

longueur du navire. Vers l'arrière, se trouvent le fumoir de la 2e classe, une série d'appartements de luxe, qui jouissent du plein air, le fumoir des premières, un salon de musique, puis d'autres appartements de luxe, au nombre de quatre seulement, qui comprennent chacun un salon, deux chambres et une salle de bain.

Si nous descendons d'un étage, sur l'*upperdeck*, voici, à l'arrière, la plus grande partie des cabines de 2e classe, avec un grand salon au centre; elles sont confortables; les passagers ont d'excellentes salles de bains à leur disposition. Vers l'avant, se trouve l'ensemble des cabines de 1re classe, de part et d'autre du grand vide qu'il faut laisser libre pour les machines et pour la verrière qui amène air et lumière dans l'immense salle à manger des premières. C'est sur le pont qui est au dessous, et qu'on appelle pont principal, qu'est située cette salle à manger, mesurant 59 pieds sur 64; elle peut recevoir simultanément trois cents passagers. On a poussé le confort jusqu'à disposer aux quatre coins de la grande salle des salles plus petites, contenant chacune vingt huit personnes et où l'on peut s'isoler relativement.

Un peu plus à l'avant, est la salle à manger des enfants, et à l'arrière une disposition analogue a été adoptée pour les passagers de 2e classe. Sur le pont inférieur se trouvent, à l'avant, les aménagements pour les voyageurs d'entrepont; tandis que les chambres des machines, les soutes à charbon sont au centre. Sur ce même pont inférieur est logée la plus grande partie du personnel. On pourrait encore, en descendant un dernier étage, atteindre le faux pont, sur lequel reposent machines et chaudières et où sont installés les bagages et les marchandises.

Dans cette cité flottante peuvent loger 602 passagers de 1re classe,

dont 68 sur le pont-promenade, 324 de 2e classe, dont 160 seulement sur le pont inférieur, et enfin 800 passagers d'entrepont; cela fait donc au total 1,726 personnes. Le personnel comprend 458 individus, dont 60 officiers et marins seulement, mais 174 chauffeurs, 45 mécaniciens, 37 cuisiniers, etc.

La compagnie *White Star* a fait mettre sur chantier un transatlantique plus grand que tout ce que nous avons décrit, l'*Océanic*: il aura 704 pieds de long, jagera 17,000 tonneaux bruts et coûtera bien près de \$1,600 000. Mais il ne marchera guère qu'à 22 nœuds.

C'est qu'en effet il ne semble pas, au moins en l'état présent des choses et en conservant le moteur à vapeur, que l'on puisse pratiquement et économiquement atteindre des allures plus rapides pour des transports commerciaux. Nous pourrions aussi insister sur les dangers qu'entraînent ces courses à toute vitesse à travers l'océan; mais le naufrage de la *Bourgogne* est assez récent pour que nous n'ayons que faire d'aborder ce chapitre.

Il ne nous paraît donc pas qu'on puisse aller plus loin, en fait de vitesse, qu'on ne va aujourd'hui, d'autant que ces géants coûtent au moins autant qu'ils rapportent.

Mais ces bateaux-réclames sont de véritables merveilles de l'industrie moderne et ils contribuent puissamment, avec les chemins de fer, à cette transformation des moyens de transport qui a déjà révolutionné le monde.

Bidons de pétrole

Voici un procédé pour nettoyer les bidons de pétrole. Le lait de chaux additionné d'une très petite quantité de chlorure de chaux convient très bien à cet effet. Ce liquide enlève toute trace d'odeur de pétrole.