

nient disparaît en coupant le vin avec de l'eau de Vichy.

L'acide œnogalique se trouve dans les vins de macération ; il donne un principe astringent qui augmente l'extrait sec, sans augmenter " sensiblement le taniu."

L'iode se trouve dans les vins récoltés dans les terrains granitiques du Beaujolais et du Mâconnais, dans les terrains crayeux de la Champagne et dans quelques vignobles de la Dordogne et du Lot.

On trouve le brome et le fluor dans les vins récoltés au bord de la mer, dans les îles du Ré ou d'Oléron ou sur les dunes d'Arcachon.

Les tartrates et les phosphates de fer sont contenus dans la proportion de 0 gr. 05 à 0 gr. 12 par litre.

Les éthers et les huiles essentielles donnent le bouquet, c'est-à-dire le parfum particulier à chaque vin.

En présence de la diversité de ces éléments, de leur combinaison presque infinie et surtout des "accidents multiples qui, souvent, dénaturent les vins tout en leur laissant l'apparence d'une bonne constitution," les médecins reconnaîtront la nécessité de se faire présenter l'"analyse du vin" qui constitue la boisson quotidienne de leurs clients.

Lorsqu'ils auront comparé cette analyse à celles faites par M. Portes sur les vins collectionnés et expérimentés par M. B. Gaillardon, ils pourront en toute sécurité déterminer la nature du vin à imposer au malade.

Ce qu'il y a, en effet, de fort intéressant dans les travaux de MM. Portes et Gaillardon, dans les tableaux qu'ils ont dressés, c'est que l'on y trouve en quelque sorte le baromètre raisonné de tout ce qui est bon ou mauvais dans les vins.

Ils n'ont pas la prétention, à eux seuls, de guider et d'indiquer au médecin ce qu'il doit faire, mais ils ont du moins la certitude de lui offrir une base solide d'opération et des données scientifiques sur lesquelles il peut s'appuyer avec sécurité.

C'est ainsi que le vin, la boisson nationale, le breuvage alimentaire par excellence, peut devenir, à la grande satisfaction de tous, "un véritable médicament."

MARINADES ET CONDIMENTS—1,000 caisses des excellentes marinades et des célèbres condiments de la maison Williams Bros. & Charbonneau, de Détroit, viennent d'être emmagasinées par MM. L. Chaput, Fils & Cie. Voyez donc où en est votre stock de marinades.

LA POSTE AERIENNE EN MER

Nul n'ignore les dangers auxquels peut être exposé un navire isolé en plein Océan, loin de tout secours, livré à lui-même et à ses propres ressources. Aussi, naguère encore, les retards des transatlantiques étaient-ils bien gros d'angoisses pour ceux qui, restés à terre, attendaient un parent ou un ami, et il se déroulait pa fois des scènes poignantes dans les bureaux de la compagnie où, en l'absence de tout renseignement, on ne pouvait que répondre d'espérer.

Car, en attendant que la télégraphie sans fil ait dit son dernier mot et soit d'un usage constant, comment communiquer avec le continent du milieu des flots !

Grâce à l'utilisation du pigeon voyageur, cet inappréciable auxiliaire de l'homme, toutes les fois que, séparé du reste de l'humanité, il attend des nouvelles ou veut en donner, le problème est maintenant résolu.

Au moyen de ces messagers ailés, il est non seulement possible aujourd'hui, d'être fixé sur la nature des accidents qui retardent l'arrivée des bateaux, mais encore un navire en marche peut assurer, d'une façon pour ainsi dire continue, ses relations avec la terre.

Le paquebot transatlantique *La Lorraine*, qui a accompli tout dernièrement son premier voyage en Amérique et sa rentrée au Havre, avait emporté, comme à présent tous les autres transatlantiques français, une équipe de pigeons voyageurs, permettant aux passagers de communiquer avec la terre en cours de route.

Or, les pigeons de *La Lorraine* ont réussi à franchir, avec un vent contraire, environ 365 milles, dépassant ainsi le record de distance établi par les équipes précédentes.

Inutile de dire qu'un résultat aussi remarquable n'a pas été l'œuvre d'un jour.

On connaît les immenses services que les pigeons voyageurs rendirent au cours de la guerre 1870 71, à l'époque de l'investissement de Paris.

Ces animaux, qu'un instinct aussi merveilleux qu'inexplicable ramène toujours à leur colombier, apportèrent aux assiégés privés de toute communication plus de cent cinquante mille dépêches officielles et un million de dépêches privées.

Depuis lors, la colombophilie a singulièrement progressé. Par des sélections bien comprises, on est

arrivé à avoir des produits réunissant de sérieuses qualités d'endurance, de vitesse et de fond. Des perfectionnements considérables ont été apportés dans le matériel des colombiers mobiles du service en campagne et on a créé, en particulier, la *poste aérienne en mer*.

Il y a déjà neuf ans que des essais dans ce sens avaient été tentés ; ils n'avaient pas donné d'abord des résultats pleinement satisfaisants. Le pigeon messager naval, en effet, doit être particulièrement résistant. Sur terre, l'oiseau peut franchir de très longues distance, parce qu'il a à tout moment la faculté de se reposer, de s'abriter d'une tempête, de trouver sa nourriture si la faim le gagne.

En mer, les conditions sont toutes différentes. A moins qu'il ne rencontre un navire sur sa route, il ne peut ni se percher ni se restaurer, et il est obligé d'affronter toute la violence du vent qu'aucun obstacle n'arrête. Aussi est il obligé de vaincre ou de succomber, et ce n'est qu'à la puissance de son organisme ou de ses muscles qu'il devra son salut.

Encore une fois, la colombophilie a marché au cours de ces dernières années, et le concours de colombophilie maritime, institué en 1896 par le *Petit Journal*, qui s'est toujours si vivement intéressé à tout ce qui concerne les pigeons voyageurs, n'a pas peu contribué à faire avancer la question d'une façon définitive.

Toutefois, le principal honneur de la création de la poste aérienne en mer revient au capitaine Keynaud, de l'état-major du 9e corps d'armée, le distingué praticien que l'on connaît. "C'est lui, dit notre confrère *Armée et Marine*, qui a organisé l'au dernier le service colombophile de la Compagnie transatlantique ; c'est lui qui a été chargé aux récentes manœuvres navales, de faire pour la première fois, avec des pigeons voyageurs des expériences officielles à bord des cuirassés des escadres françaises.

Les résultats sur ce point ont dépassé tout ce qu'on pouvait attendre. Cinquante dépêches de service et trois cents lettres privées ont été portées par les pigeons à la vitesse moyenne de 45 à 50 milles à l'heure, de l'armée navale aux trois villes de Tours, Angers, Rennes où était situé leur colombier.

De ces trois villes, les dépêches étaient, soient télégraphiées à leur adresse définitive, soit envoyées par la poste. Aucun des pigeons lâchés ne s'est égaré ; ils ont tous franchi sans accident des distances variant de 210 à 280 milles.