

le transport du lait. Il attire l'attention sur l'excessive mortalité chez les enfants, et déclare que tous les efforts devraient tendre à s'assurer la fourniture d'un lait pur et sain, ajoutant que les consignateurs laitiers et épiciers devraient travailler en harmonie avec les autorités sanitaires dans ce sens.

Le lait gardé pendant une journée, à moins d'un soin particulier, deviendrait un danger pour la santé publique durant les chaleurs. Ainsi donc, tous les soins devraient être pris pour conserver le lait pur.

Soumise et lue la rédaction des règlements concernant les laiteries, les vaches à lait, le lait, son transport et son emmagasinage.

L'assemblée sur ce, commence à étudier la question.

Pendant la discussion les points suivants sont soulevés :

Les consignateurs n'ont aucuns reçus des canistres de lait qu'ils placent dans les convois de chemin de fer.

Les compagnies de chemin de fer devraient fournir des reconnaissances aux consignateurs. Certaines personnes voyageant sur ces convois se vantent de prendre souvent la meilleure partie du lait pendant le trajet.

Les compagnies de chemin de fer devraient refuser les canistres qui ne sont pas bien fermés, afin d'empêcher qu'ils ne s'entrechoquent.

Les membres de la "Shippers Association" ont des glacières. En général le lait ne retarde pas plus de cinq minutes avant le chargement.

Sur les lignes de chemin de fer où le service est irrégulier, le lait est quelquefois tenu une heure avant le chargement, exposé au soleil. Il devrait y avoir un abri pour le lait attendant le transport. Les lignes qui transportent le lait sont généralement les chemins de fer C. P. R., G. T. R. et le Canada Atlantic.

A Lachute et à Cornwall, il faut que le lait attende de 10 hrs à 11 hrs a. m. Il devrait y avoir des chars réfrigérateurs pour le transport du lait; et des places convenables aux points de départ et de destination, pour conserver le lait en attendant qu'il soit transporté.

Aux Etats-Unis, sur la plupart des lignes de transport, on a pourvu à la conservation du lait de cette manière. Pour une distance de moins de 40 milles, il n'est pas besoin de chars réfrigérateurs. Cela prend une heure pour le transport du lait de la Pointe Fortune, Rigaud, etc., jusqu'à Montréal. Le président fait remarquer que c'est trop long une heure pour transporter le lait sans réfrigérateur.

Les taux sont plus élevés ici qu'aux Etats-Unis et en Europe pour le transport du lait.

Le lait est transporté par les chars à passagers et non comme fret. Les taux chargés sont un profit presque complet pour la compagnie.

Les carcasses ne sont pas transportées maintenant, comme c'était le cas autrefois, dans le même char que le lait, et on se sert de chars particuliers pour opérer ce transport.

Il faut avoir des connaissances et de l'expérience pour conserver le lait en bonne condition pour le transport.

Les réfrigérateurs sont de la plus grande importance pour le transport du lait.

Une demi-heure constitue une différence dans le cas de l'eau, là où il s'agit de bactérie, si l'on n'y prend pas garde. Comme le lait est un meilleur médium de culture, le cas est plus grave lorsqu'il s'agit de cet aliment.

Le lait du matin est distribué le même jour dans la ville, d'après l'expérience d'un certain nombre de laitiers. Le lait du soir ne l'est habituellement que le lendemain dans la ville. Si, au point de départ, une glacière était placée, ses avantages seraient annulés par le fait que la suite constante des voitures arrivant avec le lait obligerait le propriétaire à en tenir les portes continuellement ouvertes.

Le lait est généralement enlevé des gares, dans l'espace de 20 à 30 minutes, sauf dans le cas de laitiers négligents.

Quelquefois il y a retard dans le placement des chars qui emportent le lait, ce qui cause une perte de temps considérable aux laitiers.

L'accommodement actuel pour le lait qui entre dans la ville est presque nul.

Les vaisseaux dont on se sert dans les familles, pour le lait, sont souvent sales. Le lait ne devrait pas être transporté dans les chars à bagage, mais dans des chars spéciaux, comme fret.

milk. He drew attention to the excessive infant mortality and stated that every effort should be made to ensure a pure, wholesome milk supply, adding that shippers, milkmen and grocers should work in harmony with the sanitary authorities with this end in view. Milk kept a day, unless specially cared for, would readily become a danger to public health in warm weather. Every care, therefore, should be taken to keep the milk pure.

Submitted and read draft of regulations concerning dairies milchcows, milk, its transportation and storage.

The meeting thereupon proceeded to consider the same. During the discussion the following points were brought out:—

No receipts were received from shippers for cans of milk placed on board the trains. The railway companies should furnish bills of lading to the shippers. Certain persons travelling on trains boasted that they often enjoyed the best part of the milk in transit.

The railway companies should refuse cans not properly sealed, in order to prevent them being tampered with.

The members of the "Shippers' Association" have ice houses. Generally milk is not delayed more than five minutes before shipment.

On lines of railway where service is irregular the milk is kept sometimes an hour before shipment and is exposed to the sun.

There should be shelter for milk awaiting transportation. The lines that carry the milk are usually the C. P. R., the G. T. R. and Canada Atlantic Railways.

At Lachute and Cornwall milk has to be kept waiting from 10 to 11 o'clock a. m.

There should be refrigerator cars for the transportation of the milk; and proper places at the points of departure and destination to keep milk while awaiting shipment.

In the United-States, on most lines of transportation, there is such provision made for the preservation of the milk. Under a distance of 40 miles there is no need for refrigerator cars. It takes one hour to transport milk to the city from Point Fortune, Rigaud, &c. The chairman remarked that one hour was too long to transport milk without refrigerators.

Higher rates are charged here than in the United States and Europe for transportation of milk.

Milk is shipped by passenger car and not as freight. Rates are almost wholly profit for company.

Carcasses of animals are not now, as formerly was the case, placed in the same car as the milk, and special cars are used for its transportation.

It requires knowledge and experience to have the milk in proper condition for shipment.

Refrigerators are of the utmost importance in the transportation of milk. On half hour makes a difference in the case of water, where the development of bacteria is concerned, if not properly cared for. As milk is a better culture medium, the case is worse where this food is concerned.

The morning's milk is distributed in the city on the same day in the experience of certain milkmen. The night's milk is usually delivered in the city the next day. If at the point of shipment a refrigerator were established its benefits would be nullified by the fact that the constant stream of vehicles arriving with milk would necessitate keeping the doors continually open.

Milk is removed from depots generally in from 20 minutes to half an hour, except in the case of negligent milkmen.

Sometimes there is delay in placing cars bringing in the milk, which causes considerable loss of time to the milkmen.

The accommodation at present for the milk brought to city is poor.

The receptacles for milk used in families are often unclean. The milk should not be carried in baggage cars, but in special cars as freight.