

couaison durera un mois. Tu ne permettras pas aux jeunes canards de sortir tout de suite du poulailler et de circuler librement dans la cour de la ferme, attendu qu'ils s'effrayeraient au moindre bruit, s'éparpilleraient et pourraient être écrasés par les voitures ou les animaux. Pour éviter cet inconvénient, tu conserveras la courée, de douze à quinze jours environ, dans un lieu séparé et assez chaud. Au bout de ce temps, tu mettras les canotons en liberté, en ayant soin, toutefois, de ne pas les confondre avec les gros canards qui les tourmenteraient et en défrancheraient.

Dès l'âge de dix mois, les canards, bien nourris dans le principe avec de la farine d'orge ou des pommes de terre cuites et de l'eau de vaisselle, auront pris leur entier développement, et il n'y aura plus qu'à les engraisser. A cet effet, tu augmenteras la quantité et la qualité de leurs rations, et, sans autre moyen, ils arriveront vite à un bon état de graisse. Toutefois, tu sauras que, dans les pays où l'engraissement des canards est une industrie, on ne leur laisse pas leur liberté. Pour que la graisse se fasse plus vite et mieux, on met la volaille sous une cloche en osier, dans une pièce silencieuse et tiède; après quoi on leur donne à discrétion du grain et une pâtée de son et d'eau grasse. On leur donne aussi de l'eau; mais le moins possible, tout juste assez pour aider la digestion. En Normandie, on fait, pour l'engraissement des canards, une pâtée épaisse de farine de sarrasin, et trois fois par jour, durant une semaine et demie environ, on les bourre avec cette pâtée. Les Anglais pratiquent l'engraissement des canards avec une pâtée de farine d'orge et de lait. Autre part, on se sert de farine de blé d'inde, sèche ou mouillée, crüe ou crue, mais surtout cuite, et l'on pousse l'engraissement pendant trois semaines.

Les canards sont assez robustes et ont plus à craindre du chasseur et du renard que de la maladie. Toutefois, il peut arriver que la diarrhée et le tourgis les attaquent. Dans ce cas, tu leur donnerais les remèdes indiqués par les oies sujettes aux mêmes affections.

On assure que les canards sont avides d'une mauvaise herbe que les botanistes appellent *jusqu'ame noire* (tabac du diable). Tu te la feras indiquer par le médecin, et, dès que tu la connaîtras bien, tu la détruiras de ton mieux, parce qu'elle n'est pas mortelle seulement pour les canards, elle l'est encore pour les poules.

Tu sauras, en dernier lieu, et pour ta gouverne, que la chair du canard étouffé est bien plus savoureuse que celle du canard saigné. Pour ton usage donc, tu l'étoufferas; pour la vente, tu la saigneras, car il y a plus d'acheteurs que de connaissances, et comme la peau de cette volaille étouffée prend une teinte rose, on la rebuterait au marché.—(A suivre)

Chemins Municipaux.

CHEMINS DANS LES TERRES ARGILEUSES.

Dans les terres argileuses, les chemins sont toujours mauvais. Vionné un orage un peu considérable, et de suite le sol s'y détrempé, des ornières se creusent partout, bientôt les voitures ont peine à passer; et vous aurez beau faire des réparations, ce sera toujours à recommencer.

Je connais des cultivateurs qui consacrent de 25 à 30 journées de travail par été au maintien de leurs chemins; ils les labourent, les hersent, remplissent les ornières à mesure qu'elles se font, charrient des roches, réparent les fossés, et tout cela sans de grands résultats: en un instant la pluie défait leur ouvrage.

En quittant enfin leur vieille routine pour adopter un système nouveau, ces cultivateurs atteindraient leur but bien plus sûrement, et, ce qui est important à moins de frais.

Quel est donc le système à suivre? Celui que je vais expliquer rencontrera, je l'espère, l'approbation du public.

Dans les sols composés de terre graveleuse, mêlée de sable, et où l'argile ne se trouve que dans une faible proportion, les chemins sont d'entretien facile, et, à moins d'être négligés tout à fait, rarement impraticables. La chose se comprend: dans ces terres légèrement l'égoûtement est rapide, et une terre bien égoutée ne se creuse pas facilement sous le poids des roues.

Puisque ces terres ont de telles qualités, employons-les donc

dans la réparation de nos chemins.

Voici un devis des ouvrages qu'un bon cultivateur devrait faire pour mettre son chemin en bon état.

1^o. Faire des fossés larges et profonds, avec les décharges nécessaires pour le rapide écoulement des eaux, et rejeter la terre sur le milieu du chemin. 2^o. Couvrir ensuite le chemin d'un lit de fascines de 1 pied de hauteur. On entend par fascines des branches d'arbres qui ne doivent pas avoir plus de 1 1/2 pouce de gros bout, et de 9 à 10 pieds de longueur. On les dispose en double rangée, en croisant les gros bouts, de manière à ce que le milieu du chemin ait 1 pied de hauteur, et que les extrémités soient élevées de 6 pouces.

On peut se servir de toute espèce de bois pour faire des fascines; cependant, d'après l'avis de personnes compétentes, les meilleurs sont celles de mélèze, de bouleau et de d'alisier.

3^o. Sur ces fascines, charrier de la terre jaune sablonneuse, du sable ou du gravier à raison de 100 voyages environ par arpent de chemin (l'année suivante on pourrait en charroyer à peu près autant, pour obtenir un chemin plus durable encore). En plaçant cette terre d'une manière égale sur les fascines, on se trouve à avoir un chemin arrondi.

Ce système, facile à mettre en pratique, est basé sur l'expérience, et j'en ai vu d'heureuses applications dans les paroisses en bas de Québec, et principalement dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé. La partie qui concerne les fossés n'a pas besoin de démonstration, il est reconnu depuis longtemps, en théorie du moins, qu'il est impossible d'entretenir une terre ou un chemin sans les égoutter.

L'usage des fascines est inconnue à la plupart des habitants des vieilles paroisses, quoiqu'on le trouve dans tous les townships.

Dans les grandes routes que le gouvernement fait ouvrir, il se rencontre souvent des savanes marécageuses de quelques milles de longueur, où l'on ne trouve pas de fonds pour ainsi dire. Autrement on y pratiquait des chemins plus ou moins redoutables, en faisant emploi de corps de roi; tout le monde se rappelle ces longues parties de routes pontées où s'épuisaient les chevaux; cependant les voitures y passaient et le voyageur, cahoté en tous sens, en était quitte pour une courbature.

Aujourd'hui ce mode est tombé en désuétude, et le corps du roi disparaît. On l'emploie encore pourtant dans les endroits où la terre noire s'étend à une grande profondeur, mais on le recouvre de fascines.

Dans les savanes ordinaires, on se contente d'un simple fascinage; on donne au chemin 19 à 20 pouces de rond, et l'on obtient une voie solide, durable, qui ne demande que peu de réparations.

C'est aussi une règle mise en vigueur par le gouvernement de n'employer pour la confection des chemins que de la terre réellement propre à cet usage; la terre végétale, la terre noire et l'argile sont prohibées, et les conducteurs ont ordre de se servir de terre jaune sablonneuse, de sable ou de gravier. La raison en est bien simple, la terre végétale, et la terre noire, n'ont pas de consistances et s'usent vite; quant aux défauts de l'argile tout le monde les connaît.

La terre jaune, celle qui n'est point mêlée de glaise, le sable et le gravier ont des qualités incontestables qu'il est superflu d'expliquer et lorsqu'on les met sur un lit de fascines il est facile de voir les bons effets qui en résultent.

Les fascines donnent un drainage naturel qui accélère l'égoûtement d'un sol qui, de soi-même, égoutte déjà facilement.

Dans les localités où l'on peut se procurer de bon gravier, comme sur les bords du fleuve et dans plusieurs endroits où l'on en rencontre des dépôts considérables, on peut, à la rigueur se dispenser de fasciner.

L'année dernière, je me rendais au village de Cacouna à la gare du chemin de fer, située à quelques milles plus loin; il avait plu sans relâche, et je m'étonnais de trouver une route solide, sans ornières, et cela dans une terre argileuse, mêlée de terre noire. Intrigué, je demandai à mon compagnon de voiture la raison de ce qui pour moi était un vrai phénomène. Voici l'explication qu'il me donna: Cette route dont toute la paroisse avait un besoin continu était autrefois dans un état affreux, souvent impraticable, surtout le printemps et l'automne. Après avoir essayé bien des moyens, les autorités municipales en emplo-