

**REDICTION :**  
 ROUBAIX, rue Richard-Lenoir 13, près de  
 théâtre de Fontenay. — (Téléphone 051)  
 TOURCOING, rue Verte, 53. (Téléphone 154)

**Sigle administratif :**  
 Rue de Béthune, 27, à Lille

**PRIX DES ABONNEMENTS :**  
 Roubais-Tourcoing :  
 Trois mois : 4 fr. 50 — Un an : 18 fr.  
 Nord et Départements limitrophes :  
 Trois mois : 5 francs — Un an : 20 francs  
 Les abonnements partent du 1<sup>er</sup> et du 15 de chaque  
 mois et sont payables d'avance

# LE ROUBAIX-TOURCOING

Journal Républicain Quotidien

**PRIX DES ANNONCES :**  
 ANNONCES . . . . . 0 fr. 25 la ligne  
 RECLAMES . . . . . 0 fr. 50 —  
 FAITS DIVERS . . . . . 0 fr. 75 —  
 LOCALES . . . . . 1 fr. —

Les annonces sont reçues aux bureaux du  
 Journal, 27, rue de Béthune, à Lille, et  
 à Paris, dans nos bureaux, 90, rue Talbot.

**TÉLÉPHONE**  
 A ROUBAIX : N° 051 | A TOURCOING : N° 1578  
 A LILLE : N° 97

## A LIRE

**EN 2<sup>e</sup> PAGE** . . . . .  
 LE MAUVAIS TEMPS — LES PAL-  
 MES ACADEMIQUES.

**EN 3<sup>e</sup> PAGE** . . . . .  
 NOS INFORMATIONS DE DERNIERE  
 HEURE.

**EN 6<sup>e</sup> PAGE** . . . . .  
 NOTRE CHRONIQUE SPORTIVE.

## OPINIONS

### ROYALISME & JEUNESSE

Les néo-royalistes ces muscadins du  
 XX<sup>e</sup> siècle, par le pittoresque de leurs  
 visages, plus encore que par la base  
 positive et prédominamment comiste sur  
 laquelle ils feraient leur monarchie,  
 avaient, parait-il, gagné quelques adhé-  
 rents dans la jeunesse des lycées de Paris,  
 surtout parmi les rhétoriciens ou «  
 philosophes » les plus assoupis aux  
 yeux de la pensée.

Et, soit dit en passant, il ne s'en faut  
 point donner. Serait-elle vraiment jeu-  
 ne, la jeunesse qu'on verrait gouverner  
 mondiale ? N'y a-t-elle l'opposition qui  
 puisse plaire ou convenir à la généra-  
 tion de l'adolescence.

Ce n'est pas que des tout jeunes gens  
 — au fond et à double, mais qui gàn-  
 nent d'indépendance — aiment l'oppo-  
 sition par humeur contrariante, pour le  
 plaisir de dire non à ce qu'ils ont dit  
 de ce qui existe, de la République actuelle.  
 Ils ne voient que les latitudes, les  
 avantages ou bienfaits de la monarchie  
 qu'ils ont en point de termes de  
 comparaison et qu'ils ne peuvent com-  
 parer l'état de choses actuel avec l'or-  
 dre Moral, par exemple, ou avec le Se-  
 cond Empire que par les livres, par les  
 tristes manuels du baccalauréat.

Notre cuisine politique ne leur parait  
 pas bonne à ce point de vue, et je leur  
 propose d'être cocqués. L'âge viendra  
 assez tôt, ou plus rien ne les dégoûtera.  
 Ils se sont laissés persuader que la cui-  
 sine bourgeoise avait meilleur goût,  
 meilleure odeur, et les voilà, quelques-  
 uns au moins, voyant leur apport  
 au autre idéal, l'idéal bonapartiste (mais  
 il faut, pour cela, attendre encore quel-  
 ques années : la réalité est encore trop  
 proche).

On leur dit, à ces jeunes gens, que  
 notre République démocratique, mais  
 quant de choses, d'histoire, de gloire à  
 la dérive, que la France se perd en sortant  
 de ses traditions historiques. On leur  
 dit de fort jolies choses. Toute théorie  
 politique, si d'ingénieux esprits la cons-  
 truisent ou la combinent, est édulcorée  
 et noble. La théorie de la monarchie  
 considérée comme théorie, n'est pas  
 sans beauté, surtout s'il s'agit, et c'est  
 le cas d'une monarchie non parlemen-  
 taire, d'une monarchie où le chef sera  
 vraiment chef, où la voix de la tradition,  
 par une bouche écoutée, guidera la  
 France dans la grande route de sa des-  
 tinée historique.

Cette théorie a aussi cet avantage  
 qu'elle prête au beau style, au style de  
 race, au vieux style français, puisque  
 la France ayant été si longtemps une  
 monarchie, la langue française est tou-  
 te façonnée à l'éloge de la monarchie.

Voilà donc l'impression que nous  
 avons de la voix de la monarchie.

Dans le petit camp bourbonien  
 éclat la guerre intestine entre les vieux  
 royalistes, partisans des compromis-  
 sions, partisans de l'idéal rabaisé, et  
 les néo-royalistes, épris d'idéal pur. Et  
 le prétendant, le futur roi, a pris parti  
 pour les vieux royalistes, c'est-à-dire  
 pour les compromissions et pour l'idéal  
 rabaisé. Quant aux partisans de l'idéal  
 pur, il les a désavoués du ton le plus  
 rude, il les a désavoués, et, en réponse,  
 ils courent d'insultés l'homme qui dé-  
 signe son « bureau » et qui s'accusent  
 d'avoir conseillé cette politique indigne  
 d'un roi.

Entre ces courtoisants ce sont des pro-  
 pos de gentille, comme s'ils étaient en  
 venir aux mains.

Si la royauté, quand tout lui est fait,  
 le, puisqu'elle n'est qu'à l'état de rêve,  
 ne montre impuissante à unir même ses  
 quelques partisans, si la royauté, à cette dis-  
 tance des néo-royalistes, le tonet des intri-  
 guants, et si son premier ministre in per-

## CHRONIQUE

### LES COLOSSES

Les ingénieurs maritimes voient de plus  
 en plus grand, de plus en plus gros. Déjà,  
 l'univers s'était émerveillé au moment où  
 la Cunard Line lança la Lusitania et la  
 Mauretania, qui jaugeait 32.500 tonnes et  
 était une vitesse de 25 nœuds, c'est-à-  
 dire quarante-cinq kilomètres à l'heure,  
 puis lorsque la White Star Line commença  
 à construire l'Olympic, qui jauge 45.000  
 tonnes !

Eh bien, nous allons avoir mieux ! La  
 Hamburg-America Line, parait-il, possède-  
 ra sous peu un navire, — c'est-à-dire qu'il  
 faudra dire ? — dont les dimensions et la  
 force sont à faire frémir. Pour vous donner  
 une plus haute idée de ce projet rétrospec-  
 tif, j'ai dressé le tableau ci-dessous des  
 chiffres annoncés de ce *Great-Eastern*, qui  
 fit, sous l'Empire, courir tant d'encres,  
 excita si vivement l'imagination des chrono-  
 métreurs, — voire celle des romanciers  
 puisque *Ulle Vollen*, du vieux Ver-  
 me, écrivait le *Grand-Eastern*, qui fut  
 le transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-  
 Eastern* mesurait dix-huit mille mètres  
 la traversée Liverpool-New-York, à la vé-  
 rité, mais en dix jours, et il n'y avait pas  
 de transatlantique de Brunel, le premier  
 ingénieur qui ait osé dessiner un porcé-  
 garib, coté à 40 millions. Celui de la  
 Hamburg-America en cotera cent. Le *Great-*