

Une locomotive qui marche à 25 kilomètres à l'heure peut remorquer de 20 à 25 voitures de marchandises.

A 40 kilomètres elle ne remorque plus que 15 voitures, en dépensant le double.

A 60 kilomètres (train rapide) elle remorque 5 ou 6 voitures de voyageurs, en dépensant le triple.

Il y a donc un terme moyen rémunérateur à chercher dans l'application de la vapeur en mer. Ce terme moyen est à notre avis une vitesse de 7 à 8 nœuds. En supposant que 100 représente la dépense d'un navire à vapeur marchant à 7 nœuds et demi, 10 nœuds représenteront une dépense de 150 p. 100, et 13 nœuds 200 p. 100.

Si la navigation qui ne transporte pas les voyageurs *par train express*, se tient dans les limites que nous lui indiquons, c'en est fait de la marine à voile.

Lorsque nous avons publié, dans *la Liberté*, nos articles sur l'isthme de Suez, plusieurs personnes nous ont écrit des lettres fort intéressantes. Nous en avons reçu, entre autres, une datée de la Rochelle qui est pleine d'intérêt. L'auteur, tout en déclarant que nous n'insistions pas assez sur la question de la marine à vapeur, ne fait que donner plus de force à nos derniers articles, dont M. Cadot ignorait l'existence au moment où il écrivait. Son nom fait autorité en matière économique et technique; nous ne résistons pas au plaisir de publier sa lettre:

La Rochelle, 11 janvier 1870.

« Mon cher monsieur Borde,

« Dans l'étude très-remarquable sur l'isthme de Suez que vous publiez dans *la Liberté* (étude que je vous prie de m'adresser dès qu'elle paraîtra en brochure), vous n'insistez pas assez, selon moi, sur la prépondérance absolue réservée à la marine à vapeur. Il est cependant pro-