

pieds de hauteur sous plafond, et beaucoup ne sont qu'à un seul lit.

Quand tout est occupé à bord de la *Campania*, elle porte une population de 2,415 personnes, l'équipage comprenant 415 individus, dont 61 pour les officiers et matelots, 195 pour les machines et 159 pour le service (garçons, femmes de chambre, etc.).

L'alimentation d'une pareille population a une importance toute particulière, d'autant que les menus des passagers de 1re classe sont toujours des plus soignés. Dans la cuisine, qui a 33 pieds de long sur 24½ pieds de large, on peut préparer à la fois 170 plats différents ; les moulins à café sont mus par de petits moteurs à vapeur, les légumes cuisent dans des chaudières à vapeur. Comme approvisionnements, on embarque notamment, pour chaque voyage, 10 tonnes de bœuf frais, 500 de bœuf salé, 5,000 de mouton frais, 1,500 de poisson frais, 10,000 volailles, 30 tonnes de pommes de terre, 18,000 œufs, 1,000 livres de thé, 1,500 de café, 5,000 de sucre, 3,000 de fromage, autant de beurre, 6,000 de jambon, 16,000 de lard ; le reste à l'avenant. —

Si gigantesques que soient la *Campania* et la *Lucania*, voici cependant, toujours en vertu de la concurrence acharnée que se font les diverses nations, un peu plus d'une année que navigue un paquebot qui distance sensiblement, à tous les points de vue, les deux admirables transatlantiques. Il s'agit du *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*, qui appartient au "Norddeutscher Lloyd", de Brême. Sa mise à l'eau fut un événement.

C'est un véritable Léviathan, car il a 648 pieds de longueur totale et 625 pieds entre perpendiculaires, pour une largeur de 66 pieds. Il pèse plus de 18,000 tonnes. Une particularité à noter, c'est que l'on a voulu réaliser avec ce magnifique

paquebot même vitesse qu'avec la *Campania* et la *Lucania*, bien que ses machines soient moins puissantes et que le navire à déplacer soit de beaucoup plus considérable ; nous allons voir qu'on a su parfaitement arriver à ce résultat, pourtant malaisé.

Pour construire ce gigantesque transatlantique, on a employé (sans parler des machines) 7,800 tonnes d'acier et 116,500 pieds de bois ; le seul gouvernail pèse 35,000 livres, autant que quatre wagons à marchandises ordinaires ; quant aux machines, il y entre 3,800 tonnes de métaux divers.

Ces machines sont au nombre de deux, avec d'énormes cylindres qui ont jusqu'à 8 pieds de diamètre ; elles développent une puissance de 28,000 chevaux ; leurs condenseurs, c'est-à-dire les appareils qui condensent la vapeur d'échappement, comptent plus de 11,000 tubes qui, bout à bout, formeraient une longueur de plus de 25 milles. Il y a deux hélices, comme dans tous les paquebots modernes ; elles ont 22½ pieds de diamètre et pèsent chacune 26 tonnes. En vingt-quatre heures, les foyers qui fournissent la vapeur dévorèrent environ 550 tonnes de charbon. A son premier voyage, le *Kaiser-Wilhelm* a pu donner régulièrement une vitesse de 21,39 nœuds. Mais ce n'était qu'un début ; car, dans une traversée ultérieure, il a marché d'une façon continue à raison de 22,51 nœuds à l'heure. Cela dépasse, du moins comme moyenne, la fameuse *Campania* et sa sœur la *Lucania*.

C'est admirable ; mais notre sentiment d'admiration va encore grandir si nous parcourons le géant. Sous le pont-abri qui supporte les embarcations, s'étend le pont promenade, qui offre effectivement, sur chaque bord, aux voyageurs avides de marcher, une promenade d'au moins 10 pieds de large sur toute la