

d'engrais verts, et cela dans un bien court temps. Ses connaissances pratiques dans la culture d'une grande ferme, comme dans le défrichement d'une terre, ayant eu pendant plusieurs années à opérer sur différentes espèces de sol, à se soumettre aux exigences parfois pénibles du colon dans l'exploitation d'une ferme; ces connaissances pratiques, disons-nous, ne pourront manquer d'être profitables aux élèves de l'école d'agriculture de Ste-Anne ayant un tel chef de pratique sur la ferme-modèle agrégée à cette institution, de même qu'au cercle agricole dont il est le secrétaire.

*Bourses dans les collèges catholiques.*—L'un des faits établis au récent congrès catholique de Chicago est la nécessité urgente de bourses dans les collèges catholiques. Ce besoin sera mieux compris quand on se rappellera qu'il y a des milliers de garçons richement doués par la nature et la grâce, qui aspirent au sacerdoce mais sont empêchés d'atteindre leur but sacré par le manque de moyens. Le révérend père Downing, du séminaire de Notre-Dame des Anges, vient de publier une brochure dans laquelle il émet une heureuse idée pour la dotation de bourses par les paroisses. Il montre que deux-cent-soixante-quinze personnes, contribuant chacun dix cents par semaine, auront en trois années formé un fonds suffisant pour établir une bourse perpétuelle. Comme les évêques généralement acceptent les étudiants après un cours de six années, ce plan donnerait un nouveau prêtre tous les six ans à l'Eglise. De sa part, l'étudiant s'engagerait à dire une messe chaque semaine pendant six ans pour ceux qui auront contribué au fonds, et ainsi cette messe hebdomadaire deviendrait ainsi une fondation perpétuelle. La simplicité et la sagesse de cette idée se recommandent d'elle-même auprès des pasteurs et du peuple de partout.

*Transport du blé.*—La situation du blé sur les marchés d'Amérique et d'Europe, est tellement défavorable que les producteurs demandent généralement la réduction des prix de transport.

De prime abord, lorsqu'on s'arrête à la cote extrêmement basse que le blé a atteinte et dont il ne paraît guère près de se relever, une demande de cette nature, venant des cultivateurs, semble opportune. La production du blé rapporte peu aujourd'hui en profits. On se ressent, dans les centres à blé, des temps difficiles que traverse cet élément de consommation, l'un des plus essentiels à la vie. En conséquence on agit naturellement la question de savoir

si les chemins de fer ne devraient pas venir au secours de la classe agricole, en diminuant une de leurs importantes sources de revenu, leurs taux de fret.

Cet état de choses est particulier, non seulement à plusieurs centres de production des Etats-Unis, mais aussi au Manitoba et au Nord-Ouest canadien.

Personne ne sera plus sympathique que nous aux travailleurs du sol; toute mesure destinée à améliorer leur sort mérite notre plus sincère appui. Mais il s'agit ici d'envisager la question sur toutes ses faces. Les compagnies de chemins de fer, chez nos voisins, ont eu tant à souffrir de la concurrence que des lois sévères ont dû être adoptées pour établir une échelle de prix fixe et interdépartementale. (Interstate Law). Malgré cela, près d'un tiers de l'exploitation du transport par voies ferrées aux Etats-Unis est passé aux mains de receveurs. Ce résultat porte sa leçon. Nous avons deux grands chemins de fer, le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien. Celui-ci étant le principal intéressé au commerce des céréales de Manitoba, le grenier du Canada serait par là même, le plus affecté par des prix de transport ruineux. Ce serait plus qu'un malheur, ce serait une calamité nationale si l'une ou l'autre de ces compagnies subissait un sort pareil à celui de tant de compagnies américaines qui ont oublié les règles de la prudence et de la sagesse, pour se lancer à l'aventure dans la guerre des tarifs de fret.

Dans une lettre récente adressée à M. George Ashdown, président du Board of Trade de Morden, Manitoba, M. Van Horne, président du Pacifique Canadien, a donné, à ce sujet, des raisons concluantes contre les réductions de transport du blé manitobain, dans nos conditions d'affaires actuelles.

Une comparaison, dit M. Van Horne, entre les Etats-Unis, la Russie et la République Argentine, les plus sérieux concurrents de Manitoba et du Nord-Ouest, établit que le Pacifique Canadien maintient une échelle de fret inférieure à celle de n'importe quel de ces pays. La réduction, depuis un certain nombre d'années, a été aussi loin qu'elle pouvait aller. Pour le blé, comme pour tout autre produit, il y a des périodes de dépression et des périodes de hausse.

En 1857 et 1858, le prix du blé d'Inde dans l'Illinois est tellement tombé, qu'on se servait même du grain comme combustible. Mais depuis, la production a sans cesse augmenté, et elle est maintenant rendue à 2,200,000,000 bushels. Il en sera de même du blé à Manitoba. Le facteur le plus puissant dans ce dé-