

roviaria fra Stockton e Darlington, il prezzo del carbone scese a 8 $\frac{1}{2}$ scellini per tonnellata. Ebbene, dite se in sessanta e più anni il prezzo d'origine sia stato mai inferiore a quello!

Gli è che oggidì abbiamo una rete fittissima di ferrovie che avvolge il globo in una maglia d'acciaio, e possediamo mille e mille navi, molte delle quali divorano fino a 300 e 400 tonnellate di carbone al giorno, sì che diminuito, come dianzi dicevo, il consumo relativo per ora e per cavallo, è cresciuto a dismisura il consumo assoluto; ed è cresciuto di tanto che, a conti fatti, se un nuovo perfezionamento nell'apparato motore o evaporatorio consentisse alla navigazione l'economia d'un *gramma* solo di carbone per ora e per cavallo, l'umanità intera verrebbe a risparmiare, nel corso di un anno, la cospicua somma di 25 milioni di lire, con che altre grandi e belle e buone opere potrebbero compiersi.

Ed egual somma, coll'economia d'un sol *gramma*, potrebbe risparmiarsi nell'esercizio delle macchine terrestri.

IV.

Oggidi, come dissi, ricorre appunto il giubileo della navigazione transatlantica.

L'ardimento marinaresco, l'irrompente iniziativa inglese nel momento in cui tutti erano invasi dalla febbre, dalla mania delle avventure ferroviarie, male poteva rassegnarsi a riguardare l'oceano come un mare precluso alla navigazione a vapore.

Gl'isolati tentativi del *Curaçoa*, del *Savannah* e dell'*Enterprise* avevano lasciato degl'increduli e degli ignoranti sfiduciati, è vero, ma avevano anche gettato qualche scintilla, che doveva fecondare geni come quelli di John Laird e di Marco Isambardo Brunel.

E difatti il Brunel che era allora ingegnere della « Great