

LES GRANDS PAQUEBOTS MODERNES

(Suite).

La Compagnie Transatlantique a dès maintenant sur chantier des navires qui réaliseront aux essais une vitesse de 22 nœuds et constitueront un énorme progrès sur la *Touraine*. Bien que nous ne nous occupions que des plus grands paquebots modernes, nous signalerons cependant un navire qui, par ses aménagements, mérite d'être connu : nous voulons parler du *Laos*, de la compagnie des Messageries maritimes. Ce paquebot n'a que 465 pieds de longueur sur une largeur de 51 pieds, et ne reçoit que 298 passagers, dont 130 de 1ère classe; mais ces 130 passagers peuvent prendre leurs repas simultanément dans une ravissante salle à manger; ils trouveront ensuite à leur disposition des salons luxueux et confortables, et enfin, ce qui est sans aucun doute le plus important, ils ont des cabines telles qu'on n'en avait jamais encore installé. Chacune ne reçoit que deux habitants, qui ont leur lit au même niveau et une toilette personnelle. La bonne chère s'ajoute à tout cela, puisqu'on embarque, en dehors des provisions ordinaires, un nombre considérable d'animaux vivants, une vraie arche de Noé : 3 bœufs, 2 veaux, 40 moutons, 10 agneaux, 100 poulets, 25 chapons, 15 dindes, 30 pintades, 25 canards, 50 pigeons. Pour les amateurs d'œufs, on en emporte 10,000, qu'on pourra accommoder des diverses façons connues; enfin 1,000 bouteilles d'huiles et 30 de vinaigre permettent d'assaisonner un nombre respectable de salades.

Les Américains, beaucoup par amour-propre, ont voulu, en 1893, posséder une ligne de grands paquebots, et c'est ainsi que s'est fondée l'*American Line*, par le rachat de l'ancienne ligne Inman. Les pre-

miers transatlantiques qui ont navigué sous ce pavillon essentiellement américain ont été le *City-of-New-York* et le *City-of-Paris*, qui devinrent le *New-York* et le *Paris*; ce sont de beaux navires, puisqu'ils ont 562 pieds de longueur totale sur 63 pieds de large, déplacent 13,000 tonnes et disposent de machines d'une puissance de 18,500 chevaux, qui commandent deux hélices. Quant à leur rapidité, elle est remarquable: en septembre 1894, le *New-York* a fait une traversée de Southampton à la côte des Etats-Unis en 6 jours 1 heure 31 minutes, à la vitesse de 20,95 nœuds à l'heure.

Ce sont bien des géants du monde maritime: ils peuvent embarquer 1,180 passagers, dont 480 de 1re classe et 300 de 2e; le salon de 1re classe n'a pas moins de 21.6 pieds de hauteur de plafond, ce qui est formidable à bord d'un bateau, et 52½ pieds de long.

La compagnie américaine a fait récemment construire deux autres paquebots, le *Saint-Louis* et le *Saint-Paul*, tous deux identiques et ne présentant point (du moins pour l'époque actuelle) une longueur extraordinaire : 554 pieds au total.

Tout en acier, le *Saint-Louis* a une quille de 4¾ pieds de hauteur et sa coque seule pèse 6,000 tonnes; elle est partagée en dix-sept compartiments étanches qui forment autant de caissons indépendants, en cas de collision. On y compte cinq ponts, dont le plus élevé abrite une partie du pont-promenade et supporte les embarcations de sauvetage; par-dessus le tout s'élève la passerelle du commandant. Bien entendu, ce bateau possède deux hélices, actionnées chacune par une machine fournissant 10,000 chevaux de force. Pour donner une idée de l'importance de ces machines, nous dirons que le diamètre du principal tuyau de vapeur n'est pas de moins de 1¾ pied;