Du 7 au 14 Novembre 1905.

District de Montréal

La Banque d'Hochelaga vs Emile Lavigne.

Montréal—Le septième indivis du lot 431 du quartier St-Louis situé au coin des rues St-Denis et Ste-Catherine, avec bâtisses.

Vente le 10 Novembre, à 10 hrs. a. m. au bureau du shérif.

The Trust & Loan Co vs Hormisdas Durant dit Desmarchais.

Côte-des-Neiges—Les lots 28-222 à 226 situés avenue Maple Woods, avec bâtisses.

Vente le 9 novembre, à 10 hrs. a. m. au bureau du shérif à Montréal.

District d'Arthabaska

Joseph Tarte vs Horm. Lussier.

St-Eugène de Grantham—Le lot 1234 avec bâtisses.

Vente le 8 novembre, à 10 hrs. a. m. à la porte de l'église paroissiale.

District de Beauce

George Cloutier vs Théodore Roy, fils de Louis.

Mégantic—Le lot 116 et 1-2 N. O. du lot 279, avec bâtisses.

Vente le 8 novembre, à 10 hrs. a. m. au bureau d'enregistrement à Mégantic.

District de Rimouski

Adhémar S-t-Laurent vs Joseph St-Laurent.

St-Moïse—La partie du lot 1 du 10ième rang et les lots 1 et 2 du 11ième rang avec bâtisses.

Vente le 8 novembre, à 10 hrs. a. m. à la porte de l'église paroissiale.

District de St-François

Chs. F. X. Prévost vs Nap. Guertin.

La Décollation de St-Jean-Baptiste — Les lots 53 et 53a avec bâtisses.

Vente le 7 novembre, à 1 hr. p. m. à la porte de l'église paroissiale.

La Corporation de la Ville de Richmond vs Dame Henrietta V. Long.

St-Philippe de Windsor—Le lot 478, avec bâtisses.

Vente le 8 novembre, à 11 hrs. a. m. à la porte de l'église paroissiale à Windsor Mills.

District de Trois-Rivières

The Quebec Bank vs J. Henri Lacroix et Adam Rivard.

St-Mathieu—La partie du lot 51 avec bâtisses.

Vente le 8 novembre, à 10 hrs. a. m. à la porte de l'église paroissiale.

LE FLOTTAGE A LA MER.

Ce qu'il y a de curieux, parfois, dans les manifestations du progrès, c'est qu'elles affectent la forme d'un retour en arrière. Les chemins de fer ont paru pendant cinquante ans défier toute concurrence, et voici que le progrès se présente maintenant comme un retour à la simplicité de la route, avec les automobiles.

L'on construit des navires de 16,000 tonnes, avec des machines motrices proportionnées à leurs gigantesques dimensions, et voici que, la même année, des armateurs aux conceptions singulièrement hardies reviennent, pour transporter du bois à travers un océan, à la manière la plus antique de le véhiculer, au moyen pur et simple des pièces de bois sur les eaux.

Quiconque est allé dans les pays de belles rivières, le long du Rhin, par exemple, a vu passer ces grands "trains de bois" solidement arrimés, que le courant pousse de toute sa vitesse.

A l'aide de tonneaux vides, intelligemment placés, les milliers de pièces de bois sont encore allégées, et le serpent s'allonge, radeau sans fin, guidé par quelques hommes déterminés, dont la vie se passe ainsi à évoluer entre les piles des ponts, à éviter les collisions avec la batellerie.

Ce sont des flotteurs de bois, camarades des "schlitters" de montagne, qui abattent le bois et lui font descendre les torrents en ordre moins compact, mais par le même procédé.

ur les grands fleuves de l'Amérique, dit le "Moniteur des Travaux Publics," le flottage du bois atteint des proportions énormes, comme tant de choses en ce pays.

Les billes de bois sont reliées ensemble par des branches d'arbres et des câbles. Il y a sur le radeau une chaloupe et une cuisine installée entre quatre planches. Seize rameurs et une demi-douzaine d'auxiliaires divers forment l'équipage de ces immenses trains de bois auxquels on fait allégrement franchir les rapides. Il le faut bien, presque tous les fleuves américains ayant les leurs. Or, les Américains — toujours eux — viennent d'avoir une idée nouvelle et grandiose. C'est à San-Francisco qu'elle est éclose, dans les cerveaux d'un groupe d'armateurs, désireux de faire passer sur l'autre rive, c'est-à-dire à Shanghaï, la plus grande quantité possible de bois dans le temps le plus court. — "Time is money" — et avec le moins de frais possible.

Le commerce des bois est un des plus florissants qu'il y ait actuellement aux Etats-Unis. On compte encore là-bas, 280 millions d'hectares de terres boisées dont la chevelure verte peut être coupée sans danger pour le régime des eaux.

Près de 300,000 ouvriers y sont employés. C'est dire que l'intérêt des transporteurs est d'évacuer vite et bien, une marchandise qui ne laisse pas d'être encombrante.

Jusqu'ici les expéditeurs chargent les bois, sur quantités de vapeurs, comme font les Norvégiens et les Suédois en Europe, et ils les expédient par ce moyen traditionnel aux Chinois, qui n'ont pas le moindre respect pour les arbres, à moins que les arbres ne recouvrent des morts.

Le Chinois détruit les arbres par superstition, c'est pourquoi les rivages de la Chine en ont si peu.

Le bois est couramment envoyé d'Amérique aux Chinois et c'est là une marchandise qu'il sera difficile aux Célestes de boycotter dans leur lutte commerciale contre frère Jonathan.

Les armateurs de San-Francisco se sont dit qu'ils feraient de fameuses économies en congédiant les capitaines et les équipages de leurs ordinaires bâtiments, dont un encan judicieux pourrait par surcroît les débarrasser.

Et tout le bois qu'ils ont à envoyer à Shanghaï, cet été, par exemple, eh bien! ils le flotteront tout simplement, sur l'océan Pacifique, comme s'il s'agissait de lui faire descendre l'Hudson ou le Mississipi.

C'est pourquoi les gens de Frisco, comme on dit aux Etats-Unis, pour désigner San-Francisco, un nom trop long de deux syllabes, vont voir partir ces jours-ci, s'il n'est déjà en mer, le plus gigantesque des radeaux que l'industrie humaine ait jamais eu l'idée de construire, un radeau qui doit se composer d'après des arrimeurs, de "dix millions de pieds" de bois! Dix millions de pieds de bois enlacés, attachés, fixés ensemble, voyez-vous d'ici cett e dimension? La voilà vraiment la ville flottante, la forêt flottée!

La grande Compagnie de Navigation par radeaux — je crois bien que tel est son titre — est organisée depuis peu. Elle s'autorise de précédents moins extraordinaires et soutient que son "train de bois" ne sera pas un obstacle pour la navigation."

C'est ici qu'apparaît la légitimité des réclamations du commerce maritime contre cette entreprise gigantesque mais saugrenue.

Imagine-t-on les dimensions de ce radeau géant? Dix millions de pieds de bois, de billes et de billots!

Six remorqueurs frapperont leurs remorques sur la partie avant et traîneront le colossal assemblage...

Combien faudra-t-il d'hommes pour surveiller la marche, apercevoir la désagrégation, les fissures, les brisures au cours d'une tempête?

Quand on réfléchit à cette conception bizarre, on se dit, que, pendant le jour, les choses iront encore... Mais la nuit! De combien de feux faudra-t-il munir un pareil morceau? Et de quelles couleurs ces feux devront-ils être?

Les remorqueurs auront leurs dix feux de position, triangulés sur une base parallèle qui se verra de loin, c'est sûr. Mais sur les côtés?

Et comment, les capitaines des navires rencontrés sauront-ils qu'ils ont affaire