

LE JOURNAL D'AGRICULTURE ILLUSTRÉ

Publié par le Département de l'Agriculture de la Province de Québec.

Vol. III.

MONTREAL, MAI 1880.

No. 4

ORDRE DES MATIÈRES.

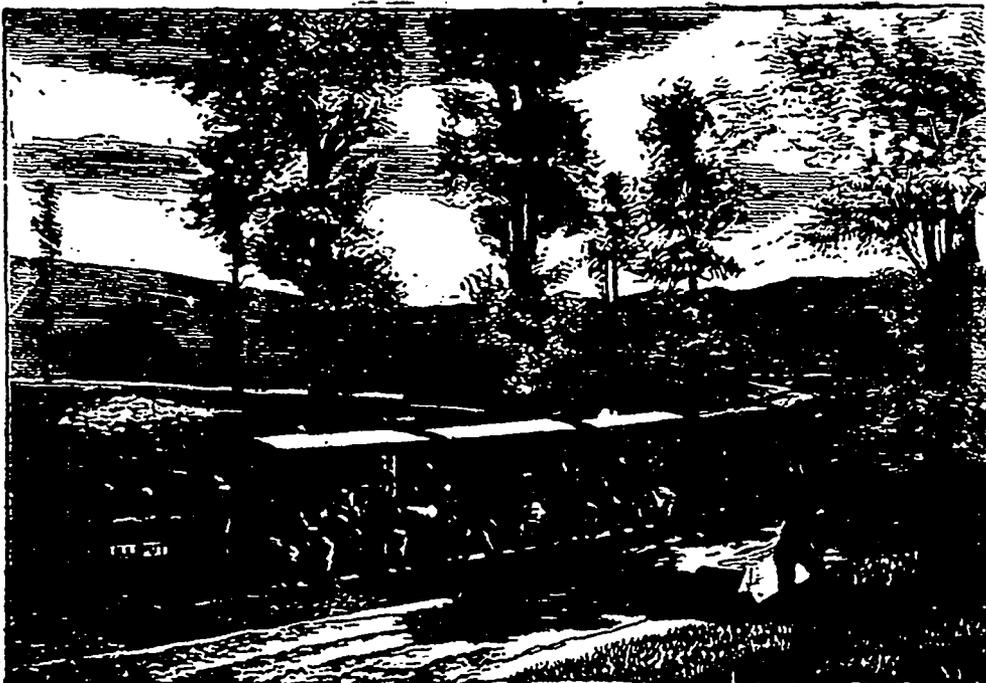
	PAGE
Chemins de fer de colonisation. — Chemin de fer Decauville; le Festiniog	49, 50, 51, 52
Alimentation du bétail. — Expériences diverses.....	52
Le sorgho et la betterave à sucre. — Culture et fabrication, pp. 53, 54, 55; prix de revient des betteraves à sucre	55
Arbres de croissance rapide. — Tilleul; peuplier, beaumier de Gilead	56
HORTICULTURE. — Préparation du sol; transplantation. semis....	56
— Raisins venus en plein air à Abbotsford, P. Q.	57
DIVERS — Le lait comme substance alimentaire, p. 57; l'écrémoir mécanique de Lava!, p. 59; la science et la formation de la crème.....	59
BASSE-COUR — Bonne chance dans l'élevage des volailles p. 59; Chapponner: procédé, instruments nécessaires, p. 60; hygiène des volailles.....	61
CORRESPONDANCES — Les juges aux Expositions, banquets, p. 61; emploi de la chaux, p. 61; cochons Chester-White, p. 62; élevage de veaux, p. 62; culture mixte, p. 62; fromage, beurre, animaux gras, grain, etc., p. 62; achats de reproducteurs, p. 62; houe à cheval, p. 62, couvert pour baril, p. 63, emploi du coal-tar pour la conservation du bois, p. 63.	63
APICULTURE. — Introduction des reines	63

GRAVURES.

Chemin de fer Decauville, p. 49; Chemin de fer de Festiniog, p. 50. Gare de transbordement de Mynford Junction, p. 51; Machine Princess, p. 51; Machine Fairlie, p. 52. Chapponner, instruments et appareils (5 gravures), p. 60. Houe à cheval (2 gravures), p. 62. Couvert de baril (2 gravures), p. 63. APICULTURE. — Œufs, larve et nymphes, p. 63.

Chemins de fer de Colonisation.

Ce qui a manqué à la colonisation de ce pays jusqu'ici, ce sont les chemins de fer de colonisation. Sans ces grandes artères, impossible de tirer profit de nos magnifiques forêts, dont le bois debout vaut souvent beaucoup plus que la terre défrichée. En effet, il n'est pas rare de trouver des terres boisées dont chaque arpent produirait pour plusieurs centaines de piastres de bois de ser vice, s'il existait quelque moyen de le rendre au marché. Malheureusement avec notre sys-



Chemin de fer Decauville, de 20 pouces de largeur.

tème actuel, le colon se trouve forcé d'abattre et de brûler sans merci ces richesses, au risque même de détruire une partie considérable de l'humus qui recouvre le sol, et au grand détrimement de ses récoltes futures.

Il y a dix ans environ nous visitâmes, dans le pays de Galles en Angleterre, un chemin de fer très-étroit qui n'a que 23 1/2 pouces de largeur. Nous avons voyagé à travers ce pays de montagnes à raison de 30 à 32 milles à l'heure. Ce chemin, fort peu coûteux, transporte par mille autant de marchandises qu'en transporte le Grand-Tronc. Malheureusement, à cette époque, les ingénieurs doutaient encore des avantages qu'offre ce chemin de fer. Il n'en est plus de même aujourd'hui. Le chemin de Festiniog a trouvé de nombreux imitateurs dans presque toutes les parties du monde, et ceux qui ont visité la dernière Exposition Internationale, à Paris, ont eu l'occasion d'apprécier de leurs yeux, toute la valeur des chemins de fer étroits. M. Decauville, de Petit-Bourg (France), qui fabrique en grand tout le matériel nécessaire à ces chemins, monta, à Paris, un petit chemin de fer au Bois de Boulogne, de 20 pouces de largeur seulement, sur lequel au-delà de 3,000 voyageurs ont été transportés dans certaines après-midi, lors de l'exposition. La gravure ci-dessus représente la même voie telle qu'elle est en opération aujourd'hui à Petit-Bourg, au moyen d'une machine à vapeur pesant 5,000 livres, et voyageant à une vitesse de 15 à 18 milles à l'heure.

Le chemin de fer de Festiniog est plus large, il mesure, comme nous l'avons dit, 23 1/2 pouces entre les rails. Cette largeur suffit, comme on va le voir, pour les gros trafics et les grandes vitesses. Voici ce que nous lisons à ce sujet dans une publication récente.

Parmi les lignes à voie étroite du pays de Galles, la plus célèbre est le "Festiniog Railway," et elle doit cette notoriété non-seulement à ce qu'elle est la plus ancienne, mais au talent tout particulier avec lequel ses ingénieurs l'ont construite et perfectionnée.

Depuis plusieurs années, on l'a citée souvent comme exemple, et les