

bien qu'à l'heure actuelle le marin de profession, caboteur, pêcheur ou long-courrier, se trouve à son arrivée sur les bâtiments de combat, obligé à plus d'études techniques qu'un ouvrier mécanicien ou électricien.

La marine marchande s'est cependant transformée, elle aussi, mais moins profondément. Elle comprend encore des navires à voiles, tant au long cours qu'au cabotage et à la pêche, et le machinisme, bien que développé, n'y atteint pas la complication, peut-être un peu excessive, qu'on rencontre sur le navire de guerre.

La tendance qu'on peut signaler, au XX^e siècle, est l'accroissement continu du tonnage, tendance que nous avons déjà remarquée pour les bâtiments de combat, mais qui n'est ici que la conséquence de ce fait évident que, les frais généraux n'augmentant pas proportionnellement au tonnage, le grand bâtiment se trouve d'un rendement commercial supérieur.

Les divisions adoptées dans notre ouvrage pour la marine marchande sont les suivantes : *Marine à voiles, marine à vapeur, caboteurs et pêcheurs* ; cette classification s'explique d'elle-même. Viennent ensuite les sections de la *marine de plaisance*, des *bâtiments spéciaux*, des *bâtiments exotiques* et des *bateaux fantaisistes*, précédées de leurs notices spéciales auxquelles nous renvoyons le lecteur.

MARINE A VOILES

Le bâtiment à voiles, instrument commode pour les transports des marchandises lourdes à de grandes distances, est loin d'avoir disparu et l'on peut penser qu'il est appelé à subsister sur certaines lignes. Les travaux de météorologie bien connus du lieutenant de la marine militaire des Etats-Unis, Maury, avaient déjà montré, en 1848, que l'observation raisonnée du régime des vents permettait d'effectuer certaines traversées dans des conditions