

et à la proportion des cépages qui constituent une combinaison presque savante: le mot n'est pas ici trop ambitieux.

Aussi, les produits de ces dernières années ont-ils des caractères bien nettement déterminés. C'est ainsi que sur ces types de source authentique, la seule dégustation a permis à plusieurs experts, parmi lesquels nous citerons plus particulièrement MM. B. Gaillardon et Portes de faire une sélection de vins."

Mais ce qu'il est important dès maintenant de constater, c'est que les premiers, ces savants spécialistes, sont venus donner à cet essai de classification un caractère vraiment scientifique, susceptible d'intéresser vivement non seulement les marchands, mais encore tous ceux qui consomment du vin.

(A suivre).

CONDITIONS PRESENTES DE LA MARINE MARCHANDE UNIVERSELLE

On relève dans une étude allemande sur la marine marchande des différentes nations quelques données générales qui présentent des constatations intéressantes.

La Grande-Bretagne avec ses colonies absorbe à elle seule près de la moitié du tonnage total afférent aux marines réunies de quarante nations, soit 14 millions de tonnes sur 29 millions. Ce chiffre de 29 millions de tonnes se répartit entre 28,340 navires dont 10,838 naviguent sous pavillon anglais. La marine à voile anglaise décroît sensiblement et ne représente, avec 2 millions de tonnes, qu'un tiers environ des voiliers de toutes les nations réunies. Au contraire, la marine à vapeur de la Grande-Bretagne accentue toujours ses progrès et arrive aujourd'hui à 12 millions de tonnes, alors que les autres pays ne donnent tous ensemble que 10 millions de tonnes pour leur flotte marchande à vapeur.

Le rapport entre les marines à voile et à vapeur est essentiellement variable pour chaque pavillon. Aux Etats-Unis, il y a parité entre les deux tonnages, tandis que la Norvège ne comptait jusqu'à ces dernières années, que très peu de navires à vapeur. En Danemark, en Suède, en Russie le nombre des bâtiments à voile, dépasse de beaucoup celui des vapeurs.

Relativement aux dimensions, on constate que l'Angleterre possède

1,600 navires à vapeur d'un tonnage supérieur à 3,000 tonnes, l'Allemagne 127, les Etats Unis 120, et la France 60. L'Allemagne venait en première ligne. Il y a encore peu d'années pour les navires de dimensions exceptionnelles dépassant 10,000 tonnes. Actuellement, l'Angleterre a pris la tête avec 24 de ces immenses transports, l'Allemagne n'en comptant que 21.

La tendance à rendre la capacité des navires de plus en plus considérable se remarque chez toutes les nations; d'année en année, le chiffre du tonnage universel s'accroît dans des proportions énormes. Pour les dernières années l'augmentation a été de 2 millions et demi de tonnes. A se rappeler que ce chiffre dépasse le tonnage d'ensemble de la flotte de commerce française, celui de la marine à voiles britannique et se rapproche du tonnage global de la marine allemande, on est fondé à se demander si cette augmentation ne doit pas avoir pour conséquence une dépression du fret, conduisant à une crise sérieuse de l'industrie des transports maritimes.

Deux faits connexes l'un à l'autre semblent devoir conjurer ce danger et servent à expliquer l'essor actuel de la marine commerciale universelle: l'extension de l'influence européenne ouvrant au trafic des régions qui lui étaient fermées jusqu'ici et les progrès de l'industrie appelée à alimenter ces marchés nouveaux.

Les armateurs trouvent, en outre (et c'est l'explication la plus rationnelle du développement incessant donné aux dimensions des navires) une notable économie à employer des bâtiments de fort tonnage plutôt qu'à augmenter le nombre de ces bâtiments. Aussi, en présence de l'énorme augmentation du tonnage, ne constate-t-on qu'une minime différence en plus dans le chiffre des navires de la flotte commerciale de tous les pays. En effet, de 1898 à 1900, on relève une augmentation de, seulement, 370 navires pour toutes les nations maritimes; en ce qui concerne l'Angleterre, on trouve même qu'elle compte aujourd'hui 130 navires de moins qu'en 1898, tandis que la capacité de sa flotte de commerce augmente, au contraire, de 653,000 tonneaux.

La Norvège est seule à se signaler entre toutes les nations par une légère diminution de son tonnage; la cause en paraît être la transformation que ce pays poursuit en ce moment, de sa marine à voile en marine à vapeur. Partout ailleurs

les chiffres marquent un progrès. La France et l'Italie présentent une autre exception. Contrairement aux marines concurrentes, celles de ces deux pays augmentent le nombre de leurs bâtiments à voiles; résultat qui s'explique par les réglementations qui leur sont spéciales en matière de primes et autres mesures favorables à cette catégorie d'armement.

EMPLOI INDUSTRIEL DU LAIT ECREME

Dans certaines régions où l'on travaille de grandes quantités de lait en vue de la production du beurre, le lait écrémé ne peut parfois être utilisé en totalité, car on ne s'y livre pas toujours conjointement à la fabrication des fromages; les fromages maigres, d'une part, ne trouvant pas souvent un débouché rémunérateur, et les fromages margarinés, d'autre part, ne pouvant être mis en vente dans certains pays, par prescriptions réglementaires. Enfin l'emploi du lait écrémé en vue de l'alimentation de l'homme soit par suite des frais de transport nécessaires soit à cause de l'insuffisance du nombre de têtes de bétail dans la région.

C'est du moins le cas, qui s'est présenté pour certaines provinces en Italie, où certains spécialistes comme M. Carlo Besana, directeur de la Station royale de laiterie, à Lodi, ont fait des essais en vue de procurer à ce produit de nouveaux débouchés, en cherchant à l'utiliser davantage dans l'industrie.

Déjà l'on avait extrait du lait écrémé un de ses principaux éléments, la caséine, pour la faire entrer dans la préparation de certains produits alimentaires, lancés récemment dans la circulation. Cependant cette entreprise n'avait pas toujours été couronnée du succès en raison de la méfiance ordinaire du public à l'endroit des compositions alimentaires nouvelles sortant de l'usine, et produites en grand nombre durant ces derniers temps.

Mais la caséine ne possède pas seulement des propriétés nutritives; elle est notamment une substance adhésive de premier ordre, s'affermissant rapidement par évaporation. Dissoute dans des solutions alcalines (potasse, soude, alcalis) et mélangée à de la poudre calcaire, elle devient aussi agglutinative que les solutions de gélatine animale et peut trouver comme telle plusieurs usages dans l'industrie, soit pour rendre le