

de celle-ci sont les moins connus et qu'ainsi on y a davantage à guider le choix des acheteurs.

En ce qui regarde les besoins des administrations de l'Etat, on n'admet de commandes à l'étranger que lorsqu'il est établi qu'elles ne peuvent être exécutées en Russie; pour les autres clients, les diverses industries nationales, y compris l'industrie électrique (protégées surtout qu'elles sont par les tarifs douaniers) comprennent de nombreux et redoutables concurrents pour les industries françaises.

Les plus avisés de ceux-ci l'ont depuis un certain temps compris et ont installé des usines en Russie. Les Allemands, Anglais et Belges nous ont depuis longtemps devancés sur ce point.

Si les industriels français se syndiquent par branches d'industries pour obtenir des commandes à l'étranger, ils arriveraient plus facilement à de bons résultats. Cela pourrait leur permettre, en répartissant entre eux les dépenses qu'un fin d'exercice on couvrirait par un tant pour cent sur les commandes, d'entretenir par exemple à Saint-Petersbourg, un bureau technique pour chaque groupe. Les agents de ces bureaux, qui devraient être Français et connaître la langue russe, auraient la mission de rechercher les commandes, d'étudier les projets et d'établir avec les clients, administrations ou autres, les conventions suivant lesquelles ils seraient exécutés. Dans bien des cas lesdits bureaux pourraient obtenir des commandes des administrations en consentant à en faire exécuter certaines parties dans des usines russes dont ils pourraient s'assurer le concours.

De plus en plus l'obtention des commandes est rendue difficile par la concurrence qui va en augmentant et tend toujours à la réduction des prix. — Ce n'est donc qu'en se syndiquant que les industriels pourront maintenir ces prix, qu'en se groupant qu'ils pourront supporter les frais qui sont nécessaires à l'obtention de commandes à l'étranger.

A défaut de syndicats les industriels français ont bien peu de chance de traiter des affaires en Russie, si, individuellement, ils n'ont pas à Saint-Petersbourg un représentant qui connaisse la langue russe, qui soit un ingénieur en même temps qu'un commerçant, et qui ait le pouvoir de traiter des affaires sans avoir besoin de recourir à sa maison en France.

Si l'Office national du Commerce extérieur se décidait, sous ces auspices, à réunir ainsi un groupe d'industriels français, cette Ambassade serait toute disposée à lui prêter l'aide nécessaire et à lui indiquer sur place un ou plusieurs représentants sérieux.

LES IMPORTATIONS FRANÇAISES en Danemark DES DRAPS & DES LAINES FILÉES

Les étoffes de laine françaises ont presque disparu du marché de Copenhague et sont de plus en plus remplacées par des produits anglais. Elles ne sont plus du goût du public qui les trouve trop légères pour le climat, pas assez de mode joint aux dessins. Les fabricants de Roubaix ne pourraient venir eux-mêmes se rendre compte, de visu, des causes de leur infériorité vis-à-vis de l'Angleterre, et tenter de reprendre, en modifiant leur méthode et leurs dessins, la place si prépondérante qu'ils occupaient jadis, au Danemark.

On importe en moyenne en Danemark 3 millions de laine lavée par an. Nos industriels trouveraient facilement des débouchés s'ils choisissaient ici de bons représentants pour le placement de leurs produits, qui sont très recherchés. Les principaux centres où sont traitées les laines lavées sont: Copenhague, Aarhus, Aalborg, Odense, Svendborg et Viborg.

Les principales fabriques qui emploient ce produit sont: Copenhague: Hellebeek Fabrik; J. C. Modeweg & son; Horsholm Klodefabrik; Skodsborg Klodefabrik; puis en province: Goldschmidt, à Horsens; Kruger à Odense, Stampe, Holm et Voigt; K. Christiansen à Aarhus; P. Dinnesen

et Cie, à Aalborg; Jensen, Dollerup, Brunshoote à Viborg.

LES FRAIS ACCESSOIRES (suite)

La principale des questions sur lesquelles une transaction de ce genre est intervenue est celle du choix des itinéraires. Depuis les réformes réalisées de 1884 à 1890, pour les transports intérieurs de chaque réseau, il suffit que la déclaration d'expédition mentionne la demande du tarif spécial ou du tarif le plus réduit, sans désignation plus précise, pour que la Compagnie soit tenue, sous sa responsabilité, de diriger la marchandise par l'itinéraire par lequel le prix total de transport est le plus bas; si ces agents se sont trompés dans le choix de l'itinéraire, elle doit, le jour où l'erreur est constatée, rembourser ce qui a été perçu en trop. Mais ce qui concerne les transports empruntant plusieurs réseaux, la règle est loin d'avoir aujourd'hui la même généralité. Un grand nombre de tarifs spéciaux communs ont été établis sous cette condition, que les prix contenus dans ces tarifs sont applicables seulement en cas de demande formelle, précisant le tarif réclamé et l'itinéraire à suivre. A défaut de cette indication, l'expéditeur ne bénéficie pas de la réduction qui résulterait de l'emploi du tarif commun, soit directement, soit par soudure avec d'autres tarifs intérieurs ou communs. Les Compagnies s'étaient refusées, jusqu'ici, à renoncer à cette clause, en déclarant qu'elles ne pouvaient assumer la responsabilité des erreurs de taxe et surtout de direction inévitables, en présence de l'innéfinie variété des transports possibles, quand il s'agit d'expéditions empruntant les réseaux étrangers, dont chaque facteur enregistrant ne peut pas connaître les tarifs aussi bien que ceux de son propre réseau; à qui on répondait, avec raison, que la difficulté n'était pas moindre pour le public. La discussion se poursuivait depuis longtemps. D'un côté on faisait valoir que les agents des chemins de fer, à titre de spécialistes, étaient mieux à même de connaître les taxes que les expéditeurs; de l'autre, on soulignait que les agents, sauf les intermédiaires de transport qui sont aussi des spécialistes, ne faisant généralement que des transports d'une même nature, peuvent fort bien connaître ceux des tarifs qui les concernent; qu'en fait, il ne concluent jamais une affaire dans laquelle ces tarifs jouent un rôle important sans les avoir étudiés, et que dès lors c'est à eux à dire quel est celui qu'ils veulent se voir appliquer. Mais, quelle que fut la valeur des arguments invoqués de part et d'autre, les conditions des tarifs établis sur l'initiative des Compagnies ne pouvaient être modifiées de d'accord avec elles. Cet accord vient d'être enfin réalisé. Dans les conditions nouvelles, les Compagnies assument formellement l'obligation de rechercher et de trouver, sous leur responsabilité, la combinaison de tarif la plus avantageuse, quel que soit le nombre des réseaux empruntés; mais elles n'y consentaient que si la taxe d'enregistrement était portée de 10 à 15 centimes par expédition. M. Krantz avait obtenu la suppression de certaines restrictions introduites d'abord par les Compagnies dans leur engagement; il avait limité aux expéditions en petite vitesse pesant plus de 40 kilogrammes l'application du relevé d'un sou par expédition. Beaucoup de Chambres de commerce ont, dans leurs délibérations, reconnu les avantages de la combinaison

ainsi améliorée; il est vraiment fâcheux qu'elle ait passé complètement inaperçue dans les discussions récentes.

D'autres dispositions, relatives au comptage des colis, à la réexpédition, etc., ont été considérées comme des charges supplémentaires imposées au commerce, tandis qu'il s'agissait de lui assurer des facultés nouvelles. Par exemple, certains expéditeurs trouvent avantage, pour leurs rapports avec leurs correspondants, à faire mentionner sur le récépissé qui leur est délivré le nombre des objets composant une expédition, en même temps que leur poids total. Il n'est pas douteux que cette mention soit obligatoire pour la Compagnie, quand il s'agit de colis d'une certaine importance, caractérisés par des marques distinctes; il est évident aussi qu'elle ne l'est pas, quand il s'agit de petits objets transportés en vrac, comme des douilles, des tuiles, etc. Mais la limite où s'arrête l'obligation de la Compagnie est difficile à déterminer, et dans les cas où la Compagnie n'est pas tenue de faire le comptage gratuitement, l'expéditeur n'a aujourd'hui aucun moyen de l'obliger à y procéder. D'après les dispositions nouvelles, les Compagnies s'engagent à mentionner les réexpédiés les fois qu'elles ont été adressées une expédition, et à mentionner, si le nombre des objets est inférieur à 20 par tonne, et moyennant une taxe de comptage, s'il est supérieur à ce chiffre. Pas plus avec le nouvel arrêté qu'avec l'ancien, l'expéditeur qui se contentera de l'indication du poids total des objets en vrac n'aura à payer cette taxe. Mais pour éviter les litiges, on définit la limite où s'arrête l'obligation du comptage gratuit, et au delà, on prévoit le comptage facultatif pour l'expéditeur. Le public a pris pour une charge nouvelle une clause qui lui conférerait simplement une faculté dont il est libre de ne pas user.

Nous n'entrons pas, au sujet des autres articles, dans des détails qui intéressent que les spécialistes, et nous nous arrêtons que sur la question qui a véritablement soulevé les réclamations les plus vives, celles des taxes relatives au dépôt des bagages dans les gares, au magasinage, au stationnement des wagons. Chose singulière: ce sont ces dispositions qui avaient rencontré dans l'instruction la plus entière approbation, ce sont celles qui répondent à l'intérêt public le plus évident. Mais il semble bien qu'on avait un peu trop forcé la note; quelques exagérations, auxquelles on pouvait facilement remédier, ont servi de prétexte aux intérêts privés lésés pour soulever toutes ces tempêtes.

Les relevements de taxes, en cette matière, n'ont pas pour objet d'accroître les recettes des Compagnies; ce qui leur importe, en effet, ce n'est pas le tarif le plus productif, c'est le tarif prohibitif. Le séjour de certains objets dans les gares, avant et surtout après le transport, est souvent inévitable; mais un séjour inutile ou prolongé est une cause d'encombrement tout à fait nuisible à la régularité du service. Les gares sont faites pour assurer l'expédition et la délivrance des objets transportés par le chemin de fer, non pour servir de garde-meubles ou de magasins généraux. Avec les tarifs actuels, il arrive que des propriétaires de tricycles ou de voitures à bras prennent la consigne des bagages de la gare la plus voisine comme lieu de garage ordinaire, tout simplement parce qu'ils reconnaissent que la location de tout autre remise serait plus coûteuse. Certains négociants expédient des marchandises non vendues, qui restent dans les gares jusqu'à ce qu'elles aient trouvé acheteur, et qui parfois changent deux ou trois fois de propriétaire avant d'être déchargées et enlevées, immobilisant les wagons et encombrant les quais détournés de leur destination naturelle. Autant il est nécessaire de donner aux voyageurs et aux négociants les facilités indispensables pour le dépôt et la conservation des bagages et des marchandises, quand ces opérations sont la conséquence nécessaire du transport, autant il importe de mettre obstacle à des abus qui portent préjudice à tout le public, en retardant et compliquant le service des chemins de fer pour des intérêts étrangers à leur mission pro-

pre. C'est pour atteindre ce but que l'arrêté du 20 décembre 1898 appliquant au séjour prolongé des bagages ou de marchandises non enlevés dans les délais réglementaires un tarif progressif, croissant d'un jour au suivant dans une proportion assez sensible pour empêcher que ce séjour se prolonge sans nécessité. Il semble que la progression adoptée était vraiment excessive et trop rapide, et qu'il faudrait la réduire. Mais le principe était excellent.

On n'a guère contesté ce principe; mais on a cherché à détourner la discussion en soulevant deux objections accessoires. On a dit que l'encombrement, quand il s'en produisait, tenait uniquement à l'insuffisance du matériel des Compagnies. On a dit, d'autre part, que les Compagnies ne percevaient pas les taxes inscrites dans les tarifs pour le magasinage et le stationnement des wagons. Peut-être quelques explications ne seront-elles pas inutiles sur ces deux points.

L'insuffisance du matériel est une des critiques que l'on formule le plus souvent contre les administrations de chemins de fer; et ce n'est pas seulement contre les Compagnies qu'il se produit à cet égard des soulèvements de l'opinion, mais aussi contre les administrations d'Etat. Il y a un an, les représentants de l'industrie houillère et métallurgique, en Allemagne, allaient jusqu'à dire, dans leurs délibérations officielles, que l'insuffisance du matériel entravait gravement le développement de leurs transactions. Nous ignorons dans quelle mesure les accusations dirigées contre les chemins de fer de l'Etat prussien étaient fondées. Ce qui est certain, c'est que, dans toute administration de chemins de fer dont la direction ne se livre pas à de véritables prodigalités, il y a des moments où le matériel est bien juste suffisant, comme il y en a d'autres où il est surabondant. L'activité des transports varie beaucoup d'une saison à l'autre, et la consistance du matériel doit évidemment être calculée sur les besoins de l'époque où elle atteint son maximum. Mais, comme une partie notable de ce matériel sera ensuite inutilisée et garée pendant huit ou neuf mois de l'année, il serait vraiment déraisonnable de porter sa consistance au chiffre nécessaire pour être parfaitement à l'aise, pendant la période d'activité exceptionnelle qui se produit au moment des transports de pommes sur l'Ouest, des grosses expéditions de charbon sur le Nord, etc. (A suivre).

COTONS
Liverpool, 2 mars, 12 h. 20.
Vente 10,000 balles. Marché calme. Hausse 1/128.
Cotons: Mars-Avril, 3.20 1/2; Mai-Juin, 3.21 1/2; Juillet-Août, 3.23 1/2; Septembre-Octobre, 3.22 1/2.

Paris, 2 mars.
A terme, prix calmes. Ventes 1,150 balles.

	Précédente	du jour
Mars	38 5/8	38 7/8
Avril	38 3/4	39
Mai	38 7/8	39 1/8
Juin	38 7/8	39 1/8
Juillet	39	39 1/4
Août	39	39 1/4
Septembre	39	39 1/4
Octobre	39	39 1/4
Novembre	39 7/8	39 1/8
Décembre	39 7/8	39
Janvier	39 7/8	39
Février	39 7/8	39

HAUTE, 28 mars. — A terme calmes. 700 balles.
On cote: Mars 28 3/4; avril 28 7/8; mai 29 1/4; juin 29 1/4; juillet 29 1/8; août 29 1/8; septembre 29 1/8; octobre 29 1/8; novembre 29 1/8; décembre 29 1/8; janvier 29 1/8; février 29 1/8.

Rouen, 28 février.
La vente des tissus de coton n'a pas eu d'activité cette semaine. Qu'il en soit, beaucoup de nos tissages mécaniques ont des ordres et des commissions qui marchent en plein. Il n'y a d'exception que pour les établissements voués à certains genres de fabrication qu'ils ne veulent pas abandonner.

Aujourd'hui, ce sont les articles à bon marché qu'il faut produire parce qu'ils sont demandés; à y a peut-être exception pour les rouenneries et les indiennes dont le bon goût des combinaisons et des dessins peut assurer la vogue.

SOIES

Milan, 24 février.
Les affaires en soieries sont calmes. Les détenteurs maintiennent les prix soutenus et ne se laisseront pas influencer, même si la situation devait se prolonger encore quelque temps; par contre, les acheteurs voudraient profiter de cette accalmie, plus que naturelle après tant d'affaires pour obtenir les prix anciens.

LIN, JUTE & CHANVRE

Rotterdam, 27 février.
Lins: Apports au marché de ce jour: 15,385 pierres lin bleu et 800 pierres lin jaune hollandais, 2500 pierres lin de Groningue et 3349 pierres lin blanc de Zelande. Le lin bleu, de nouveau d'un très mauvais conditionnement, ont trouvé acheteurs pour les 3/4 à prix fermes; en lin de Groningue il est resté beaucoup invendu à cause de la défectuosité de la marchandise, tandis que le lin blanc de Zelande a donné lieu par-ci par-là à quelques affaires à prix en légère hausse.

Condition publique de Roubaix
Relèves mensuels comparatifs: Mouvement du mois de février 1897

	1897	1896
60 Colis de soie	4,700 kilos	4,700 kilos
48.474 de laine peignée	2,038.016	2,038.016
3.456 de laine filée	417.489	417.489
4.700 de laines div. et blouses	23.863	23.863
4.700 de coton	476.702	476.702

Condition publique de Roubaix
Relèves mensuels comparatifs: Mouvement du mois de février 1898

	1898	1897
56 Colis de soie	4,592 kilos	4,592 kilos
20.595 de laine peignée	2,332.332	2,332.332
4.515 de laine filée	536.212	536.212
626 de laines div. et blouses	68.358	68.358
4.674 de coton	473.485	473.485

Condition publique de Roubaix
Relèves mensuels comparatifs: Mouvement du mois de février 1899

	1899	1898	1897
40 Colis de soie	3,700 kilos	3,700 kilos	3,700 kilos
47.456 de laines peignées	2,027.910	2,027.910	2,027.910
3.928 de laine filée	464.425	464.425	464.425
4.065 de laines div. et blouses	418.026	418.026	418.026
4.303 de coton	412.246	412.246	412.246

Condition publique de Roubaix
Relèves mensuels comparatifs: Mouvement du mois de février 1899

	1899	1898	1897
23.768 colis pesant ensemble	2,753.506 kilos	2,753.506 kilos	2,753.506 kilos
Marché à terme	66.457 kilos	66.457 kilos	66.457 kilos
Décreusage	85	85	85
Titrage	1,989	1,989	1,989

Totaux: 4.274.204.045 2.035.375.554 4.975.370.429
Conditionnement: 7.572; Titrages: 710; décreusages et lav. 53.
Marché à terme: 305.540 kilos.
Le Directeur, ALBERT BONTE.

ANNONCES LEGALES

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUBAIX
Rapport d'ouverture de cessation des paiements
La cessation des paiements du sieur Achille Devienne, ex-marchand de légumes et bottandier, à Roubaix, déclarée par jugement du 4 avril 1898, a été reportée au 16 décembre 1898, par jugement du 27 février 1899.

DEMANDES & OFFRES D'EMPLOI

CHEF DE MUSIQUE (un chef) pouvant disposer de quelques soirées par semaine, désire s'entendre avec la direction d'une société chorale, pour la direction. Ecrire E. S. F., Bureau du journal.

IMMEUBLES A VENDRE OU A LOUER

MAISON DE CAMPAGNE
Belle construction récente et en parfait état d'entretien, à vendre, à Dohem: salons, salle à manger, cuisine, armoire, bureau, etc. et dépendances, deux étages, huit chambres, deux salles de bains, jardin de 1.800 mètres, planté d'arbres d'agrément et fruitiers, grandes facilités de paiement. M. B. Massey, notaire à Dohem.

COMPTABLE

COMPTABLE ayant quel que demande petite comptabilité à l'année. Ecrire R. S., Bureau du journal.

A LA NOUVELLE MAISON

20, Rue Nain, ROUBAIX
VENTE A CREDIT ET AU COMPTANT
de toutes espèces de marchandises
VENDES A LA SEMAINE, A LA QUINZAINE ET AU MOIS
pour 50 francs de marchandises on verse 1 franc par semaine
— 100 id. id. id. id. id.
— 150 id. id. id. id. id.
— 200 id. id. id. id. id.

AVIS DIVERS

CHEVAL & VOITURE
A vendre un cheval et une voiture de client de légumes et charbon à corder. Ecrire U. S. P., Bureau du journal.

Plus d'Oppressions ni

ASTHME

LA BRUNEAU, Pharmacie LILLE
74, Rue Nationale, en face GRATIS
et FRANCO UNE BOITE D'ESSAI de
Poudre et Cigarettes ESCOFFLAIRE
avec nombreux Certificats de guérison.
N'avez-vous dans tous les Pharmacies.
4156-41716

GUERISON

LE PEAU

GUERISON des
AFFECTIIONS de la
PEAU
M. LEBLANC, 10, rue de Valenciennes, ROUBAIX

PILULES SOMER

contre le Manque d'appétit
contre les Mauvaises digestions
contre les Aigreurs
contre les Renvois
contre la Constipation
contre l'Echauffement

PILULES SOMER

contre la Gastrite
contre les Coliques
contre les Maladies du Foie
contre la Bile et les Gialres
contre la Migraine
contre les Etourdissements et les Vertiges

BEURRE D'OOSTCAMP

(GARANTI PUR)
à fr. 3.60 le kilogr.
MAISON CENTRALE DE LA LATERIE D'OOSTCAMP A ROUBAIX
RUE DU BOIS 13

LE GAZ A LA PORTEE DE TOUS

C'est une heureuse innovation dans l'économie domestique que le compteur permettant de payer son gaz à mesure des besoins, et moyennant une légère surélévation de prix, de jouir de la gratuité de l'installation.
Pour assurer le parfait fonctionnement de ce compteur il suffit: 1° de mettre la clef de la boîte du mécanisme dans la position indiquée pour recevoir une pièce de 0,10 c. française sans défaut, (cette pièce doit entrer sans effort); 2° de tourner la clef pour faire tomber la pièce dans la caisse; 3° de répéter cette opération chaque fois que l'on veut mettre une pièce; 4° de ne jamais mettre plus de 5 pièces consécutivement; c'est-à-dire de ne pas dépasser le chiffre neuf du cadran des sous. A ce moment un petit coq se ferme.

Appartements & chambres A LOUER

Publicité économique: chaque mention d'une ligne de ce tableau se paie vingt centimes; six jours un franc; quinze jours deux francs; un mois trois francs. Ce tableau est publié dans les deux éditions du Journal de Roubaix, le soir et le matin.

BONNE

BONNE (on demande une bonne) pour le ménage de trois personnes, plus de lessive. Prendre adresse Bureau du journal.

GUERISON DE LA PEAU

Méthode VANDENDRIESSCHE
MEDECIN-SPECIALISTE
27 ans de succès, Nombreuses attestations
ACHILLE DEROUAIX, pharmacien
109, rue Léon Gambetta, LILLE
et toutes Pharmacies
La Notice qui est envoyée franco sur demande accompagnée d'un franc.

CUIR CHEVELU

Barthes, Excoffier et autres Vieux du sang pour le cuir chevelu. On le trouve chez M. LEBLANC, 10, rue de Valenciennes, ROUBAIX.

ULCERES MAUX DE JAMBES

Varices, Plaies Variqueuses et de toute nature.
Bellefeuille A. DEROUAIX
2,50

LA NATURE

La Nature, revue des sciences illustrée, Henri de Parville, rédacteur en chef (Masson et Co, éditeurs, 120, boulevard Saint-Germain, Paris). Sommaire du n° 1344, du 25 février 1899.
— La Bastille: déconverte des constructions de la Tour de la Liberté, par le Dr Capitan. — Une illusion d'optique, par P. de M. — Les moyens de transport à Londres, par Daniel Bellet. — Le bateau Henry; embarcation insubmersible et inépuisable, par Louis Turgan. — Lours des Alpes, par J. Corcollé. — Le géographe à Madagascar, par Henri Dehérain. — Groffe sac au chapon, par D. V. — Les cistes et la fièvre typhoïde, par Henri de Parville. — Les arches à caoutchouc de l'Amérique, par Eugène Poisson. — Affiches Aurore. — Chronique. — Académie des sciences; séance du 20 février 1899, par Ch. de Villedeuil. — Un nouvel aéroplane, par D. Lohis. — Ce numéro contient 10 gravures et le bulletin météorologique de la semaine.