

110.3. A partir de cette époque, les cours ont fléchi jusqu'en 1897 où le chiffre en pour cent s'abaissa à 92.2. Il se produisit alors une brusque hausse qui se continua, sauf un faible fléchissement en 1901, jusqu'en 1907 où le chiffre atteint fut 126.2. Après être tombés à 120.8 en 1908, les cours subirent une nouvelle hausse jusqu'à l'année dernière où ils atteignirent 127.3 le plus haut point qui ait jamais été enregistré. Les prix de gros étaient donc, au Canada, de 27.3 p. c. plus élevés en 1911 que dans la période finale du 19<sup>e</sup> siècle.

Failrites commerciales en 1911. D'après le guide de Bradstreet, publié le 6 janvier 1912, le nombre total des failrites au Canada a été, en 1911, de 1,399, contre 1,459 en 1910. Il y a donc une diminution de 4.1 p. c. sur 1910; c'est le plus faible nombre enregistré depuis 1907. L'actif de ces failrites s'élevait à \$6,399,647 et le passif à \$12,799,001. Ce dernier chiffre représente, par rapport à 1910, une diminution de 21.3 p. c., et c'est le plus faible enregistré depuis 1907. La Revue annuelle Dun, parue à la même date, évalue à 1,332 le nombre des failrites en 1911, contre 1,262 en 1910; l'actif serait de \$9,964,604, contre \$11,013,396 et le passif de \$13,491,196, contre \$14,514,650 en 1910.

Service naval canadien. Une dépêche reçue le 28 août de l'office colonial portait qu'il a plu à Sa Majesté le Roi d'approuver la désignation de "Marine Royale Canadienne", pour les forces navales canadiennes et celle de "navires canadiens de Sa Majesté" pour les unités de cette marine. Le 16 décembre étaient publiés les règlements suivants sur les pavillons et flammes distinctifs des navires de la marine royale canadienne :

"Tous les navires et vaisseaux de la marine royale canadienne arboreront en poupe, le pavillon blanc, symbole de l'autorité de la couronne, et au mât de beaupré le drapeau distinctif du Dominion du Canada, bleu, avec les armes du Dominion. La flamme blanche sera arborée au grand mât.

Stations navales canadiennes. A des conférences spéciales entre les membres de l'amirauté britannique et les représentants du Canada et de l'Australie, qui se tinrent à l'occasion de la conférence impériale à laquelle nous avons déjà fait allusion, il fut décidé que ces deux Dominions auraient leurs propres stations navales, déterminées suivant les arrangements qui seraient faits de temps à autre. Pour le Canada, deux stations furent décidées, l'une sur la côte de l'Atlantique et l'autre sur celle du Pacifique. La première station commandera les eaux comprises au nord du 30° parallèle nord et à l'ouest du 40° de longitude ouest, la seconde celles au nord du 30° parallèle nord et à l'est du 180° de longitude.

Accident au N. C. S. M. Niobé. Le 29 juillet, par temps de brise et brouillard, le N. C. S. M. *Niobé* s'échoua sur la côte du Cap Sable. Une cour martiale composée d'officiers d'une escadre britannique se réunit à Halifax, le 17 novembre. Elle jugea l'officier de quart du *Niobé* coupable de négligence pour avoir laissé s'échouer le navire et le condamna à une sévère réprimande et à la mise en disponibilité. Un autre officier du *Niobé* reçut également une réprimande.