

surgir, et l'amène rapidement à la première période de sa jeune existence. Tel doit être le système, lorsqu'on ne fait usage que du fumier de cour; mais il ne faut pas manquer d'observer que la décomposition ou la fermentation du fumier n'aurait avoir lieu sans une certaine perte d'ammonia, et maintenant que nous pouvons nous procurer le guano, le sulfate d'ammonia, et autres engrais contenant de l'ammonia, j'ai souvent été frappé de l'idée de voir s'il ne serait pas plus avantageux et plus économique de faire usage du fumier avant qu'il soit pourri, et de le mêler avec l'une ou l'autre de ces substances pour fournir l'ammonia nécessaire pour faire partir la jeune plante. Mr. Main a communiqué à l'assemblée les résultats d'une expérience fort intéressante, et conforme sous certains rapports à ces vues; car il a trouvé que les meilleurs résultats étaient produits par l'emploi d'une moindre quantité de fumier jointe avec un peu de guano. Néanmoins, le fumier dont il a fait usage dans ces expériences était bien pourri, mais il donne le résultat d'une autre expérience dans laquelle il a fait usage d'une quantité égale de fumier vert et de fumier pourri, sur deux morceaux de terre différents, pour y semer des navets, et le fumier vert a eu beaucoup meilleur succès. Cette expérience et ses résultats sont certainement en contradiction avec la pratique habituelle, et j'espère qu'on la répètera avec soin, car si ces résultats se confirmaient, ils amèneraient un grand changement dans notre pratique agricole. Dans le fait, Mr. Main a trouvé que 28 tonnes de fumier vert produisaient un meilleur effet que la même quantité de fumier pourri, mais ceux qui sont un peu au fait de ce qui se passe quand le fumier pourrit, savent que 28 tonnes de fumier bien pourri équivalent à une beaucoup plus grande quantité de fumier vert, probablement même à 35 tonnes, si bien que si l'expérience de Mr. Main se confirme, non-seulement le fumier vert produira une meilleure récolte, mais encore il en faudra

une bien moindre quantité. C'est là une question de la plus haute importance, et que nos hommes pratiques ne doivent pas perdre de vue.

CHEMIN DE FER ENTRE QUEBEC ET HALIFAX.

La construction d'un chemin de fer entre Québec et Halifax est un ouvrage d'une telle importance pour l'Amérique britannique du Nord aussi bien que pour l'Empire britannique en général, que nous ne saurions croire que l'accomplissement en soit retardé longtemps encore. Le coût en sera sans doute considérable, mais ce sont les produits et les manufactures britanniques qui surtout en profiteront. La question des louis des chelings et des deniers ne devrait pas, suivant nous, retarder un seul instant l'entreprise, quand il s'agit d'un pays aussi riche que l'Angleterre, nous dirons même que l'Amérique britannique. Un chemin de fer entre Québec et Halifax, avec une ligne de vaisseaux à vapeur entre Québec et l'Angleterre pendant l'été, rendraient les communications entre ces deux pays aussi faciles qu'elles l'étaient entre l'Angleterre et l'Irlande, il y a à peine 40 ans. Le projet est si grand et si nécessaire, que nous ne saurions nous figurer qu'il rencontrera aucune opposition soit en Angleterre soit en Amérique. Du moins nous sommes sûr que tous les amis de la connexion britannique lui seront favorables. Nous n'avons aucun doute que si un semblable chemin était nécessaire aux Etats-Unis, on ne trouverait les moyens de le faire dans l'espace de sept ans de la présente date. Pourquoi ne montrerions-nous pas la même énergie, et ne serions-nous pas les mêmes efforts qu'on ferait aux Etats-Unis, pour promouvoir une entreprise qui ne peut manquer d'être avantageuse au pays. Notre pays est maintenant sous le rapport de ses immenses ressources aussi bien que sous le rapport de son crédit, n'ayant presque aucune dette, dans une position aussi avantageuse qu'aucune contrée sur la terre. Les dettes