commis n'ayant pas sous la main la chaussure spéciale demandée, promit de la procurer dans quelques instants. Notre ami paya et dit qu'il repasserait un peu plus tard pour prendre les chaussures. Il avait promis de les envoyer le jour même à la campagne et devait les confier à un ami qui partait à une heure. A midi l'acheteur se présenta pour prendre ses marchandises. "Monsieur, lui dit-on, le garçon vient de partir pour vous les porter." Il revint à son bureau et attendit patiemment un quart d'heure ; puis il téléphona au magasin. Le garçon était encore en route. Midi et demi vient, il retourne au magasin. Le garçon n'avait pas reparu. On dépêcha un autre garçon à sa recherche. Une heure moins le quart pas de garçon, à une heure le second garçon revint ayant rejoint le premier ; et dit qu'il se rendait au bureau de l'acheteur. Nouvelle attente d'une demi-heure ; nouvelle course au magasin où l'explication ne fut pas des plus paisibles. Enfin, vers deux heures, les chaussures arrivèrent à destination, mais l'acheteur avait manqué l'occasion de les expédier et les reporta au magasin où il se fit remettre son argent.

Si le commis eût suivi les instructions qui lui avaient été données, l'acheteur eût pris sa marchandise à l'heure où il en avait besoin ; mais le commis a voulu faire du zèle ; il a non seulement manqué une vente, mais il a fait perdre un client à son patron.

C'est un exemple sur mille qui arrivent chaque jour. Que l'on se fasse donc le raisonnement suivant, et l'on verra que le bon sens est d'accord sur ce point avec Talleyrand. La personne qui donne ses instructions, que ce soit le patron, que ce soit le client, sait ce qu'elle veut, quand elle le veut, où elle le veut et comment elle le veut ; si ses instructions sont précises sur ces différents points, pourquoi faire autrement ? Si les instructions manquent de clarté sur quelques points, qu'on les fasse expliquer ; s'il est trop tard pour cela, c'est dans ce cas seulement que le commis, l'agent, etc., peut exercer son jugement et faire pour le mieux. Mais, nous le répétons, il ne doit jamais faire autrement que ne le comportent ses instructions sous prétexte de faire mieux. Celui de qui c'est l'affaire doit connaître son affaire mieux que personne. S'il ne la connaît pas, c'est tant pis pour lui.

Production houillère aux Etats-Unis

D'après le recensement de 1890, la production de la houille (charbon) aux Etats-Unis, a suivi, de 1882 à 1889, la progression suivante :

CHARBON MOU

	Quantité.	Valeur.
1882.....	57,963,038 tonnes	\$72,453,797
1885.....	63,560,281 "	80,640,564
1889.....	65,723,110 "	72,873,784

ANTHRACITE

1882.....	29,120,956 tonnes	\$65,520,216
1885.....	32,365,426 "	72,374,514
1889.....	35,863,234 "	68,463,572

Mais la production a fait de grands progrès depuis. L'Engineering and Mining Journal donne les résultats suivants :

CHARBON MOU

	Quantité.	Valeur.
1890.....	97,849,081 tonnes	\$108,708,000
1891.....	106,120,033 "	118,864,516
1892.....	108,946,081 "	110,725,600

ANTHRACITE

1890.....	41,502,357 tonnes	\$66,395,722
1891.....	45,249,492 "	76,616,545
1892.....	44,419,414 "	74,624,614

En 1880, cette production avait lieu sur 25 Etats ; le charbon mou avait demandé une application de capital de \$103,108,807 ; 100,207 ouvriers y étaient employés ; ils recevaient en salaires \$32,627,175.

L'anhracite, exploité seulement en Pensylvanie, avait demandé une application de capital de \$154,640,819 ; 70,669 ouvriers y étaient employés et recevaient en salaires \$22,664,055.

En 1890, la production avait lieu sur 30 Etats ; le charbon mou avait demandé l'emploi d'un capital de \$180,722,319 ; ouvriers, 175,262 ; salaires, \$69,765,711. L'anhracite était exploité dans quatre Etats : — Pensylvanie, Nouveau-Mexique, Rhode-Island et Colorado ; mais en réalité, l'exploitation n'avait d'importance qu'en Pensylvanie ; capital engagé en Pensylvanie, \$161,784,478 ; ouvriers, 124,191 ; salaires, \$39,278,355.

L'exploitation des charbons mous était plus avantageuse que celle de l'anhracite ; valeur en 1890, \$108,708,000. Si on déduit les salaires, \$69,765,711, il reste \$38,942,289, soit plus de 20% sur \$189,722,319 de capital placé. Quant à l'anhracite : valeur en 1890, \$66,395,720 ; si on déduit les salaires, \$39,278,355, il reste \$27,117,365, soit 16% environ.

New-York, Pittsburg et Chicago sont les trois grands marchés des houilles des Etats-Unis. Depuis 1867, les mouvements de la consommation, de la production et du commerce (importation et exportation) se traduisent par les chiffres ci-après.

	Production tonnes.	Consommation tonnes.
1867	31,754,831	32,006,507
1867	53,121,029	53,028,687
1885	112,609,811	112,174,095
1892	171,769,855	170,414,946
	Importation tonnes.	Exportation tonnes.
1867	5,700,000	3,190,000
1875	4,890,000	5,810,000
1885	8,930,000	12,280,000
1892	11,420,000	24,970,000

La principale exportation des Etats-Unis se fait sur le Canada, qui en a importé en 1891-92 :

	Tonnes.
Charbon mou.....	1,638,975
Anhracite.....	1,477,583
Total.....	3,116,558

Ils en exportent aussi dans les Antilles et dans toutes les contrées de l'Amérique du Sud, ainsi que dans l'Océanie.

La production totale de la houille sur le globe, qui n'était en 1867 que de 173,770,000 tonnes, a été en 1891, de 535,101,000 tonnes. C'est l'un des chiffres qui montrent que les progrès généraux de l'humanité