

dans l'Est pour la fourniture des troupes.

Les bœufs indigènes jouissent d'une faveur marquée, considérable même, jamais l'écart des prix en leur faveur n'avait été aussi marqué que cette année. Il n'y a sans doute pas là le chauvinisme à invoquer, le commerce peut rarement être accusé de cette vertu qui est le privilège exclusif de ceux qui sacrifient leur existence à la défense de leur pays; mais ce fait est le résultat du calcul bien étudié des intérêts particuliers. Les animaux de choix de nos grandes et moyennes races françaises, tels que les cotentins, normands, charolais, nivernais, limousins, salers, garonnais, choletais, manceaux, etc., bien préparés pour la boucherie, ne font que peu de déchet, c'est-à-dire que toutes les parties de la viande sont presque utilisables et comestibles. La viande peut être persillée, offrir à l'œil un *marbré* appétissant, plein d'attrait, mais non pas de ces noix de graisse, amas de suif sans valeur alimentaire ni industrielle, étant donné le délaissement où les issues sont tombées, puisque le suif de choix ne vaut que \$6.60 à \$6.80. Celle du durham, au contraire, présente les inconvénients dont nous venons de constater l'absence dans nos animaux français de race pure. Et nous avons dit: *le bœuf américain est généralement un durham.*

Nous avons toujours préconisé l'amélioration par la sélection, non par le croisement avec ce dernier. Avec le premier système, on grandit, on améliore l'espèce; avec le second, on obtient des sujets magnifiques au premier croisement pour arriver ensuite à la deuxième et troisième générations et suivantes à ne produire que des spécimens dégénérés, rapetissés, atrophies, s'écartant des ancêtres et ne présentant plus les types primitifs, n'ayant plus leurs qualités essentielles. L'exemple donné à Limoges, à Caen et dans d'autres chefs-lieux de départements, c'est-à-dire la création de Herd-Books spéciaux pour l'amélioration des races locales pures, est le moyen le plus certain du succès. Et l'on ne peut trop féliciter ceux qui se sont mis à la tête de ce mouvement si bien compris et que des circonstances imprévues et malheureuses ont pu seules entraver l'année dernière.

Le délaissement que rencontrent sur le marché les animaux de race Durham démontre que parmi nos bovins le durham est classé dans une catégorie d'un ordre inférieur par la boucherie parisienne et qu'il

ne sera jamais que la propriété exclusive des éleveurs amateurs et de quelques grands propriétaires dont les efforts sont louables sans doute, dont la conviction est respectable, mais qui ne pourront jamais être suivis d'une manière profitable par la masse des cultivateurs français.

LE SUCRE DE BETTERAVES EN AUSTRALIE

On écrit à la *Revue des Vins et Liquieurs* de Paris:

Melbourne, 3 juillet.

L'industrie sucrière, tant métropolitaine que coloniale, devient plus importante de jour en jour. Même dans les rapports commerciaux entre les plus grands pays du monde, elle tend de plus en plus à occuper l'une des premières places. Aux Etats-Unis, c'est le sucre qui a donné lieu à cette lutte quasi héroïque entre le protectionisme et le libre échange. En France, l'effort agricole s'est surtout porté sur la production du sucre de betteraves dans la région septentrionale, le régime des sucres ayant à peu près absorbé l'attention des législateurs pendant un temps assez long. Toutes proportions gardées, la colonie de Victoria semble sur le point de passer par une phase sucrière semblable. Notre ministre des Travaux Publics va soumettre cette semaine à ses collègues les règlements pour la distribution des primes d'encouragement pour la culture de la betterave, primes qui s'élèvent à \$77,000. On ne vise pas à créer des compagnies plus ou moins importantes qui mèneraient tout droit à la faillite. Quant au raffinage, on ne chercherait point à le faire sur place, d'autant plus qu'il existe déjà des raffineries à Melbourne et la matière première y serait traitée, comme l'est déjà le sucre brut du Queensland et de l'île Maurice. On dit que ces raffineries melbouriennes sont prêtes à prendre le nouveau produit au même prix que l'article importé, ou à faire un contrat pour toute la production, à un prix à débattre, pour une période de 5 ans. On avait pensé d'abord à accorder la prime de \$77,000 à la compagnie qui aurait produit les premières 10,000 tonnes de sucre brut, mais depuis il a été sagement décidé que la prime serait répartie entre tous les producteurs à tant par tonne.

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

PETITE CAUSERIE SUR L'ÉLECTRICITÉ

Nous trouvons sur l'électricité dans un grand journal de Paris, un article de M. Marc de Nansouti qui est d'un bien vif intérêt, nos lecteurs pourront en juger :

Il résulte d'une intéressante étude de M. Henri Maréchal, ingénieur des ponts et chaussées, que nous sommes actuellement éclairés, à Paris, par 280,000 lampes électriques à incandescence et environ 9,000 lampes à arc. Ce sont de jolis chiffres qui tendent à augmenter d'ailleurs; ils correspondent à une vingtaine de mille chevaux-vapeur constamment occupés à moudre de la lumière à notre intention dans la Ville-lumière, indépendamment de son éclairage au gaz qui est magistral.

Toute cette électricité court sous nos rues et sous nos boulevards, soigneusement enfermée dans des caniveaux auxquels on ne peut toucher aisément. En Amérique, les courants électriques à basse ou à grande tension circulent hardiment sur des conducteurs aériens qui servent, non seulement pour la lumière, mais encore pour la distribution de la force motrice. Aussi le public ne se fait-il pas faute d'emprunter tant qu'il peut de l'électricité à ces canalisations tentatrices, ce qui donne lieu à des coutestations fort amusantes.

Nombre d'ingénieux habitants de de Brooklyn font tourner ainsi chez eux des dynamos, s'éclairent et se livrent aux douceurs de la galvanoplastie en attachant des fils, d'une part, aux conduites d'eau de la ville, d'autre part à la charpente métallique du chemin de fer aérien. Un bureau de téléphone a profité de cette combinaison pour supprimer ses piles, dont l'entretien l'ennuyait, et il n'en fonctionne pas plus mal pour cela, paraît-il.

Pendant la construction d'une section du métropolitain de ce même quartier de Brooklyn, en élevant une charpente métallique, on la mit, sans s'en apercevoir, en contact avec une partie dénudée du câble fournissant le courant électrique intense à une ligne de tramway. L'arc voltaïque jaillit, et la charpente en fer se mit à fondre comme de la cire à cacheter. Il y en avait déjà une bonne partie de fondue lorsqu'on s'aperçut de cet accident, entièrement nouveau dans l'histoire des constructions.

Il est certain que, dans l'avenir, la multiplication des conducteurs électriques de toute nature, ici