

tenant 10 grammes de sel par 100 grammes d'eau est d'une densité presque égale à celle de l'œuf frais : si donc on y met ce dernier il tombera au fond, tandis que le vieux surnagera.

Complétons cette étude en indiquant rapidement comment on procède au *mirage* des œufs, afin de reconnaître leur fraîcheur : les deux mains étant disposées en tuyau, on place l'œuf entre l'œil et la lumière, ou bien en le mettant sur une feuille de papier blanc, à peu de distance d'un endroit bien éclairé. On examine aussi l'œuf sous différentes inclinaisons, placé à l'extrémité d'un tuyau de papier noir intérieurment. Quand l'œuf est bien transparent, et que la *chambre à air* ne se distingue que vaguement, l'œuf est frais. Des hommes exécutent aux Halles cette opération avec une grande habileté. Il existe, d'ailleurs, des lampes spéciales pour le *mirage*. Grâce à cette manipulation, on peut facilement reconnaître aussi, après quatre ou cinq jours d'incubation, si les œufs sont clairs ou non fécondés : dans ce cas, le germe n'apparaît point.

LES NOUVEAUX CANAUX MARITIMES

LE CANAL DE MANCHESTER ET LE CANAL DE CORINTHE

L'éclatant succès du canal de Suez a suscité dans les années 1880 à 1890 la construction grand nombre d'autres canaux maritimes. Ce fut l'occupation de beaucoup d'esprits ingénieux et de quelques financiers hardis d'étudier la carte du monde au point de vue du percement des isthmes. Il semblait alors au public que toute entreprise de ce genre devait être naturellement rémunératrice.

On ne tenait pas compte des conditions tout à fait exceptionnelles où se trouvait le canal de Suez. Il réunissait deux groupes de populations énormes, les plus importantes en civilisation et les plus denses qui fussent dans l'univers, produisant, chacun d'ailleurs, des articles dissimilaires et utiles à l'autre, le monde asiatique et le monde européen. Presque toute l'humanité active devenait le tributaire du canal de Suez. L'abréviation des distances, tout au moins du sud de l'Asie et du nord de l'Océanie en Europe était colossale. Partout la distance était diminuée des deux tiers, rarement de moins d'un quart ou de moitié.

Aussi tous les esprits prévoyants virent-ils dès les années qui suivirent l'achèvement du canal, dès la période de 1871 à 1895, que l'avenir même financier, du canal de Suez était des plus brillants ; dans les premières années qui suivirent la création de l'*Economiste Français*, en 1873, alors que l'opinion publique était encore hésitante en ce qui concernait les perspectives financières du canal de Suez, nous nous prononçâmes toujours dans le sens le plus optimiste sur l'avenir de cette entreprise.

Devait-il en être de même de tous les autres isthmes et de tous les canaux maritimes ? Il est évident que non : aucun autre ne devait mettre en communication rapide des groupes de populations aussi compacts, aussi denses, aussi considérables ; aucun autre ne devait procurer une pareille abréviation des distances ; aucun ne devait présenter des facilités aussi manifestes d'exécution.

Il était donc tout à fait téméraire de conclure du succès technique, commercial et financier du canal de Suez au succès technique commercial et financier, soit du canal de Panama, soit du canal de Kraa dans l'Indo Chine, soit du canal de Corinthe, ou du canal de Manchester, ou du canal de l'Elbe. Cela ne veut, certes, pas dire qu'aucune de ces œuvres ne pût être entreprise ; mais au moins fallait-il se rendre compte que les perspectives commerciales et financières qu'elles offraient se trouvaient incertaines ou réduites ou ne pouvaient se développer qu'avec une très grande lenteur.

Trois canaux maritimes ont été exécutés depuis le canal de Suez dans les mers européennes. Ce sont les canaux de Liverpool à Manchester, de Corinthe et enfin de l'Elbe ou de Kiel. Ces trois canaux ont donné jusqu'ici des déceptions graves au point de vue commercial et financier. Sur le canal de l'Elbe ou de Kiel, qui réunit la Baltique à la mer du Nord et abrège sensiblement la route par le Sund, on manque de résultats détaillés et précis ; mais on sait que la voie nouvelle est peu fréquentée et qu'il s'en faut que les revenus soient encourageants. Comme l'exécution de ce travail avait, toutefois, pour objet l'utilité stratégique, il serait exagéré de dire que l'Allemagne ait eu tort de faire ce travail, dont la dépense, d'ailleurs, n'est pas énorme.

Les renseignements précis abondent au contraire sur les résultats financiers des canaux de Manchester et de Corinthe.

Parlons d'abord du premier : l'

dée de faire venir par eau jusqu'à Manchester les matières premières, le coton principalement, qui s'arrêtaient à Liverpool à l'entrée de la Mersey et qui de là continuaient par chemin de fer jusqu'au grand centre manufacturier, pouvait paraître une idée nouvelle. Il était clair cependant que l'utilité d'un canal pour éviter un transbordement et un trajet somme toute très limité sur rails ne pouvait être que secondaire.

Le canal de Manchester a réussi au point de vue technique ; il a, toutefois, ce qui est le cas général pour les travaux de cette nature, coûté sensiblement plus cher que les devis ne le faisaient supposer. Il a fallu que la ville de Manchester, la "corporation," comme disent nos voisins, fit des avances énormes pour que l'entreprise pût être achevée. A l'heure actuelle, la Société du Canal "Manchester Ship Canal" outre le capital actions qui ne reçoit, bien entendu, aucune rémunération vis-à-vis du public ; elle a des obligations de premier rang et des obligations de second rang, à la mode anglaise, "First and Second Debentures Stocks ;" or elle n'est pas en état d'en faire le service. Dans le dernier semestre (on sait que les Anglais ont l'habitude de compter par exercices semestriels et non annuels et d'avoir deux assemblées d'actionnaires par an), les bénéfices de la Société du canal ont été de 15,000 liv. st. C'est déjà un point à signaler que, si elle ne peut tenir ses engagements, l'entreprise du canal couvre au moins ses frais d'exploitation ; il est vrai que les frais d'exploitation d'un canal ne sont pas considérables. Encaissant 15,000 liv. st. de bénéfices par semestre, le canal de Manchester doit payer pour sa dette vis-à-vis du public et en laissant de côté l'intérêt de la dette envers la municipalité, une somme de 45,000 liv. st. par semestre, il ne peut donc pourvoir qu'au tiers de cette charge. Après trois ans d'exploitation, c'est loin d'être un résultat brillant.

Il faut dire, toutefois, que le trafic et les bénéfices augmentent. Le premier semestre de 1896 n'aura pu couvrir qu'un tiers du service des obligations envers le public ; mais on pense que le deuxième semestre permettra de couvrir la moitié de ce service ; le président a même émis l'espoir qu'en 1897 les profits du canal suffiraient pour l'intérêt des emprunts contractés dans le public, en laissant toujours en dehors l'intérêt dû à la municipalité pour son avance de 5 millions sterling, cette espérance d'arriver en 1897 à ce que