

résistance par l'amointrissement du tirage, et de procurer ainsi un mouvement plus facile, en même temps que leur action foulant le sol le rendrait plus uni et plus solide. Il arriverait ainsi que les routes nouvelles seraient entretenues à fort peu de frais, et rendraient d'éminents services. Et si l'économie des rails en fer, ce complément si coûteux de nos chemins actuels, pouvait être accomplie, cet avantage, joint à celui de l'abaissement considérable que pourrait causer dans le coût du transport l'application de l'air comprimé comme agent locomoteur serait suffisant déjà pour produire les plus heureux effets.

Ces effets seraient bien plus complets encore si l'action de l'air comprimé pouvait être appliquée à la navigation au long cours. Cette amélioration, paraît, il est vrai, d'une réalisation difficile, mais des études approfondies et persistantes, et, de hardis essais, pourront peut-être, obtenir ce succès.

L'application de la vapeur, à la navigation transatlantique, a longtemps été considérée comme impossible, à cause des immenses approvisionnements de combustible que la longueur du voyage devait nécessiter ; et quand, en 1832, Junius Smith, citoyen de l'Etat de Connecticut, exprima la pensée que ce système de navigation était réalisable, on lui répondit : qu'il aurait dû plutôt songer à établir un chemin de fer entre la terre et la lune, que de croire à la possibilité de la navigation à la vapeur, entre l'Europe et les Etats-Unis. Cependant, Smith persista dans son opinion, l'évènement en a justifié l'exactitude. Mais cette amélioration immense, qui a diminué de plus de moitié la distance qui sépare les deux mondes, n'a pas produit tous les heureux résultats dont elle est susceptible. La dépense excessive, nécessitée pour la production de la vapeur, forme un obstacle qui diminue considérablement les avantages que l'économie de temps peut offrir. La substitution de l'emploi de l'air comprimé à celui de la vapeur ferait, certainement, disparaître cet incon-