RAPPORTS SOCIAUX

(suite)

LES CHEMINS DE FER

(Spécialement écrit pour le Bulletin de la Ferme)

tons, 29,990, soit un total de 219,855. L'augmentation dans la production des porcs est à noter particulièrement.

Les éleveurs de chevaux de l'Alberta sont d'avis que les prix pour ces bêtes resteront élevés encore plusieurs années et que cette province particulièrement située pour fournir à l'univers entier les plus beaux spécimens de chevaux, devra retirer de grands profits de cette industrie.

ENGRAISSEMENT DES LAPINS

(Spécialement écrit pour le Bulletin de la Ferme)

L'engraissement des lapins ne se fait pas comme celui de la volaille, c'est-à-dire on a pas besoin d'épINETTE pour renfermer le lapin pour le pousser à l'embonpoint. Pour inciter le lapin à manger plus que ne comporte son appétit ordinaire, il faut avant tout lui donner le plus grand confort possible dans une place bien aérée à l'abri du vent où la température soit la plus régulière possible et une excessive propreté. Il est élémentaire aussi de varier la nourriture de la distribuer souvent et en petite quantité, en prenant bien soin de ne jamais laisser dans l'augette ce qui n'a pas été consommé au repas précédent.

Mais tous ces soins qui rentrent dans l'hygiène générale et qui sont indispensables pour entretenir les lapins dans un bon état ne suffiraient pas pour obtenir l'engraissement excessif. Il faut un aliment substantiel poussant à la graisse qui soit en même temps sain et agréable au goût. On emploie généralement le blé, le sarrasin et le blé-d'inde concassé, il y a aussi l'avoine et le son, mais l'un et l'autre ont de graves inconvénients : le son est bien pauvre en principes nutritifs, il emplit inutilement l'estomac, et amène la satiété, par suite de sa légèreté il est facilement rejeté hors des augettes au moindre mouvement des lapins et l'on trouve souvent, gâchée dans la litière, une quantité de son égale à celle qui a été consommée. De plus il est d'un prix relativement élevé qui ne permet pas de l'employer avantageusement. L'avoine serait préférable, mais elle est trop échauffante, produit trop de sang et peut amener des congestions, le blé d'inde est le meilleur grain. Les lapins le mangent facilement et s'en montrent très friands, sans être trop échauffant il produit une graisse dense et fine et donne à la viande une saveur toute particulière. Il est bon d'employer le blé d'inde cassé non seulement pour les lapins à l'engrais mais pour tous les lapins car quand il est distribué par faibles rations, jamais on ne constate la moindre perte dans la litière, vous n'aurez jamais de mortalité à constater par le blé d'inde, le blé, le sarrasin ou le foin, tandis que le contraire avec l'abus de la nourriture de matières aqueuses ou de verts vous aurez des pertes rapide et peut-être totales dans votre clapier. C'est le meilleur conseil que je puisse donner à tous les amateurs de lapins pour arriver à de bons résultats dans cet élevage.

C. BUSSIÈRES,

Eleveur du Géants des Flandres.

St-Malo, Québec.

Nous avons, dans notre article du mois dernier, essayé de démontrer le rôle de grands industriels d'un pays au point de vue de la vie sociale du pays lui-même et nous avons dit que ces mêmes industriels se retrouvaient d'une façon générale dans l'exploitation des chemins de fer.

Nous allons démontrer aujourd'hui l'utilité des chemins de fer au point de vue de la vie économique d'un pays. A ceux qui n'ont jamais quitté le Canada, à ceux qui n'ont jamais étudié la question des chemins de fer à l'étranger nous demanderons de jeter un coup d'œil sur la carte de leur pays, et de nous dire ce qu'ils ont remarqué.

Les cités les plus anciennes et les plus prospères sont celles qui se trouvent sur les bords des cours d'eau, ces voies naturelles créées par la nature et améliorées par le travail des hommes, ils pourront juger de la vitalité de ces villes qui ne font et ne feront que progresser, mais ils verront aussi que les régions les plus peuplées sont celles qui sont desservies par les lignes de chemins de fer.

Est-ce que ces régions sont plus fertiles que les autres? Est-ce que les sites traversés sont plus beaux et plus attrayants que ceux des autres régions? Non, la raison est plus simple et découle naturellement des avantages retirés par la proximité d'une voie ferrée.

En effet, que faut-il aux producteurs, qu'ils soient agriculteurs ou industriels pour tirer le meilleur parti des ressources dont ils disposent sinon les moyens d'écoulement de leurs produits! Que faut-il aux commerçants pour recevoir dans les meilleures conditions possibles, les marchandises diverses dont ils ont besoin pour leur négoce, sinon les voies ferrées et les voies maritimes.

Le Canada manque de voies ferrées, des régions fertiles végètent et végèteront tant qu'une bonne ligne de chemin de fer ne sillonnera pas ces régions. Certains esprits arriérés émettaient jadis l'avis que les voies ferrées étaient la ruine de leur pays, ces gens parlaient en égoïstes et ne voyaient en ceci que leur intérêt personnel sans s'occuper du bien être commun; une ligne de chemin de fer vint-elle à traverser leur région et ils furent obligés de convenir de leurs torts, mais que voulez-vous, l'esprit humain est ainsi fait et ces gens se cherchaient encore des excuses pour se donner un semblant de raison.

Vous avez ici même à Québec, la preuve vivante de ce que vaut l'initiative privée dans ces questions de grande envergure; comparez Québec à Montréal au point de vue géographique, la navigation du Saint-Laurent, sa proximité de l'Atlantique, le fort tirant d'eau étaient autant de facteurs puissants qui devaient faire de Québec la ville la plus importante de la province, je dirai plus, du Canada tout entier. Comment se fait-il que tout le trafic s'est trouvé englouti par Montréal que rien ne destinait à jouer le premier rôle? Tout simplement ceci,

c'est que Québec s'est endormie dans une quiétude profonde et qu'il s'est trouvé à Montréal des hommes d'initiative qui ont voulu : la fortune est aux audacieux, heureux ceux qui osent. Que doit penser Québec restée stationnaire en voyant passer devant son port, sans arrêter ces magnifiques paquebots qui viennent d'outre mer et qui vont vider leurs flancs sur les quais d'une autre ville qui, je le répète, n'était nullement destinée à la première place par sa situation géographique. Aujourd'hui que l'heure du réveil a sonné, n'est-il pas un peu tard pour se mettre en marche? Non, mais il faut vouloir.

Cet exemple que j'ai pris de Québec pour la navigation, je l'ai choisi à dessein pour bien démontrer que pour les voies ferrées la question est la même.

Il ne s'agit pas de dire que l'on verra plus tard, le meilleur moyen de bien faire est de faire vite, je ne veux pas dire qu'il faut entreprendre une question semblable sans s'entourer de toutes les garanties nécessaires à une bonne exploitation mais à qui mieux se confier pour cela qu'aux grands industriels qui ont la pratique des affaires et qui savent manier des capitaux.

Que chacun aide aux industries canadiennes en achetant les produits canadiens, les grands producteurs se trouveront ainsi dans la nécessité de construire des voies ferrées pour l'écoulement et la livraison de leurs produits et tout ceci, au bénéfice de tous, agriculteurs et commerçants.

Voyez l'enchaînement naturel des faits et songez à tous ce que l'on peut faire dans un pays aussi fertile et aussi riche que le Canada; songez au grand peuple que vous pouvez devenir en contribuant chacun pour sa part au bonheur commun.

A ceux qui ont traversé l'Océan, qui ont visité l'Angleterre, la France, la Belgique, l'Allemagne, je ne peux dire qu'une chose, que pensez-vous des réseaux ferrés de la vieille Europe? Que pensez-vous des trafics incessants et du nombre de trains qui sillonnent chaque jour dans les deux sens ces voies multiples? Je m'arrête car je devine que je parle à des convertis mais je suis certain que beaucoup d'entre eux en mettant le pied sur le bateau qui les a ramenés vers leur beau pays et les êtres chers qui les attendaient se sont dit avec un sentiment de regret : *Oh! si les Canadiens voulaient!!!*

R.-M. PUCET.