

ACTES OFFICIELS

A travers la *Gazette du Canada*

Nominations :

T. E. Anderson, de Napanee, Ont.,
percepteur des douanes.F. G. Forbes, de Halifax, juge de
comté.Juge J. A. Forin, promu juge local de
la Cour Suprême de Colombie.J. M. Farrell, de Kingston, député ré-
gistrare *ad hoc* de la Cour de l'Ecliquier.

Lettres-patentes accordées à la Stan-
dard Photo-Engraving Co. de Toronto,
capital \$10,000, et à la Westinghouse
Mng. Co., formée de MM. Westinghouse
et Caldwell, de Pittsburgh, Pa., et de
MM. Gibson et Malloch, de Hamilton,
capital \$500,000.

Importations de décembre :

	VALEUR	DROITS
Marchandises imposées.....	\$4,043,250	1,473,030
" franco.....	2,064,290	
Espèces et lingots.....	120,050	
	7,433,026	

Exportations	Prod. Can.	Etrang.	Total
Mines.....	\$1,037,462	\$18,223	\$1,115,685
Pêcheries.....	800,145	29,484	829,629
Forêts.....	1,222,790		1,222,790
Animaux.....	3,630,122	34,181	3,670,303
Agric. des.....	1,070,881	1,701,587	3,473,468
Manufactures.....	723,722	68,135	791,857
Divers.....	0,000	11,003	11,003
	9,172,218	1,946,503	11,118,721
Lingots.....	19,442		19,442
Espèces.....		18,182	18,182
	\$9,191,660	\$1,964,685	\$11,156,345

Les dépôts aux caisses d'épargnes du
gouvernement se sont élevés à \$772,605
en décembre, et les retraits à \$645,016.

Demandes au Parlement :

La Cie du chemin de fer de James Bay
demandera la permission de prolonger sa
ligne de Parry Sound à James Bay. Il
devrait se former une compagnie à Qué-
bec pour faire valoir la supériorité du
tracé de Roberval à la Baie d'Hudson,
qui est beaucoup plus court.

La Compagnie du Pont de Montréal
demandera une prorogation de délai pour
exécuter son entreprise.

La " Mines Development and Trust
Co." demande des lettres-patentes. Objet :
exploitation de mines dans la Colombie.
Capital \$10,000. Siège d'affaires : Guelph,
Ont.

La Banque de Nouvelle-Ecosse tiendra
son assemblée générale le 17 février à
Halifax.

A travers l'*Officielle* de Québec :

Nominations gazettées :

Jos Poirier, shérif de Beauce ; E. E.
Taché, assistant-commissaire des Terres,
Forêts et Pêcheries ; G. A. Gignault, as-
sistant-commissaire de l'Agriculture ;
Sergius Dufault, assistant-commissaire de
la Colonisation et des Mines ; hon. V.
W. Larue, président du Conseil Légis-
latif.

Des ventes pour arrérages de taxes
municipales sont annoncées pour le 4 mars
dans les comtés de Beauce, Champlain,
Charlevoix No 1, Compton, L'Islet, Mus-
kinongé, Mégantic, Montmorency No 1 et
No 2, Nicolet, Portneuf, Québec, Sher-
brooke, Wolfe, ainsi qu'à Lévis, Conti-
cook, Scotstown, Sherbrooke, Cookshire,
le 1er mars.

ÉTUDE SUR LE MOUVEMENT DES
GRAINS AMÉRICAINS

L'automne 1896 restera longtemps pré-
sent à la mémoire des négociants en blé
pour deux raisons principales : la hausse
inattendue des cours de ce produit pen-
dant la période de l'élection présiden-
tielle, puis l'expédition de cette marchan-
dise, de Chicago vers les ports du Sud.

Le premier de ces phénomènes a attiré
l'attention du monde entier ; le second a
pour ainsi dire passé imperçu de tous
ceux qui n'étaient pas directement inté-
ressés dans la vente ou l'expédition de
cette céréale, et cependant, son impor-
tance est bien plus grande, car il consti-
tue une nouveauté en ce qui concerne les
expéditions de blé.

Chicago et Saint-Louis sont les deux
grands centres du commerce du blé pour
le continent ; chaque année en effet, des
millions de bushels de blé sont entassés
dans ces deux grandes cités pour de la
être dirigés sur différents ports de mer.
Autrefois, les ports du sud, tels que Bal-
timore, Norfolk, etc., recevaient leurs ap-
provisionnements de Saint-Louis, tandis
qu'aucun des envois de Chicago, soit par
voie ferrée, soit par eau, n'était dirigé
vers les ports du sud de New-York. Cette
année au contraire, les efforts continus et
prononcés des ports du sud, efforts en-
couragés et aidés par une certaine action
de la part du Board of Trade anglais, et
les bas tarifs des chemins de fer du sud
est de Chicago, ont contribué à détourner
une partie du commerce du blé autrefois
l'apanage de New-York ; de là un nou-
veau point de départ pour les expéditions
de blé de Chicago.

L'on croit, plus ou moins généralement,
que toute la récolte commerciale des
États-Unis est moissonnée dans les prai-
ries du centre ouest et nord-ouest et sur
les côtes du Pacifique ; c'est là une grave
erreur. Il est vrai que le blé cultivé dans
ces districts forme la majeure partie de la
récolte commerciale, mais non le tout ; le
blé destiné à la vente est récolté dans les
fermes qui sont disséminées sur tout le
territoire américain ; seuls quatre états
— Rhode Island, Massachusetts, Connec-
ticut et la Floride n'y contribuent pas
pour leur quote part.

Les plaines fertiles de la vallée de
Genesee, située dans l'état de New-York,
une des régions les plus productives de
blé, les riches fermes de la Pensylvanie
qui s'étendent dans les sections agricoles
de cet Etat, certaines parties de la Nou-
velle Angleterre, de l'Ohio, du Kentucky,
de l'Alabama, de la Georgie et toutes les
côtes atlantiques des états du Sud, à l'ex-
ception de la Floride, apportent leur con-
tingent et les bénéfices directs résultant
d'une bonne récolte en blé sont en consé-
quence aussi vastes, aussi importants
qu'on peut se l'imaginer.

Il est difficile de calculer exactement
les bénéfices financiers procurés par la ré-
colte de blé américaine lorsque les prix
sont favorables, mais ils sont considéra-
bles. La récolte de 1896 a été estimée à
435 millions de bushels ; si les prix se
maintiennent, comme le prix moyen du
blé aux ports de mer est de 80 cents le
bushel, cela constitue un accroissement
de richesse pour le pays de près de 388
millions de dollars. Il est vrai que l'a-
gricteur ne reçoit pas toute cette som-

me immense, les compagnies de chemin
de fer en absorbant une large part, mais
la majeure partie de cet argent payé aux
compagnies de chemins de fer, aux arma-
teurs des lacs, aux éleveurs et autres
corporations, pour le maniement du blé,
reste dans le pays et revient immédiate-
ment sous forme de salaires, au bénéfice
de ceux qui travaillent manuellement.

Aussi, une bonne récolte de blé est pro-
fitable à tous dans chaque partie du pays ;
cependant la valeur entière de la récolte
n'entre pas aux États-Unis sous forme
"d'or étranger," car si notre pays est le
plus grand producteur du monde entier,
il en est également le plus grand consom-
teur ; l'on estime en effet que chaque an-
née 375 millions de bushels restent dans
les États soumis à la domination de l'on-
cle Sam.

Si l'on accepte ces chiffres comme cor-
rects, il s'ensuit que seulement 60 millions
de bushels de la récolte de 1896 seront
disponibles pour l'exportation ; il y a
tout lieu d'espérer, surtout en présence
de la récolte déficitaire dans nombre de
pays, que toute cette quantité, sinon da-
vantage, sera demandée par l'étranger. A
80 cents le bushel, l'influence d'argent
étranger pour ce surplus, serait de 48
millions de dollars ; cette somme ne re-
présente pas tout l'argent comptant reçu
pour le blé de cette année, car le surplus
disponible restant de l'an dernier s'élève
à 80 millions de bushels qui au même
taux rapporterait 64 millions, soit ensem-
ble, 112 millions de dollars. En comp-
tant la population américaine 70,000,000
millions d'habitants, le blé à vendre en
dehors des États-Unis, cette année-ci,
donnerait environ 17.40 dollars pour cha-
que homme, femme et enfant.

Le mouvement du blé vers les marchés,
commence aussitôt après la fin de la mois-
son ; dans nombre des grands États pro-
ducteurs du blé, tels que le Minnesota
dont la production est de 60 millions de
bushels, c'est là un travail d'une grande
importance, et l'emménagement du blé,
même aux plus petites stations de che-
mins de fer, exige le placement de mil-
liers de dollars dans les magasins et les
éleveurs du pays. Dans nombre de
régions nouvellement ouvertes à la civili-
sation, régions dont les terres sont des
plus fertiles et où les pluies d'automne sont
excessivement rares, les sacs de blé sont
entassés le long des quais en piles énormes
jusqu'au jour où les trains peuvent
les charger ; dans les États, tels que le
Maine, où la récolte ne dépasse guère
85,000 bushels, le transport des grains est
pour ainsi dire nul et le peu qui est expé-
dié l'est par voiture.

C'est aux grands centres, Chicago et
St-Louis ainsi qu'aux grands ports d'expé-
dition tels que New-York et Baltimore,
que le mouvement des grains et des plus
considérables. A Chicago, les bateaux et
les chars arrivent chargés ou à vide, de
ou vers les éleveurs, et à Baltimore, le
blé est versé directement aux navires à
quai à destination de l'étranger. A New-
York au contraire, où cependant les mé-
thodes les plus nouvelles sont en usage et
où l'on devrait s'attendre à trouver la
plus grande économie dans les frais de
transport, les procédés sont des plus pri-
mitifs, ce qui est cause que cette grande
ville, pourtant si bien située perd du ter-
rain de jour en jour.