

3,000 chevaux, qui file 14 nœuds et demi. Il brûle 65 tonneaux par jour, et sa machine consomme environ 2 lbs de houille par cheval et par heure. L'*Oceanic*, comme la *Britannia*, avait une forte voilure.

Dix-huit ans plus tard, en 1889, le *Teutonic* entre en ligne. Il a 2 hélices et les voiles ont disparu. Construit en acier, il déplace 16,000 tonneaux et a une puissance de 17,000 chevaux. Sa vitesse est de 20 nœuds ; sa consommation journalière s'élève à 300 tonnes de houille ; ses machines ne brûlent que 1½ lb par cheval et par heure. La pression aux chaudières qui était de moins de 2 lbs, sur la *Britannia*, de 10 lbs sur l'*Oceanic*, est de 25 lbs sur le *Teutonic*.

Avec la *Campania*, les dimensions augmentent encore. Ce navire, qui date de 1894, a 180 mètres de long, déplace 20,000 tonneaux ; ses deux machines, en développant 28,000 chevaux, lui font filer 22 nœuds. Sa consommation journalière est de 500 tonnes de houille. Enfin, le dernier géant des mers, qui porte pavillon anglais, qui déplace 25,000 tonnes. C'est, actuellement, le plus grand navire du monde.

Il a 698 pieds de long, 67½ pieds de large, mesure 17,000 tonnes ; le fameux *Great Eastern* était un peu plus petit ; il avait 685 pieds ! L'*Oceanic* est un immense hôtel flottant, ou plutôt une vraie cité flottante ; il est installé pour 410 passagers en première classe, 300 de deuxième et 1000 de troisième classe. Et ajoutez 395 personnes appartenant à l'équipage ou chargées du service intérieur, ce qui fait que l'*Oceanic* pourra porter 2,105 âmes. Inutile de dire que cet énorme bâtiment est luxueusement aménagé ; la salle à manger est somptueuse, assez vaste pour 350 personnes.

Sir William White cite ensuite les derniers paquebots allemands affectés au service transatlantique. Le

*Kaiser Wilhelm der Grosse* a 24½ pieds de plus que la *Campania* et file 22 nœuds et demi. Deux grands vapeurs sont en construction pour la même ligne : le *Deutschland*, qui a 656 pieds de long et déplacera 23,000 tonneaux. Ses deux machines développeront l'énorme puissance de 33,000 chevaux et lui feront filer 23 nœuds. L'autre paquebot sera plus grand, aura 36,000 chevaux et filera 23 nœuds et demi. Pour augmenter de 3 nœuds la vitesse de ces énormes bâtiments, il faudrait augmenter de moitié le déplacement et doubler la puissance de l'appareil moteur. Les transat. français sont jusqu'à présent moins rapides que ceux de l'étranger. Le plus grand qui soit actuellement en service, est la *Touraine*, de 511 pieds de longueur, qui file 19 nœuds seulement. Mais la Compagnie transatlantique vient de construire deux paquebots plus considérables, la *Lorraine* et la *Savoie* ; ils ont 580 pieds de longueur sur 60½ pieds de largeur et doivent filer 22 nœuds aux essais. La *Lorraine* a été lancée le 20 septembre dernier, la *Savoie* le sera prochainement, en février sans doute, car on veut que ces navires soient en service le plus tôt possible. Ils peuvent recevoir 50 passagers de luxe, 378 de première classe, 118 de deuxième, 398 de troisième, avec un état-major de 22 personnes, un équipage de 192 hommes et un personnel civil de 158 employés.

Ainsi, en 60 ans, la vitesse des paquebots transatlantiques passe de 8 nœuds et demi à 22 et demi, la durée du voyage diminue de 38 pour cent. La longueur des navires a plus que triplé, leur largeur a doublé, leur déplacement est 10 fois plus grand. Quant aux machines, leur puissance s'est accrue dans la proportion de 40 à 1. Bien que les quantités de charbon consommées dans les 24 heures soient énormes, l'utilisation du combustible est bien