

où on emploie le soufre sont la province de Jurgenti qui en a reçu 207,260 tonnes en 1898, la province de Catane 130,192 tonnes, la province de Licala 103,257 tonnes et Palerme 13,000 tonnes.

Le total des exportations a été de 462,393 tonnes dont 142,553 tonnes pour les Etats-Unis, 95,000 tonnes pour la France, 60,919 tonnes pour l'Italie, 28,000 tonnes pour l'Allemagne, 26,487 tonnes pour l'Angleterre et Malte.

La plus grande partie du trafic a été absorbée par l'Anglo-Sicilian sulphur Co. dont la production totale est de 70 p. c. Le prix moyen du soufre a été de 90 liv. st. par tonne, à bord Catane.

La Chambre des Communes du Parlement anglais a discuté dernièrement la possibilité de diriger la malle des Indes sur les chemins de fer russes. Actuellement, les stations terminus des réseaux ferrés de la Russie et des Indes ne sont éloignées les unes des autres que de quelques centaines de lieues. Par conséquent si le chemin d'Orenbourg à Samarkand vient à être construit, il sera possible de créer une voie ferrée ininterrompue de Calais à Calcutta.

Cela permettrait de livrer le courrier de Londres à Calcutta dans dix jours et cela faciliterait aux Indes l'accès des immenses débouchés nouveaux, créés par les chemins de fer russes en Asie. Voici quelques renseignements sur la partie de la route qui existe déjà. De Londres à Alexandrovo, il y a 917 milles anglais (en passant par Calais et Berlin); on compte 1968 milles d'Alexandrovo à Bakou.

Ensuite la traversée de la mer Caspienne jusqu'à Krasnovodsk donne 198 milles.

Enfin de là au Kouchk, sur la frontière afghane, par le chemin de

fer transcaspien, il y a 714 milles. De l'autre côté de la frontière il existe un chemin de fer de 481 milles entre Tchéman, dans l'Afghanistan, et Karatchi aux Indes.

D'après le *Journal des Transports*, il faudrait près \$15,000,000 pour construire le chaînon qui manque du Kouchk à Tchéman, par la voie de Ghénaç et de Kandahar.

L'association des manufacturiers de cigares du Canada s'est réunie mardi à Toronto et a élu ses officiers comme suit: Président honoraire, J. Bruce Payne, Granby, réélu; président, Michael Hirsch, Montréal, réélu; premier vice-président, R. D. McDonald, London, réélu; second vice-président, J. M. Fortier, Montréal; troisième vice-président, M. K. Halloran, Brantford, réélu; trésorier, Otto Brener, London, réélu; secrétaire, Geo. Milligan, Toronto, réélu; secrétaire-adjoint, H. Gagnier, Toronto. Comité Exécutif: H. Simon, London; E. Younghart, Montréal; And. F. Oberndorffer, Kingston. Comité de Législation: Jno. Michaels, C. H. Nelson, R. Goulet, tous de Montréal.

London a été choisi comme lieu de la prochaine réunion.

On vient d'entreprendre à New-York un travail qui prouve les sacrifices que les Américains sont disposés à faire pour conserver toute son importance à leur port principal.

Actuellement, l'entrée de la rade de New-York est un chenal de 7½ milles de longueur, et dans lequel on trouve 38 pieds de fond à l'extrémité intérieur, et seulement 16 pieds sur le banc extérieur. On a résolu de l'agrandir et de l'approfondir dans des conditions telles qu'il puisse satisfaire pendant longtemps aux développements de la