

mis aux créanciers de liquider eux-mêmes les affaires d'un débiteur insolvable. Pour obtenir l'assentiment des députés ruraux, il aurait fallu des clauses exemptant de l'opération de la loi les créances des cultivateurs, par exemple, ou leur donnant un privilège à la distribution du produit de la liquidation. Sommes-nous beaucoup plus près de cette solution ?

En faisant disparaître de nos statuts la loi de 1875, sans la remplacer, la législature fédérale laissait aux législatures locales le soin de trouver un mode équitable de distribuer entre les créanciers l'actif d'un commerçant insolvable. Toute législation allant au delà, est *ultra vires* des législatures provinciales, qui ne peuvent par conséquent, légiférer sur la question de la décharge des faillis.

L'agitation parmi les commerçants provient surtout, actuellement, du défaut d'uniformité dans la législation actuelle et aussi du défaut de protection pour les créanciers non-résidents contre les créanciers résidents. La province de Québec, d'ailleurs, a seule adopté une législation spéciale en matière de distribution de l'actif des faillis, les autres provinces ont laissé cela sous l'opération du droit commun anglais qui, avec les *chattels mortgages*, les *bills of sale*, etc., permet au créancier le plus prompt à agir de s'emparer de la plus grande partie de l'actif du failli au détriment des autres. C'est là, surtout, ce qui fait crier nos négociants.

Si, au lieu de s'adresser toujours et uniquement à Ottawa, ils essayaient d'obtenir des provinces une législation semblable ou analogue à celle de Québec, ils pourraient obtenir plus facilement, croyons-nous, le redressement de leurs principaux griefs. Il ne resterait plus qu'à régler la question de la décharge des faillis, soit après liquidation complète de l'actif, soit sur un concordat signé par la majorité des créanciers. Cette mesure, qui a besoin d'être minutieusement étudiée et rédigée avec le plus grand soin pour prévenir la fraude, n'est pas d'une nécessité absolument immédiate. Il faut savoir se contenter de ce qu'on peut obtenir, lorsque l'on risque, en demandant trop, de ne rien obtenir du tout.

On nous dit bien, il est vrai, que les juristes du département de la justice préparent un projet de loi de faillite pour la confédération. Ils ont reçu assez de mémoires, de résolutions, etc., des Chambres de Commerce pour cela. Mais le tem-

pérament du parlement actuel est-il plus favorable à ce genre de législation ? On ne le sait. Et il est bien certain que le gouvernement ne fera pas de cette question une affaire de parti et ne risquera pas de mécontenter la majorité de ses partisans pour rendre justice à une classe qui ne contient qu'un nombre restreint d'électeurs.

On a vu, il y a quelques jours, à Québec, comment les gouvernements agissent en semblable cas.

LA BALEINE ARTIFICIELLE

Les inventeurs ne cessent de chercher avec une inaltérable persévérance un moyen de substituer quelque chose d'analogue, comme matière, à la baleine dont les dames font une si formidable consommation. Ce serait fort utile, car on détruit, chaque année, des quantités de baleines dans les régions polaires et il arrivera un moment où il n'y en aura plus : ce serait une catastrophe pour le beau sexe.

On a essayé la corne pour remplacer la baleine, et elle donne d'assez bons résultats : de plus cette matière première est, dans tous les pays, d'une abondance sur laquelle il est superflu d'insister. Mais la préparation de la corne, dans ce but, présente de sérieuses difficultés.

Un certain M. Munck prétend avoir trouvé le moyen de préparer la baleine artificielle en employant de la peau. A cet effet, il prend une peau brute, la traite successivement par le sulfure de sodium, puis par le sulfate double de potasse et la sèche à l'étuve vers 60 degrés centigrades. Enfin il la comprime fortement au moyen de la presse hydraulique et obtient une matière aussi dure et aussi élastique, paraît-il, que la véritable baleine. Lorsque cette nouvelle parviendra dans le détroit de Behring, on juge de l'enthousiasme qu'elle excitera dans le monde des cétacés heureux de se voir enlever un monopole qui leur coûtait cher.

M. Munck, pendant qu'il est sur ce sujet, s'est amusé à teindre ses peaux avant de les comprimer : il obtient ainsi, comme conséquence, de la baleine de couleur, agréable combinaison que la nature n'avait pas prévue, mais dont les corsetières s'empresseront évidemment de tirer parti.

ÉMILE GAUTHIER.

Nous rappelons à nos abonnés que le prix de l'abonnement est strictement payable d'avance.

MOUVEMENT DES PORTS ANGLAIS

Les statistiques anglaises donnent le classement suivant pour le tonnage des principaux ports :

Entrées Sorties

Londres..tonnes	13,564,644	8,205,326
Liverpool.....	8,570,099	8,416,424
Ports de la Tyne	8,361,711	7,385,116
Cardiff	7,106,182	7,390,264
Hull.....	2,667,392	2,638,194
Sunderland ..	1,102,875	2,058,798

Londres tient le premier rang en ce qui concerne les entrées ; son tonnage pour cette catégorie représente environ 15 0/0 du tonnage total pour le royaume ; mais la capitale cède le pas à Liverpool pour le tonnage à la sortie. Elle reprend cependant le premier rang quand on ne considère que le tonnage étranger, qui représente près d'un million de tonnes. Du reste, Londres est en progrès constant, tandis qu'au contraire Liverpool reste stationnaire.

Pour le tonnage à l'arrivée, Liverpool occupe le second rang avec près de 10 0/0 du tonnage total. Les trois ports de la Tyne viennent ensuite et Cardiff les serre de près. Viennent ensuite Newport avec près de 2 millions de tonnes, puis Southampton, Cowes, Portsmouth, Swansea, Bristol et Middlesborough.

Glasgow tient le cinquième rang sur la liste générale avec 3 millions de tonnage total ; les ports extérieurs sur la Firth of Clyde absorbent, d'ailleurs, une partie au détriment du principal port. Greenock vient second parmi les ports écossais et huitième dans l'ensemble, avec 1,8 millions de tonnes. Viennent ensuite 1,3 millions : Cragmouth, Kirekaldy, Abe.deen. Les ports écossais montrent pour la période des cinq dernières années, une augmentation de 2 millions de tonnes sur les entrées et de plus de 2 millions de tonnes sur les sorties, augmentation relativement beaucoup plus considérable que pour les ports anglais.

En Irlande, Dublin et Belfast se disputent la première place, avec environ 2 ½ millions de tonnes (entrées et sorties) ; viennent ensuite Cork, Waterford, Derry, etc.

Au total, le tonnage des ports anglais représente 76 0/0, celui des ports écossais 14 0/0 et celui des ports irlandais 8,5 0/0 environ. Le supplément est fourni par l'île de Man. Le trafic de cabotage représente un peu plus du dixième du tonnage total.