

de même espèce. En partant de l'avant, les mâts se nomment : *mât de misaine, grand mât avant, grand mât central* (ou, dans la pratique, *central*), *grand mât arrière, mât d'artimon*).

Pour les *quatre-mâts*, les dénominations sont les mêmes, en supprimant le grand mât central.

2109. Navire hollandais à trois mâts, gréé à traits carrés. Modèle entièrement gréé.

MARINE A VAPEUR

La flotte commerciale fait usage, au XX^e siècle, de bâtiments à vapeur que l'on peut diviser en deux classes : 1^o Les *paquebots* destinés au service des passagers, bâtiments de luxe, rapides, véritables hôtels flottants dont les plus grands, ceux effectuant les traversées entre l'Europe et l'Amérique, atteignent 20.000 tonnes et soutiennent pendant plusieurs jours des vitesses de 23 à 24 milles à l'heure (42 kil. 600 à 44 kil. 400) ; 2^o Les navires de charge, ou *cargobots*, réservés aux marchandises, bâtiments de tonnages variables, entre 1.000 et 10.000 tonnes environ, à vitesse modérée, 10 milles à l'heure en moyenne, pourvus de machines économiques. Une classe intermédiaire se forme depuis quelques années sur certaines lignes, comprenant des navires mixtes, pour voyageurs et marchandises, et fournissant une vitesse d'environ 15 milles.

1090. Ville de Rome, paquebot en fer, à hélice, de 1834 tonnes, construit en 1881, par A. et J. Inglis, de Glasgow, pour le compte de la Compagnie Générale Transatlantique, sous la surveillance du Bureau Veritas. Affecté au service de la Méditerranée. — 1914 I.

Don du Bureau Veritas