

vaste usine où tous les moteurs connus, à vapeur, hydrauliques et surtout électriques, sont réunis et où toutes les manœuvres depuis celles de l'ancre jusqu'à celle du canon demandent une force motrice que l'homme est impuissant à fournir. Il faut donc s'assurer que tous ces éléments d'action sont en état de fonctionner et une fois cette assurance obtenue il faudra entretenir ce matériel en bon état. Ceci explique la nécessité des essais et l'état de dépendance constante où se trouve le vaisseau en acier vis-à-vis de l'arsenal qu'il ne peut jamais songer à quitter pour longtemps, bien différent en cela du vaisseau à voiles où l'homme faisait tout, qu'on n'avait par conséquent pas besoin d'essayer et qui possédait de par sa facilité de réparation, une indépendance quasi absolue.

Ce sont là les différences essentielles entre la construction navales d'avant 1850 et celle des époques plus récentes.

---

## ECHANTILLONS DE MATIERES PREMIERES

### 232. Echantillons de bois de construction et autres. — 1270 I. a.

Les bois employés dans la construction navale se divisent en trois classes : les *bois droits*, qui ont peu ou point de courbe, et servent à former les grosses pièces de *quille*, d'*étambot*, d'*étrave*, etc., et dont on fait les planches pour *bordages*; les *bois tors* avec lesquels on fait les principales pièces de la membrure (de là l'expression de bâtiment *monté en bois tors*, pour signifier bâtiment terminé jusqu'à la membrure inclusivement auquel il ne reste à appliquer que les bordages) et les *bois courbes*, pièces à deux branches qui servent à lier les différentes parties de la charpente. On se sert pour les parties submergées de bois compacts et solides, et de bois légers, pour les parties élevées des