

beurre ce goût de navet qu'il contracte quelquefois lorsqu'on les nourrit avec cette plante. Il peut également s'employer très utilement pour la conservation des abeilles pendant l'hiver. Il faut pour cela qu'il soit mis en dissolution dans de l'eau bien claire et mêlé avec un peu de mélasse. Dans cet état le sel est pour ces insectes un préservatif excellent contre la dysenterie, maladie à la quelle ils sont sujets.

Comme l'abus du sel donné aux bestiaux a ses dangers et que cette substance peut être considéré comme un aliment ou un poison suivant l'usage qu'on en fait, il est bon de connaître les doses qu'il est prudent d'administrer.

Onces par jour en deux fois.

Aux chevaux	5
Aux vaches quand elles donnent du lait.	4
Aux bœufs qu'on engraisse.....	5
Aux veaux.....	1
Aux moutons.....	3 par semaines.

ECONOMIE,

INDUSTRIELLE ET DOMESTIQUE.

EMAILLE DONT ON SE SERT EN PERSE ET EN RUSSIE
POUR ÉMAILLER LES BIJOUX D'ARGENT
OU L'ARGENTERIE.

Prenez :	Argent.....demi-once
	Cuivre.....2 onces et demie
	Plomb.....3 onces et demie
	Soufre.....12 onces
	Sel ammoniac.....2 onces et demie

On fait une pâte avec la fleur de soufre et l'eau, on la met dans un creuset, on fond ensuite les métaux et on les verse dans le creuset qui contient la pâte, on recouvre ce vase afin que le soufre ne s'enflamme pas, puis on fait calciner sur le feu jusqu'au moment où tout le soufre superflu se trouve dissipé, on pulvérise ensuite finement la masse et on forme avec une dissolution de sel ammoniac une pâte que l'on fait entrer dans les creux de l'argenterie; au moyen du frottement on nettoie ensuite les pièces et on les porte dans un fourneau où elles sont suffisamment chauffées pour fondre la pâte qui remplit la gravure et la faire adhérer au métal; cela fait, on humecte la pièce avec une dissolution de sel ammoniac et on la place au fourneau sous un moufle pour la porter au rouge; on peut ensuite frotter et polir cette pièce lorsqu'elle est refroidie, sans craindre d'altérer la gravure, ni la faire tomber; elle est d'un noir magnifique.

MR. L'ÉDITEUR,

J'arrive chez moi d'un voyage de 20 lieues, que ma mauvaise étoile a voulu que j'entreprisse par les chemins affreux de cette saison. Pendant toute la route j'ai pesté, énragé contre les inspecteurs, voyers, grands et petits, et contre je ne sais qui encore. Tout cela ne m'a pas empêché de me meurtrir cruellement certaines parties trop proéminentes de mon individu et de voir mon compagnon de voyage arriver avec une fièvre aigüe. La nature et du

repos le guériront, si les Médecins le veulent. Moi, j'ai promis de me venger. De qui? De vous et de vos lecteurs. J'ai promis, en ex voto, de faire un long article pour le *Glaneur*, si Mercure qui préside aux chemins, je crois, suivant la Mythologie, voulait bien me faire arriver chez moi qu'avec des contusions. Malheureusement pour vous le fils de Maia m'a été favorable et voici mon article. Il est sur et contro les chemins, comme vous le pensez bien.

Je crois qu'en aucun lieu du monde il existe de chemins aussi mal entretenus qu'en Canada. Il est vrai qu'il existe aussi peu de pays où les pluies soient aussi fréquentes et les gelées aussi considérables. Mais il me semble que plus la nature nous a été contraire sur ce point plus aussi nous devrions faire d'efforts pour la vaincre. Il ne faut pas oublier que des chemins bien entretenus sont une des grandes sources de prospérité chez un peuple. Ils exigent moins de bêtes de somme, économisent le temps des voituriers, facilitent les transports et conséquemment le commerce, cette grande source de richesses chez un peuple. D'après une comparaison que l'on a faite de quelques-unes des principales routes de France et d'Allemagne, on a trouvé que le prix moyen de transport du roulage ordinaire pour 50 livres et par lieue est de 9 centimes $\frac{1}{2}$ en France et 18 centimes en Allemagne. Le Marchand paie donc près du double plus cher en Allemagne qu'en France pour faire transporter ses effets et c'est le consommateur qui paie cette différence. La vitesse du transport est par jour de 8 lieues $\frac{1}{12}$ en France et de 6 lieues $\frac{5}{12}$ seulement en Allemagne. Dans des pays comme l'Allemagne et la France où chaque jour plusieurs milliers de voitures sont en mouvement, quelle étonnante différence de frais et de temps! J'en conclus que les dépenses encourues pour l'amélioration des chemins ne sont pas un impôt prélevé sur le peuple, mais lui procurent un des plus grands bienfaits. On objecte contre le gouvernement des États-Unis qu'il fait payer des impôts. Sans vouloir faire ici de la politique qui n'entre pas dans votre programme, je me permettrai pourtant de dire que ces impôts, qui du reste sont assez légers, assurent à l'Américain d'excellentes routes qui retiennent peut-être dans sa bourse plus d'argent qu'il n'en fait sortir sous forme de taxes.

Dans tout ce que je dis ci-dessus il n'est pas question des chemins de fer. Comme il ne faut pas être trop exigeant, je me contenterais de beaux chemins sur sable ou sur gravier. Je ne dirai donc qu'un mot des chemins de fer parce que ce mot entre dans ma thèse, économie de temps et d'argent. Entre Liverpool et Manchester il existe un chemin de fer. Les départs de la voiture à vapeur se font de chaque ville quatre fois le matin et quatre fois dans l'après midi. La distance entre ces deux villes étant de 13 lieues, elle parcourt donc chaque jour une distance de 104 lieues. Les convois de voyageurs étant ordinairement de 150 personnes, outre les bagages, bestiaux, marchandises &c., et le trajet se faisant dans 1 heure $\frac{1}{2}$, au lieu de 6 heures et même d'avantage, il y a donc une économie de temps, pour les 1200 voyageurs qui font journellement cette route, de 1500 heures ou de 125 jours de 12 heures. Le prix des places pour chaque voyageur variait en 1830 de 3 à 6 francs. Je crois que dans des voitures ordinaires il devrait varier de 6 à 12 francs. Le voyageur paierait donc le double... puis les contusions! On se proposait alors de réduire les prix du tarif. Mais