

## Le classement des porcs abattus est équitable

## Le centenaire du premier chemin de fer canadien 1836-1936

DES types modèles pour le classement des porcs en vie ont été adoptés au Canada en octobre 1922, conformément aux règlements pourvus par la Loi du bétail et des produits du bétail. L'année précédente, une conférence nationale d'éleveurs de porcs avait été convoquée pour chercher les moyens de résoudre les difficultés que présentait alors la vente du bacon canadien en Grande-Bretagne. L'une de ces difficultés étant la qualité inférieure du bacon canadien. Cette conférence désigna un comité permanent, connu sous le nom de Comité des bestiaux, et la Division de l'industrie animale du Ministère fédéral de l'Agriculture fut chargée d'établir et d'administrer un service de classement indépendant.

Le comité conjoint de l'industrie porcine a été établi pour venir en aide au Ministère fédéral de l'Agriculture dans le développement du classement des porcs et des autres mesures intéressant l'industrie porcine. Il se compose de deux représentants de la Division fédérale de l'industrie animale, de deux représentants des salaisons, d'un représentant pour la province de Québec, l'Union des éleveurs de bestiaux de l'Ouest, l'Union des éleveurs de bestiaux de l'Est, et de deux pour le conseil canadien d'agriculture. Reconnaisant l'inefficacité du classement sur pied et renseigné sur les systèmes de classement en usage dans les autres pays, le comité de l'industrie porcine, dit L. W. Pearsall, de la Division de l'industrie animale du Ministère fédéral de l'Agriculture, dans le dernier numéro de la Revue agrono-

mique canadienne, a recommandé au Ministère fédéral de l'Agriculture d'entreprendre des recherches en vue de déterminer si un système de classement après abattage ou "en carcasse" pourrait être pratique et s'il pourrait s'adapter aux conditions canadiennes de préparation et d'écoulement des porcs.

Après quelques travaux préliminaires pour établir des catégories provisoires de classement, les règlements du classement des porcs furent amendés le 17 mars 1934, afin de pourvoir au classement des porcs en carcasse sur une base volontaire, afin que les recherches recommandées puissent être mises en marche. Le classement des porcs en carcasse sur une base volontaire fut donc inauguré à Peterboro, Ontario, en juillet 1934, pour fins d'expérimentation, puis plus tard en cette même année, à Stratford. Au cours de cette année, 3,577 porcs furent classés en carcasse, et l'on peut juger de la faveur dont jouit ce système par le fait qu'en trois mois, en 1936, 57,007 porcs ont été classés sur cette base.

Le Ministère fédéral de l'Agriculture ayant endossé la responsabilité de donner un service de classement impartial et juste, comme base d'échange entre les producteurs et les salaisons, a tenté, avec l'aide du comité conjoint des éleveurs de porcs, d'introduire une méthode de classement qui, d'après les expériences faites dans d'autres pays, est efficace et juste. La nécessité d'apporter d'autres améliorations dans la qualité des porcs commerciaux paraît évidente

## Le marché aux agneaux s'annonce bon

TOUTS ceux qui ont vendu des agneaux au commencement de l'année ont réalisé des bénéfices. La demande créée pour les agneaux engraisés de l'Ouest a provoqué immédiatement, au commencement de mai, une hausse dans les prix des agneaux bien engraisés, nourris au lait. La demande dépasse toujours l'offre, même à ces prix plus élevés. On croit que la saison du tourisme atteindra son apogée en juillet et en août et que les ventes d'agneaux atteindront aussi un record dans toutes les provinces du Canada.

Fort heureusement, la plupart des meilleurs districts pour l'élevage des moutons se trouvent près des centres de tourisme et de camping, qui offrent un excellent marché pour les agneaux pendant les mois d'été et d'automne. Autrement, les cultivateurs étaient obligés d'expédier leurs agneaux par voie ferrée jusqu'aux grands parcs à bestiaux ou aux centres de salaisons, comme Montréal, Toronto et Winnipeg. Aujourd'hui, le service des camions permet de transporter et d'expédier les agneaux dès qu'ils atteignent un poids marchand, et ils peuvent être abattus pour les hôtels d'été et achetés pour être vendus directement aux campeurs et aux touristes. Il n'y a aucune excuse aujourd'hui pour vendre des agneaux maigres, car on peut les conserver jusqu'à ce qu'ils soient prêts pour le marché.

Les cultivateurs commencent à se rendre compte que les marchés du com-

mencement de l'année et de décembre à mai sont ceux où les agneaux atteignent les plus hauts prix, aussi la tendance actuelle est de faire lutter les brebis plus tôt, et on trouve aujourd'hui une grosse quantité d'agneaux de mai, juin, juillet et août. De même ceux qui vendent des agneaux en septembre et en octobre sont encouragés à engraisser leurs agneaux maigres et d'un poids léger, sachant qu'en plus du surplus de viande ils recevront invariablement une prime pour les bons agneaux sur les marchés de Noël et du jour de l'An.

Le nombre des agneaux produits cette année est à peu près normal. Un commerce actif au commencement de l'été et de l'automne absorbera les gros arrivages d'agneaux d'automne et réduira la quantité mise en entrepôt. On prévoit que la demande d'agneaux d'engrais sera active, et quand ces derniers arriveront sur le marché, ils satisferont dans une large mesure la demande de viande fraîche d'agneau en hiver.

La culture des poires au Canada est presque exclusivement pratiquée dans l'Ontario et la Colombie-Britannique, qui produisent aussi la plus grosse partie des pêches et des cerises canadiennes. L'Ontario produit presque tout le raisin, tandis que le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario produisent ensemble la plus grande partie des fraises et des framboises.

LE Canada célèbre cette année le premier centenaire de ses chemins de fer. C'est le 21 juillet 1836 que le premier train à vapeur chez nous transporta des passagers sur la première voie de notre réseau national, le Champlain and St. Lawrence Ry., entre Laprairie et Saint-Jean, une distance de 16 milles.

Moins de deux ans après que la "Rocket", première locomotive au monde, eut fait sa course historique entre Manchester et Liverpool et rapporté à George Stephenson, l'inventeur un prix de \$2,500, des marchands de Montréal, ayant à leur tête Peter McGill, eurent l'idée de se constituer en compagnie, avec un capital de \$250,000, et de construire un chemin de fer.

Naturellement, ils choisirent comme emplacement la route qui, depuis deux siècles, servaient aux échanges entre la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre. En ce temps là, le transport se faisait surtout par voie d'eau et le premier chemin de fer fut conçu comme aide à la navigation, plutôt que comme mode de concurrence. Ce n'est que quinze ans plus tard que la voie ferrée atteignit la frontière américaine, à Rouses Point. L'un des jeunes ingénieurs employés à la construction de cet embranchement était Jay Gould qui devint plus tard un grand directeur de chemins de fer.

La nouvelle compagnie qui s'intitula "Compagnie des propriétaires du Champlain and St. Lawrence Railway" affecta \$4,500 de son capital à l'achat d'une locomotive de la maison Stephenson, à Newcastle-on-Tyne. Cette locomotive fut expédiée à Saint-Jean via New-York, le lac Champlain et le Richelieu. Les deux premières voitures à voyageurs, qui étaient fort ornées, coûtèrent environ \$5,000 chacune.

L'arrivée de la première locomotive canadienne fut entourée de mystère: on la cacha au public et ses courses d'essais furent faites la nuit. Pour comble l'ingénieur qui avait été envoyé d'Angleterre pour la conduire semble avoir déserté dès son arrivée et s'être réfugié aux Etats-Unis. Pendant quelques temps les directeurs du Champlain and St. Lawrence Railway ne surent par qui le remplacer.

La nouvelle locomotive reçut le nom de Dorchester, nom porté autrefois par la ville de Saint-Jean, P. Q., en l'honneur de Lord Dorchester qui fut gouverneur général de toutes les provinces nord américaines en 1791. Mais comme elle était pleine de caprices et répondait très mal aux avances des ingénieurs amateurs qui essayaient de la conduire on lui donna bientôt le surnom de Kit-ten (chaton) sous prétexte qu'elle était aussi fantaisiste qu'un jeune chat.

Quelques semaines avant l'ouverture du chemin de fer les directeurs de la compagnie réussirent à intéresser à leur sort une famille d'ingénieurs américains, les Panghorn, qui devinrent célèbres sur ce continent. George Washington Panghorn, du Vermont, fut le premier ingénieur de la Dorchester. Plus tard, ses deux fils, George Walter et Herbert Alonzo furent embauchés par le premier chemin de fer canadien. Herbert Alonzo Panghorn, qui accompagna son père lors de la première course de la Dorchester, est mort il y a quelques années. S'il avait pu vivre jusqu'en juillet 1936 sa famille aurait pu se vanter de cent ans de services ininterrompus sur les locomotives.

Après avoir circulé quelques années sur le Champlain and St. Lawrence Railway la Dorchester fut reconstruite et vendue à Barthélemy Joliette, fondateur de la ville qui porte son nom. En 1864 elle dérailla, prit feu et fut consumée. Il n'en resta qu'une plaque de cuivre sur laquelle son nom est inscrit et qui est conservée au musée des Clercs de Saint-Viateur, à Joliette. Elle fut reconstruite cependant et envoyée à l'Exposition Universelle de Chicago (1892) où elle souleva un intérêt considérable.

Le comte de Gosford, gouverneur général du Canada et Lady Gosford, sir George Grey et environ trois cents des principaux citoyens de Montréal assistèrent à l'inauguration du Champlain and St. Lawrence Railway, la fanfare d'un régiment anglais caserné à Montréal était aussi de la fête.

Comme on ne savait trop ce que ferait la locomotive on jugea prudent de lui faire tirer par deux voitures seulement. Le reste du train fut tiré par des chevaux.

Ce premier train canadien mit deux heures à parcourir les seize milles qui séparaient Saint-Jean de Laprairie. Au retour la distance fut franchie en une heure environ et le lendemain on fit la course en 55 minutes.

La première locomotive en usage au Canada pesait 5½ tonnes. Elle pouvait transporter dans son tender 84 gallons d'eau et une corde de bois. Elle offrirait aujourd'hui un curieux contraste avec les locomotives géantes du Canadian National qui transportent 15,000 gallons d'eau et 20 tonnes de charbon.

La Dorchester circula la première fois sur des rails de bois recouvertes de lumelles de fer. D'après un journal de 1856 les voyageurs qui empruntaient le Champlain and St. Lawrence Railway (ce chemin de fer avait été prolongé de St. Lambert à la frontière américaine) pouvaient se rendre de St. Lambert à Boston en treize heures et à New-York en 15 heures.

La charte du premier chemin de fer canadien fut demandée et fut accordée en 1832. Elle fut prolongée pour deux ans en 1834 et fut approuvée par le roi Guillaume V, un an avant que la reine Victoria montât sur le trône. C'est un long document qui renferme plusieurs clauses curieuses. Il y est dit, entre autres, que les tarifs de transport pour voyageurs et marchandises baisseront à mesure qu'augmenteront les recettes du Chemin de fer. Les actionnaires ne pouvaient recevoir plus de douze pour cent de dividende sur leurs actions le reste devant être appliqué aux réductions de tarifs.

Une autre clause voulait que partout où le chemin de fer traversait une route des barrières fussent érigées et tenues fermées à clef. Les usagers devaient sauter la barrière et l'ouvrir avant de pouvoir traverser. La violation de ce règlement entraînait une amende de cinq shillings.

Après onze ans d'existence les rails en bois du Champlain and St. Lawrence Railway furent remplacés par des rails en fer et la Compagnie fut absorbée par le Grand Trunk, partie constituante du réseau Canadien National.

Votre cheval TOUSSE-T-IL? Evitez le SOUFFLE. Donnez-lui ANTI-TOSSA le meilleur remède connu. Par poste 85c. Pour toute autre maladie consultation gratuite. Ecrivez-nous. The General Veterinary Drug, Ltd., Hull, Qué. Etabli en 1899.

23

23

23