

dance générale de la Compagnie du Grand Tronc. Ces messieurs répondent à une invitation que la Commission leur a adressée et viennent discuter la question du transport du lait dans la Ville de Montréal.

M. le président dit qu'il s'agit de discuter la question du transport du lait dans des wagons réfrigérateurs. La Commission s'est efforcée, dit-il, de faire préparer des règlements de nature à assurer aux citoyens de Montréal un approvisionnement de lait convenable. Le lait, qui vient d'une distance de 50 à 100 milles de la Ville, devrait être transporté dans des réfrigérateurs. La Commission désireait que les compagnies de transport affectassent un certain nombre de wagons réfrigérateurs à cette amélioration. Le but de la Commission est de diminuer la mortalité infantile qui atteint le chiffre d'environ 500 durant chacun des mois de juin, juillet et août. Il arrive quelquefois que 24 et même 48 heures s'écoulent avant que le lait n'atteigne la Ville, et il parvient quelquefois même au consommateur 65 heures après la traite.

Dans certains cas le lait est tenu dans des chambres chaudes avant la livraison. On ne devrait pas permettre la livraison à Montréal du lait ayant plus de 24 heures. Une demi-heure d'attente à la gare est suffisante pour affecter le lait.

M. Stitt déclare que les compagnies n'ont pas le lait sous leurs soins durant plus de deux heures. Le lait devrait être livré au consommateur immédiatement au lieu d'être gardé dans des maisons. Les fournisseurs devraient placer leurs bidons à bord lorsque les wagons sont prêts à partir. Les commerçants devraient se tenir prêts à enlever les bidons dès leur arrivée à destination. L'inspecteur de la Ville devrait s'assurer des conditions de la livraison du lait aux gares et voir comment il est traité ensuite. Le temps du transport importe peu. Les bidons devraient être scellés et immédiatement pris aux gares.

M. le président dit qu'il a déjà consulté les avocats de la Ville relativement à la question de forcer les laitiers à distribuer le lait à leurs clients dès qu'ils l'ont reçu.

M. Quick fait remarquer que le lait est apporté à la gare dans des voitures sans ressorts; qu'on se sert de savon pour boucher les fissures des bidons, etc. A Chicago, les bidons sont scellés. Les sceaux coûtent 75 cts le mille. Sur la ligne du "Boston and Maine," on se sert de couvercles en amiante pour conserver le lait frais.

M. le président répond qu'il serait impossible d'envoyer les inspecteurs de la Ville surveiller les cultivateurs qui expédient du lait à Montréal. Le lait, les vaches, les étables, les puits, etc., devraient être surveillés, et cela ne peut se faire qu'avec l'aide du gouvernement. Le lait, après la traite des vaches, contient un certain nombre de bactéries par centimètre cube; mais, quelques heures après on peut en compter de 50,000 à 100,000. Le danger se trouve dans les toxines engendrées par les bactéries lorsque le lait n'est pas gardé à une température au-dessous de 40° Fahrenheit.

M. Annable fait remarquer que les Compagnies de chemin de fer n'ont le lait sous leurs soins que durant 2 heures environ sur les quarante heures qui s'écoulent entre la traite et la livraison. Le wagon à bagage, qui reçoit les bidons, est le plus frais de tout le convoi. Quelques vendeurs de lait reçoivent promptement leur lait, mais d'autres sont lents à en prendre livraison.

La députation se déclare prête à faire tout en son pouvoir pour aider à faire distribuer le lait aussi promptement que possible.

Les représentants du Pacifique Canadien déclarent que la plus grande partie du lait vient de Lachute; qu'un wagon réfrigérateur a été placé sur cette ligne, et n'a été employé par les laitiers que pendant six jours seulement. Depuis, le patronage a cessé. Les cultivateurs ont été notifiés du service de ce réfrigérateur. L'expérience n'a pas été de nature à encourager l'emploi de ce wagon. Ce convoi laissait Lachute à 6.35 a.m. chaque jour.

Un plan, faisant voir la disposition du bidon réfrigérant inventé par M. Rose, est soumis et examiné.

M. Quick dit que la grandeur du bidon et la distance à parcourir forment la base du taux de transport: on charge 8 cts pour un bidon de 4 gallons pour 40 milles, et 11 cts au delà de cette distance.

MM. Annable et Quick déclarent que les compagnies sont prêtes à examiner tout projet pratique pour le transport du lait.

J. Balfour, of the General Superintendent's Office, Grand Trunk Railway, were present in response to an invitation from the Committee to discuss the question of the transportation of milk to the City of Montreal.

The chairman stated that the question to be discussed was the transportation of milk in refrigerator cars. The Committee had been working hard to have proper by-laws prepared to ensure the supply of milk to Montreal under proper conditions. Milk, coming from a distance of 50 to 100 miles from the City, should be carried in refrigerator cars. The Committee was anxious to have the transportation companies supply refrigerator cars for this purpose. The object of the Committee was to save the lives of the infant portion of the population, the death-rate amongst whom was about 500 monthly during June, July and August. The milk was sometimes 24 to 48 hours old before reaching the City, and 65 hours old when it reached the consumers. In some cases, it was kept before delivery in warm rooms. No milk older than 24 hours should be delivered in Montreal. Half an hour waiting at the depot for delivery would affect the quality of the milk.

Mr. Stitt stated that the companies had the milk in their charge less than 2 hours. The milk should be delivered to consumers right off instead of being kept in houses. The producers should have their cans promptly on hand when the cars were just ready to go, the traders should be ready to remove cans on arrival, at destination points. The City Inspector should ascertain the facts about the delivery of the milk at the depots and how it is handled afterwards. The time of transport he considered of little importance. The cans should be sealed and speedily removed from the depots.

The chairman stated that he already interviewed the City Attorneys anent the question of compelling milkmen to serve the milk to customers so soon as received.

Mr. Quick stated that the milk from producers was conveyed to the depots in vehicles without springs; that soap was used by them to stop leaks in the cans. In Chicago, the cans were sealed. The seals cost 75 cts. per 1000. On the Boston and Maine line, asbestos covers were used on milk cans to keep the milk cool.

The chairman said that it would be impossible to send the City inspectors to keep a supervision over the farmers sending milk to the City. The milk, cows, stables, wells, etc., would have to be watched, and this could only be done with the assistance of the Government. After it was taken from the cows, the milk contained a certain number of bacteria per cubic centimetre; but, a few hours later, from 50,000 to 100,000 might be developed. The danger was from the toxins originated by the bacteria when the milk was not below 40° Fahrenheit.

Mr. Annable remarked that the railways had the milk under their care only about 2 hours out of 40 hours, after milking. The baggage car in which the milk was carried was the coolest car on the train. Some milk dealers were prompt in receiving their milk, but others were dilatory.

The deputation expressed themselves as willing to do their best to help to get the milk distributed as soon as possible.

The representatives of the Canadian Pacific Ry. Co., stated that most of the milk came from Lachute; that a refrigerator car had been put upon that route, and was patronized for six days only. Since then, the patronage had fallen off. The farmers had been notified with respect to the supplying of this car. The experience was not favorable to the continuing of the use of the refrigerator car. The car left Lachute at 6.35 a.m., daily.

A diagram, showing the construction of the refrigerator milk can invented by Mr. Rose, was submitted and examined.

Mr. Quick said that the capacity of the can and the distance governed the charge for transportation: 8 cts. was charged for a 4 gallon can for 40 miles, and 11 cts. beyond that distance.

Messrs. Annable and Quick stated that the companies would consider any feasible plan for the proper transportation of milk.