

devoir excéder de 30,000 à 35,000 fr. les dépenses courantes et que ces travaux augmenteraient certainement le trafic ; mais il faut trouver une combinaison légale pour obtenir ce capital nécessaire.

L'extrême exigüité du trafic actuel tient à ce que les grandes Compagnies de navigation, celles même qui relient l'Adriatique à la mer Egée, comme les Compagnies Autrichiennes et Italiennes, ne se servent pas encore de la voie du canal. Ce n'est pas que les navires d'un certain tonnage ne puissent transiter. L'Administration, dans son dernier rapport, donne la classification des navires, depuis l'origine, par ordre d'importance ; sans doute la plupart sont de très petits navires, mais il s'en trouve cependant 15 dépassant 1000 tonnes et 2 atteignant 2,500 tonnes ; quant à ceux de 500 à 1000 tonnes, ils sont au nombre de 189. Or, on n'a pas entendu parler une seule fois d'échouage tandis que les accidents de cette nature sont assez nombreux dans le canal de Suez. Il est donc acquis que les moyens navires, ceux de 700 à 1,500 tonnes, qui forment surtout l'effectif des Compagnies desservant la Méditerranée, et même les navires jusqu'à 2,500 tonnes, peuvent transiter par le canal.

C'est, sans doute, la crainte des éboulements ou le manque des installations accessoires, phares, remorqueurs, bassins de stationnement, qui empêchent les Compagnies régulières d'emprunter la voie du canal. Actuellement il n'y a guère que la marine hellénique qui s'en serve régulièrement. Du 23 octobre 1893 au 31 décembre 1895, sur 1,589 navires transitant, 4,230 sont grecs, 158 italiens, 88 anglais, 28 turcs, 22 français, 18 autrichiens, 18 russes, 13 arméniens, 8 allemands, 2 suédois, 2 de l'île de Samos, 1 espagnol et 1 roumain.

Il est vrai que, si l'on compare les tonnages au lieu des navires, les proportions sont un peu différentes ; mais c'est toujours le pavillon hellénique qui couvre à peu près les neuf dixièmes du transit, 531,076 tonnes sur 596,138 dans la période écoulée du 25 octobre 1893 au 31 décembre 1895. Viennent ensuite le pavillon anglais avec 29,682 tonnes, ou 6 0/10 environ, l'italien avec 8,979 tonnes, le russe avec 7,353 tonnes, l'américain avec 3,854 tonnes ; le pavillon autrichien ne couvre que 3,684 tonnes et le français 3,303.

Si l'on pouvait trouver une combinaison permettant d'effectuer le parachèvement et la consolidation du canal, il est permis d'espérer

qu'en une demi-douzaine d'années, le trafic pourrait tripler et peut-être en dix ou douze ans quadrupler. Les obligations recevraient quelques petites rémunérations, 1 1/2 à 2 0/10 peut-être ; ce serait déjà une consolation ; quant à espérer 3 ou 4 0/10, cela paraît d'un grand optimisme et il y faudrait, en tous cas, un temps beaucoup plus long.

L'exemple de ces trois canaux maritimes récents, qui se montrent si loin d'être rémunérateurs, le canal de Manchester, le canal de Corinthe et le canal de l'Elbe ou de Kiel, doit rendre très prudent, en ce qui concerne l'entreprise de nouveaux canaux maritimes. Il est certain, par exemple, que le canal des Deux-Mers, vanté et réclamé par tant de gens, susciterait une dépense colossale une profonde perturbation dans toutes les relations des diverses régions du Midi de la France, sans aucun espoir sérieux d'une rémunération, même des plus chétives. — (*Economiste Français*).

PAUL LEROY-BEAULIEU.

LES LEVURES DE BOULANGERIE

NOUVEAU PROCÉDÉ DE CONSERVATION

Tous ceux qui ont fait le commerce de la levure ou qui en ont fabriqué, savent à quels inconvénients on est exposé à chaque instant, par suite de sa mauvaise conservation.

Pendant les chaleurs de l'été, il n'est guère de fabricant qui ne perde chaque semaine une certaine quantité de levure, parce que cette levure est arrivée gâtée chez les clients.

Après 24 heures de voyage par les temps chauds ou orageux, il n'est pas rare de la voir se couvrir d'un fin duvet de moisissures ; ou encore elle se ramolit par suite d'un commencement de putréfaction provoquée par les bactéries qui se sont développées à l'intérieur.

Cette conservation si incertaine oblige le fabricant de levure à ne la produire qu'au fur et à mesure des commandes.

Les ennuis ne sont pas moindres pour le boulanger et le pâtissier, car, lorsque la levure est altérée, la pâte, dans la composition de laquelle elle entre, ne lève pas, et le pain qui en résulte est lourd, gris et aigre.

Aussi, la consommation de la levure s'est elle peu développée et est-elle restée confinée dans les

grandes villes de France, pour la pâtisserie, et dans le Nord et le Nord-Est de la France, pour la boulangerie. Tout boulanger qui ne se trouve pas dans un pays à communications faciles et à climat relativement froid, est obligé de renoncer à s'en servir.

La perspective continuelle de ces inconvénients, le désir de développer son emploi, de la rendre applicable à tous les climats et d'en faire un article d'exportation, m'ont décidé à consacrer à cette question plusieurs années d'études et à chercher par tous les moyens possibles un procédé de conservation qui ne change nullement la vitalité des cellules de levure, en n'employant aucun produit nuisible à la santé.

On ne pouvait arriver à ce résultat qu'en rejetant complètement les méthodes qu'avaient tenté d'appliquer, depuis une trentaine d'années, les nombreux chercheurs qui ont travaillé ce problème. Il fallait renoncer à l'emploi du vide auquel la levure ne résiste que difficilement ; à l'emploi d'une température de 30° environ, parce qu'à cette température les moisissures et les bactéries se multiplient rapidement et donnent naissance à des produits qui tuent la levure ; à l'emploi de l'air sec et tiède, parce que la respiration de la levure est tellement énergique qu'elle épuise sa réserve de matières hydrocarbonées et qu'elle prend une odeur forte et désagréable qui se communique au pain.

Nous avons songé à employer, comme M. Pasteur l'avait fait en 1873, le plâtre comme déshydratant, mais le plâtre est nuisible à l'alimentation.

Nous avons obtenu un résultat complet par l'emploi de la fécule anhydre.

Principes de la méthode—Si à de la levure pressée et granulée on ajoute petit à petit de la fécule anhydre, cette dernière absorbe les 72 p.c. d'eau que contient encore la levure et celle-ci, ainsi desséchée et débarrassée par tamisage de la fécule humide, est devenue conservable.

La fécule humide qui a servi est chauffée à 115-120° pour lui enlever toute son eau, et sert ainsi indéfiniment.

Tel est le principe de cette méthode excessivement simple, qui ne donne de bons résultats qu'à la condition de prendre un certain nombre de précautions.

Nous allons passer en revue les appareils utilisés dans cette fabrication :

1o La levure pressée est d'abord réduite en petites boules, en la fai-