

maigrissent rapidement. On en a conclu qu'il y aurait bénéfice à transporter le gros bétail par des bateaux rapides qui, sans toucher nulle part, feraient la traversée en moins de 20 jours. Pour ne pas rentrer vides, ces vapeurs chargeraient, au retour, des émigrants, soit à titre gratuit, soit à des prix très modérés. Ce serait double bénéfice pour le pays.

L'idée a si bien pris corps, qu'un député vient de soumettre au Congrès un projet de loi prévoyant la subvention officielle d'un service semblable de transports de bestiaux et d'émigrants à établir entre ce pays et l'Europe. La somme nécessaire à cet effet serait fournie par un droit sur les animaux exportés. Quel que soit le sort réservé à ce projet de loi, je doute fort que nos émigrants se prêtent à fournir le fret de retour de ces bateaux de bestiaux. Et je présume que les émigrants d'autres nationalités déclineront aussi cette offre si peu alléchante.

L'affluence des bœufs argentins sur le marché anglais et le mauvais état dans lequel ils arrivent fréquemment au port de destination ont fait baisser les prix dans une mesure assez sensible. La baisse de l'agio sur l'or aidant, les exportateurs de bétail sur pied n'ont en somme pas réalisé d'aussi gros bénéfices qu'on pourrait bien le croire il en est même qui ont travaillé avec perte.

D'autre part, les pays destinataires de cette marchandise vivante, sous le couvert de précautions de police sanitaire, mais, en réalité, par des raisons d'ordre économique et commercial, ont pris, l'Angleterre en tête, des mesures pour entraver l'importation. Il en est résulté un certain ralentissement dans le mouvement d'exportation, surtout dans celui du gros bétail.

L'exportation des chevaux et des mules en 1895 enregistre aussi une augmentation notable. Quant à l'élevage du porc, il prend des proportions considérables, grâce à l'extrême bas prix du maïs et à la multiplication des fabriques de beurre et de fromage. — (Extrait du rapport de la légation suisse à Buenos-Ayres).

LE BEURRE, LES ŒUFS ET LE LAIT AU DANEMARK

L'industrie de la mise en boîtes du beurre au Danemark date d'une trentaine d'années ; elle est aujourd'hui à son apogée. L'exportation s'est élevée depuis 1889 à :

	Livres
1889	3,000,000
1890	1,500,000
1891	3,000,000
1892	3,000,000
1893	3,700,000
1894	4,400,000

soit environ 4 p. 100 de la totalité du beurre exporté. C'est le beurre le plus riche, le moins sujet à la détérioration, mais aussi le meilleur marché et le moins délicat qu'on emploie c'est-à-dire le produit de l'été. Les boîtes sont en fer blanc, d'une capacité de 12 à 28 livres anglaises et placées, pour l'expédition, entourées d'écorces de riz servant d'isolateur contre la chaleur extérieure, dans des caisses en bois. Autrefois on expédiait des centaines de caisses à la fois à des maisons anglaises qui en entreprenaient la distribution, mais à présent on donne suite aux commandes directes de 8 à 10 caisses pour n'importe quelle contrée d'outre-mer.

Beaucoup de concurrents surgissent dans cette industrie ; les principaux sont la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas. La France avait trouvé au Brésil, sous le second Empire, un excellent débouché pour son produit qu'elle y envoyait dans de grandes futaillies en bois ; mais cette exportation ayant été interrompue en 1870, ce fut le Danemark qui devint le maître du marché. Il ne conserva pas longtemps ce monopole, car en 1874, la France regagnait son ancienne position. De nos jours, l'Australie et la Nouvelle Zélande semblent destinées à jouer un rôle important dans ces transactions, il est probable que ce débouché leur appartiendra sous peu exclusivement. La margarine danoise n'est jamais mise en boîtes, grâce aux entraves législatives qui garantissent au Danemark, la renommée du beurre national et quoique cette industrie se soit développée ailleurs, elle n'a aucune chance d'aboutir là.

Quelques fermiers du Jutland ont entrevu, l'année dernière, la possibilité d'envoyer du lait congelé en Angleterre. A cet effet une société s'était formée, quand pour des raisons diverses ce projet fut abandonné. Cependant à Gothenbourg, en Suède, il existe une association semblable qui, en 1894, fournit à l'Angleterre environ 500,000 lbs de lait. Le système qu'elle exploite consiste à faire congeler une certaine quantité de lait, à briser cette glace en morceaux et à la mettre dans des récipients dans lesquels on transvase du lait liquide à la température normale. Ce lait se

congèle à son tour au contact de la glace et lorsque après dix à douze jours on le fait fondre, il est paraît-il aussi frais que le lait nouvellement traité. Une société vient d'acquiescer le même brevet pour la ville de Copenhague où elle distribuera le lait ainsi conservé aux détaillants mais on ne dit pas si elle a l'intention d'exporter.

Le commerce des œufs n'a pas été aussi prospère en 1894 qu'en 1893, quoique la quantité exportée ait été plus considérable. Ces œufs entrent sur le marché anglais en concurrence avec les œufs russes et ceux de l'Australie qui sont les préférés.

Les négociants expéditeurs ayant payé un prix trop élevé aux cultivateurs pour les œufs à conserver n'en reçurent pas les prix demandés et plus tard la qualité souffrit de ce qu'ils les avaient gardés trop longtemps.

L'exportation totale s'est montée à 160 millions de pièces, contre 140 millions en 1893.

LES GRANDS PONTS DE CHEMINS DE FER

Pour installer et exploiter ces précieuses et puissantes voies de communication qu'on appelle les chemins de fer, il faut faire appel à toutes les ressources de l'art de l'ingénieur, aussi bien pour l'établissement de la voie proprement dite que pour les engins qui assurent la traction sur cette voie.

Pour celle-ci notamment, il se présente de très grandes difficultés à surmonter : elles résultent tout particulièrement de ce que la locomotive ne peut circuler que sur des courbes peu rapides et sur des pentes dont l'inclinaison ne soit que faible. L'idéal de la voie ferrée serait évidemment, à certains points de vue, celle qu'avait rêvée un Tzar, tirant une ligne droite au travers de la carte de Russie, d'un point à un autre, pour indiquer le tracé d'un chemin de fer à construire ; mais pour monter au sommet des cols, pour redescendre ensuite au fond des vallées, il faut attaquer obliquement l'espace, multiplier les lacets. Sans doute, on construit couramment aujourd'hui des lignes de montagnes funiculaire ou à crémaillère qui se hasardent hardiment sur des pentes ardues ; mais, en dépit de ces procédés, soit pour éviter d'allonger outre mesure les trajets, soit parce que la voie ne peut point se retourner sur elle-même en détours plus ou moins nombreux, il faut que la double file