Revisado 1969

A AMSTERDAM Chez IEAN COVENS & CORNEILLE MORTIER.

DICTIONNAIRE
DE
MARINE

CONTENANT

LES TERMES DE LA NAVIGATION
ET DE
L'ARCHITECTURE NAVALE,

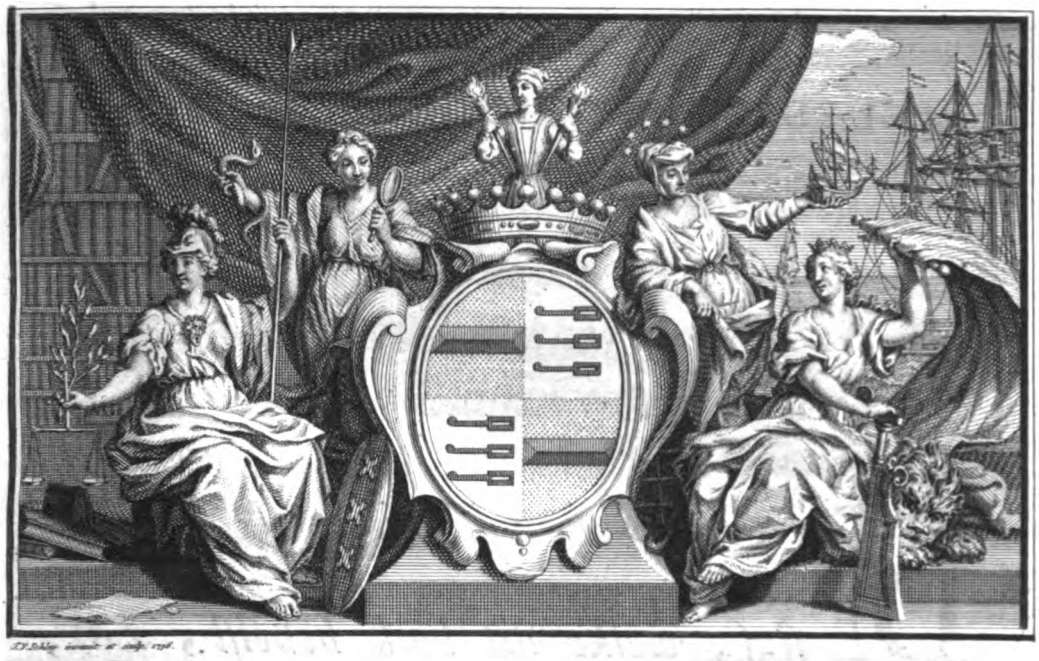
Avec les Règles & Proportions qui doivent y être observées.

OUVRAGE ENRICHI DE FIGURES

Représentant divers Vaisseaux, les principales Piéces servant à leur construction, les diffrens Pavillons des Nations, les Instrumens de Mathématique, Outils de Charpenterie & Menuiserie concernant la fabrique, avec les diverses fonctions des Officiers.

Seconde Edition, revûë, corrigée & augmentée.

A AMSTERDAM,
JEAN COVENS & CORNEILLE MORTIER.
M DCCXXXVI.



DEN WEL-EDELEN

GESTRENGEN HERE,

DEN HERE EN MR.

HENRIK BICKER,

OUDSCHEPEN DER STADT AMSTERDAM, RAADT EN ADVOKAAT FISKAAL TER ADMIRALITEIT ALDAAR, HOUDT-VESTER VAN GOOILANDT, ENZ. ENZ. ENZ.

WEL-EDELE GESTRENGE HEER,

De stof, welke dit boek behelst, zal, hopen wy, de vrymoedigheit, die wy nemen van het zelve aan U Wel-Ed. Gestr. eerbiediglyk op te dragen, eenigzins billyken. Buiten twyffel is de scheepvaart eene der sterkste zenuwen van ons dierbare vaderlandt: het zelve is wel meest daar door tot dien top van luister en grootheit opgeklommen, waar in de vremdeling het tegenwoordig met verwondering, en de inboorling met dankbaarheit aan Gods gunst en met genoegen beschouwt.

De scheepstochten onzer wakkere land-

geno-

genoten en hunne uitmuntende bedryven ter zee maken derhalven een der grootste en aanmerkelykste stukken van de Nederlandsche geschiedenissen uit: waarom ook verscheide brave en geleerde mannen hun werk hebben gemaakt om de ter zee voorgevallene zaken met alle vereischte naaukeurigheit te beschryven en in het licht te zetten.

Maar dewyl een recht beminnaar van kunsten en wetenschappen niet alleen tot vermaak leest, maar inzonderheit om uit het gene, dat hy leest, het ware nut te trekken, zo zal hy, eenige aantekeningen wegens zeezaken, of scheepstochten met opmerkinge lezende, zich wel haast verlegen vinden, doordien hem zeer vele zaken in de zelve zullen voorkomen, die hy, by gebrek van de nodige kennisse van

de spreekwyzen en uitdrukkingen der zeelieden, en het geen de kunst van den scheepsbouw en de zeevaart betreft, niet verstaat, en waar van het evenwel ten uiterste nodig is een recht begrip te hebben.

Wat werk 'er nu aan vast is om eene volkome verzameling van alle die byzonderheden te maken, en de zelve vervolgens naaukeurig en duidelyk te beschryven en uit te leggen, stellen wy aan het gestepen oordeel van U Wel-Ed. Gestr., die eene uitstekende en zeer volmaakte kennis van die zaken bezit; zynde dit de beweegreden geweest, die ons zo stout heeft gemaakt, het nevensgaande opstel, waar in die uitgestrekte wetenschap op eene voor den lezer zeer gemakkelyke wyze, namentlyk volgens de wyze aller

Woord-

Woordboeken, wordt voorgedragen, onderdanigst aan te bieden.

Vergun ons, Wel-Ed. Gestr. Heer, dat wy nog eene andere beweegreden, die ons daar toe heeft aangemoedigd, hier byvoegen. Deze bestaat in de herdenkinge van de onverdiende goedheit en grote weldaden, welke wy zo van U Wel-Ed. Gestr., als van Des zelfs Wel-Ed. Gr. Achtb. Here Vader en verdere hoogaanzienelyke Familie hebben genoten; waar door wy ons dan met de aangename hope vleien, dat U Wel-Ed. Gestr. ook dit werk zyne beschermingzal verwaardigen, en deze onze betuiging als een nederig bewys van eerbiedt en verschuldigde dankbaarheit aannemen.

Wy zouden by deze gelegenheit in den lof van U Wel-Ed. Gestr. en dien van U Wel-Ed. Gestr. doorluchtige Voorzaten kun-

nen

nen uitweiden, en van de grote dienſten, door De zelve aan dit Gemenebeſt bewezen, in 't brede kunnen ſpreken: maar wetende, dat U Wel-Ed. Geſtr. aangeborene edelmoedigheit niet toelaat, pryzingen, hoe waarachtig ook, te dulden, zyn wy verplicht daar van te zwygen; terwyl wy ons met eene diepe eerbiedigheit noemen,

WEL-EDELE GESTRENGE HEER,

U Wel-Ed. Geſtr. gehoorzaamſte en verplichtſte Dienaars

JOHANNES CÓVENS EN CORNELIS MORTIER.

AVERTISSEMENT.

CElui qui a composé ce Dictionnaire a cru qu'il rendroit quelque service au Public. Il s'est trouvé en des occasions qui l'ont fort embarassé, parce que les livres ne lui fournissoient presque aucun secours pour traduire un grand nombre de termes de Marine Hollandois qu'il étoit obligé de mettre en François; & l'on peut bien juger que ce n'étoit pas sans beaucoup de difficulté qu'il pouvoit s'en éclaircir avec les gens de mer.

Ce qui lui est arrivé a pu arriver à d'autres, ou auroit pu leur arriver, s'ils avoient voulu se donner la même peine. C'est ce qu'il a remarqué en diverses lectures. On voit des livres, d'ailleurs parfaitement bien écrits, & des traductions d'Ouvrages entiers, ou de quelques piéces inserées en d'autres ouvrages, où tout ce qui regarde la marine est mis de travers. Par exemple, on lit en quelques-uns, *En tems de calme*, au lieu qu'il devroit y avoir, *Quand on va à la bouline*.

On peut donc dire hardiment que sans un bon Dictionnaire de Marine on ne sauroit entendre ni traduire les Ecrits Hollandois qui concernent l'Histoire, ou les Voiages. La plûpart des évenemens considerables qui regardent l'Etat des Provinces-Unies, sont arrivez sur la mer, & y arriveront apparemment encore, parce qu'elles en sont environnées, & que c'est par la navigation qu'elles sont venues au point de prospérité où on les voit, & qu'elles s'y maintiennent. Ainsi les Voiages & l'Histoire des Hollandois, ces deux sortes de compositions si utiles & si agréables, ne peuvent se lire, ou du moins être bien entenduës, qu'avec le secours d'un ouvrage pareil à celui-ci.

Il n'est pas moins nécessaire présentement pour les François, parce qu'ils s'appliquent à la Marine plus qu'ils ne faisoient autrefois; & cela donne lieu à la composition de beaucoup de livres, qu'on ne peut entendre facilement qu'avec l'aide d'un Dictionnaire. Mais sur tout les gens qui se destinent à cette profession en peuvent tirer beaucoup d'utilité.

On s'imaginera peut être qu'il a été fort-aisé de faire cette composition, particulierement en François & en Hollandois, parce qu'on a d'assez bons Dictionnaires François pour les seuls termes de Marine, & d'autres fort etendus, qui contenant en général les termes des Arts & des Sciences, se trouvent aussi assez exacts sur les termes de ce même Art.

Il faut avouer qu'on a eu beaucoup plus de secours des livres, à l'egard du François, qu'à l'egard du Hollandois. Neanmoins les Dictionnaires qu'on a en cette premiere langue ont chacun leur defaut. Celui de Mr. Guillet est admirable en ce qu'il comprend, j'entens sa troisiéme partie des Arts de l'Homme d'epée. Il n'y a rien qui ne soit utile & à propos: il n'y a rien qui ne soit tiré des meilleurs Auteurs, ou qui ne soit en usage parmi les bons Mariniers. Chacun des mots qu'il contient est nettement & amplement expliqué. C'est pourquoi on l'a presque tout copié, & s'il en a été laissé quelque chose en arriere, cela est arrivé par accident, & contre l'intention qu'on avoit. Mais il s'en faut beaucoup, & trop, que cet ouvrage ne contienne

tous

tous les termes de Marine. On en avoit besoin d'un plus étendu.

Le Dictionnaire de M. Desroches est plus abondant en termes, mais les définitions & descriptions y manquent. Ce qu'il y en a est trop court & n'est pas net. Le Dictionaire de M. Ozanan contient aussi des descriptions trop abrégées. Elles ne sont propres que pour des gens qui ont déja connoissance de la Marine. Enfin l'un & l'autre sont pour ceux qui savent déja les choses, mais ils ne les expliquent pas assez clairement & assez au long pour ceux qui n'en ont encore aucune idée, ou qui cherchent des éclaircissemens. Les Dictionnaires des Arts & des Sciences n'aïant presque rien de nouveau, & qui ne soit tiré de ces précedens, on peut les mettre au même rang, & dire aussi qu'ils ne sont pas suffisans: outre que de semblables livres sont une bibliotheque entiére, & il y a quantité de gens qui sont bien aises d'avoir seuls dans un livre les termes d'un Art qu'ils veulent connoître.

Mais il y a dans celui-ci ce qu'on ne trouve ni dans les uns, ni dans les autres de ces Dictionaires. Ce sont des Régles & des Maximes pour la construction des vaisseaux & pour la navigation; quantité de figures qui donnent beaucoup d'éclaircissemens pour l'une & pour l'autre; le détail de ce qui regarde le devoir & l'emploi de chaque Officier. Sur tout on y voit des devis de vaisseaux de diverses sortes, & de différentes grandeur; ce qu'on n'a point connoissance qui se soit vu jusques-à-présent dans aucun livre François.

Pour les Hollandois ils n'ont sur cette matiére qu'un Dictionnaire nommé le *Zeeman*, qui laisse souvent à part l'explication des termes par rapport à la Marine, & se jette sur leur sens métaphorique, ou proverbial. D'autres fois pour chercher l'explication d'un terme qu'il rapporte, & sur lequel il ne dit rien, il renvoie au livre de M. Witsen: livre rare à tous egards, qui a peine se peut trouver, & qui est d'un prix excessif. L'Auteur n'a ecrit que pour un très-petit nombre de gens, en n'ecrivant que pour ceux qui ont le livre de M. Witsen, ou qui le peuvent voir. Je ne parle point des autres qualités qui manquent à son ouvrage; je dis seulement qu'on n'en peut tirer que peu, ou presque point d'utilité.

Mais quand ces Dictionaires seroient plus accomplis chacun en leur langue, il est constant qu'il n'y en a aucun, ni point d'autre livre, qui donne jour à concilier les deux langues, & cet embaras n'est pas mediocre. On sait que dans l'une & dans l'autre langue la plûpart des termes de Marine sont hors de l'usage commun, ou qu'ils s'emploient dans une signification eloignée de leur signification ordinaire. Il faut donc des explications, & souvent de grandes explications pour les faire comprendre: si bien que cette conciliation a donné une peine extrême. C'est ce que sont priez de considerer ceux qui pourroient n'être pas contens de cet ouvrage, ou y trouver quelque chose à redire.

Il n'y en aura peut-être que trop, de choses à redire. Un tel ouvrage est rarement amené à sa perfection la premiere fois qu'on y met la main; & d'ailleurs il est à craindre qu'il ne se sente du peu de suffisance de celui qui l'a fait, quelque soin qu'il se soit donné, & quelque peine qu'il ait prise. Mais aussi

aussi est-il persuadé, & il en est persuadé déja par experience, qu'il y aura plus de gens qui se mêleront d'y trouver à redire, qu'il n'y en a ordinairement à l'egard des autres livres. En voici la raison.

Les termes de Marine étant particuliers, & la plûpart peu connus, il n'y a point de gens de mer qui ne s'érigent en Docteurs sur ce point. Chacun croit savoir tous les termes de l'Art qu'il professe, & que c'est à lui, & non à ceux qui ne sont pas de cette profession, & préferablement encore à tous ceux de sa profession, de decider des termes, & d'en déclarer l'usage. Chacun croit que le terme qu'il sait non seulement est bon, mais que c'est l'unique terme, ou l'unique bon; & c'est-là l'erreur & le mal. C'est par-là qu'on prévoit qu'il n'y aura peut-être pas un mot en ce livre qui ne soit censuré par quelqu'un.

Mais avant que de prononcer contre l'Auteur, on prie ceux qui voudront entrer en connoissance de cause, de faire reflexion sur ce qu'on va leur remontrer.

C'est qu'il n'en est pas des termes de Marine comme de ceux du langage commun, pour lesquels il y a un usage déclaré de la Cour & des bons Auteurs du tems, qui sert de règle. Au contraire, la Cour & les Auteurs reçoivent les termes de Mer des Mariniers, qui les donnent selon qu'ils les ont. On se sert dans le païs d'Aunix & sur les côtes de Gascogne de beaucoup de termes peu connus ailleurs. On en a de tout differens le long de la Manche, & de plus differens encore en Provence.

Lors qu'on veut s'éclaircir de quelque mot, ou de quelque façon de parler, & qu'on consulte un Marinier ou un Charpentier de vaisseau du Païs d'Aunix, ou de Gascogne, il vous decide hardiment que cela ne vaut rien, & qu'on ne s'en est jamais servi. Les Mariniers des côtes du Canal font tout de même, & rejettent comme inouïs les termes du golfe d'Aquitaine. Pour les Provençaux ils n'entendent point du tout les autres, & ils n'en sont point entendus qu'après une pratique particuliere.

C'est encore pis parmi les Hollandois. Il n'y a pas loin de la Meuse à la Nord-Hollande, cependant les termes sont souvent fort differens, ou du moins leur usage l'est. Par exemple les Charpentiers de la Nord-Hollande nomment les Varangues *Buikstukken*, & les Genoux *Sitters*. Mais les Charpentiers de la Meuse nomment les Genoux *Buikstukken*, & les Varangues *Leggers*. Montrez à un Charpentier de Nord-Hollande un passage d'un livre où *Buikstukken* signifie Genoux, il ne sait où il en est, & dit que c'est un ignorant qui l'a écrit.

Les Mariniers, je dis même des Officiers de la Marine, font la même chose. Plus ils sont intelligens & plus imperieusement ils decident que le terme dont ils n'ont pas accoûtumé de se servir, ne vaut rien du tout, & ne peut être en usage nulle part. C'est ce qu'on a éprouvé dans l'occasion présente. Cependant aprés avoir fait bien des enquêtes, & leu plusieurs livres, on a trouvé que les termes qu'ils bannissoient, étoient d'un usage aussi frequent, & quelquefois plus frequent, que ceux qu'ils vouloient faire passer pour uniques. On pourroit en raporter des exemples s'il en étoit besoin. Mais il

n'en faut point d'autres preuves que les livres des E'crivains de la Nord Hollande & de ceux de la Meuse. On l'a déja dit, il y a quantité de mots & de façons de parler qui sont en usage dans une de ces parties de la Province de Hollande, dont ni les E'crivains, ni les Charpentiers, ni les Mariniers de l'autre partie non seulement ne se servent pas, mais ils ne les entendent pas.

De cette disposition des esprits & de cette différence de langage il s'ensuit nécessairement qu'il n'y a presque pas un terme de Marine sur quoi il ne se trouve quelqu'un qui ait à critiquer, d'autant plus qu'il n'est pas possible qu'on emploie tous les termes de chaque diverse Province. A l'égard du François on donne ici ceux qui sont le plus usitez dans les livres, & dans les Ordonnances autant qu'il s'y en trouve; & sur les côtes du païs d'Aunix, de Saintonge & de Gascogne, comme étant les Provinces qui ont le plus d'étenduë le long de la mer, & où il y a le plus de gens de Marine.

C'est par ces considérations qu'on prend la liberté de dire à ceux qui verront un mot qui leur sera inconnu, ou qui leur paroîtra mauvais, qu'il pourroit bien néanmoins être bon, & qu'ils ne doivent pas se hâter de le proscrire. D'ailleurs, comme on l'a déja dit ci-dessus, on ne prétend pas qu'il n'y ait point de defauts en ce livre. On fait même si bien profession de croire qu'il y en a, qu'on a déclaré en quelques articles qu'ils n'étoient pas assez éclaircis, & qu'on auroit besoin d'explications plus précises. On prie donc ceux qui remarqueront des fautes, ou qui auront quelque chose de nouveau à communiquer, d'avoir la bonté de le faire, & d'en donner ou envoier des mémoires au Libraire, & l'on ne manquera pas d'y avoir égard: même si cela venoit jusqu'à l'étenduë d'une feuille, on la feroit aussi-tôt imprimer, & on en distribuëroit à part pour tous ceux qui auroient déja acheté le livre.

Les mots Hollandois qui sont dans ce présent volume, sont bons, & signifient ce qu'on leur fait signifier; & il n'y pas une de ces descriptions qui ne soit tirée des meilleurs E'crivains.

En disant ceci je crains de faire tort au plus excellent & plus illustre Auteur qui ait jamais écrit en ce genre. C'est M. Nicolas Witsen Bourgemaître d'Amsterdam. Car pour le peu qu'on a emprunté des autres Auteurs ce n'est pas la peine de se servir de ce terme au plurier. Ainsi je dois plûtôt dire que ces descriptions sont tirées du livre incomparable de M. Witsen, où l'on trouve tout ce qui regarde la Marine des Anciens & celle d'aujourd'hui: Livre qui est devenu si rare & si recherché qu'il n'a point de prix, & qui aïant été mis dans la bibliotheque du Louvre, comme une précieuse pierre d'attente, jusques-à-ce qu'on en puisse avoir l'explication, y est l'objet des desirs de tous les curieux, qui ne laissent passer aucune occasion d'en rechercher l'intelligence.

Cette circonstance fait d'autant plus espérer que ce Dictionnaire sera bien reçu, puis que presque tout ce qui concerne la Marine & l'Architecture navale des Hollandois, est tiré du livre de M. Witsen; & quand il y a quelque

chose

chose de considérable qui n'est pas pris dans ce livre-là, on prend soin de marquer que cela vient d'un autre Auteur.

Ce qui est traduit du Hollandois est marqué pas des guillemets en marge. Les raisons pourquoi on donne les proportions d'une pinasse de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord, plûtôt que d'un plus grand ou plus petit vaisseau, sont touchées sous le mot E'trave, & d'ailleurs c'est le modèle qui a été aussi proposé par M. Witsen. Que si ces proportions, & tout le reste de ce qu'on établit en conséquence, est réglé par rapport à cette espece de vaisseau qu'on appelle Pinasse, cela n'empêche pas qu'on n'en puisse faire application à toutes sortes de vaisseaux, en ajoûtant, ou diminuant, selon leur grandeur, & en observant certains changemens nécessaires. Par tout, dans les traductions, où il y a, Un vaisseau de tant de pieds de long, il faut entendre que c'est de l'étrave à l'étambord, qui est la maniére de parler & de mesurer des Hollandois; au lieu que les François mesurent le plus souvent par tant de pieds de quille portant sur terre.

Parmi les passages qu'on a citez pour faire mieux connoître l'usage & la signification des mots, en a pris soin de choisir ceux qui donnent en même tems une maxime de navigation, ou de construction, autant qu'on en a pu trouver.

DIC-

DICTIONAIRE
DES
TERMES DE MARINE.

ABA. ABI. ABO.

BATE'E, ABBATE'E. *Afvalling.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert en parlant du mouvement d'un vaiſſeau en panne, qui arrive de lui-même juſques à un certain point, après quoi il revient au vent.

ABATRE, DERIVER, ARRIVER, Obéïr au vent lors qu'un vaiſſeau eſt ſous les voiles. *Afvallen, Afdryven, Verlieſen.* On dit qu'un vaiſſeau abat, quand la force des courans, de la vague, ou des marées, l'écarte de ſa vraie route. On dit, Faire abatre un vaiſſeau, quand le Pilote le fait obéïr au vent, lors qu'il eſt ſous les voiles, ou qu'il préſente trop le devant au lieu d'où vient le vent; ce qui ſe fait par le jeu du gouvernail, dont le mouvement doit être ſecondé par le portement des voiles. Lors que nous vîmes que les navires couroient au Nord de vent arriére, nôtre Pilote, qui avoit juſques-là fait le Nord auſſi-bien qu'eux, jugea que pour parer des bancs, qui, à demie lieue de là, giſoient ſur ce rumb, il faloit abatre nôtre vaiſſeau d'un demi-rumb au Nord-Eſt; de ſorte qu'il fit pouſſer la barre: ainſi le vaiſſeau étant abatu porta le cap au Nord-Eſt, & les bancs nous demeurérent à babord, c'eſt-à-dire, à main gauche.

LE VAISSEAU abat. *Het ſchip valt af.*

C'eſt quand l'ancre a quitté le fond, & que le vaiſſeau arrive ou obéït au vent.

ABATRE un vaiſſeau. *Een ſchip doen hellen om te kiel-haalen, Op zy ſmyten, Blaaſen, Opblaaſen.*

C'eſt lors qu'on le met ſur le côté pour travailler à la caréne, ou à quelque endroit qu'il faut mettre hors de l'eau pour y travailler.

A B I.

ABIME. *Voiez,* GOUFRE.

A B O.

ABORDAGE. *Aanklampinge, Enteringe.*

C'eſt l'aproche & le choc des vaiſſeaux ennemis, qui ſe joignent, ou s'accrochent par des grapins & des amarres, pour s'enlever l'un ou l'autre. Comme nous étions ſur le point d'aborder le navire en Belle, ou debout au corps, l'ennemi, qui craignoit l'abordage, l'évita en coupant nos amares &

en se servant de ses boute-hors. Le feu du canon aiant continué long-tems à la distance de deux cables, on vint enfin à l'abordage; nous mîmes nôtre beaupré dans ses grands haubans, & nous jettâmes nos grapins; mais à force de grenades il nous contraignit de déborder. Un horloge après nous le rabordâmes par son avant; mais le feu de ses canons de chasse nous obligea à nous retirer. La flûte, par sa construction, est d'un difficile abordage. Les gens, qui étoient ivres, manquoient l'abordage, & se laissoient retomber sous l'ennemi, par leur mauvaise manœuvre, tout-autant de fois qu'ils se trouvoient au vent.

ABORDAGE. Aller à l'abordage, Sauter à l'abordage. *Enteren, Overspringen.*

Cela se dit de l'action d'un vaisseau qui en joint un autre ennemi; pour l'enlever; & des équipages qui sautent de leur bord au bord de l'ennemi.

ABORDAGE. *Overzeiling.*

C'est aussi le choc des vaisseaux non ennemis, que la force du vent, ou la faute du Timonnier fait dériver l'un sur l'autre, soit lors qu'ils vont de compagnie, ou qu'ils se trouvent en même mouillage. Pendant le gros tems nos deux vaisseaux chassérent sur leurs ancres, & comme la force des vagues les portoit sur nos frégates legéres, elles coupérent leurs cables, appareillérent, & coururent au large pour éviter cet abordage, qui auroit fait périr & les uns & les autres.

ABORDAGE. *Het stooten tegen, of raken op klippen of kusten.*

Quelques-uns se servent de ce terme pour dire qu'on donne contre des rochers. Nous nous étions pourvus de boute-hors, pour nous défendre de l'abordage des rochers, ou nous appréhendions d'être emportez par l'impétuosité du courant.

ABORDER un vaisseau. *Aan boord leggen, Boorden.*

Les gens de marine ne prennent pas ce terme comme on le prend en traversant la riviere de Seine, & la plûpart des autres riviéres; car ils le tirent du mot, Bord, qui signifie un Navire, & ne le font pas venir de celui de Bord, ou rivage de la mer. Ainsi, par le terme d'aborder, ils entendent, Tomber sur un vaisseau, ou quand un Bord tombe sur l'autre; d'où viennent aussi les mots de Reborder & de Déborder, pour dire, Tomber une seconde fois; &, Se détacher des amarres. Quand ils veulent dire, Gagner le rivage, ils disent, Toucher, mouiller, rendre le bord, débarquer, prendre terre, relâcher.

„ On tâche d'aborder les vaisseaux ennemis par leur arriére vers les han-
„ ches, pour jetter les grapins aux aubans; ou bien par son avant, & par
„ le beaupré.

Il y eut un brulot qui aborda le *Sanson*, à la faveur du canon de l'Amiral Tromp. *Onder het voordeel van C. Tromps geschut, leide een brander de Samsom aan boordt.*

ABORDER debout au corps, ou en belle. *In de zy zeilen. Dwars doorlopen.*

On dit, Aborder un vaisseau debout au corps, pour dire mettre l'éperon dans le flanc d'un vaisseau. On dit aussi de deux vaisseaux qui s'aprochent en

en droiture, qu'ils s'abordent de franc étable. *Voiez* ETABLE.

ABORDER en travers en dérivant. *Overdwars een ander schip dryven. Een schip aan boord dryven.*

COULER un autre vaisseau à fond en l'abordant. *Overzeilen, In de grondt zeilen, Onder deur-stroopen.*

VAISSEAUX qui s'abordent, soit en chassant sur leurs ancres, ou autrement. *Aandryvende Scheepen.*

„ Si un vaisseau, qui est à l'ancre dans un port, ou ailleurs, vient à chas-
„ ser & à en aborder un autre, & qu'en l'abordant il lui cause quelque dom-
„ mage, ce dommage se paiera par moitié.

„ Si deux vaisseaux sous voiles viennent à s'aborder par hazard, le dom-
„ mage qu'ils se feront se paiera par moitié; mais s'il y a de la faute d'un des
„ Pilotes, où qu'il ait abordé exprès, il paiera seul le dommage. *Ordonnance de la Marine du Mois d'Août* 1681. *Art.* 10 *&* 11. *Tit.* 7 *du Liv.* 3.

ABOUGRI. Bois abougri, ou rabougri. *Ongewassen Hout.*

Ce sont certains bois, qui sont de mauvaise venuë, & dont le tronc est court, raboteux & plein de nœuds. Ce bois n'est pas propre à être emploié dans les constructions des vaisseaux, ni pour aucun autre ouvrage; & il est sujet au recepage.

ABOUT. *De enden van de timmerhouten of planken aan malkanderen gevoegt.*

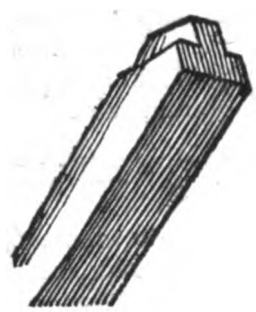
C'est le bout ou l'extrémité de toutes les pièces que les Charpentiers ont mises en œuvre. Les Menuisiers en appellent l'assemblage, Bouëment ou Abouëment.

ABOUT. *Stop-stuk, Stopstukje, Sluit-stukje.*

C'est un bout de planche qu'on joint au bout d'un bordage, ou d'une autre planche qui se trouve trop courte. Cet ébranlement fit larguer à nôtre bâtiment un about de dessous la premiére ceinte.

ABOUT d'un lien. *Een kerbeel gesnooten in den haak uit het beloop van syne voege.*

C'est le bout du tenon qui est tant soit peu coupé à l'équerre, suivant la pente du joint, ou épaulement du tenon.



ASSEMBLER, ou joindre en about. *Klinken, Beklinken.*
ASSEMBLAGE en about. *Klinkwerk.*

ABR.

ABREUVER un vaisseau. *Een Schip waateren.* C'est y jetter de l'eau quand il est achevé de construire, & l'en emplir entre le franc-bord & le serrage, pour éprouver s'il est bien étanché, & s'il n'y a point de voie d'eau.

ABRI. *Een haaven, of zee-streek beschut voor de winden.*

C'est un mouillage à couvert du vent. Ce port est à l'abri des vents de Ouest & de Nord-Ouest. La petite anse où nous mouillâmes, est sans aucun abri. Allons mouiller à l'abri de cette terre.

ABRI. Le côté d'un pont où le vent donne le moins. *Luuwte, De luuw zy van een haaven.*

ABRIVER, *aan boord leggen*, mot ancien encore connu parmi les gens de Riviere, c'est aborder, se joindre au rivage.

ACC.

ACCASTILLAGE. C'est le château sur l'avant, & le château sur l'arriére. *Bak en Schans, Vertuining.*

Le Roi, par une Ordonnance de l'année 1675. défend aux Officiers de ses vaisseaux de faire aucun changement aux accastillages & aux soutes, par des séparations nouvelles, à peine de cassation des Officiers.

" On fait un accastillage à l'avant & à l'arriére des vaisseaux, en les élevant " & bordant au-dessus de la lisse de vibord, & cet exhaussement commence " aux herpes de l'embelle. On met pour cet éfet deux, trois ou quatre her- " pes derriére le mât, à proportion de la hauteur qu'on veut donner à l'a- " castillage. Ensuite on le borde de planches qu'on nomme Qlin ou Esquain " ou Quein, auxquelles on donne l'épaisseur qu'on juge convenable.

" Ces bordages, qui s'apellent l'esquain, doivent être tenus plus larges à " l'arriére, où ils joignent les montans du revers, qu'en-dedans ou vers le " milieu du vaisseau, afin que l'accastillage aille toûjours en s'élevant; car " s'il paroissoit baisser, ou être tout à niveau, cela seroit desagréable. Lors " que ces bordages sont cousus & élevez autant qu'il faut, on laisse une ou- " verture au-dessus, telle qu'on juge à propos, & ensuite on coût les der- " niéres planches de l'esquain, qui s'appellent en Flamand, *Rok-gangen.* A " chaque herpe on élevé l'accastillage d'un pied, ou à-peu-près, selon la gran- " deur du vaisseau, mais à l'arriére les herpes se mettent entre les derniéres " planches de l'esquain: afin que la dunette puisse être plus haute. On laisse " aussi, fort souvent, du jour ou un vuide entre les plus hautes planches & " celles qui sont au-dessous.

ACCASTILLE'. Vaisseau accastillé. *Een hoog opgeboeit of vertuint Schip, Een Schip met bak en schans.*

C'est celui qui a un château sur son avant, & un autre sur son arriére.

ACCLAMPER, Acclampé. Mât acclampé, Mât jumellé. *Wangen, Een gewangt mast.*

C'est fortifier un mât en y attachant des piéces de bois par les côtez. *Voiez* CLAMP, & MAT JUMELLE'.

ACCON, *Ackon.*

C'est un petit bateau à fond plat, dont on se sert dans le païx d'Aunix, pour aller sur les vases, après que la mer s'est retirée. AC-

ACCORDER. *Gelyk aan roeijen.*

ACCORDE. C'est un commandement qu'on fait à l'équipage de la chaloupe, pour les faire nager ensemble de sorte, que le mouvement des avirons s'accorde.

ACCORDS, ou Acores. *Schooren.*

On appelle ainsi deux grandes piéces de bois qui servent à soutenir un navire tant qu'il demeure dans le chantier, où on le construit.

ACCORDS de l'étrave. *Steven-Schoors, Slooi-Schooren.*

ACCORE de triangle. *Stut. Voiez,* TRIANGLE.

ACCORE droite. *Stelling-Stak.*

C'est celle qui apuïe sur terre perpendiculairement, au-lieu que les autres vont en travers apuïer sur les préceintes du vaisseau.

ACCORER, ACCORDER. *Schooren, Stutten.*

C'est apuïer ou soutenir quelque chose, qu'il est nécessaire d'apuïer.

ACCOSTER, ACCOTER. *Aanhaalen.*

C'est aprocher une chose d'une autre. On dit, Accoster une manœuvre

ACCOSTER les huniers. *De Mars-zeils schooten aanhaalen.*

ACCOSTER les perroquets. *De bram-zeils schooten aanhaalen.*

C'est-à-dire; faire toucher les coins ou les points des huniers, ou des perroquets, à la poulie qui est mise pour cela aux bouts des vergues.

ACCOSTE à bord. *Komt aan boord.*

C'est ce qu'on dit quand on veut obliger un petit vaisseau, ou une chaloupe, à s'aprocher d'un plus grand.

ACCOTAR, ACCOTARD. *Schandek, Potdek.*

Piéce de bordage que l'on endente entre les membres, sur le haut du vaisseau, afin d'empêcher que l'eau ne tombe entre les membres. La figure marque les bouts des allonges sur lesquels l'accotard est posé.

" Les accotars d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, doivent
" avoir un pouce & demi d'épais.

ACCOURSIE. Passage que l'on menage dans le fond de calle, & des deux côtez, pour aller de la poupe à la proue le long du vaisseau.

ACCROCHER. *Klampen, Aan boord klampen, Enteren.*

C'est aborder un vaisseau, en y jettant les grapins d'abordage ces deux navires étoient accrochez; il y eut entre eux un rude combat.

ACCUL. *Het binnenste van een baai.*

Les Navigateurs de l'Amérique se servent de ce mot, pour dire l'enfoncement d'une baie. Ils disent aussi l'Accul de Panama, pour dire la baie: mais on dit le Cul-de-sac de la Martinique.

ACCULEMENT, ACULEMENT. *Het inkomen, of het intrekken van de inhouten op 't vlak voor en agter.*

C'est la proportion que chaque gabarit s'élève sur la quille plus que la maî-

treſſe côte ou premier gabarit: ou bien l'évidure des membres qui ſe placent à l'avant & l'arriére, ſur la quille du vaiſſeau. *Voiez* VARANGUE ACULE'E. *Bandt in 't ſog of in de hel, Twil in de piek voor en agter.*

ACCULEZ. Deux canons ſont acculez, quand leurs culaſſes ſont opposées l'une à l'autre. *Twee ſtukken gat tegen gat.*

A C R.

ACROTERES. *Kaapen, Bergen.*

Ce ſont les promontoires, ou lieux élevez qu'on voit de loin, quand on eſt ſur mer. C'eſt un terme peu en uſage: on dit préſentement Cap *Voiez* CAP, & PROMONTOIRE.

A D E.

ADENT, *Burghaak.*

C'eſt un mot dont les Menuiſiers & Charpentiers ſe ſervent, & ſignifie certaines entailles, ou emboëtures, faites en forme de dents, pour mieux lier & aſſembler des piéces de bois.

A D I.

ADIEU-VA. *Overſtaag in Godts naame.*

C'eſt un terme dont on ſert, lors que voulant faire virer le vaiſſeau pour changer de route, on en avertit l'équipage, afin qu'il ſe tienne prêt à obéïr aux commandemens qui doivent ſe faire.

A D M.

ADMIRAL, *Voiez* AMIRAL.

A D O.

ADONNER, Adonne, Vent adonne. *De windt die ruimt, of begint te ſchavielen.*

C'eſt lors qu'aiant été contraire, il commence à devenir favorable; & que des rumbs les plus près du vent il recule & ſaute vers les rumbs de la bouline & du vent largue.

A E R.

AERER donner de l'air à un batiment. *Lugt geeven,* Il a fait percer ſa galerie de deux côtez pour l'aërer davantage. Il eſt de peu d'uſage, & en ſa place on dit mettre en bel air.

A F F.

AFFALER. Affaler une manœuvre, *Een touwerk ſchaken, of afſchaken.* C'eſt la faire baiſſer.

AFFALE. *Haal af, Schaak af.*

C'eſt un commandement pour faire baiſſer quelque choſe: ainſi l'on dit, Affale les cargues-fond.

AFFALE'. Etre affalé ſur la côte, Affalé ou chargé à une côte. *Op een laager wal zyn, Vervallen zyn, Benard of Beſet zyn.*

C'eſt-à-dire que la force du vent contraint un vaiſſeau de ſe tenir près de terre, ou que faute de vent il ne peut s'élever & courir au large; ce qui cauſe quelquefois ſon naufrage.

AFFINE. Le tems affine. *Het weer begint op te klaaren.*

C'eſt-à-dire qu'il n'eſt plus ſi chargé ni ſi ſombre, & que l'air commence à s'éclaircir. Le tems s'étant affiné nous découvrîmes deux vaiſſeaux, qui étoient

étoient sous le vent à nous, auxquels nous donnâmes chasse jusques au soir.

AFFOLE'E. Boussolée affolée, Aiguille affolée. *Een waalende, naalde, Een kompas dat niet stil naa behooren staat.*

C'est-à-dire une aiguille défectueuse, & qui est touchée d'un aimant qui l'anime pas, & qui ne lui donnant pas sa véritable direction, indique mal le Nord, quoi qu'il n'y ait point de variation dans le parage où est le vaisseau.

AFFOUCHER. *Vertuijen.*

C'est mouiller une seconde ancre, après qu'on a mouillé la premiere, desorte que l'une est mouillée à stribord de la prouë, & l'autre à babord, & ainsi les deux cables font une espéce de fourche, au dessous des écubiers, & se soulagent l'un l'autre, empêchant le vaisseau de tourner sur son cable: car une de ces ancres, assure le vaisseau contre le flot, & l'autre ancre l'assure contre l'ebbe. Cette seconde ancre s'appelle ancre d'affourche ou d'affourché. *Voiez*, ANCRE, CABLE.

AFFOURCHER à la voile. *Onder zeyl vertuijen.*

C'est porter l'ancre d'affourche avec le vaisseau, lors qu'il est encore sous les voiles.

AFRANCHIR la pompe. *De pomp lens pompen.*

C'est quand on jette plus d'eau qu'il n'en entre dans le vaisseau. Ainsi la pompe est franche, quand il n'y a plus d'eau dans le Vaisseau. *Voiez*, FRANCHIR.

AFFRETEMENT, *Het huur-geldt van een schip, De huure of huure van scheepen.*

C'est un terme qui est en usage sur l'Océan, pour signifier le prix que l'on paie pour le louage de quelque vaisseau. Cela s'appelle Nolissement sur la Méditerranée. On dit Contract d'afretement. *Een Huure-brief.*

AFFRETER, Prendre un vaisseau à louage. *Een Schip huuren en bevragten.*

Souvent on ne dit que Freter. Le Maître frete son navire, & le Marchand l'affrete: néanmoins on dit aussi, & même plus souvent, que le Marchand le frete.

AFFRETEUR. *De Huurder, Bevragter.*

C'est le Marchand qui prend un vaisseau à louage, & qui en paie tant par mois, par voiage, ou par tonneau, au propriétaire, pour le fret. Le Roi de France défend de donner aucun de ses bâtimens de mer à fret, que l'afreteur ne paie comptant au-moins la dixiéme partie du fret, dont on sera convenu.

AFFUST ou AFFUT. Ce qui sert à pointer le canon quand on le tire ou à le transporter ailleurs. L'Affut d'un canon de navire, ou de casemate consiste en deux rouës sans rais, d'une seule piece de bois.

AFFUT de bord. *Roopaard, Rampaard.*

C'est laffût d'un canon qui sert sur les vaisseaux. *Voiez*, CANON.

AFFUTAGE ou AFFUSTAGE. Soin qu'on prend du canon pour le braquer, le disposer à tirer.

AFFUTER, Affuster. *Af-passen.*

C'est mettre le canon en mire.

AF-

AFRAICHE. Le vent Afraîche. *De wint die wakkert.*

C'eſt un terme du commun des matelots, pour dire que le vent fraichit. *Voiez* FRAICHIR & FRAIS.

AFRAICHE. *Waai op.*

C'eſt le terme dont les matelots ſe ſervent pour ſouhaiter qu'il ſe leve un vent frais.

A G A.

AGANTE. C'eſt-à-dire, Prens. *Vat aan.*

Ce terme n'eſt uſité que parmi le commun des matelots du golfe d'Aquitaine.

AGATHE, GATTE, ou IATTE. *Voiez*, GATTE.

A G I.

AGITER. La mer eſt agitée & haute. *Het ſchokt wel, Daar is een holle zee, Het is hol water.*

AGITATION des flots de la mer, Tourmente. *Het ſcholken en hol gaan der zee.*

A G R.

AGRE'ER. Agréer un vaiſſeau. *Taakelen, Toetaakelen, Een ſchip onder 't wandt brengen.*

C'eſt l'équiper de ſes manœuvres, de vergues, de poulies, de voiles, d'ancres, & de cables; en un mot c'eſt le mettre en état de faire voiage. La tempête aiant deſemparé nos vaiſſeau, nous avons relâché à l'iſle de Wicht, où nous nous ſommes agréez pour la ſeconde fois.

Vaiſſeau agréé, pourvû de tous ſes agreils. *Een getuidt ſchip.*

AGRE'ER un navire. *Een ſchip aanneemen.*

C'eſt un terme entre Marchands, pour dire, accepter un navire.

AGREILS, AGREZ ou AGREZILS. *Wandt, Tuig.*

Ce ſont les équipemens de cordages, de vergues, de voiles, de poulies, de caps de mouton, de cables & d'ancres. Auſſi-tôt que le vaiſſeau eut été mis à l'eau, on y porta ſes agreils. On les appelle *ſortie* ſur la Mediterranée. On les nomme auſſi *agrez* ou *agrezil.*

AGRE'EUR. *Taakel-meeſter, Taakelaar.*

C'eſt celui qui agréé le vaiſſeau. Le Maître de port de Breſt a été l'Agréeur de nôtre navire.

AGRE'EUR, eſt auſſi celui qui paſſe le funin, frappe les poulies, oriente les vergues & met en bon ordre tout ce qui eſt de ſa charge.

AGREMENT d'un vaiſſeau. *Toetakelinge.*

A I D.

AIDE-MAJOR. *Aide-Major, Een Officier die de ordres van den Major ontfangt en uitvoert.*

Le Major & l'Aide-Major s'embarquent ſur le vaiſſeau du Commandant: mais s'il y a pluſieurs Aides-Majors dans une Eſcadre, on les diſtribuë ſur les principaux pavillons. En l'abſence du Major, l'Aide-Major a les mêmes fonctions; & quand le Major a reçu l'ordre du Commandant dans le port, & qu'il le porte lui-même au Lieutenant Général, à l'Intendant, & aux Chefs d'Eſcadre, l'Aide-Major les porte en même tems au Commiſſaire Général, & au Capitaine de garde, &c.

AIDES-

AIDES-Chirurgiens & Apoticaires. *Chirurgyn en Apoteekers maats of knegts.*

AIDE de Canonnier. *Voiez* CANONNIER, Second CANONNIER.

A I G.

AIGU. Vaisseau Aigu, aigu par l'avant, aigu par l'arriere. *Scherp. een scherp schip, scherp voor, scherp agter.*

C'est un vaisseau qui est étroit en son dessous, ou par les façons.

AIGUADE. *Waater-plaats.*

C'est le lieu où les vaisseaux envoient l'équipage pour faire de l'eau. Il y a deux ruisseaux qui courent dans cette valée, un qui vient du Ponant, & l'autre de la Tramontane. Ils y font deux aiguades excellentes; mais ordinairement les vaisseaux vont faire de l'eau à l'aiguade qui descend de la Tramontane, parce que celle-là se conserve plus long-tems.

AIGUADE. *Voorraadt van soet waater.*

C'est la provision d'eau douce qu'on fait dans un vaisseau.

FAIRE aiguade. *Waater haalen, Sig van versch waater voorsien.*

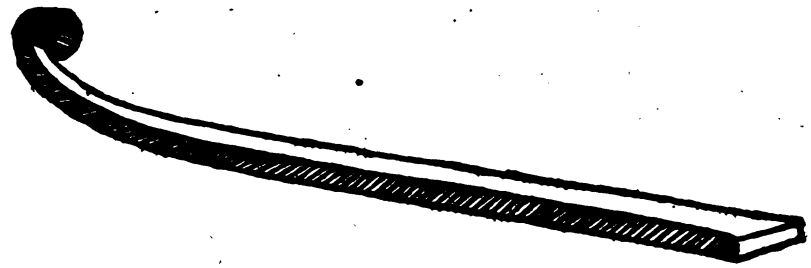
Vieux terme qui a été en usage pour signifier, Faire de l'eau douce pour la provision d'un vaisseau. Ce n'est plus qu'en la mer Méditerranée qu'on dit encore, Faire aiguade, pour dire, Faire de l'eau. On dit, Nous fîmes de l'eau à la Guadeloupe, parce que l'eau y étoit excellente & facile à faire.

AIGUILLES, de l'éperon. *Uitleggers.*

C'est la partie de l'éperon d'un vaisseau, qui est comprise entre la gorgére & les porte-vergues; c'est-à-dire, La partie qui fait une grande saillie en mer *Voiez*, FLE'CHE.

" On proportionne les Aiguilles au relevement qu'ont les préceintes, " pour les y joindre bien juste, & leur donner en même tems une belle ron- " deur, afin que l'éperon ne baisse pas, & qu'il ne paroisse pas comme se " détacher du bâtiment; ce qui fait une laide figure. La frise se place en- " tre les deux aiguilles. L'Aiguille inférieure d'un vaisseau de cent-trente- " quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, doit avoir vingt-deux pieds " de long, & dix-sept pouces de large, & quatorze pouces d'épais à son " arriére ou bout qui joint l'avant. Il doit avoir dix-sept pouces de ligne " courbe, & même beaucoup davantage, selon qu'on les fait aujourd'hui. " A cinq pieds de son arriére il doit avoir douze pouces de large; à neuf " pieds il doit avoir onze pouces de large; au bout du Lion ou bestion neuf " pouces, & à deux pieds du bout de devant cinq pouces, c'est-à-dire, en " son dessus. L'Aiguille supérieure doit avoir un pied de large à son arriére, " & cinq pouces en-devant; douze pouces d'épais à son arriére, & neuf " pouces en-devant.

" Voici la figure d'une Aiguille d'éperon telle qu'on les faisoit autrefois, " & encore au tems que le livre de M. Witsen parut au jour. Maintenant " on les fait plus arrondies, & pour en voir la figure, il faut voir celle qui " est au mot Eperon, pour l'Eperon entier. Là les Aiguilles paroissent " comme on les fait à présent.



AIGUILLE aimantée, ou Aiguille marine. *Naalde*, *Een naalde die met zeilsteen gestreeken is*, *Kompas-naalde*.

C'est ordinairement un fil de richard, plié & disposé en lozange, qui est la figure que les Géometres appellent rhombe. Ce fil de richard est comme enchassé dans l'épaisseur d'un carton, qui est de figure ronde, & qui porte sur sa face supérieure plusieurs circonférences, les unes divisées en degrès, & les autres en rumbs de vent, ou pointes de compas. L'un des angles aigus de la lozange étant froté & animé d'aimant, se tourne à-peu-près vers le Nord, par les qualitez de ce mineral; de-sorte que l'autre angle aigu, diamétralement opposé à ce premier, se tourne aussi à-peu près vers le Sud; ce qui indique en quelque façon les deux principales parties de l'horison, pour régler le cours du vaisseau. Il y a quelques aiguilles qui sont faites d'une petite platine d'acier taillée en lozange vuidée à jour, en-sorte qu'il n'en reste que les bords; celles-ci sont moins sujettes à la rouille que celles du fil de richard, & plus susceptibles des qualités de l'aimant, Châque aiguille doit être portée & balancée sur un petit pivot, qui est au centre de la boussole, & qui est couvert d'une petite piéce d'airain, appellée la chapelle de l'aiguille. *Voiez*, GOUVERNER, NORDESTER, VARIATION & DECHEOIR.

Les Physiciens ont remarqué, que le bout de l'aiguille d'une boussole, qui a touché à l'un des pôles de l'aimant se tourne vers le pôle opposé à celui qu'elle a touché. Par exemple, l'extremité de l'aiguille qui a touché au pôle qui regarde le Sud, se tourne vers le Nord. D'ailleurs le bout de l'aiguille frotté d'aimant, bien loin de s'élever vers l'étoile polaire, panche au contraire, & incline vers la terre. L'aiguille aimantée incline de septante dégrez à l'horison de Paris, selon Rohault. Mais cette inclination diminue à mesure qu'on approche de la ligne équinoxiale; & sous cette ligne il n'y a plus d'inclinaison. Cependant en avancant vers le Sud, c'est l'extremité meridionale de l'aiguille, qui commence à incliner & l'inclinaison augmente à proportion que l'on s'approche du Sud. Les Pilotes Hollandois ont observé qu'étant arrivez fort près du pôle, l'aiguille aimantée, ou la boussole leur étoit inutile, & qu'elle se tournoit indifferemment vers toutes les côtes de l'horison, parce que le mouvement de la matiere magnetique se fait en ces lieux-là d'une maniere perpendiculaire à la terre. Mais dans les autres endroits de la superficie de la terre, l'aiguille est diversement inclinée, selon

la

la ligne qui decrit la matiere magnetique. La declinaison, ou la variation de l'aiguille est fort inegale & incertaine. *Voiez* DE'CLINAISON. Le Cap des Aiguilles vers le Cap de Bonne-Esperance est ainsi nommé, à cause que l'aiguille n'y decline point. La declinaison ou la variation de l'aiguille est une observation nouvelle; les Physiciens n'ont encore peu en deviner la cause.

„ Tout le monde sait que la force & l'inclination de l'aiguille de la bous-
„ sole, qui cherche toûjours le Nord, & qui marque en même tems le
„ Sud, lui viennent de la vertu de l'aimant dont elle est frotée. Il y a dé-
„ ja plus de quatre cens ans qu'on a découvert que cette vertu étoit capable
„ de contribuer beaucoup à perfectioner la navigation. Les Italiens sont
„ les premiers qui se soient servis de l'aiguille marine. Les Espagnols les
„ ont suivis, & c'est par ce secours qu'ils ont découvert les Isles Canaries.

„ Les Chinois soutiennent qu'il y a plus de mille ans qu'ils ont l'usage du
„ compas de route.

„ L'aiguille sert non-seulement à faire connoître la route que le vaisseau
„ tient, mais par son indication on peut savoir en chaque parage & endroit
„ particulier, où l'on se trouve, à combien de distance on est de tel ou de
„ tel Païs.

„ Lors qu'on veut froter l'aiguille d'aimant, il faut user de beaucoup de
„ précaution. On tient la pierre du côté du Nord par rapport à l'aiguille,
„ & l'aiant posée sur le milieu de l'aiguille, on la frote doucement depuis
„ son milieu jusques au bout: ensuite on léve la pierre, & on revient enco-
„ re du côté du Nord froter l'aiguille tout de même depuis son milieu jus-
„ ques à son bout, qui est par le point du Nord, sans la froter, en retour-
„ nant, vers son milieu, de peur de lui faire perdre la vertu qu'elle a déja
„ aquise; & il ne faut pas non-plus arrêter la pierre sur le bout de l'aiguille,
„ quand on a achevé de la froter.

„ La découverte de la force de l'aiguille marine ou du compas de route,
„ a été attribuée par quelques-uns à *Jean Scholius* Polonois. D'autres en
„ ont fait l'honneur à Gaspar *Corterialis*. Quelques François, comme *Bac-*
„ *con*, prétendent que cet avantage soit dû à la France, à cause de la fleur
„ de lis qu'on met au bout de l'aiguille; mais c'est une preuve dont plusieurs
„ Ecrivains ont fait voir la foiblesse.

„ Il y a plus d'aparence que cette découverte a été faite par un Italien du
„ Roiaume de Naples, nommé *Jean Goja*.

AIGUILLES à gargousses. *Kardoes-naalden.*

On les emploie à coudre les sachets de gros papier, où l'on met la poudre, pour la charge du canon.

AIGUILLES de Tré, ou de Trévier. *Zeil-naalden.*

Ce sont les aiguilles dont on se sert pour coudre les voiles.

Il y en a des trois sortes suivantes.

AIGUILLES de couture. *Naad-naalden*, *Pappe-naalden.*

AIGUILLES à œillets. *Gat-naalden.*

C'est pour faire des boucles de certaines cordes qu'on appelle bagues, & les appliquer sur des trous qu'on appelle œillets, où l'on passe des garcettes.

AIGUILLES de ralingue, doubles & simples. *Enkelde en dubbelde lyk-naalden.*

C'est-à-dire, pour coudre & apliquer ces cordes qu'on emploie pour servir d'ourlet aux voiles.

AIGUILLE. *Stut.*

C'est une longue & grosse piéce de bois en arc-boutant, avec laquelle les Charpentiers apuïent les mâts d'un vaisseau, quand on le met sur le côté pour lui donner caréne. Les Ordonnances du Roi veulent que quand on caréne un vaisseau, le Maître de l'équipage ait soin que les aiguilles soient bien présentées, & bien saisies; les ponts bien étançonnez aux endroits où ils portent; les caliornes bien étropées & garnies; & que les pontons soient aussi pourvus de caliornes, franc-funins, barres & cabestans.

AIGUILLES. *Paalen.*

On donne encore le nom d'aiguilles, à diverses piéces de bois posées à plomb, qui servent à fermer les pertuis des riviéres pour arrêter l'eau. On les léve quand on veut faire passer des bateaux.

AIGUILLES. *Visch-schuiten op de rivier van Bordeaux.*

Ce sont de petits bateaux pêcheurs des riviéres de Garonne & Dordogne.

A I L.

AILURES, ILOIRES, HILOIRES. *Hoofden, Koppen.*

Ce sont deux soliveaux, dans les navires, qui sont portez le long du pont sur les barrots, faisant un quarré avec ces barrots, & ce quarré est la fenêtre ou trou nommé écoutille. *Voiez*, HILOIRES.

A I M.

AIMANT. *Magneet, Zeil-steen.* Pierre qu'on appelle en Latin *Magnes* en françois Heraclienne, parce qu'on la trouvoit auprès d'Heraclée, qui est une ville de Magnesie qui fait partie de la Lydie; ou du nom d'un berger nommé *Magnes* qui le premier le decouvrit avec le fer de sa houlette au mont Ida; On l'appelle aussi Herculienne à cause de sa grande force, qui lui fait attirer le fer.

C'est une pierre minerale, ou plûtôt un métal, ou un fer imparfait, dont la pesanteur, & la couleur approchent fort de celles du fer. Il est pourtant plus pesant & plus dur. On le trouve pour l'ordinaire dans les mines de fer, & il se rencontre souvent des morceaux, qui sont moitié aimant & moitié fer. Sa couleur est differente suivant les differens païs d'où il vient; le meilleur est d'un noir luisant. Il n'y en a point de blanc. Celui d'Arabie est rougeâtre; celui de Macedoine noirâtre, celui d'Hongrie, d'Allemagne d'Angleterre, &c. de couleur de fer non poli. Sa figure, ni sa grosseur, ne sont point determinées. On en trouve de toutes figures, & de grosseurs differentes. Il a des proprietez merveilleuses. Il va s'unir au fer, ou le fer va s'unir à l'aiman, lors qu'il en est à une certaine distance; & l'aiman peut même tenir le fer suspendu, quoiqu'il ne le touche pas, & qu'il y ait même entr'eux du papier, du carton, du cuivre, ou quelque autre corps mince. C'est ce qu'on appelle sa vertu attractive. Il tourne toûjours un certain côté vers le Nord, & le côté opposé vers le Sud. C'est sa vertu directrice. On appelle ses côtez, les pôles de l'aimant, & la ligne qui va de l'un à l'autre

tre pôle, l'Axe de l'aimant. Il communique ces mêmes proprietez au fer qu'il touche, ou qui en a passé à une certaine distance; ensorte qu'il a des pôles qui se tournent vers les pôles du monde aussi bien que ceux de l'aimant. Ce qu'il y a de singulier, c'est que si aiant presenté au pôle d'un aimant, le pôle opposé, ils semblent se fuir. On connoît les pôles de l'aimant en posant dessus une aiguille en liberté: cette aiguille se tournera, de sorte qu'un de ses bouts marquera un pôle de l'aimant, & l'autre marquera le pôle opposé. Pour conserver un aimant, il faut l'armer, ou l'entourer de petites plaques de fer, qui puissent le toucher; ou bien le suspendre à un fil par son équateur, pour lui laisser prendre sa situation. S'il s'enrouille, si on le laisse quelque tems dans le feu, ou si on le met en poudre, il perd la conformation naturelle de ses pores, & par consequent toutes ses proprietez. On peut augmenter, ou diminuer la force de l'aimant; au lieu qu'on ne peut point la retablir lorsqu'elle est perdue. Il n'est pas vrai qu'un aimant frotté d'ail perde sa vertu. *Matthiole* dit que l'aimant fondu avec de la bronse rousse, le fait devenir de couleur d'argent, comme la calamine donne la couleur d'or au cuivre. *Pline* dit que l'Architecte Dinocrates Alexandrin avoit commencé à vouter d'aimant, le temple, qu'un des Ptolomées avoit fait bâtir à Alexandrie à sa soeur Arsinoé, afin d'y faire tenir suspenduë en l'air l'image de cette Princesse qui étoit toute de fer. Mais Ptolomée & l'Architecte moururent avant que l'ouvrage fût achevé. On a fait accroire au peuple la même chose du cercueil de Mahomet. Mais ce sont des fables. Le tombeau de Mahomet est en terre au milieu de la Mosquée. Les anciens qui ont sû que l'aimant attire le fer, ont entierement ignoré la proprieté qu'il a de se diriger vers les pôles du monde. *Pline* & les autres qui ont tant parlé de l'aimant, ne disent rien de ses pôles, dont l'un regarde toûjours le Nord, & l'autre le Sud. Cette faculte nous est connuë que depuis trois ou quatre siecles. On assure qu'un certain *Jean de Goya* de Melphi dans le XIII. siecle a été l'inventeur de l'aiguille aimantée. *Gilbert*, *Cabeus*, les Peres *Grandami* & *Kircher*, en ont écrit amplement. Le Pere *Lieutau* en a donné un nouveau Systême. *Descartes*, *Rohaut*, & après eux Mr. *Regis*, en ont aussi traité au long. Ils ont tâché d'en expliquer les effets d'une maniere très-claire, & très-simple; & ils ont confirmé leurs sentimens par une infinité d'experiences, qui s'accordent parfaitement avec leurs principes. Les Anciens ont attribué la vertu attractive de l'aimant, ou à une ame qui l'anime, ou à une certaine sympathie entre le fer & l'aimant, ou à certains corpuscules, qui s'écoulent du fer, & de l'aimant, & qui vont s'insinuer dans les pôles de l'un & de l'autre. Pour expliquer les effets de l'aimant, les Cartesiens disent, qu'il sort continuellement des pôles de la terre une matiere très-subtile, impalpable invisible, qui circulant autour d'elle sur le plan des meridiens, y rentre par le pôle opposé à celui d'où elle est sortie & passe par les pôles parelleles à son axe: que l'aimant a deux pôles comme la terre, & qu'il en sort une pareille matiere. Cette matiere canelée, qui rentre par l'un des pôles, fait l'impulsion par laquelle le fer s'unit à l'aimant, & produit ce qu'on appelle la vertu d'attraction. Par cette raison c'est parler improprement que de

dire que l'aimant attire le fer. L'aimant s'unit au fer, & cette union se fait par l'impulsion de la matiere magnetique, qui passe de la terre dans l'aimant, il y a toûjours une certaine quantité de matiere qui se meut autour de l'aimant, & qui composé une espece de tourbillon autour de lui. Or l'espace dans lequel s'émeut cette matiere, est la sphere d'activité de l'aiman, sa faculte attractive ne s'étend point au delà. Cette vertu lui fait aussi donner le nom de *Sideritis*, qui vient de celui qu'à le fer en Grec. Outre tre cette admirable vertu, qui se trouve en cette pierre, elle a encore cela de particulier, qu'elle tourne toûjours du côté du Nord; ce qui la rend nécessaire pour la navigation, & la fait appeller *Lapis nauticus*. Il y a un aimant mâle, & un aimant fémelle. Le mâle est massif, peu pesant, bleuâtre en couleur, & attire le fer plus fortement que l'autre, pourvû qu'il n'ait pas été froté d'ambre, ou qu'il n'y ait point auprès quelque diamant. On l'aporte aussi des Indes & d'Ethiopie, & plusieurs tiennent qu'il attire l'aimant fémelle. Il en naît aussi en quelques endroits d'Italie. Pour bien conserver l'aimant il faut le tenir dans la limaille de fer. Il a aussi des vertus particulieres pour la Médecine. Quelques-uns veulent qu'on ait appellé cette pierre, Aimant, à-cause de l'amour qu'elle a pour le fer & pour le pôle.

AIN.

AIN. *Visch-hoek. Voiez* HAMEÇON.

AIR.

AIR. *Lugt.*

C'est cet élement liquide & leger, qui environne le globe terrestre; la mer & la terre; & qui est le siége, l'origine, ou le jouët des vents.

AIR épais, Tems chargé. *Een betoogen lugt.*

AIR de vent, Trait de vent, Rumb de vent, ou Pointe de compas. *Streek, Windt-streek.*

On appelle ainsi un des trente-deux vents qui divisent la circonférence de l'horison, pour la conduite du vaisseau. Nôtre navire courut quatre horloges sur le même air de vent, tandis que le reste de nôtre escadre faisoit un bord différent. *Voiez* RUMB.

AIRE. Donner de l'aire au vaisseau. *Vaart geeven.*

AIS.

AISEMENT, Garderobes. *Gemack, Heymelykheden.*

„ L'éperon sert d'aisement aux matelots, mais on en fait dans les galeries „ & ailleurs pour les Officiers.

AISSADE de poupe. *Het inkomen van de spiegel.*

C'est l'endroit où la poupe commence à se rétrécir, & ou sont aussi les radiers.

AISSES. *Voiez*, ESSES.

AISSIEU d'afût de bord. *As van een roopaart. Voiez*, AISSIEU.

AISSIEU d'ancre. *Voiez*, JAS.

AJU.

AJUSTE. *Voiez*, AVUSTE.

AJUSTER. *Voiez*, AVUSTER.

AJU-

AJUTANT ou Adjutant Pilote, & Ajutant Cannonnier. *Stuurmans-maat, Konstaapels-maat.*

C'est-à-dire, Aide de Pilote & Aide de Canonnier. On se sert rarement de ce terme, & l'on préfére celui d'Aide.

A L A.

ALA bouline. *Koers by de windt. Voiez,* ALLER A LA BOULINE. *By de windt zeilen.*

ALARGUER. *Van de wal afraaken, Sig van de wal af begeeven, Van een klip of van den vyandt afhouden, De ruimte winnen.*

C'est s'éloigner d'une côte où l'on craint d'échouer, ou de demeurer affalé; s'éloigner d'un rocher; s'éloigner d'un ennemi. Mais ce n'est point tirer à la mer & prendre le large, en sortant d'un port. Nôtre vaisseau étant incommodé, & aiant reçu plusieurs coups de canon à l'eau, fut contraint d'alarguer de l'ennemi pour se radouber.

LA chaloupe s'est alarguée du navire. *De sloep is van 't schip afgesteeken.*

A L'AUTRE. *Quart gesongen.*

Ce mot est prononcé à haute voix par l'équipage qui est de quart, lors qu'on sonne la cloche pour marquer le nombre des horloges du quart; & cela marque qu'ils veillent, & qu'ils entendent bien les coups de la cloche.

A L H.

ALHIDADE. *Wyser.*

C'est une regle mobile sur le centre d'un Astrolabe, d'un demi-cercle, ou d'un quart de cercle gradué. La ligne de cette régle, qui passe toûjours par le cercle de la graduation, est appellée ligne fiducielle. Aux extrêmités de la même régle sont élevées deux pinules, aiant chacune perpendiculairement sur la ligne fiducielle un petit trou, que l'on appelle dioptre. C'est-à-travers ces deux trous qu'on observe un astre dont on veut connoître la distance par l'angle de son élévation sur l'horison, la ligne fiducielle marquant les degrès & les minutes de cet angle, sur le limbe ou bord de l'instrument *Voiez,* ASTROLABE.

A L I.

ALIZE', ALIZE'E, ou NUAISON, Vents alisez. *Passaat, Passaat-winden.*

Ce sont des vents généraux, ou des vents réglez, qui ont accoûtumé de regner sur certaines mers, le long de certaines côtes, & en des parages particuliers, pendant de certaines saisons. Ainsi le vent d'Est, qui, vers les mois d'Avril & de Mai, porte des Canaries à l'Amérique, est un vent alizé.

A L L.

ALLE'GE. *Ligter.*

Bateau vuide qu'on attache à un autre plus grand vaisseau, afin d'y mettre une partie de sa charge, s'il arrivoit que son trop grand poids l'empêchât d'entrer dans quelque port: ou bien, C'est toute sorte de bâtimens de médiocre grandeur, destinez à porter les marchandises d'un vaisseau, qui tire trop d'eau, pour pouvoir arriver avec sa cargaison au lieu de sa route. Les Alléges servent aussi au délestage.

„ ALLEGES d'Amsterdam: *Amsterdamse Binnen-ligters, en Kooren-*
„ *ligters.* „ Ba-

" Bateau grossiérement fait, qui n'a ni mât ni voiles, dont on se sert " dans la ville d'Amsterdam, pour décharger & transporter d'un lieu à l'au- " tre, cette prodigieuse quantité de marchandises qui s'y débitent. Les é- " coutilles en sont fort cintrées, & presque toutes rondes; le croc ou la " gaffe lui servent de gouvernail: il a un retranchement ou une petite cham- " bre à l'arriere, appellée *Roef* ou *Rouf*.

" ALLE'GES à voiles. *Wieringer-ligters.*

" Bâtimens grossiérement faits, qui ont du relevement à l'avant & à l'ar- " riere, & qui portent mâts & voiles.

ALLE'GER un vaisseau. *Een schip ligten.*

C'est lui ôter une partie de sa charge pour le mettre à flot, pour le soulager, ou pour le rendre plus leger à la voile. Pour alléger & relever nôtre vaisseau, qui étoit échoué, nous jettâmes tous nos canons à la mer.

ALLE'GER. Alléger le cable, Soulager le cable. *Het touw met boeijen en vatwerk voorsien.*

C'est attacher plusieurs bois, ou barrils, le long du cable, pour le faire floter, afin qu'il ne touche pas sur les roches, lors qu'il y en a au fond de l'eau.

ALLE'GE le cable. *Schaak af uw touw.*

C'est-à-dire, File un peu du cable.

ALLE'GE la tournevire. *Maakt al de kaabelaaring klaar om gebruikt te worden.*

C'est un commandement que l'on fait à ceux qui sont près de cette manœuvre, à ce qu'ils la mettent en état, afin qu'on s'en puisse servir.

ALLER de l'avant. *Voort-zeilen, Veel vertieren.*

ALLER en course. *Ten kaap vaaren.*

C'est aller croiser sur les bâtimens d'un parti contraire.

ALLER en droiture, *Voiez*, DROITURE.

ALLER à bord. *Voiez*, BORD.

ALLER à la sonde. *Voiez*, SONDE.

ALLER au cabestan. *Voiez*, CABESTAN.

ALLER au plus près du vent. *Scharp of digt by de windt houden, Loeven, By de windt steeken, Tegen de windt inkrimpen.*

C'est cingler à six quarts du vent, près de l'aire ou rumb d'où il vient. Par exemple, si le vent est Nord, l'on pourroit aller au Ouest-Nord-Ouest, & changeant de bord à l'Est-Nord-Est.

ALLER à grasse bouline. *Met slap op half-losse boelyn zeilen.*

C'est cingler sans que la bouline du vent soit entiérement halée. *Voiez*, BOULINE grasse.

ALLER proche du vent, Aprocher le vent. *Digt by de windt komen.*

C'est se servir d'un vent qui semble contraire à la route, & le prendre de biais, en mettant les voiles de côté, par le moien des boulines & des bras.

ALLER debout au vent. *In de windt zeilen.*

Cela se dit lors qu'un vaisseau est bon boulinier, & que ses voiles sont bien orientées, de-sorte qu'il semble qu'il aille contre le vent, ou de debout au vent. Un navire travaille moins ses ancres & ses cables, lors qu'étant mouillé, il est debout au vent.

AL-

ALLER vent largue. *Ruim-schoots zeilen, Met bakstags koelte of een breedt windt vaaren.*

C'est avoir le vent par le travers, & cingler où l'on veut aller, sans que les boulines soient halées.

ALLER entre deux écoutes. *Tusschen twee halsen vaaren.*

C'est aller vent en poupe. Comme nous cinglions au Sud, le vent sauta au Nord, de-sorte que nous allions entre deux écoutes.

ALLER au lof. *Aanloeven. Voiez*, LOF.

ALLER à la bouline, *By de windt zeilen, Voiez*, BOULINE.

ALLER à trait & à rame. *Voiez*, RAME.

ALLER à la dérive *Afdryven. Voiez*, DE'RIVE & DE'RIVER.

Se laisser aller à la dérive. Aller à Dieu & au tems, à mâts & à cordes, ou à sec. *In storm sonder zeil dryven.*

C'est serrer toutes les voiles, & laisser voguer le vaisseau à la merci des vents & des vagues : ou bien, C'est aller, aiant toutes les voiles & les vergues baissées, à-cause de la fureur du vent. Le vent étant devenu furieux, nous sûmez obligez de faire vent arriére, à mâts & à cordes.

ALLER avec les huniers à mi-mât. *Met vallende mars-zeilszeilen, Met marszeils ter halver steng, of voor top en taakel, zeilen.*

ALLER terre à terre. *Langs de kust zeilen.*

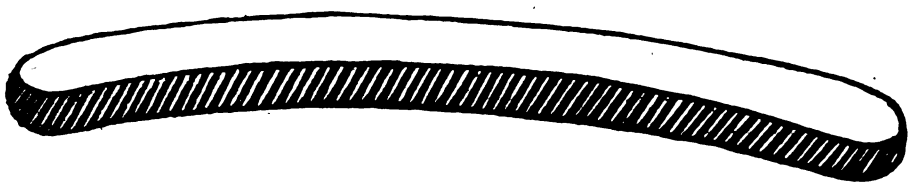
C'est naviguer terre à terre en côtoiant le rivage. *Voiez*, RANGER la côte.

ALLONGE. *Oplang, Stut, Steeker, Hanger, Opstut.*

C'est une piéce de bois, ou membre de vaisseau, dont on se sert pour en allonger une autre. L'Allonge s'eléve sur les varangues, sur les genoux, & sur les porques, pous former la hauteur & la rondeur du vaisseau. Les plus proches du platbord, qui terminent la hauteur du vaisseau, s'appellent Allonges de revers.

ALLONGE premiére ou Allonge de migrenier. *Oplang, Steeker.*

C'est celle que l'on empate avec la varangue & avec le genou de fond.

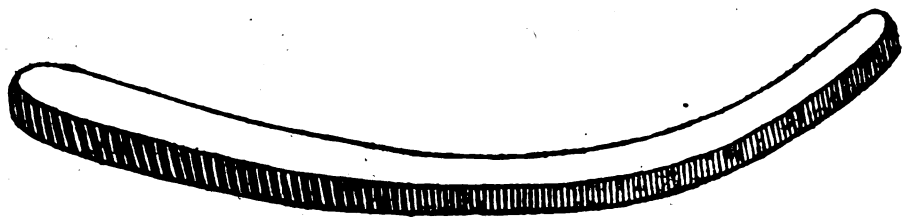


ALLONGE Seconde, ou Seconde Allonge. *Stut, Oplang.*

C'est celle qui se place au dessus de la premiére, & qui s'empate avec le bout du haut du genou de fond.

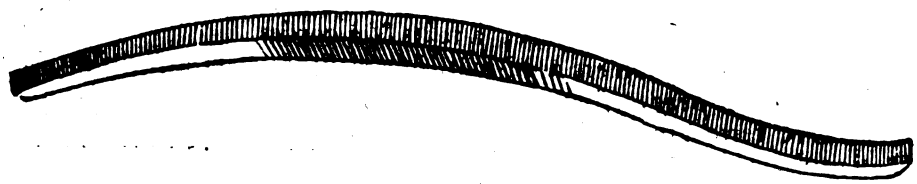
ALLONGE de revers, Troisiéme Allonge. *Opstut*, *Hanger*.

C'est celle qui achéve la hauteur du côté du vaisseau. Et quand il n'y a que deux Allonges, la seconde s'appelle de revers.



GABARIT des trois Allonges. *Een Spant-stut*.

Ce sont les trois Allonges l'une sur l'autre, qui forment les côtes dans les côtés du vaisseau.



„ Quand les Allonges sont bien empatées sur les genoux, le vaisseau en est „ mieux lié, & bien plus fort.

„ En général il est bon que les allonges aient l'épaisseur des deux cinquiémes parties de l'étrave, à la hauteur des goutiéres du premier pont. Pour „ leur rétrecissement, qui donne la façon au vaisseau, elles en ont le plus „ souvent le tiers de la hauteur du pontal.

" On met deux allonges aux deux côtés de l'étrave, & deux aux deux " côtés de l'étambord, pour afermir encore ces piéces principales.

" La serre-goutiére vient répondre entre les secondes allonges & les allonges de revers.

" Plusieurs Charpentiers estiment, que pour un vaisseau de cent-trente-" quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, il faut donner aux allonges, " à la hauteur des goutiéres du premier pont, six pouces d'épais, & en ce " même endroit elles doivent être à la distance de vingt-neuf pieds de celles " qui sont vis-à-vis, de l'autre côté du vaisseau. A la hauteur de dessous les " sabords elles doivent avoir cinq pouces & demi d'épais. Elles doivent a-" voir neuf pouces de large, & être posées aussi à neuf pouces les unes des " autres. Celles qu'on met vers l'avant & vers l'arriére sont un peu plus le-" géres, plus minces & plus étroites.

" D'autres Charpentiers donnent pour règle générale touchant les allon-" ges, que dans les fleurs du vaisseau elles doivent être moins épaisses d'une " dixiéme partie que les varangues; à la baloire, moins épaisses d'un quart " que les varangues; à la lisse de vibord, moins épaisses d'un quart qu'à la " baloire; & qu'au-dessus elles doivent diminuer à proportion.

ALLONGES d'écubiers. *Boeg-stukken van de kluisen*, *Kluis-houten*. *Voiez* CUIBIERS.

„ AL-

„ ALLONGES d'étrave. *Eesels ooren, Judes-ooren.*

„ Ce sont deux piéces de charpente, qu'en Hollande on met souvent aux „ deux côtés de l'étrave pour la fortifier.

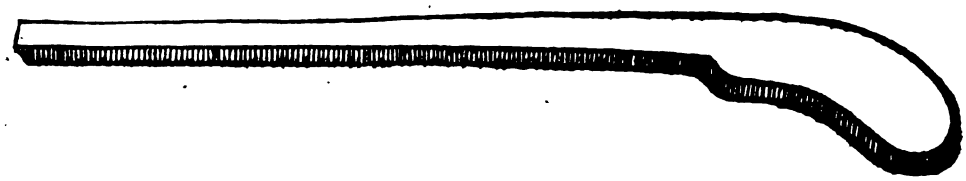
ALLONGE de porque. *Stuinder.*

C'est une piéce de bois qui allonge une autre grosse piéce de bois, qu'on appelle Porque, & qui a le même courbe que celles qui servent de membres au vaisseau.

„ Les Allonges de porque d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de " long de l'étrave à l'étambord, doivent avoir dix pouces d'épais, & de la " largeur à proportion. Leur bout d'embas doit passer jusques au-delà des " fleurs, & le bout d'en-haut doit venir au plus haut pont. En général leur " épaisseur doit approcher de celle des courbes, mais elles doivent être en- " tées plus avant dans les serre-goutiéres.

ALLONGES de poupe, Cormiéres, Corniéres, Allonges de trepot, Allonges de treport. *Hek-stutten, Windt-veeringen, Feeringen.*

Ce sont les derniéres piéces de bois, qui sont posées à l'arriére du vaisseau, sur la lisse de hourdi & sur les estains, & qui forment le haut de la poupe. Quelques-uns les distinguent, appellant les deux allonges des deux bouts, Corniéres ou Allonges de treport; & celle qui est au milieu, & qui a sous elle l'étambord, ils l'appellent Allonge de poupe. Les Charpentiers Hollandois en mettoient autrefois deux en croix par le milieu, & quelques-uns le font encore.



„ On donne ordinairement aux Allonges de poupe, autant de long ou de " hauteur au-dessus de la lisse de bourdi, qu'en a l'étambord. Celles des deux " bouts sont posées droit sur les estains, & entretenuës avec eux par des che- " villes de fer & de bois.

" On leur donne le plus souvent les deux tiers de l'épaisseur de l'étrave, & " on les fait rentrer ou tomber en-dedans, autant qu'il faut, pour achever le " courbe que les estains ont commencé à former, & par ce moien il ne doit " y avoir d'espace par le haut entre elles, que les trois cinquiémes parties de " la longueur de la lisse de hourdi, ou deux pieds plus que la moitié de cet- " te longueur.

POSER les Allonges. *Opstutten,*

ALLONGER le cable. *Het bots-touw op 't dek haalen.*

C'est l'étendre sur le pont jusques à un certain lieu, ou pour le bitter, ou pour mouiller l'ancre.

ALLONGER une manœuvre. *Een touwwerk klaar maaken om gebruikt te worden.*

C'est l'étendre, afin qu'on s'en puisse servir, s'il est besoin.

ALLONGE la vergue de sivadiére. *Top uw blinde ree onder de boegspriet, Haal uw blinde ree onder, of langs scheeps.*

C'est ôter la vergue de sivadiere de l'état où elle doit être pour servir, & la faire passer sous le beaupré, ou le long du beaupré, au-lieu de la tenir dressée en croix. Nos voiles n'étant plus soutenuës que par le vent & le racage, nos vergues s'allongerent le long des mâts, & nôtre navire se redressa.

ALLONGER la terre. *Langs de kust zeilen.*

C'est-à-dire, Aller le long de la terre. *Voiez*, RANGER LA CÔTE.

A L M.

ALMADIE, *Almadie.*

C'est une petite barque dont les Noirs de la côte d'Afrique se servent, elle est longue de quatre brasses, faite ordinairement d'écorce de bois.

ALMADIE. *Almadie of Cathuri.*

C'est un vaisseau des Indes, qui a de longueur quatre-vingt pieds, & six ou sept de largueur, qui ressemble à une navette, à la reserve de son derriére qui est quarré. *M. Witsen* dit que ces Almadies, nommez autrement *Cathuri*, sont des bâtimens de Calicut; qu'ils ont douze ou treize pas de long; qu'ils sont souvent faits d'écorce de bois pointus devant & derriére; qu'ils vont à la voile & à la rame, & d'une grande vîtesse; & que le Roi de Calicut arme en tems de guerre jusques à deux ou trois cens de ces sortes de vaisseaux.

A L O.

ALOIGNE. *Voiez*, BOUE.

A L'OUEST d'une terre. Etre à l'Ouest d'une terre. *Bewesten een landt zyn.*

C'est être en lieu que la terre soit à l'Est de nous. On dit la même chose à l'égard des autres airs de vent. Nous découvrîmes au matin l'Isle Madére; nous étions au Nord, & par conséquent cette isle nous demeuroit au Sud.

A M A.

AMAIGRIR un bordage. *Dunder slegten.*

C'est un terme de Charpentier, pour dire, Rendre un bordage, ou une piéce de bois moins épaisse.

AMARQUE. *Ton, Baak, Paal, Merk.*

C'est une marque d'un tonneau flotant, ou d'un mât, qu'on éléve sur un banc; afin que les vaisseaux qui font route s'éloignent du parage où ils la voient: c'est ce qu'on appelle autrement, BALISE, & BOUÉE.

AMARRAGE des vaisseaux. *Het ankeren; Het vieren van het touw en uitwerpen van 't anker, Het ankeren of beleggen van een schip.*

C'est leur ancrage ou mouillage, ou le service du cable quand on mouille. Tous les Pilotes de nôtre Escadre n'ont guéres plus de capacité que des halesboulines; car dans leurs amarrages ils ne considérent ni la force des courans, ni la grandeur des ports, ni la tenuë du fond, ni le tirant de l'eau de leurs navires. Quand un vaisseau est desarmé il n'y reste que les cables nécessaires à son amarrage.

AMAR-

AMARRAGE. Un Amarrage. *Het vast maaken van twee touwen t'samen, met een dun touwtje of seising.*

C'est un endroit où deux grosses cordes, ou une mise en double, est liée par une petite.

AMARRER. *Vast maaken, Aanslaan, Aanleggen, Vast sorren, Vast klampen, Gorden, Beleggen, Scheeren.*

C'est attacher ou lier fortement avec un cordage, soit un Vaisseau, soit quelqu'une de ses parties ou de ses agreils. Ce mot est très-fréquent dans la bouche de l'équipage. Les écoutes des huniers sont-elles amarrées à leurs bittes? A-t-on amarré la drisse du grand hunier? La barre du gouvernail est elle amarrée sous le vent & laisserons-nous aller le vaisseau à mâts & à cordes.

AMARRER à terre. *Maaren, Meeren.*

AMARRER une manœuvre lors qu'elle est assez filée. *Een touwerk aanhouden, Beleggen.*

AMARRE. *Aan 't sorren, Beleg.*

C'est le commandement pour faire attacher, ou lier quelque chose. On dit, Amarre babord, Amarre stribord, pour dire, Amarre à gauche, Amarre à droite.

AMARRE à fil de carret. *Zeilen op stoot-gaaren.*

C'est pour faire amarrer les voiles en-sorte qu'elles puissent aisément être déploiées au besoin, en coupant les fils de carret.

AMARRES. *'t Touwerk dat gebruikt wordt om het Schip vast te houden, selfs in 't ankeren.*

Ce sont les cables & les cordages qui sont emploiez à attacher & saisir le vaisseau. Ce navire a ses trois amarres dehors: c'est-à-dire qu'il a mouillé ses trois ancres, ce qui s'appelle, Mouiller en patte d'oie. Ce vaisseau est sur les amarres; c'est-à-dire qu'il est à l'ancre. On dit, Larguer une amarre, pour dire, détacher une corde. Nous fîmes couper l'amarre de nôtre chaloupe qui étoit à la touë.

AMARRES d'un petit bâtiment dans un port. *Meer-touwen.*

AMARRES de chaloupe. *Vang-lyn tot de sloep of boot, Meeren, Meer-touwen, Sloeps-touw, Boots-touw.*

LARGUER une amarre. *Een sor-touw los maaken.*

AMATELOTER. *Een maat of medegesel kiesen.*

C'est quand deux matelots se prennent pour compagnons & associés, afin de se soulager l'un l'autre, & que l'un puisse se reposer tandis que l'autre fait le quart. Avant que nôtre vaisseau se mît sous voiles, le Capitaine fit passer en revuë tous les gens de l'équipage, & chacun fut amateloté.

A M E.

AME de canon, ou Noïau. *Mondt en al 't hol een stuk geschuts. De Ziele.*

AME d'un gros cordage. *Hart.*

C'est un certain nombre de fils de carrets, qui se mettent au milieu de différens tourons qui composent le cordage. Cela s'appelle aussi la Méche.

AMENER. *Neerlaaten, Stryken, Afhaalen, Laaten vallen ofloopen.*

C'est abaisser ou mettre bas. Un vaisseau François nous contraignit d'amener

mener le pavillon par respect. Le vent se rangea au Sud, & fut si forcé, que nous fûmes obligez d'amener nos vergues sur le platbord. Après deux heures de combat le galion Espagnol amena, & se rendit. Ce vaisseau a amené, c'est-à-dire qu'il a baissé ses voiles, ou son pavillon, pour se rendre.

AMENE. *Stryk.*

C'est ainsi qu'on commande d'amener ou baisser quelque chose. Améne le grand hunier: Améne la miséne: Améne le pavillon.

N'AMENE pas. *Swigt niet*, *Laat bystaan.*

HISSER & amener. *Hysen en stryken.*

AMENER un voile. *Een zeil neerhaalen.*

AMENE les huniers sur le ton. *Mars-zeils op randt.*

AMENER les mâts de hune. *De stengen schieten.*

AMENE tout, toute la voile. *Zeil op randt.*

AMENER un vaisseau, Amener une terre. *Inwinnen.*

C'est s'en approcher, se trouver vis-à-vis.

AMI.

AMIRAL, Admiral. *Admiraal*, *Vloots-hoofdt*, *Opper-vloots-voogd.*

C'est le Chef des flottes, des armées & de la police navale d'un Etat. Il y a eu autrefois un Amiral du Ponant & un Amiral du Levant. Il y a presentement un Vice-Amiral du Ponant & un Vice-Amiral du Levant crées en 1669. L'Amiral d'Arragon, d'Angleterre, de Hollande, & de Zelande, ne sont que des Commissions. Ces Officiers sont inferieurs à l'Amiral Général des Etats-Généraux. En Espagne on dit l'Amirante; mais l'Amiral n'est là que le second officier, qui a un Général d'armée au dessus de lui. L'Amiral en France porte pour marque exterieure de sa dignité deux ancres d'or passées en sautoir derriére son écu. Entre les droits attribuez à l'Amiral, il a celui du dixiéme de toutes les prises qui se font sur mer & sur les greves, & des rançons & des represailles; il a aussi le tiers de ce qu'on tire de la mer, ou qu'elle rejette, le droit d'ancrage, tonnes & balises. Il a la nomination de tous les Officiers des Sieges généraux & particuliers de l'Amirauté, & la Justice s'y rend en son nom. C'est de lui que les Capitaines, & Maitres des Vaisseaux équipez en Marchandises, doivent prendre leurs congez, passeports, commissions, & sauf-conduits. L'Amiral n'a point de seance au Parlement suivant l'Arrêt rendu à la reception de l'Amiral de Chatillon en 1551. Les anciens Amiraux n'avoient point de Jurisdiction contentieuse: elle appartenoit à leurs Lieutenans ou Officiers de Robbe longue. Mais en l'an 1626. le Cardinal de Richelieu en se faisant donner le titre de Grand Maître & Surintendant du Commerce & de la Navigation, au lieu de la charge d'Amiral qui fut alors supprimée, se fit attribuer l'autorité de décider & de juger souverainement de toutes les questions de marine, même des prises & du bris des vaisseaux: mais par Edit de 1669 la charge de Surintendant Général de la navigation, & du commerce fut supprimée, qui avoit été exercée par le Duc de Beaufort jusqu'à sa mort, arrivée la même année 1669 & celle d'Amiral retablie en faveur du Comté de Vermandois, avec le titre d'Officier de la Couronne. On peut voir au Titre 1. de l'Ordonnance de la Marine en 1681, jusqu'où le Roi à borné le pouvoir de l'Amiral; le Roi s'est

s'est reservé le droit de nommer les Vices-Amiraux, Lieutenans-Généraux, Chef d'Escadre, Capitaines, Lieutenans, Enseignes & Pilotes de ses vaisseaux, fregales, & brulots, &c. Autrefois il y avoit des Amiraux en France pour toutes les Provinces maritimes. Encore en 1626 le Duc de Guise se prétendoit Amiral de Provence. En Bretagne la qualité d'Amiral est joint à celle de Gouverneur de cette Province. C'est pourquoi en 1695 le Roi donna le Gouvernement de Bretagne au Comte de Toulouse, afin que l'Amirauté de Bretagne fut reunie à la charge d'Amiral Général de France. Le premier Amiral de France fut Enguerrant de Coussy en 1284, selon *Jean le Feron* en son Traité des Amiraux. Il en compte trentre trois jusqu'à l'Amiral de Châtillon. Mais du *Tillet* dit que le premier fut Amaury Vicomte de Narbonne. La *Popeliniere* a fait un livre intitulé l'Amiral. C'est le Comte de Toulouze qui est aujourd'hui (1732) Grand Amiral de France. Il fut pourvu de cette charge en 1683. Toutes les choses qui regardent son pouvoir, ses fonctions & ses droits, se trouvent dans un Réglement du 12. de Novembre 1669. & dans l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

„ Le terme d'Amiral s'entend chez les Hollandois en diverses maniéres. " L'Amiral Général est en même tems le Gouverneur de la Province. Ces " deux Charges sont unies. Le Lieutenant Amiral Général commande les " armées navales en l'absence de l'Amiral Général, qui va rarement en " mer.

" Chaque Collége de l'Amirauté a son Lieutenant Amiral particulier; sa- " voir, le Lieutenant Amiral de la Meuse ou de Rotterdam: celui du Te- " xel ou d'Amsterdam: celui de Zélande: celui de Frise: & celui de Nord- " Hollande, Ouest-Frise, ou Quartier du Nord, Chacun de ceux-ci com- " mande l'Escadre de son Collége, sous l'Amiral, ou le Lieutenant Amiral " Général.

" L'Amiral Général des Provinces Unies est le Chef de tous les Colléges " de l'Amirauté, & y préside lors qu'il se trouve présent; & en son absen- " ce son Lieutenant Amiral a le même droit de présider par-tout où il se " trouve.

" Quoi que l'Amiral Général & son Lieutenant aient doit de présider, de " recueillir les voix, & d'opiner dans toutes les afaires; ils ne peuvent néan- " moins se servir de leur droit, lors qu'il s'agit de juger définitivement les " affaires qui concernent les prises & le butin, où l'Amiral doit avoir une " part, comme est le dixiéme dernier qui lui a été attribué. En ce cas, " s'il est présent, ou son Lieutenant, ils se retirent, laissant les Conseil- " lers dans la liberté d'opiner, & de recueillir les voix, pour juger à la plu- " ralité.

" Il est au pouvoir de l'Amiral ou Commandant d'une armée navale, de " prescrire des loix à toute l'armée en général, & à tous ceux qui sont au " service, Officiers & équipages, soit en tems de guerre ou de paix. Il les " donne par écrit, & fait prêter serment de les observer.

" Quand on est en mer, il doit si bien donner ses ordres, que le plus mau- " vais voilier de tous les vaisseaux puisse suivre l'armée, & y demeurer joint.

" Il

" Il établit des recompenses pour ceux qui les méritent, & fait punir ceux
" qui commettent de fautes.

" Ses ordres se manifestent le plus souvent à toute l'armée, par des signaux,
" tels qu'il les a réglez auparavant, & desquels il a donné connoissance à
" ceux qui en doivent être informez. En tems de guerre on fait souvent
" des changemens dans les signaux, afin que les ennemis ne les puissent re-
" connoître.

„ L'Amiral ne fait le signal de mettre à la voile, que lors que la pre-
" miére ancre de son vaisseau est levée, & que le cable de la seconde est dé-
" ja au cabestan; à moins qu'il n'y eût quelque nécessité d'en user autre-
" ment.

„ Lors qu'il survient des choses extraordinaires, dont les avis ne peuvent
" être donnez par des signaux, l'Amiral fait porter ses ordres par de petits
" bâtimens, en aiant toûjours auprès de son vaisseau pour cet éfet: ou bien
" il fait le signal à tous les vaisseaux de venir passer à son arriére, où il leur
" explique lui-même ses intentions.

„ Il prend bien garde qu'on ne laisse passer aucuns bâtimens, sans les avoir
" helez, pour savoir où ils vont.

„ L'adresse d'un Amiral & son expérience se font voir lors qu'il gagne le
" vent à ses ennemis, soit en montant au vent, soit en perçant au-travers
" de leurs escadres.

„ Comme il importe extrémement à une armée navale, que son Amiral
" ne soit point mis hors d'état de combatre, & de la commander, il ne doit
" pas s'engager legérement dans le plus fort de la bataille: mais ses principaux
" soins doivent aller à donner tous les ordres nécessaires, & à prévenir la
" confusion.

„ Que s'il remarque qu'il y ait de Officiers, qui ne s'aquittent pas de leur
" devoir, le sien est de les faire avancer, & de les mener à l'ennemi, & a-
" près cela il se retire un peu. Il ne doit point aussi manquer d'aller secou-
" rir, ou dégager ceux qui se trouvent foibles, ou desemparés: ensuite il
" se retire encore peu-à-peu, non d'une maniére qui sente la fraieur & la
" fuite, mais qui marque la prudence d'un Général.

„ Il faut que les navires que montent les Amiraux, aient toûjours plusieurs
" Officiers en second, afin de prendre la place des premiers, s'ils viennent à
" manquer. Il en est de même à l'égard des autres vaisseaux de guerre, qui
" sont destinez à se trouver en de grands combats; il est bon qu'il y ait deux
" ou trois Lieutenans.

„ Lors qu'ils s'agit de délibérer d'affaires importantes, l'Amiral fait le
" signal de Conseil; soit pour assembler seulement les Vice-Amiraux, selon
" qu'il le juge à propos; soit pour appeller aussi les Capitaines, ou même
" quelquefois les Pilotes avec eux. Il ordonne des recompenses pour les bel-
" les actions, & pour les prises qu'on fera; pour les pavillons qu'on enle-
" vera aux ennemis; pour les vaisseaux qu'on leur brulera, ou qu'on leur
" coulera bas.

„ Quelquefois il envoie ses ordres en des billets cachetez, tant pour les
" Officiers que pour les équipages; afin qu'ils sachent ce qu'ils auront à fai-

„re,

" re, au-cas que quelques-uns des premiers Officiers fussent tuez; & qui " sont ceux qui en doivent remplir la place; aussi-bien que pour régler, à " l'égard des vaisseaux pavillons, s'ils continueront à porter le pavillon, ou " s'ils doivent l'ôter, en cas de mort du Vice-Amiral ou autre Officier Gé- " néral qui les monte.

„ Quand l'armée est en marche pour aller aux ennemis, l'escadre de l'A- „ miral se tient au milieu, & fait le corps de bataille; soit qu'on marche en „ lignes, en files, ou en Croissant. Cette derniére forme de marche est la „ plus avantageuse, parce qu'elle donne lieu à tous les vaisseaux d'entrer en „ action.

„ En faisant vent arriére, le Vice-Amiral se tient à stribord de l'Amiral, „ & le Contre-Amiral ou troisiéme Officier Général à babord. Que si l'on „ va à la bouline, les escadres se suivent en queue, & l'Amiral tient presque „ toûjours le milieu; bien-que quelquefois il prenne l'avantgarde. Quand on „ revire, soit à cause que l'ennemi paroît à l'arriére, ou par quelque autre „ raison, l'arriégarde revire la premiére, & devient l'avantgarde, afin d'é- „ viter le desordre qui arriveroit sans doute, si les vaisseaux de l'avant vou- „ loient venir à la place de ceux de l'arriére; & que ceux de l'arriére dus- „ sent aller occuper le poste de ceux de l'avant.

„ Tous les vaisseaux d'une armée doivent courir au secours de leur Ami- „ ral, mais, sur-tout, ses matelots ne doivent jamais s'éloigner de lui.

„ La prudence d'un Amiral éclate particuliérement dans la distribution „ qu'il fait de son armée. La coûtume est de mêler les gros vaisseaux avec les „ vaisseaux legers. Les premiers sont comme des forteresses pour se défen- „ dre, & pour arrêter l'impétuosité des ennemis, & les autres vont à l'abor- „ dage, & font des prises.

„ On a souvent éprouvé qu'il est avantageux de tenir serrée une armée na- „ vale, afin que l'ennemi ne puisse percer au travers. Quand on prend ce „ parti, il faut faire peu de voiles.

„ Le soin & la protection des vaisseaux marchands, qui sont sous l'escor- „ te d'une armée navale, regarde l'Amiral, qui leur donne ses ordres, & les „ fait tenir au vent, ou sous le vent, pendant le combat. Souvent même il " les enferme dans le Croissant que l'armée forme, selon ce que sa pruden- „ ce & l'occasion lui dictent.

„ Si l'on mouille, on le fait dans le même ordre où l'on a navigué. Les " mêmes vaisseaux qui, en naviguant, étoient au vent, ou sous le vent, " s'y trouvent encore étant à l'ancre, & sont à l'avant ou à l'arriére de l'A- " miral, comme auparavant.

" Dans les voiages de long cours, & dans les expéditions maritimes qui du- " rent long-tems, l'Amiral fait tous les jours une fois passer ses vaisseaux à " son arriére, pour être informé de l'état où ils sont, & de la route qu'ils " ont faite. Il ne manque point aussi de faire tous les jours prendre hau- " teur.

" Il ne manque pas non-plus d'ordonner de petits bâtimens, legers de voi- " les, pour y mettre les munitions de réserve, afin qu'ils suivent toûjours " l'armée; & il a l'œil à ce qu'il ne s'en écartent pas, ou qu'ils ne demeu- " rent pas de l'arriére.

" Il fait faire continuellement des exercices aux équipages, & aux sol-
" dats, tant pour leur faire aquerir plus d'expérience, que pour prévenir
" les desordres que peut causer l'oisiveté; & dans l'occasion, il regarde à
" ne s'engager au combat qu'avec avantage & espérance de la victoire.

" Il a le pouvoir de prendre les voies qu'il juge les plus expédientes, pour
" tenir dans l'obéïssance où y ramener tous les gens qui sont à bord, & pour
" faire exécuter ses ordres.

" Lors qu'un Amiral est tué dans le combat, il vaut mieux n'en faire rien
" paroître, & laisser toûjours le pavillon sur son vaisseau, que de donner
" une connoissance qui peut refroidir le courage, & intimider. Dans cet-
" te vûë l'Illustre Amiral de Heemskerke, se voiant prêt d'engager le com-
" bat devant Gibraltar, fit clouer son pavillon au mât.

" Il ne se doit point tenir d'assemblées des Officiers des autres vaisseaux,
" sur un navire particulier, soit sous prétexte de rendre Justice, ni autre-
" ment, sans ordre ou permission expresse de l'Amiral ou Commandant en
" Chef.

" Tout ce qui vient d'être dit de l'Amiral, regarde aussi le Lieutenant
" Amiral Général, & le Lieutenant Amiral Particulier, & même le Vice-
" Amiral, lors qu'il n'y a point de Commandant au-dessus, & qu'ils com-
" mandent en Chef.

" AMIRAL d'une Compagnie de vaisseaux marchands allant de con-
" serve, qui en font le choix. *Admiraal. Voiez*, CONSERVE.

AMIRAL, Vaisseau Amiral. *Admiraal-schip*, *Vloot-hoofdt-schip*.

C'est celui qui porte le pavillon quarré au grand mât & quatre fanaux en pouppe soit dans un port, ou en mer. On appelle aussi Amiral le principal vaisseau d'une flotte, quelque petite qu'elle soit. Quand deux navires de guerre de semblable banniere se rencontrent dans un même Port le premier arrivé à les prérogatives & la qualité d'Amiral, celui qui arrive après, quoique plus grand & plus fort, ne sera que Vice-Amiral. Il en est de même des terres neufviers, dont le premier arrivé prend la qualité d'Amiral, & la retient pendant tout le tems de la pêche. Il porte le pavillon au grand mât, donne les ordres & assigne les places pour pêcher à ceux qui sont arrivez après lui, & regle leurs contestations.

" Il est raisonnable que le navire qui est monté par un Amiral, surpasse
" tous les autres par sa beauté, par sa grandeur, & par sa magnificence.

" L'Amiral de Hollande, nommé *Les Sept Provinces*, qui fut construit à
" Rotterdam, l'an 1665. & qui étoit monté par le Lieutenant Amiral Gé-
" néral de Ruiter, étoit d'un très-beau gabarit, & un parfaitement bon voi-
" leir. Il avoit cent soixante-trois pieds de long, de l'étrave à l'étambord,
" mesure d'Amsterdam: il avoit quarante-trois pieds de bau, seize pieds &
" demi de creux, & sept pieds & demi de hauteur entre les deux ponts: il
" étoit monté de quatre-vingts piéces de canon, & de quatre cens-soixante
" & quinze hommes d'équipage.

AMIRALE Galere que monte l'Amiral des Galeres.

AMIRAUTE'. *Admiraliteyt*, *Admiraals-ampt*.

C'est

C'est la Charge d'Amiral.

La Charge de Grand, Haut, ou Premier Amiral (car differens Païs lui donnent differentes épithetes) est toûjours très-considerable, & une des premieres charges de l'État dans tous les Roiaumes & Souverainetez bordées de la Mer, & n'est possedées communement que par des Princes & personnes du premier rang. Nous avons vû par exemple en Angleterre Jacques Duc de Yorck, Frere unique du Roi Charles II. revêtu de cette charge pendant la guerre contre les Hollandois, & son titre étoit le Lord Haut Amiral d'Angleterre, avec des très-grandes prérogatives & privileges. Nous avons aussi vû plus d'une fois dans le même Royaume cette importante charge partagée entre plusieurs Commissaires, que l'on appelle dans ce cas les Lords Commissaires de l'Amirauté; & actuellement (1732) elle se trouve ainsi partagée, n'y aiant point de Haut Amiral de ce Royaume.

On appelle Droits d'Amirauté, les Droits qui appartiennent à l'Amiral, & qui se perçoivent sous son nom dans tous les Ports & lieux de sa dépendance, par ses Receveurs ou Préposez.

AMIRAUTE'. *Admiraliteit*, *Het gerigt van de zee-saaken.*

C'est une Jurisdiction qui s'exerce à la Table de Marbre sous le nom & l'autorité de l'Amiral. Ce sont aussi les droits de l'Amiral, qu'on appelle Droits d'Amirauté. Les Officiers de l'Amirauté ont des provisions du Roi, mais ils sont à la nomination de l'Amiral, *Voiez*, AMIRAL.

L'Amirauté générale de France au Siege de la Table de Marbre du Palais à Paris, tient ses Audiences tous les Lundis, Mecredis & Vendredis de chaque semaine. Elle est composée d'un Lieutenant Général, qui en est le Chef; d'un Lieutenant particulier, de trois Conseillers, d'un Avocat & Procureur du Roi, d'un Greffier en Chef, & de deux Huissiers.

Tous ces Officiers, ainsi que ceux des autres Sieges Généraux & Particuliers de l'Amirauté, établis dans les Ports & Havres du Roiaume sont à la nomination de l'Amiral; mais ils doivent prendre des Provisions du Roi.

La competence des Juges de l'Amirauté a été reglée par le Titre II du Livre I. de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1611. Ce Titre est composé de quinze Articles suivans.

I. Les juges de l'Amirauté connoîtront privativement à tous autres, & entre toutes personnes, de quelque qualité qu'elles soient, même privilegiées, François & Etrangers, tant en demandant que défendant, de tout ce qui concerne la construction, les agrez & apparaux, armement, avictuaillement & équipement, vente & adjudication de vaisseaux.

II. Declarons de leurs competence, toutes actions qui procedent de chartes parties, affretemens, ou nolissemens; connoissemens ou polices de chargement; fret & nolis; engagement & loyer de Matelots, & des Victuailles qui leur seront fournies pour leur nourriture par ordre du Maître pendant l'équipement des Vaisseaux; ensemble des polices d'Assurances, obligations à la grosse aventure, ou à retour de voyage; & généralement de tous contracts concernant le commerce de la Mer, nonobstant toutes soumissions & privileges à ce contraires.

III. Connoîtront aussi des prises faites en mer, de bois, naufrages & échouëmens; du jet & de la contribution, des avaries & dommages arrviez aux vaisseaux, & aux marchandises de leur chargement; ensemble des inventaires & délivrance des effets délaissez dans les vaisseaux par ceux qui meurent en mer.

IV. Auront encore la connoissance des droits de congé, tiers, dixiéme, balise, ancrage, & autres appartenans à l'Amiral, ensemble de ceux qui seront levez ou prétendus par les Seigneurs, ou autres particuliers voisins de la mer, sur les pêcheries ou poissons, & sur les marchandises ou vaisseaux sortans des Ports, ou y entrans.

V. La connoissance de la pêche qui se fait en mer, dans les étangs salez, & aux embouchures des Rivieres, leur appartiendra; comme aussi de celles des parcs & pêcheries, de la qualité des rets & filets, & des ventes & achats de poisson dans les bateaux, ou sur les gréves, ports & havres.

VI. Connoîtrent pareillement des dommages causez par les bâtimens de mer aux pêcheries construites, même dans les rivieres navigables, & de ceux que les bâtimens en recevront, ensemble des chemins destinez pour le halage des vaisseaux venans de la mer, s'il n'y a reglement, titre ou possession contraire.

VII. Connoîtront encore des dommages faits aux quais, digues, jetées, palissades, & autres ouvrages faits contre la violence de la mer; & veilleront à ce que les ports & rades soient conservez dans leur profondeur & Netteté.

VIII. Feront la levée des corps noyez, & dresseront procès verbal de l'état des cadavres trouvez en mer, sur les grêves ou dans les ports; même de la submersion des gens de mer étant à la conduite de leurs bâtimens dans les rivieres navigables.

IX. Assisteront aux montres & revûës des Habitans des Paroisses sujettes au guet de la mer; & connoîtront de tous differents, qui naîtront à l'occasion du guet; comme aussi des délits qui seront commis par ceux qui feront la garde des côtes, tant qu'ils seront sous les armes.

X. Connoitront pareillement des pirateries, & des pillages & desertions des équipages, & généralement de tous crimes & délits commis sur la mer, ses ports, havres & rivages.

XI. Recevront les Maîtres des métiers de Charpentier de Navire, Calfateur, Cordier, Trevier, Voiliers, & autres Ouvriers travaillant seulement à la construction des bâtimens de mer & de leurs agrez & apparaux, dans les lieux où s'il y aura maîtrise, & connoîtront des malversations par eux commises dans leur art.

XII. Les rémissions accordées aux Roturiers, pour crimes, & dont la connoissance appartient aux Officiers de l'Amirauté, seront adressées & jugées ès Sieges de l'Amirauté, ressortissans nuëment en nos Cours de Parlement.

XIII. Les Officiers des Sieges Généraux de l'Amirauté aux Tables de Marbre, connoîtront en premiére instance, des matieres tant civiles que crimi-

criminelles, contenues en la presente Ordonnance, quand il n'y aura pas de Sieges particuliers dans le lieu de leur établissement; & par Appel, hors le cas où il écheroit peine afflictive; auquel cas sera nôtre Ordonnance de 1670 executée.

XIV. Pourront évoquer des Juges inferieurs les causes qui excederont la valeur de 3000 Liv. lorsqu'ils seront saisis de la matiere par l'appel, de quelque appointement ou interlocutoire donné en premiere instance.

XV. Faisons défenses à tous Prévots, Châtelains, Viguiers, Ballis, Senechaux, Presidiaux, & autres Juges ordinaires, Juges-Consuls, & des soumissions; aux gens tenans les Requêtes de nôtre Hôtel & du Palais, & à nôtre Grand-Conseil, de prendre aucune connoissance des cas ci-dessus, circonstances & dependances; & à nos Cours de Parlement d'en connoitre en premiére instance; même à tous Négocians, Mariniers & autres, d'y procéder pour raison de ce, à peine d'amende arbitraire.

Reglement faits le 29 Août 1673 consistent en 12 Articles, qui fixent sous le bon plaisir du Roi, le procedures qui doivent se faire dans les contestations & procès qui sont portez au Siege Général de l'Amirauté de France, établie à la Table de Marbre du Palais de Paris.

I. Les Audiences se tiendront tous les Lundis, mecredis & vendredis matin de chaque semaine, depuis dix heures jusqu'à midi; & en cas que l'un desdits jours se trouve être un jour de Fête, l'Audience sera remise au jour d'après.

II. Les ajournemens & assignations, à l'égard des parties domiciliées à Paris, ou qui auront fait élection de domicile, par eux ou par leurs Commis, ou préposez, seront données à trois jours, dans lesquels seront compris le jour de l'assignation & de l'échéance; & à l'egard des forains & non domiciliez dans les causes & instances d'évocation & d'appel, les delais ordinaires seront observez.

III. Néanmoins où il y auroit peril en la demeure; seront données de jour en jour, en vertu d'une Ordonnance apposée au bas d'une Requête, laquelle à cet effet sera présentée par la partie, & signée de son Procureur.

IV. A l'écheance de l'assignation la cause sera portée à l'Audience, & faute de comparoître par l'une ou l'autre des parties, sera donné défaut au demandeur emportant profit, la demande trouvée juste & équitable; & semblablement congé aux défendeur emportant profit en cottant par lui Procureur, au préalable, en ladite audience, dont lui sera donné acte, & fait mention en la Sentence, lesquels défaut & congé pourront être rabatus, en la même Audience, sans qu'en ce cas il en soit delivré aucune expedition.

V. Les Parties comparantes en personne à l'Audience, seront reçuës à plaider, sans ministére d'Avocat ni Procureur, si bon leur semble.

VI. La partie condamnée par défaut ou congé pourra se pourvoir par opposition dans la huitaine du jour de l'assignation, en refondant les dépens qui seront & demeureront liquidez de plein droit à la somme de quatre livres.

VII. L'opposition sera reçuë, soit qu'elle soit formée par Requête ou par un simple acté signé du Procureur.

VIII. Trois jours après l'opposition, y compris le jour de la significa-

cation, & celui de l'écheance, elle sera portée à l'Audience; sans qu'il soit besoin d'autre avenir, pourvû que par l'exploit de signification le demandeur ait marqué le jour qu'il en poursuivra l'Audience.

IX. Après une premiére opposition formée, si l'opposant est debouté par congé, il ne pourra plus se pourvoir par une seconde opposition, sous quelque prétexte que ce soit, sauf à se pourvoir par appel, lequel ne pourra être converti en opposition, que du consentement de toutes les parties.

X. Si le défendeur en l'opposition ne compare en l'Audience au jour précis pour défendre à ladite opposition, sera donné défaut, pour le profit duquel le demandeur sera reçu opposant en refondant, & sur le principal, les parties renvoiées à l'Audience suivante pour être jugées diffinitivement.

XI. Les Assignations non plus que les autres procedures, ne pourront être signifiées que par les Huissiers du Siege.

XII. Ce douziéme Article ordonne que ce Reglement sera publié à l'Audience & signifié au Greffier de la Communauté des Avocats & Procureurs du Parlement, & au Greffier de la Chambre des Assurances de Paris.

AMIRAUTE'. *Admiraliteit, Het bewindt over de Zee-saaken, De vergadering van die Heeren, die de opper-bewindt over de Zee-saaken hebben.*

" L'Amirauté est définie par les Hollandois, l'Assemblée des Seigneurs " qui ont la direction des affaires maritimes, avec le droit & le pouvoir de " les régler. Il y a cinq Colléges de l'Amirauté dans les Sept Provinces U- " nies des Païs-bas. L'un réside dans la partie de la Province de Hollande, " qu'on appelle Sud-Hollande, & c'est à Rotterdam; c'est pourquoi il s'ap- " pelle souvent le Collége de la Meuse. Un autre réside dans la Nord-Hol- " lande, à Amsterdam. Un autre réside dans l'Ouest-Frise, à Hoorn ou à " Enkhuise. Il y en a un à Middelbourg en Zélande, & un autre en Fri- " se, qui résidoit autrefois à Dokkum, & qui a été transféré à Harlingen, " par accord fait entre les Provinces de Frise & de Groningue, le 29. No- " vembre 1645. confirmé par les Etats Généraux.

" Le Collége d'Amsterdam est composé de douze Conseillers; savoir, un " de la part de la Noblesse de Hollande; cinq de la part des villes de Har- " lem, Leide, Amsterdam, Gouda & Edam; & six de la part des Provin- " ces de Gueldres, Zélande, Utregt, Frise, Overissel, & Groningue avec " les Ommelandes.

" Le Collége de Rotterdam, qui est le premier de tous, est aussi compo- " sé de douze Conseillers; savoir, un de la part de la Noblesse de Hollan- " de; six de la part des villes de Dordregt, Delft, Rotterdam, Gorcum, " Schiedam & la Brille; & cinq de la part de Provinces de Gueldres, Zé- " lande, Utregt, Frise & Overissel.

" La Commission des Conseillers de chaque Collége dure trois ans, mais " elle peut être renouvellée pour trois autres années, & ensuite on en nom- " me d'autres pour remplir leurs places.

" Chaque Collége a ses Officiers qui dépendent de lui; savoir, un Avocat " Fiscal, des Secretaires ou Grêfiers, un Receveur Général, un Commis " Général, un Maître d'équipage, un Commissaire des ventes, un Tréso-

rier

" rier païeur, un Grand-prévôt, & quantité de Commis pour la visite des
" passeports & la reception des droits.

" CONSEIL de l'Amirauté, Conseil de Marine. *Admiraliteits Raadt,*
" *Zee-raadt.*

" Ce terme comprend tous les Colléges considérez ensemble sous l'Ami-
" ral Général, qui a droit d'y présider, ou son Lieutenant Amiral en son
" absence. L'Assemblée s'en fait à la Haie, par des Députés que chaque
" Collége y envoie. Ils en peuvent envoier tout de même ailleurs, s'il en
" en est besoin.

" Le Conseil de l'Amirauté, pris pour tous les Colléges ensemble, mais
" divisé en diverses parties, qui s'assemblent chacune en particulier, & qui
" ont des Règles, Instructions & Loix générales, que chacune est obligée
" de suivre, s'assemble les Lundis, les Mécrédis, & les Samedis, pour ren-
" dre justice aux Particuliers, décider leurs différens, & les régler dans les
" affaires qui sont de son ressort. Le tems qu'ils peuvent avoir de reste,
" ces jours-là, est emploié à éxaminer les comptes du Commissaire des ven-
" tes, & à expédier d'autres affaires.

" Les Sentences Apointemens, Mandemens & Ordonnances de l'Ami-
" rauté, sont mis à éxecution & sortent leur entier effet sans appel: excep-
" té néanmoins en matiére civile, où les deniers provenant de ventes d'ef-
" fets, excedent la somme de six cens livres. En ce cas on peut se pourvoir
" devant les États Généraux, par Requête de révision de procès ou de pro-
" position d'erreur; ou-bien devant l'Amiral Général, si les Etats Généraux
" ne sont pas alors assemblez.

" C'est dans le lieu où se tient ordinairement l'Assemblée, que les procès
" se vuident, à la pluralité des voix, par les Conseillers, ou par la plus
" grande partie; ou pour le moins étant au nombre de cinq, & de deux
" différentes Provinces.

Les Passeports doivent aussi se prendre à l'Amirauté, & on les distribuë dans des chambres ou bureaux ausquels on donne simplement le nom de convoi, qui est aussi le nom qu'on donne aux droits d'entrée & de sortie dus pour les marchandises. A Amsterdam le convoi se tient dans la Cour du Prince, qu'on nomme en Hollandois *Het Princen-Hof.* Cette Cour du Prince est un grand bâtiment ou le College de l'Amirauté tient ses seances.

Tous les droits d'entrée & de sortie qui se paient pour les marchandises qui entrent dans les sept Provinces-Unies, ou qui en sortent, se paient aux Amirautez, dont chaque College a divers Bureaux & Commis pour en exiger le paiement.

Le College d'Amsterdam a les siens à l'entrée de la Ville qui s'appelle *Boom* lors qu'un bateau va à quelque navire, ou en revient avec de marchandises, les Commis ont droit de les visiter, & d'examiner s'il n'y a pas plus de marchandises que n'en porte le passeport, auquel cas ils sont en droit de l'arrêter, sans néanmoins qu'il soit permis d'ouvrir ou d'enfoncer rien, qu'il n'en ait donné connoissance au Commis Général.

" COLLEGES de l'Amirauté. *Collegien, Vergaderingen of Gesellschap-*
" *pen van de Admiraliteits Heeren.*

" C'est

„ C'est le nombre & l'Assemblée des Conseillers qui composent une Chambre de l'Amirauté, dans un departement particulier, duquel ils ont la direction, pour agir, juger & decider dans tout ce qui est de leur ressort & compris dans leurs Instructions, comme pourroit faire le Conseil Général de l'Amirauté.

" Les Colleges de l'Amirauté ont la connoissance de tous les differens particuliers, qui surviennent au sujet des fraudes, malversations & contraventions aux Placards & Ordonnances, touchant les Convois & Patentes; & aux Placards publics & affiches touchant les transports de vivres, marchandises défenduës, & munitions de guerre, aux ennemis. Sur tous lesquels différens ils procédent sommairement, & prononcent Sentence définitive de condamnation ou d'absolution, sans faire aucune grace, ni permettre qu'il y ait aucune composition sur ce point.

" Ils ont l'œil à ce que le Commis Général des Convois & Patentes, les Commis particuliers, & les Commis aux recherches, fassent leur devoir, conformément aux Ordonnances.

" Les Colléges ont le pouvoir d'établir, chacun dans son departement, autant de Maîtres d'équipage qu'ils jugeront nécessaire; & chaque Quartier dresse des Instructions particulieres sur le fait des Maîtres d'équipage, selon que la disposition du lieu & des afaires le permettent: desquelles Instructions ils envoient copie, dans le mois, à l'Amiral Général, afin de l'en informer.

" Ils ont l'œil sur l'achat qui se fait des vaisseaux, canons, poudre, boulets, & de tout ce qui est nécessaire pour l'armement, & pour cet effet ils nomment des Commissaires d'entre les Conseillers, afin d'être présens, & de donner leur agrément, lors que le Maître d'équipage fait ces achats; Ils donnent ordre particulierement, à ce que les Arcenaux soient bien pourvus de toutes sortes de munitions, & à ce qu'elles soient dispensées sans dissipation; & ils retiennent par-devers eux un inventaire de tout ce qui s'achéte.

„ Ils doivent encore prendre garde à ce que les Capitaines des navire de guerre de l'Etat tiennent leurs équipages complets, & en faire des revues. Chaque Collége est tenu de prendre bien soin, qu'on observe & exécute, à l'égard des côtes, des ports & des rades des Provinces Unies, les ordres qui sont donnez, & les Réglemens qui sont arrêtez chaque année dans l'Assemblée annuelle des Députez de tous les Colléges: dans laquelle Assemblée où doit assister l'Amiral Général, on prend les résolutions nécessaires pour la sureté de la navigation; pour toutes les choses qui concernent la guerre maritime; pour le nombre des vaisseaux que chaque Quartier doit fournir, tant pour mettre à la mer, que sur les eaux internes, chacun dans son departement; pour le nombre de navires de guerre qu'il est à propos d'entretenir; pour l'exécution des Réglemens qui défendent de porter certaines marchandises aux ennemis, ou dans des ports défendus &c.

" Tous les deniers qui proviennent des convois patentes confiscations & amendes, prises, & généralement des eaux externes sont & demeurent " af-

" affectez aux frais des guerres maritimes, que les Provinces-Unies ont à " soutenir; & à tout ce qui en dépend; & pour cet effet ils demeurent entre " les mains des Colléges, sans pouvoir être divertis à quelque usage que ce " soit. Et afin que les Etats-Généraux puissent savoir quel est le fonds " qu'on a, les Conseillers de l'Amirauté sont obligez de leur en envoier tous " les quatre mois, pour le plus tard, un état au vrai.

" Les Colléges connoissent de tout ce qui regarde les prises qui se font, " tant par les navires de guerre de l'Etat, que par ceux que les Particuliers " peuvent armer, pour aller en course avec commission de l'Amiral. Ils ont " la connoissance de tous les différens qui peuvent survenir entre les navires " mêmes de l'une & de l'autre qualité; & de ceux que les Officiers ont en- " semble; & encore de toutes les malversations & délits, dont les Ca- " pitaines ne peuvent connoître, Bien-entendu que si les délits ne sont " pas commis à bord, & qu'ils ne concernent pas le fait de la guerre; les " Magistrats & Officiers de Justice du lieu où le délit aura été commis, ou " du lieu où les délinquans seront saisis, pourront en prendre connoissance, " & faire justice.

„ CONSEILLERS de l'Amirauté. *Admiraliteits Raaden*, *Admira-* „ *liteits Heeren.*

„ Ce sont tous les Officiers qui composent le Conseil de l'Amirauté, „ dans les Provinces-Unies. Ils sont pourvus de leurs Charges par les „ Etats-Généraux, sur la nomination du *Vroedtschap* ou Conseil de la ville „ qui a droit de nommer. Les nominations qui se font en Hollande, sont „ envoiées aux Etats de la Province, qui les font présenter aux Etats-Gé- „ néraux où elles sont confirmées si le cas y écheoit, & les Conseillers vont „ prêter le serment dévant eux.

„ Les Conseillers de l'Amirauté ne peuvent être parens jusqu'au quatriéme degré inclus, ni alliez jusqu'au troisiéme degré, à compter les degrés „ selon le Droit Impérial. L'Amiral Général & son Lieutenant sont au- „ dessus d'eux; mais ils ont sous eux les autres Officiers de l'Amirauté, „ comme le Receveur Général, le Secretaire ou Grêfier, l'Avocat Fiscal, „ le Général des Recherches, le Commissaire des ventes, le Controlleur, „ le Prévôt de la marine, &c.

„ Les Conseillers, le Fiscal, & les Grêfiers, ont leurs domiciles fixes, au „ lieu où le Collége est établi, pour s'assembler tous les jours, hormis les „ Dimanches, & autres jours de priéres. Leurs séances commencent à „ sept heures du matin, & durent jusqu'à onze heures; & l'après-diner el- „ les commencent à trois heures & finissent à six; à moins qu'il ne survi- „ enne quelque affaire pressée, qui demande une plus promte expedition, „ ou une vacation plus continuée. Ils ne peuvent s'absenter du lieu de „ leur résidence, sans le consentement de l'Amiral, ou du Président du „ Collége; & leur absence ne doit durer, tout-au-plus, que six semaines „ dans un an, à l'egard de ceux qui sont d'une autre Province; & trois „ semaines pour ceux qui sont de la Province où est le College; & cha- „ que absence ne doit être que de quatre jours de suite, & ce, en cas que

" les affaires n'en reçoivent point de retardement: desquelles absences le " Grêfier tient une note. *Voiez* COLLEGES DE L'AMIRAUTE'.

" Les Conseillers de l'Amirauté doivent se contenter de leurs gages, & ne " prendre ni présens ni argent des Parties, sous quelque prétexte que ce " soit; & ne pas permettre que les deniers provenans des prises, demeu- " rent plus de quinze jours entre les mains du Commissaire des ventes: dans " lequel tems ils l'obligent de rendre son compte au Bureau, pour les " deniers être incessamment distribuez par les Colléges, ou par ceux des " Conseillers qui sont commis à cet effet, & délivrez à qui il apartient.

" Ils doivent députer tous les mois un ou deux d'entre eux, pour éxami- " ner avec le Fiscal, sans delai, & toutes autres affaires sursises, les comp- " tes du Receveur & des Commis aux congez, convois, & patentes, & les " clorre; sur les peines portées, en cas de defaut de leur part, dans l'Instruc- " tion des Commis Généraux.

" Ce sont eux qui nomment & établissent dans leurs departemens, les Maî- " tres d'équipage, les Commissaires des ventes, les Huissiers, & les *Bodes* " qui sont les Sergens & Messagers; avec la participation & le consentement " du Commis Général, s'il se trouve sur le lieu.

" Mais pour les Charges des Receveurs Généraux, des Fiscaux, des Se- " cretaires & des Controlleurs, les Conseillers du Collége, où une telle Char- " ge se trouve vacante, nomment deux personnes, & sur la nomination les " Etats-Généraux en font choix d'une.

" Ils font aussi la nomination de deux Capitaines, lors qu'il y a quelque " place à remplir, & l'Amiral Général en fait le choix d'un; quoi que ce " Réglement ne soit pas général, & que l'Amiral puisse, de son chef, " pourvoir les Capitaines qu'il en juge dignes, par les services qu'ils ont " rendus.

A M O.

AMOLETTES ou Amelotes. *Spil-gaaten.*

Ce sont les trous quarrés, où l'on passe les barres dans le cabestan, & dans le virevaut.

„ Les Amelotes doivent avoir de largeur une sixiéme partie de l'épaisseur „ du cabestan.

AMORCE. *Laadt-kruidt dat men op de pan legt, Laadt-poeder.*

L'amorce pour les armes à feu, n'est autre chose qu'un peu de poudre qu'on met sur le bassinet d'une arme à feu, ou à la lumiére d'une piéce d'artillerie, comme bombes, carcasses, grenades, petards, boulets creux, & autres machines à feu. L'amorce est aussi une composition de poudre fine de salpêtre & de soufre, que l'on pile à part, & qu'on mêle ensuite ensemble; après quoi on les détrempe avec de l'huie de pétrol, & l'on en fait une pâte, que l'on sèche à l'ombre, & dont on se sert à charger les fusées pour l'amorce de ces machines.

AMORCER. *Laadt-kruidt op de pan van een schiet-geweer doen.*

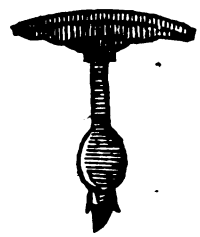
C'est mettre de la poudre à canon fort fine dans le bassinet des armes à feu, pour les faire tirer: on dit, Amorcer un mousquet, Amorcer un canon.

AMOR-

AMORCEZ. Terme de commandement. *Vult de pan, kruidt op de pan.*

AMORCOIR. *Een groote Fret, Spits-boor, Kuypers boor.*

C'eſt une groſſe vrille dont les Charpentiers ſe ſervent pour commencer les trous qu'on veut faire avec le tariére. Elle eſt emmanchée comme le tariére.



AMP.

AMPLITUDE. *Voiez*, ORTIVE.

AMPOULETTES. C'eſt l'horloge à ſable qu'on tient dans la chambre du vaiſſeau où eſt la bouſſole.

AMU.

AMURER. *Halſen toebaalen, toeſetten, toerieten, toerejen.*

C'eſt bander & roidir quatre cordages appellez Couëts, qui tiennent aux points d'embas de la grande voile & de la miſene, pour maintenir la voile du côté d'où vient le vent. Le vaiſſeau ennemi amura ſes baſſes voiles pour gagner au vent; & pour faire la même manœuvre nôtre Capitaine cria, Hale bas, Amure bas. *Voiez*, COUETS & AMURES.

AMURER la grande voile. *De Schooverzeil toeſetten.*

C'eſt mettre vers le vent le coin qu'on appelle le point de la voile, à toucher un trou fait dans le côté du vaiſſeau, lequel eſt appellé Dogue d'amure. On dit de même des autres voiles, dont on dit en même tems le nom. L'on amare pour aller au plus près du vent, & vent largue.

AMURE. *Set de halſen toe, Hals toe, Haal de hals toe.*

C'eſt le commandement qu'on fait pour faire amurer, lors qu'on veut faire route près du vent.

AMURE la grande voile. *Groote hals toe.*

AMURER tout bas. *Digt toeſetten.*

C'eſt mettre le plus bas qu'il eſt poſſible le point des voiles qu'on amure, afin que le vaiſſeau s'en porte mieux, & qu'il aille mieux au plus près du vent.

AMURE tout bas. *Hals digt toe.*

SERRE la ſivadiére & le perroquet de beaupré, & amure les couets. *Neemt de blinden in, en ſet de halſen toe.*

AMURES. *Hals-klampen, Hals-gaaten, Gaaten tot de halſen.*

Ce ſont des trous pratiquez dans le platbord du vaiſſeau & dans la gorgére de ſon éperon. Il y a dix Amures, quatre pour les couëts & ſix pour les

écoutes des pacsis & de la sivadiére. Les Amures des couëts de misêne sont à la gorgére de l'éperon, *Voiez la figure de l'éperon, sous le mot* EPERON, *à l'endroit marqué par la lettre* Q. Les Amures des couëts de la grande voile sont à l'avant du grand mât, dans le platbord, l'un à stribord l'autre à babord : ces deux amures s'appellent Dogues d'amure, *Voiez la figure sous le mot* DOGUE.

Les Amures des écoutes de la grande voile sont à stribord & à babord de l'artimon. Les Amures des écoutes de misêne sont à stribord & à babord du grand mât.

Les Amures de la sivadiére sont auprès des Amures des écoutes de misêne. Quoi qu'il y ait des Amures pour les écoutes, on ne se sert du verbe Amurer que pour la manœuvre des couëts; car on dit Border l'écoute, & Haler l'écoute. Les Amures servent pour aller à la bouline, & serrer le vent. *Voiez*, Couëts.

AMURES d'une voile. *Halsen of Smyten.*

Ce sont les manœuvres qui servent à l'amurer. *Voiez*, COUETS.

L'AMURE de la grande voile & de la misêne. *Groote hals, Fokke-hals.*

L'AMURE d'artimon. *Besaan-hals-taalie, Besaan-halsje.*

C'est un palanquin, ou quelquefois une corde simple.

L'AMURE à babord, l'Amure à stribord. *Bakboord hals toe, Stuurboord hals toe.*

C'est l'alternative, pour dire qu'un vaisseau est amuré au côté droit, ou au côté gauche.

LES Amures des voilez d'étai. *Stag-zeils halsen.*

Ce sont de simples cordes.

DOGUE d'amure. *Hals-klamp, De groote hals-klamp.*

C'est le trou qui est fait dans le côté du vaisseau à l'embelle. *Voiez*, DOGUE.

A N C.

ANCE. *Voiez*, ANSE.

ANCETTES de boulines, ou Cobes de boulines. *Leeuwers oogen in 't lyk.*

C'est ainsi que l'on nomme les bouts de corde, qui sont attachez à la ralingue de la voile, dont le plus long n'excède pas un pied & demi. Leur usage est d'y passer d'autres cordes que l'on appelle Pattes de bouline.

ANCRAGE. Droit d'Ancrage. *Ankeragie-regt-en-geldt, Ankeragie-geldt.*

C'est un droit qui est dû au Prince, ou à l'Amiral, & qui est paié par ceux qui vont mouiller dans les ports ou rades où il y a de ces sortes de droits établis, ce droit n'entre point dans les avaries & les assurances n'en sont point tenus. Il est dû & se paie par le Maître du Navire, conformement à l'Ordonnance de la Marine de 1681.

ANCRAGE. *Voiez*, MOUILLAGE.

ANCRE que l'on écrit quelquefois ANCHRE, *Anker.*

C'est un certain instrument de fer à double crochet, très-gros & très-pesant, aiant un anneau, auquel on attache un cable, qu'on jette dans le fond de la mer, ou des rivieres, pour arrêter ou fixer les vaisseaux sur la superficie

cie de l'eau, dans les endroits où on le juge à propos. Les parties d'un Ancre sont l'anneau, que l'on nomme ordinairement Arganeau, ou Organeau. 2. La Verge, autrement Vergue, ou tige droite. 3. La croisée. 4. Les deux bras. & 5. Les deux pattes, qui sont des especes de crochets, ou pointes recourbées, l'un à droite, & l'autre à gauche, à peu près semblables à des hameçons. Toutes ces parties sont soudées, ou jointes ensemble, en telle sorte qu'elles ne font qu'une seule & même piece très-forte & très-solide, qui a presque la figure d'une arbalêtre. Il n'y a que l'anneau qui soit mobile, étant passé dans un trou à l'extremite de la verge du côté du jas. Les ancres se jettent à la proüe, & l'on mouille par l'avant du vaisseau, si ce n'est qu'on mouille en croupiére.

„ Comme c'est des ancres que dépendent le plus la fortune & la vie des „ Navigateurs, & par conséquent aussi la fortune des Marchands, & quel- „ quefois celle des Etats, il ne faut pas manquer de les faire du meilleur fer, „ c'est-à-dire, de fer de Suéde & d'Espagne alliez ensemble. Le fer de „ Suéde seul est trop aigre & trop rude; & le fer d'Espagne, trop doux & „ trop foible. Il faut aussi prendre garde que les bras soient très-bien soudez „ avec la verge.

„ Les bâtimens qui naviguent sur les riviéres, ont pour le moins une an- „ cre; ceux qui naviguent dans les eaux & les canaux de Zélande, sont „ pourvus de deux ancres, mais ceux qui vont à la mer, en ont trois, qua- „ tre, & davantage.

„ Pour la longueur de l'ancre on prend le plus souvent les quatre dixiémes parties de la largeur du vaisseau, sous le maître bau. Par exemple la „ verge de l'ancre d'un vaisseau qui a trente pieds de bau, doit avoir douze „ pieds de long.

„ Quand la verge a, par exemple, huit pieds de long, les deux bras doi- „ vent avoir sept pieds, en mesurant sur leur arc, & ainsi à proportion. Pour „ l'arc ou le courbe qu'on leur donne, il n'y a point de regle: l'ouvrier les „ fait à sa discrétion.

„ Chaque pied de long de la verge, doit donner deux pouces de diamé- „ tre à l'arganeau; & chaques trois pouces de large de la verge, doivent „ donner un pouce d'épais dans la rondeur du fer de l'arganeau.

„ Le jas se met au bout de l'ancre, au-dessous de l'arganeau. Ordinaire- „ ment on le fait aussi long que le sont ensemble l'arganeau & la verge. On „ lui donne un pouce d'épais dans son milieu, pour chaque pied qu'il a de „ long, & un demi pouce d'épais dans ses bouts.

„ Pour sa largeur, quoi qu'on lui donnne toûjours plus que d'épaisseur, „ elle ne se régle que par la demande du bois.

„ L'usage du jas est de faire mordre l'ancre; car sans lui les deux pattes „ tomberoient nécessairement sur le côté, & il seroit impossible que l'une de- „ meurât en haut & que l'autre tombât en bas, pour mordre dans le fond. „ *Voiez*, JAS.

„ Quelques-uns prétendent que la patte de l'ancre doit faire la moitié du „ bras, & que la verge ne doit avoir de long que la longueur d'un bras & „ demi. D'autres veulent qu'on ne donne à la patte que la moitié de la lon-

" du bras, prise en-dedans, & qu'elle n'ait de largeur que les deux tiers de
" sa longueur.

" On fait l'épreuve des ancres, en les élevant en haut, d'où on les laisse
" tomber sur une espéce de billot de fer, qui est posé en travers: & pour
" éprouver si la patte se tournera vers le fond, & ira le mordre, on pose
" l'ancre sur une surface fort unie, le bout d'une patte & l'un des bouts du
" jas sur la surface. Dans cet état si l'ancre tourne, & que la pointe de la
" patte s'élève en haut, l'ancre est bonne.

" Toutes les ancres ont deux bras: ce n'est pas qu'on ne pût se servir d'an-
" cres à un seul bras; elles seroient plus legéres, & de beau tems elles ne
" tiendroient pas moins ferme que les autres, mais il ne s'agit pas seule-
" ment de tenir ferme, il faut que l'ancre puisse mordre en tout tems, &
" pour cet effet il faut qu'elle ait un grand poids; c'est pourquoi on ne fait
" point d'ancres à un seul bras, d'autant plus qu'il faut beaucoup de pré-
" parifs, afin de pouvoir s'en servir, & les faire tenir ferme. Dans un
" navire, tout ce qui donne de l'embaras à manœuvrer, doit être rejetté.

" On tient que les Habitans de l'Isle de Ceilon ou Zeilon, se servent,
" au-lieu d'ancres, de pierres rondes, auxquelles ils amarrent leurs cables,
" & qu'ils les jettent à la mer; ce qui arrête aussi leurs bâtimens. Il y a
" d'autres lieux dans les Indes où l'on se sert d'une espéce de machine de
" bois, qu'on charge de pierres, & l'on prétend que leurs vaisseaux de-
" meurent plus fermes, que ceux qui sont sur nos ancres, ou sur les pierres
" de Ceilon.

" On fait l'ancre d'un grand vaisseau plus petite à proportion, que l'an-
" cre d'un petit vaisseau, La raison en est, qu'encore que la mer déploie une
" égale force contre un petit vaisseau & contre un grand, suposé que tous
" les deux aient dans l'eau une égale étenduë de bois, qui donne lieu à l'eau
" d'agir également sur une étenduë égale, néanmoins le petit vaisseau, à
" cause de sa legéreté, n'a pas la même force que le grand, pour résister;
" & on tâche d'y supléer par le poids de l'ancre.

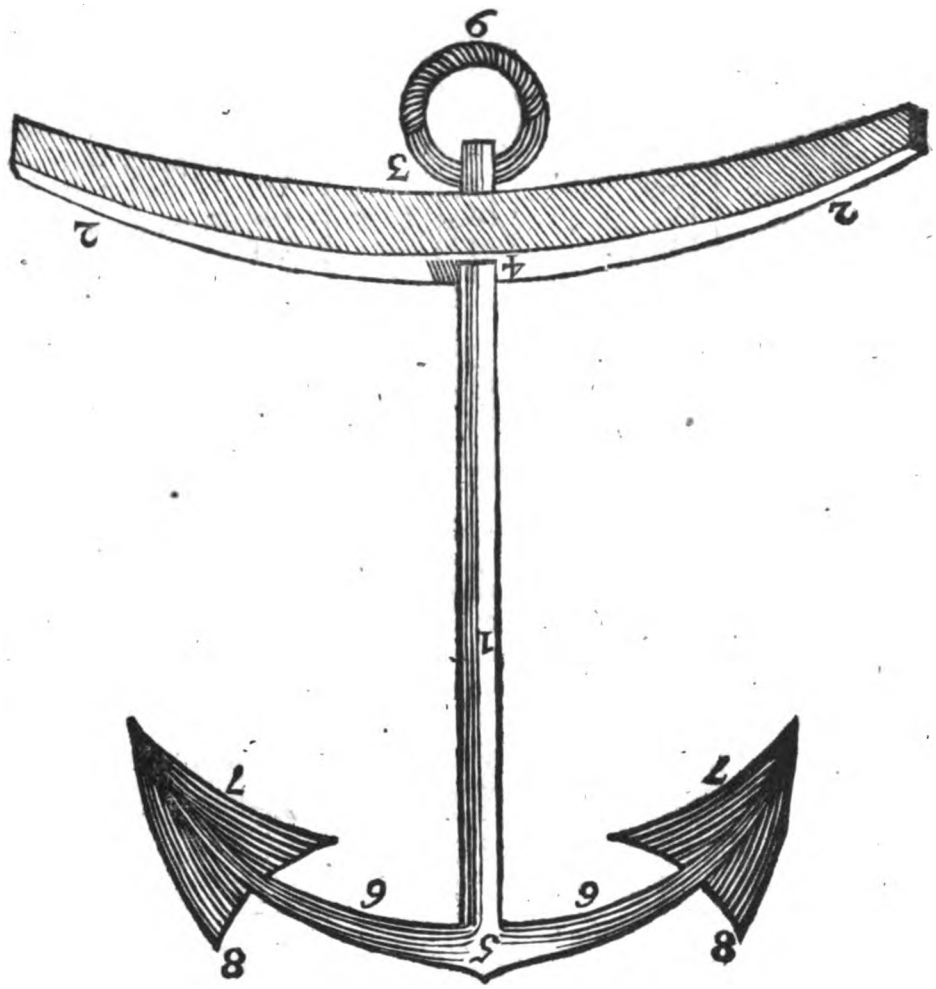
" C'est par cette même raison que le mouvement de l'eau fait plus avan-
" cer un petit vaisseau qu'un grand.

" Plus on est avant en mer, moins un vaisseau à l'ancre ressent-il la violen-
" ce de l'agitation de l'eau; & son ancre tient plus ferme.

" Voici une Table tirée d'un Ecrivain Flamand, par laquelle il fait con-
" noître, par le moien du bau du vaisseau ou sa longueur en-dedans, com-
" bien la verge de l'ancre doit avoir de pieds de long, en lui donnant de
" longueur les quatre dixiémes parties, ou deux cinquiémes de largeur du
" vaisseau; & sur cette proportion, on peut régler celle des autres parties;
" à quoi il ajoûte le poids que doit avoir l'ancre, en commençant par un
" vaisseau de huit pieds de large, & haussant de pied en pied jusqu'à qua-
" rante cinq pieds de largeur.

Pieds,

	Pieds,		Pieds,		Poids,	
	8		3 $\frac{1}{7}$		33	livres.
	9		3 $\frac{2}{7}$		47	
	10		4		64	
	11		4 $\frac{1}{7}$		84	
	12		4 $\frac{4}{7}$		110	
	13		5 $\frac{1}{7}$		140	
	14		5 $\frac{4}{7}$		175	
	15		6		216	
	16		6 $\frac{3}{7}$		262	
	17		6 $\frac{6}{7}$		314	
	18		7 $\frac{2}{7}$		373	
	19		7 $\frac{5}{7}$		439	
	20		8		512	
	21		8 $\frac{3}{7}$		592	
	22		8 $\frac{6}{7}$		681	
	23		9 $\frac{2}{7}$		778	
	24		9		884	
	25		10		1000	
Un vaisseau large de	26	l'Ancre a de long	10 $\frac{3}{7}$	& pése	1124	
	27		10 $\frac{6}{7}$		1259	
	28		11 $\frac{2}{7}$		1405	
	29		11 $\frac{5}{7}$		1562	
	30		12		1728	
	31		12 $\frac{3}{7}$		1906	
	32		12 $\frac{6}{7}$		2097	
	33		13 $\frac{2}{7}$		2300	
	34		13		2515	
	35		14		2742	
	36		14 $\frac{3}{7}$		2986	
	37		14 $\frac{6}{7}$		3242	
	38		15 $\frac{2}{7}$		3512	
	39		15 $\frac{5}{7}$		3796	
	40		16		4096	
	41		16 $\frac{3}{7}$		4426	
	42		16 $\frac{6}{7}$		4742	
	43		17 $\frac{2}{7}$		5088	
	44		17 $\frac{5}{7}$		5451	
	45		18		5832	



MAITRESSE Ancre, ou Grande Ancre. *Plegt-anker Stop-anker.*

C'eſt la plus grande & la plus groſſe de toutes les Ancres d'un vaiſſeau.

" La verge de la grande ancre d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre pieds de " long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir treize pieds & un pouce de " long, & l'ancre doit peſer 1800. livres, ſelon le ſentiment de pluſieurs Maî- " tres; c'eſt un peu plus de longueur que n'ordonne la Régle ci-deſſus, & " elle eſt auſſi un peu plus peſante que ne marque la Table précédente.

SECONDE Ancre. *Boeg-anker, Daagelyks Anker.*

C'eſt l'ancre dont on ſe ſert orninairement.

" Elle doit peſer 1600. livres, ou un peu plus.

ANCRE d'affourche, ou d'affourché. *Tuy-anker, Vertuy-anker.*

C'eſt une moienne ancre que l'on mouille oppoſée a une autre ancre. *Voiez*, AFFOURCHER, & CABLE.

" Elle

„ Elle doit peser 1500. livres, où à-peu-près comme la seconde ancre.

ANCRE de touei, Ancre à toüer, Toüeux. *Werp-anker.*

C'est la plus petite; On ne s'en sert guéres, que dans les rades, lors qu'on veut changer un navire d'un endroit à l'autre.

„ Elle doit peser 450. livres. Il y a encore dans un vaisseau une ou deux „ ancres de toüei plus legéres, ou grapins, auxquelles on donne le poids „ qu'on veut.

„ ANCRE à demeure. *Hofstee.* C'est une grosse ancre qui demeure „ toûjours dans un port ou dans une rade, pour servir à toüer les vaisseaux.

3. ARGANEAU de l'ancre. *Voiez*, ARGANEAU. Ici sont les chifres de la figure.

BOUDINURE, Embodinure d'ancre. *Voiez* BOUDINURE.

4. BOUT de la verge de l'ancre, ou le quarré de l'ancre. *Het vierkant van het anker.*

C'est le bout où l'on met le jas, qui demeure quarré.

6. BRAS ou Branches d'ancre. *Voiez*, BRAS.

5. CROISE'E de l'ancre. *Voiez*, CROISE'E.

2. JAS d'ancre. *Voiez*, JAS.

8. OREILLES d'ancre. *Voiez*, OREILLES.

7. PATTES d'ancre. *Voiez*, PATTES.

TENONS de l'ancre. *Voiez*, TENONS.

TROU d'ancre. *Anker-oog.*

C'est le trou qui est au bout de la verge, où passe l'arganeau.

VERGE ou Vergue d'ancre. *Voiez*, VERGE.

ANCRER, Jetter l'ancre, Mouiller l'ancre, ou simplement Mouiller, Donner fond, Mettre ou avoir le vaisseau sur le fer, toucher, laisser tomber l'ancre. *Het anker werpen, laaten vallen, Ankeren, Ten anker komen.*

Tout cela signifie la même chôse, & veut dire qu'on arrête le vaisseau par l'effet de l'ancre. Nous perdîmes nôtre grande ancre que nous avions mouillée.

ETRE à l'ancre. *Ten anker leggen, Voor anker leggen.*

„ Lors qu'une flote entiére mouille dans un port, ou que l'on mouille „ dans un havre où il y a déja beaucoup de vaisseaux, le Pilote, & chacun „ de ceux qui ont quelque commandement, doivent prendre garde à bien „ mouiller, & que chaque vaisseau soit à une distance raisonnable des au- „ tres; qu'il ne soit point dans les eaux d'un autre, ni trop près ou trop „ loin de terre.

„ Si le vent commence à forcer, il est à propos que tous les vaisseaux „ filent du cable également, afin que l'un n'aille pas aborder l'autre, ou „ courir sur son cable.

„ On est moüillé à une distance raisonnable l'un de l'autre; lors qu'il y a assez d'espace entre-deux, pour ne s'aborder point en filant tous les ca- „ bles. Il est bon aussi de hutter les vergues, afin que le vent ébranle moins „ les vaisseaux & qu'en cas que par hazard, soit en chassant, ou autrément, „ ils vinssent à s'aborder, les vergues des uns ne s'embarassent pas dans les „ vergues & les manœuvres des autres. D'ailleurs on fait mieux ranger les „ bâtimens, lors que les vergues sont huttées.

„ On tient encore que c'eſt une manœuvre avantageuſe que de laiſſer tom-
„ ber deux ancres de flot. En ce cas, il faut bien prendre garde que les
„ cables ne ſe puiſſent raguer. Ce n'eſt pas, non-plus, une précaution inu-
„ tile, que celle de baiſſer les mâts de hune.
„ La diſtance la plus raiſonnable qui doit être entre des vaiſſeaux mouil-
„ lez, eſt de deux ou trois cables.

ANCRE à la veille. *Een anker voor de boog klaar om te vieren, Een anker voor de loose.*

C'eſt celle qui eſt prête à être moüillée. Comme le vent affraichoit du Sud-Oueſt nous tinmes nôtre grande ancre à la veille.

ANCRE du large. *Anker uitter zee.*

C'eſt ainſi qu'on appelle une ancre qui eſt moüillée vers la mer, lors qu'il y en a une autre qui eſt moüillée vers la terre.

ANCRE de terre. *Anker aan landt.*

C'eſt celle qui eſt moüillée près de terre, & oppoſée à celle qui eſt mouillée au large.

ANCRE de flot, & Ancre de Juſſant ou Juſant. *Anker voor de vloedt, Anker voor de eb.*

C'eſt lors qu'on parle de deux ancres mouillées de telle ſorte, que l'une étant oppoſée à l'autre, elles tiennent le vaiſſeau contre la force du flux & du reflux de la mer.

ETRE ſur les ancres de flot & de juſſant. *Over eb en vloedt leggen.*

BRIDER l'ancre. *'t Anker bekleeden.*

C'eſt enveloper les pattes de l'ancre avec deux planches, lors qu'étant obligé de mouiller dans un mauvais fond, on veut empêcher que le fer de la patte ne creuſe trop, & n'élargiſſe le ſable; & que le vaiſſeau ne chaſſe. *Voiez,* SOULIER,

LEVER l'ancre. *'t Anker ligten, uit de grondt ophyſen.*

C'eſt la retirer & la mettre dans le vaiſſeau pour faire route. Le vent étant devenu favorable nous levâmes l'ancre, & appareillâmes pour continuer nôtre route.

LEVER l'ancre par les cheveux. *'t Anker met de boeireep opligten.*

C'eſt la tirer du fond avec l'orin qui eſt frapé à la tête de l'ancre.

VA lever l'ancre avec la chaloupe. *Vaart met de boot naar 't anker toe, en ligt 't met de boeireep op.*

C'eſt un commandement d'aller prendre l'ancre par la chaloupe, qui la halè par ſon orin & la raport à ſon bord.

LEVE l'ancre d'affourché, ſavoir, avec le navire. *Viert uit tui-touw, met 't Schip.*

C'eſt filer du gros cable & virer ſur l'autre juſques-à-ce qu'il ſoit ſur le bord.

GOUVERNER ſur l'ancre. *Op 't anker ſtuuren.*

C'eſt virer le vaiſſeau quand on lève l'ancre, & porter le cap ſur la bouée, afin que le cable vienne plus droiturier aux écubiers & au cabeſtan.

JOUER ſur ſon ancre. *Op ſyn anker ryden, omdraaijen.*

FILER ſur les ancres. *Voiez,* FILER.

COU-

COURIR sur son ancre. *Op syn anker gieren, Voor 't anker op komen.*

CHASSER sur les ancres, Arer. *Doordryven, Meegaan, Deurgaan, Driftig raaken, Dryven voor zyn anker.*

C'est lors que le vaisseau entraine ses ancres, & s'éloigne du lieu où il a mouillé, ce qui arrive quand le gros vent ou les coups de mer ont fait quitter prise à l'ancre, à cause de la force avec laquelle le navire l'a tirée. Quelques-uns l'ont appellé improprement, Filer sur son ancre. On dit aussi simplement, Chasser. Le vaisseau chasse. *Pendant cet orage deux de nos vaisseaux chassérent sur leurs ancres, un par la force du vent & des coups de mer, & l'autre parce que le fond étoit de mauvaise tenue. *Voiez*, ARER, CHASSER.

ANCRE qui a rusé. *Een anker dat doorgegaan is.*

FAIRE venir l'ancre à pic ou à pique, Virer à pic. *'t Bot inkorten soo verre dat 't anker op en neer staat.*

C'est remettre le cable dans un vaisseau qui se prépare à partir, en-sorte qu'il n'en reste que ce qu'il faut pour aller à plomb du navire jusques à l'ancre; & qu'en virant encore un demi tour de cable, elle soit enlevée tout-à-fait hors du fond.

L'ANCRE a quitté, l'Ancre est dérapée. *Het anker heeft geslipt, is los geraakt, heeft uit de grondt gesprongen.*

C'est-à-dire que l'ancre, qui étoit au fond de l'eau, pour arrêter le navire, ne tient plus à la terre.

L'ANCRE paroît-elle? *Steekt het anker boven waater?*

C'est une demande qu'on fait, lors qu'on retire une ancre du fond, pour savoir si elle est à la superficie de l'eau.

CAPONNER l'Ancre. *Voiez*, CAPON.

BOSSER l'ancre & la mettre en place. *Het anker opsetten. Voiez*, BOSSER.

L'ANCRE est au bossoir. *Het anker is onder de kraanbalk, hangt voor de kraan.*

Cela se dit lors que son grand anneau de fer touche le bossoir.

A L'ANCRE. *Voiez*, VAISSEAU à l'ancre.

ANCRE qui n'a point de bouée. *Een anker dat blindt is.*

ANCRAGE. *Anker-grondt.*

C'est un poste ou terrein de mer propre à jetter l'ancre, soit à-cause de la nature du fond, soit pour la raisonnable profondeur de l'eau, & la commodité de l'abri. L'ancrage est bon à l'Ouëst de cette rade. Vous trouverez au Sud-Est de cette Il un bon ancrage, sur vingt brasses d'eau; mais donnez vous de garde de mouiller sur quelqu'une des ancres qui ont été perduës, car elles couperoient vos cables. Le Nord est le seul traversier de cet ancrage. *Voiez*, MOUILLAGE.

ANCRAGE, Droit d'Ancrage. *Ankerasie-regt-en-geldt.*

C'est un droit qu'on paie pour la liberté d'ancrer. Par toute cette côte on ne paie aucun droit d'ancrage, ni à l'Amiral, ni aux Seigneurs particuliers de chaque rade.

A N D.

ANDAILLOTS. *Voiez*, DAILLOTS.

A N G.

ANGES. *Ketting-en-bouts-kogels*, *knuppels*.

C'eſt une ſorte de boulet de canon qu'on appelle ainſi : il eſt fendu en deux, & chaque moitié eſt attachée par une chaîne de fer. Ces boulets ſont d'un grand uſage ſur la mer, où l'on s'en ſert pour rompre les mâts, les cordages, & les manœuvres des vaiſſeaux ennemis.

ANGLE. *Winkel*.

C'eſt le concours de deux lignes qui ſe rencontrent a un point, non directement.

ANGUILLERES, ANGUILLES, ANGUILLE'ES, LUMIERES, VITONNIERES, BITONIERES. *Log-gaaten*, *Lok-gaaten*.

Ce ſont des entailles faites dans les varangues dont le fond du vaiſſeau eſt compoſé. Ces entailles ſervent à faire couler l'eau qui eſt dans le vaiſſeau, de la prouë juſques aux pompes. Comme nos Anguillers étoient pleins de l'ordure qui s'y amaſſe, nous y paſſâmes une corde, qui regnoit tout du long, & nous faiſions aller & venir cette corde, pour nétoïer l'égout.

A N N.

ANNEAU. *Ring*.

C'eſt un cercle fait de fer, ou d'autre matiére ſolide, dont on ſe ſert pour attacher les vaiſſeaux. Il y a dans tous les ports, & dans tous les quais, dès anneaux de fer, pour attacher les navires & les bateaux.

ANNEAUX de vergues. *Raa-ringen*.

Ce ſont de petits Anneaux de fer, que l'on met deux enſemble dans de petites crampes, qu'on enfonce, de diſtance en diſtance, dans la grande vergue, & dans la vergue de miſéne ; l'un de ces anneaux ſert à tenir les garcettes qui ſervent à plier les voiles ; & pour arrêter ces mêmes garcettes, on en paſſe le bout dans l'autre anneau.

ANNEAUX de Chaloupes. *Boots ringen*, *Yſere oogen op den overloop om de ſloep vaſt te maaken*.

Ce ſont de groſſes boucles de fer ſur le plus haut pont, qui ſervent a y amarrer les chaloupes.

ANNEAUX de ſabords. *Poort-ringen*.

Ce ſont de certaines boucles de fer médiocrement groſſes, dont on ſe ſert pour fermer, ſaiſir & amarrer les mantelets des ſabords.

ANNEAUX ou Boucles d'écoutilles. *Ringen tot de luiken*.

„ Il y a des anneaux de fer ſur les tillacs, proche des écoutilles, pour les
„ amarrer & tenir fermes pendant le gros tems : il y en a auſſi pour les ca-
„ nons par-derriére, & ils ſervent à les mettre aux ſabords, ou à les haler
„ en-dedans.

ANNEAUX d'étai. *Voiez*, DAILLOTS.

ANNEAU de corde. *Een oog in een touw*,

C'eſt ce qui ſert à faire un nœud coulant.

A N O.

ANORDIE. *Een ſtormig Noord-windt*.

On

On appelle ainsi des tempêtes de vent de Nord, qui s'élèvent en certains tems dans le golfe de Méxique, & aux côtes de la Nouvelle-Espagne.

ANS.

ANSE. *Een Inwyk der zee, die soo krom niet en is als een zee-boesem, Een Inham die niet diep is.*

C'est un bras de mer, qui se jettant entre deux caps ou pointes de terre, y forme un ventre, ou un enfoncement peu profond; mais plus grand que celui que fait un port, & moindre que celui que font la baie & le golfe. A l'Ouëst de ce parage il y a une anse, & les deux pointes qui forment l'anse gisent entr'elles Nord & Sud.

ANSE de Sable. *Sandt-baai, Een kleine Sandt-baai tusschen twee kaapen in.*

ANSE'ATIQUE, Hanséatique, Villes Anséatiques. *Hanse-steeden, Hansee-steeden, Aan-zee-steeden. Voiez*, HANSE.

ANSETTES *Voiez*, ANCETTES.

ANSPECT. *Spaak, Handt-spaak.*

Les matelots usent de ce mot pour dire un Levier.

ANSPESSADE, LANSSPESSADE. *Lanspesaad, Gevrydt.*

C'est un bas Officier d'infanterie, destiné à soulager le Caporal qu'il reconnoit au-dessus de lui, & qui est pourtant au nombre des hautes paies.

ANT.

ANTENNE, mot des Levantins pour signifier une vergue. *Voiez*, VERGUE.

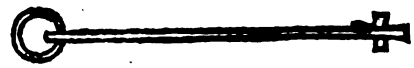
ANTIPODES. *Tegen-voeters, Antipodes.*

Ce sont les habitans des païs diamétralement opposez, & qui, par conséquent, sont dans des parallèles également éloignez de l'Equateur, & dans des différentes moitiés d'un même Méridien. Ils ont les mêmes saisons, même chaud en Eté, même froid en Hiver, & même longueur de jours & de nuits, mais en divers tems; au-lieu qu'ils ont toutes choses contraires dans le même tems, les piés, les saisons, le froid, le chaud, le jour, la nuit, le midi & le minuit.

ANTISCIENS. *Tegen-over-woonders, Antesi.* On donne ce nom aux Peuples qui habitent des lieux opposez decà & delà l'Equateur: ils ont le Midi au même tems, mais leurs ombres tournent différemment, l'une vers le Pole Septentrional, & l'autre vers le Pole Austral. Quand nous avons l'Eté ils ont l'Hiver; & au-contraire quand nous avons l'Hiver ils ont l'Eté.

ANTOIT. *Schot-bout.*

C'est un instrument courbé de fer, dont on se sert en construisant un navire pour faire approcher les bordages près des membres, & les uns près des autres. Au-lieu de cela les Hollandois se servent de chevilles à boucles & à goupilles, qu'ils font passer dans les membres, qu'ils percent exprès; & ils font approcher le bordage, ou la préceinte, du membre où est la cheville, par le moien des cordes qu'ils y mettent, c'est pourquoi on traduit ici en Flamand ce mot d'Antoit par celui de *Schot-bout*, dont voici la figure.



APA.

APARTEMENS d'un vaisseau. *Kaamers, Vertrekken.*

Ne pourront, les Gardiens, prendre leur logement dans les chambres & principaux apartemens des vaisseaux, mais seulement à la Sainte-Barbe & entre les ponts.

API.

APIQUER, Appiquer. Le cable appique. *Het anker komt op en neer.*

C'est-à-dire que le vaisseau approche de l'ancre qui est mouillée, & que le cable étant halé dans le navire, il commence à être perpendiculaire ou à pic.

APIQUER. *Voiez*, HUTTER.

APIQUER la vergue de sivadiére. *De blinde ree optoppen, De blinde ree aanbrassen en regt toppen.*

APL.

APLESTER, Aplestrer. *De zeilen los maaken, en ter windt-vang stellen.*

C'est déplier & étendre les voiles, appareiller, les mettre en état de recevoir le vent, quand on est prêt de partir.

APO.

APOSTIS. Deux longues pieces de bois de huit pouces en quarré, tant soit peu abaissez; l'une est le long de la bande droite, & l'autre le long de la bande gauche d'une galere, depuis l'épaule jusqu'à la conille; chacun portant toutes les rames de la chiourme par le moïen d'une grosse corde.

APP.

APPARAUX, APARAUX. *Zeil en treil, Tuig.*

Ce mot signifie les voiles, les manœuvres, les vergues, les poulies, les ancres, les cables, le gouvernail, & l'artillerie du vaisseau; de-sorte qu'il désigne plus de choses que le mot d'Agreils, & moins que celui d'équipement, lequel signifie, outre cela, les gens de l'équipage & les victuailles.

L'Article VIII. du Titre IV. du Livre III. de l'Ordonnance de la Marine de France de 1681. porte que lorsque l'assurance est faite sur le corps & quille du vaisseau, ses agreits & apparaux, l'estimation en sera faite par police, sauf à l'Assureur, en cas de fraude, de faire proceder à nouvelle estimation.

APPAREIL. Apareil de pompe. *Pomp-hartie.*

C'est le piston de la pompe. *Voiez*, PISTON.

APPAREIL de mâts & de voiles. *Een heel gereetschap met Masten en zeilen.*

APPAREILLER, Apareiller. *Een schip onder zeil brengen, Sig zeilvaardig maaken, Sig klaar maaken om te zeilen, Onder zeil gaan, De zeilen ontslaan.*

C'est disposer toutes choses dans un vaisseau pour mettre à la voile. On dit qu'une voile est appareillée, pour dire qu'elle est déploiée en état de recevoir le vent. Nôtre vaisseau appareilla plus vîte que la flûte, quoi qu'elle eût filé son cable bout par bout. Pour appareiller il faut ordinairement vi-

rer

rer l'ancre & la bosser, déferler ce qu'on veut porter de voiles, & mettre toutes les manœuvres en état, en larguant quelques-unes, & halant sur quelques autres, &c.

APPAREILLEE. Voile appareillée. *Een ontslaagen en ter windt-vank gesteldt zeil.*

C'est une voile mise dehors, Voile mise au vent, c'est-à-dire, déploié pour prendre le vent; ce qui est le contraire de Voile ferlée, ou de Voile carguée. Nos voiles étoient appareillées, mais le vent calma. Ce vaisseau est apareillé à voile latine; cet autre vaisseau est appareillé à trait quarré, ou à voile quarrée.

APPELLE, Apelle. Une manœuvre qui appelle de loin, ou de près. *Een touwerk dat verre van de mast vaart, of digt by van de mast vaart.*

C'est-à-dire, qu'elle est attachée loin, ou près du lieu où elle doit servir.

APPLANIR, Unir une piéce de bois. *Slechten, Slegten.*

C'est la rendre de niveau, ou faire que sa superficie soit unie.

" APPOINTE' ou Morte-paie. *Appointé of Dood-eeter.*

" C'est un homme qui étant à bord ne fait rien s'il ne veut, quoi que l'E-
" tat paie sa dépence & ses mois de gages; & en cela il différe d'un Volon-
" taire.

APPUI de fenêtre. *Schoor, Steunsel.*

C'est ce qui en est l'accoudoir.

A P R.

APROCHER, S'aprocher du vent. *By laaten koomen.*

A Q U.

AQUE, Acque. *Aak, Beitel-aak.*

C'est une sorte de bâtiment qui amène des vins de Rhin, ou de Cologne, en Hollande. Ils sont plats par le fond, larges par le bas, hauts de bord, se rétrecissant par le haut. Leur étrave est large aussi-bien que leur étambord.

A R A.

ARAIGNE'E, Araigne'es, Martinet, Moques de trelingage. *Doodts-booft-bloks.*

Ce sont des poulies particuliéres, où viennent passer les cordages appellez Martinets ou Marticles. Ce nom d'Araignée leur a été donné à-cause que les Martinets forment plusieurs branches, qui se viennent terminer à ces poulies, à-peu-près de la même façon que les filets d'une toile d'araignée viennent aboutir, par de petits raïons, à une espéce de centre.

Le mot d'Araignée se prend quelquefois pour le Martinet ou les Marticles, comme le Martinet se prend aussi pour les Araignées.

ARAMBER. *Aanklampen.*

C'est accrocher un bâtiment pour venir à l'abordage, soit qu'on emploie le grapin, soit d'une autre sorte.

A R B.

ARBALETE, Arbaleste, Arbalestrille, Fleche, Baton de Jacob ou Raion Astronomique. *Graadtboog.* On l'appelle aussi *Croix Geometrique*, & *Verge d'or*; quelquefois, *Radiometre*, ou *Rayon Astronomique* ou simplement *Fleche.* C'est

C'est un Instrument d'Astronomie, qui, par ses graduations, ou divisions géometriques, sert à prendre les hauteurs des Astres, pour en conclurre quelle est l'élévation du Pole; ou, ce qui est la même chose, pour déterminer combien on est éloigné de la Ligne Equinoxiale, dans le lieu où l'on prend hauteur. L'Arbalête est composée de trois ou de quatre petites piéces de bois, dont la plus longue s'appelle Fléche ou Verge; & des autres les unes s'appellent Curseurs & l'autre Marteau. La Fléche est taillée à quatre pans, chacun desquels a ordinairement une graduation particuliére. Les Curseurs & le Marteau ont dans leur milieu chacun un trou, au-travers duquel passe la Fléche. On appelle Marteau la petite piéce qui se met à l'extrémité inférieure de la Fléche, & les autres piéces s'appellent Curseurs, parce que l'Observateur ou Hauturier les fait courir le long de la fléche, pour conduire & fixer son raïon visuel. Nôtre Pilote hauturier eut toute la nuit l'arbalête en main, & sur la hauteur de l'étoile du Nord il nous assura que nous étions par les trente-six degrès de la bande du Nord; c'est-à-dire que nous avions trente-six degrès de latitude Septentrionale, & que le Pole Arctique étoit élevé de trente-six degrès sur l'horison. *Voiez*, CROISADE & GARDES.

Il y aussi un instrument nommé *demi-Arbalête*, qui n'a qu'un des bras du marteau dont ont parlé quelque Routiers Hollandois. Il y en a quelques-uns au contraire qui ont trois Marteaux ou Curseurs.

ARBALETE à glace. *Spiegel-boog*. La figure est dans la planche, qui est auprès du mot Nocturlabe.

ARBALESTRIERE, est le poste où combatent les soldats le long des Apostis, & des Courtois, ordinairement derriere une Passevande.

ARBORER un mât. *Een mast insetten.*

C'est mâter, ou dresser un mât sur le vaisseau. Leurs galéres avoient arboré dans le tems que les nôtres desarboroient: c'est-à-dire, Leurs galéres appareilloient, & levoient leur mestre & leur trinquet, dant le tems que nos galéres dématoient, ou abatoient leurs arbres. Le mât de hune est arboré sur le grand mât.

ARBORER le pavillon, *De vlag opsetten, of uitsteeken en laaten waayen.*

C'est le hisser & le déploier. Leur Amiral mit le perroquet en banniére, & le nôtre arbora le pavillon.

ARBRE. C'est le nom que les Levantins donnent à un mât.

ARBRE de mestre. C'est le grand mât. *Voiez*, MAT.

ARBRE de meule. *Spil.*

C'est le fer qui passe au-travers de quelque meule, & qui sert à la faire tourner.

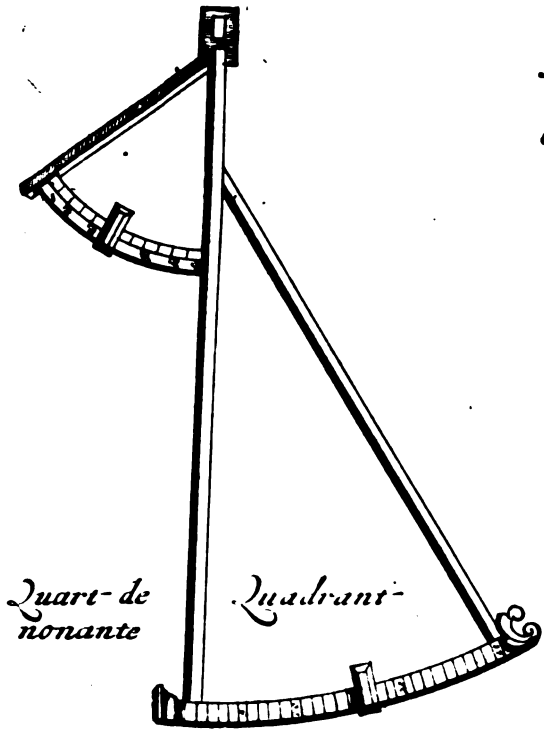
ARBRE. Arbre d'une gruë. *Staander.*

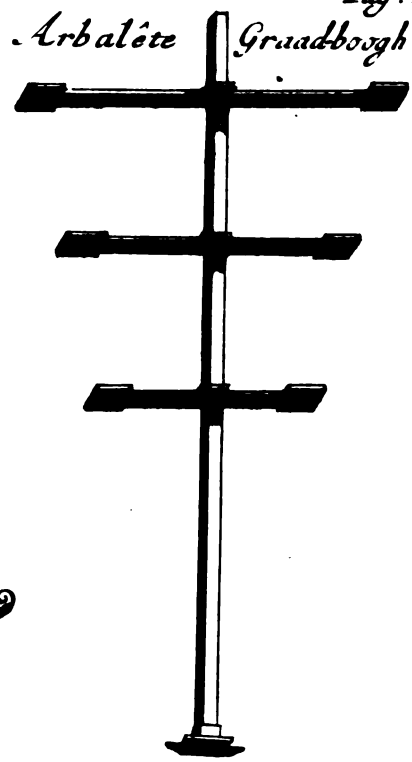
C'est une grosse piéce de bois, qui demeurant ferme soutient d'autres piéces qui tournent dessus, comme on peut voir, dans les gruës, où le rancher tourne sur un poinçon qui est au bout de l'arbre.

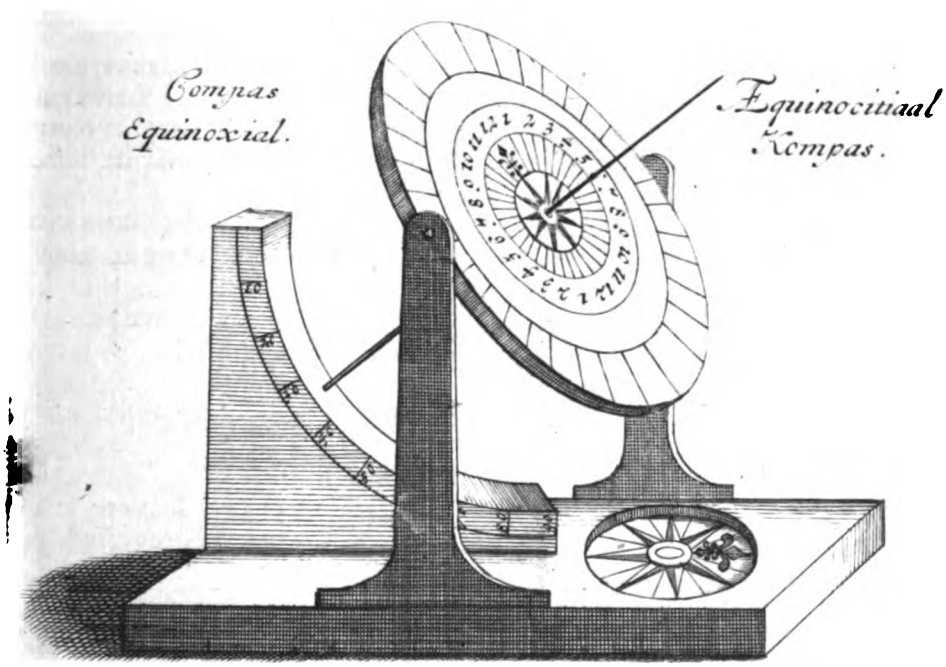
A R C.

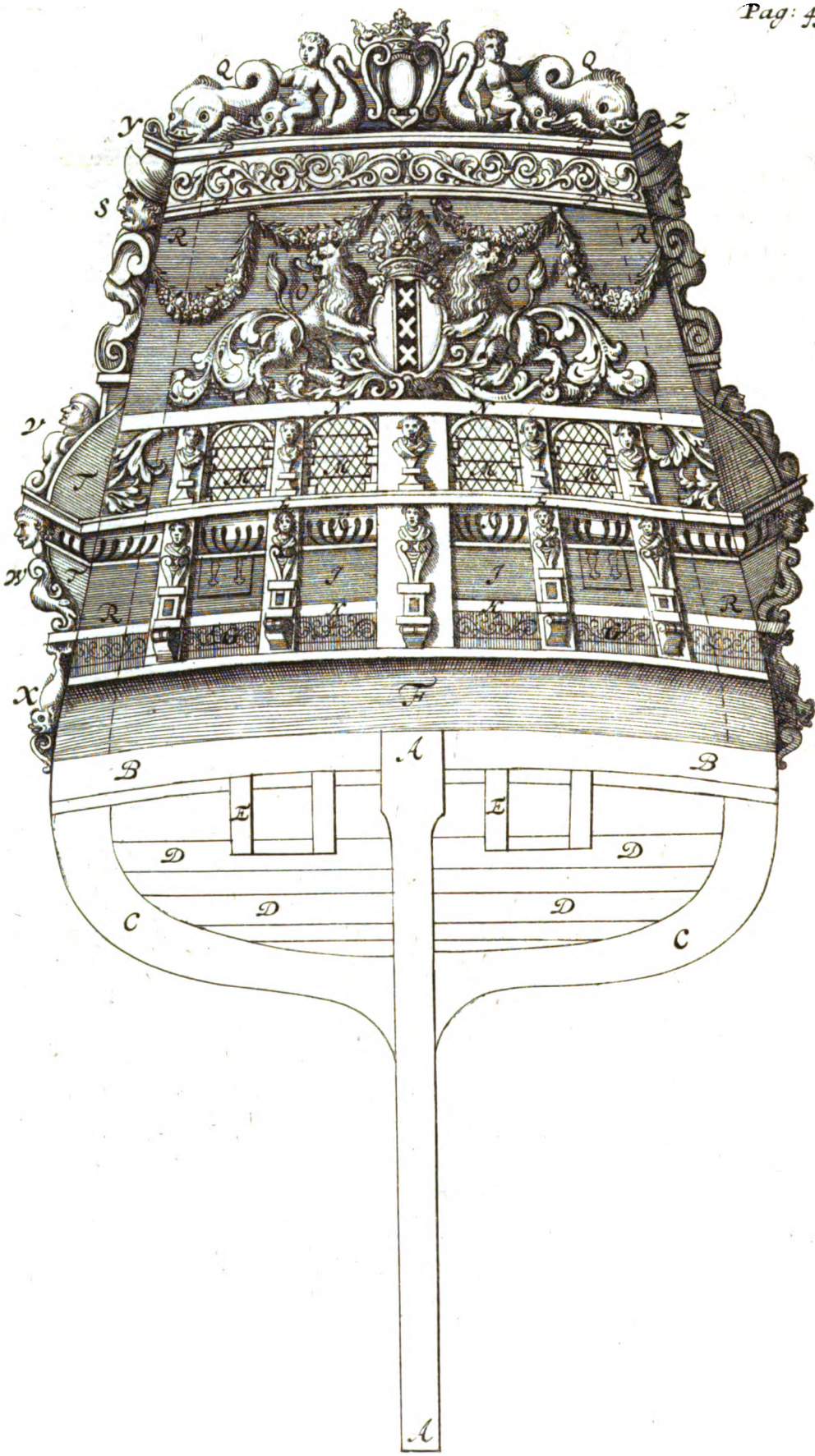
ARC. *Boog.*

Ce mot se dit de toutes les choses qui se font en ligne courbe: ainsi on ap-









appelle Arcs ou Arceaux, les voutes & les fenêtres qui sont cintrées, & non quarrées. Ce même terme se dit aussi généralement de toutes les autres choses, qui sont en ligne courbe. En cet endroit le rivage se courbe en arc, pour former un golfe ou une anse. Cette riviére se forme en arc & fait un grand détour. Il se dit encore, en Astronomie, d'une portion de cercle, qui fait partie d'un cercle divisé en trois cens-soixante parties; & l'on dit, un Arc de soixante, de quatre-vingts-dix, & de six-vingts degrez; l'Arc diurne du Soleil; l'élévation du Pole se mesure par un Arc pris sur le Méridien.

" LA porte de la dunette se fait en arc ou arceau. *De ingang van de hut-*
" *te is met een rondt boog.*

ARC, ou Ligne courbe de l'éperon. *Boog.*

C'est en longueur la distance qu'il y a du bout de l'éperon à l'avant du vaisseau, par-dessus l'éperon. Ce courbe se forme principalement par les aiguilles, ou plûtôt par l'aiguille inférieure, & par la gorgére. Il n'y a pas encore long-tems qu'on donnoit à l'éperon beaucoup moins d'arc qu'on ne lui en donne aujourd'hui; mais en Hollande on lui en donne encore moins qu'on ne fait en France, & l'on prétend que les François vont en ce point jusqu'à l'excès.

ARCANNE. *Roode kryt.*

C'est une espéce de terre rouge, dont les Charpentiers se servent pour teindre les cordeaux avec lesquels ils marquent leur bois: ils se servent aussi de craie blanche.

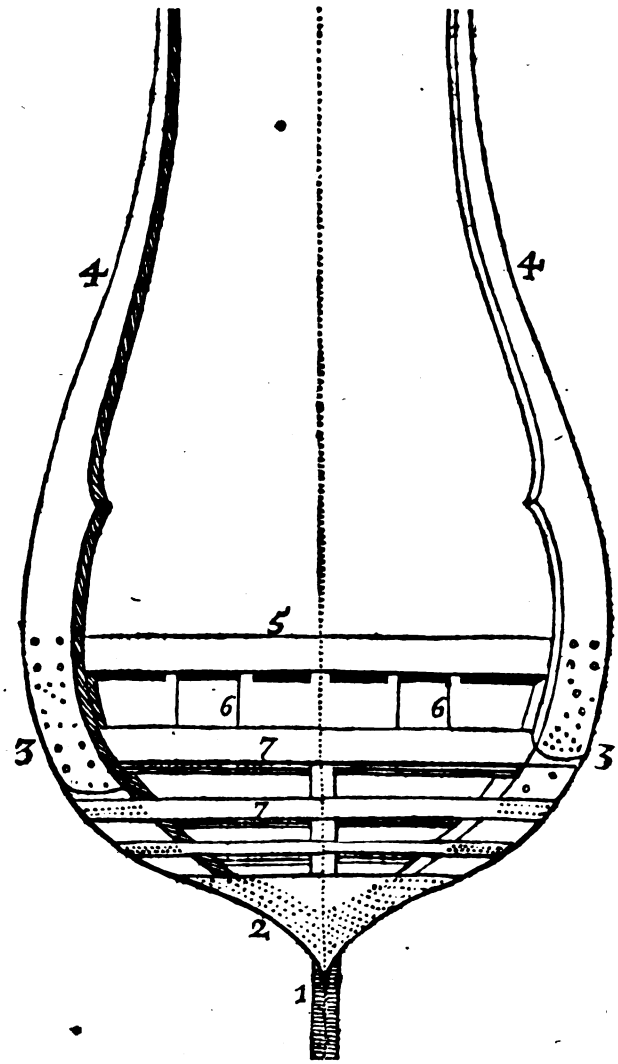
ARCASSE. *Spiegel.*

C'est ce qui est contenu entre les deux estains, qui sont les deux piéces de bois qui forment le ronde de l'arriére d'un vaisseau: ou-bien; C'est le derriére du gaillard & tout le bordage de la poupe, dont la hauteur est déterminée par l'étambord & le trepot, & sa largeur par la lisse de hourdi ou grande barre d'arcasse. On voit dans la figure à l'autre page les grosses & principales piéces qui composent l'Arcasse: 1. est l'Etambord: 2. la Clef des Estains: 3 les Estains: 4. les Allonges de poupe: 5. la Lisse de hourdi: 6 les Montans des sabords: 7. les Contre-lisses: le tout selon qu'on le trouve dans un bon Auteur Flamand.

Et dans la figure qui est à la page suivante, on voit toute l'Arcasse, avec son bordage & ses ornemens, jusqu'à la lisse de hourdi. Cette figure est proportionée pour un vaisseau de cent-quarante-cinq pieds de long pris de l'étrave à l'étambord, trente-six pieds de large, & quinze pieds de creux, mesure d'Amsterdam: elle a été fournie par un habile Maître Charpentier & excellent Mathématicien Flamand.

AA. L'Etambord qui a de hauteur, à prendre sur la quille ou en ligne perpendiculaire, vingt-sept pieds; un pied sept pouces d'épais; deux pieds de large par le haut; deux pieds sept pouces au-dessous des Estains; & sept pieds par le bas.

BB. La Lisse de hourdi, qui a vingt-sept pieds de long; un pied neuf pouces d'épais; un pied sept pouces de large en son milieu; un pied cinq pouces par les bouts; un pied & un pouce ou douze pouces de courbe.



CC. Les Eſtains, qui ont douze pieds de haut, à prendre perpendiculairement du bout de l'Etambord par le haut, juſques à l'endroit où ils le joignent vers le bas.

DD. Les Contre-liſſes ou Barres de contre-arcaſſe, qui ont un pied quatre pouces d'épaiſſeur.

EE. Les Montans des ſabords, qui marquent la largeur des ſabords de l'arcaſſe, & qui ont huit pouces d'épais.

F. Le Revers d'Arcaſſe, qui commence à faire ſaillie à la liſſe de hourdi, ſur laquelle il ſe termine; & qui eſt de trois pieds.

GG. L'Architrave, qui a cinq pouces & demi d'épais, & un pied trois pouces de large.

HH. Le Tore, qui a quatre pouces d'épais.

II.

II. La Frise qui est au-dessus du revers, & qui bombe; avec deux sabords.

KK. Une autre Frise, sous les fenêtres de la chambre du Capitaine, qui a cinq pouces d'épais.

LL. La Simaise, qui a quatre pouces d'épais; un pied sept pouces de large en son milieu; & deux pieds par les bouts.

M. M. M. M. Les Fenêtres de la chambre du Capitaine.

NN. Le Tore au-dessus des fenêtres de la chambre du Capitaine, qui a quatre pouces d'épais.

O. Le Miroir ou Fronteau d'armes, qui a sept pieds six pouces de haut.

P.P.P.P. Les Barres du Couronnement, entre lesquelles il y a une frise; étant toutes deux un peu moins épaisses que les autres piéces qui sont au-dessous; & la frise moins épaisse aussi que les autres frises. Ces trois piéces ont ensemble deux pieds six pouces de haut.

QQ. Le Couronnement, qui a un pied six pouces de haut, en son milieu.

RR. Les Allonges de poupe ou Trepots, qui ont vingt quatre pieds de haut au-dessus de l'Étambord.

S. Terme.

TT. Les Galeries, dont le bas répond sur le bordage qui se sert de base aux sabords.

V. Terme au-dessus de la galerie du côté de l'arcasse.

W. Gros Termes, qui servent de suports aux galeries.

X. Daufin sur le côté du revers.

Y. Z. La largeur entre les deux Trepots par le haut, qui est de seize pieds.

ARCASSE, ou Mousle d'une poulie. *Een blok sonder schyf.*

C'est le corps de la poulie qui en renferme le roüet. Les poulies, qui servent aux vaisseaux, sont bandées & suspenduës par des cordes appellées Etropes.

ARC-BOUTANS. *Gyken, Geiken, Spieren, Spaaken.*

Un Arc-boutant est une espéce de petit mât, de vingt-cinq à trente-pieds de long, ferré par un bout avec un fer à trois pointes, de six à huit pouces de longueur, dont l'usage est de tenir les écoutes des bonnettes en étui, & de repousser un autre vaisseau s'il venoit à l'abordage.

ARCS-BOUTANS. *Karviel-houten.*

Ce sont des piéces de bois entaillées sur les baux ou barrots, & servant à soûtenir les barrotins.

ARCS-BOUTANS d'échafaut. *Swieping. Voiez*, TRIANGLE.

ARCEAUX ou GUERITES. Ce sont des piéces de bois qui se vont inserer dans la fléche, qui est comme la clef de la voute de la poupe, laquelle s'avance un peu plus au dehors que les Bandins, & porte au-dessus une figure en relief qui regarde vers la proue comme d'un Lion, d'une Aigle, d'un Tigre, ou d'un autre animal qui reçoit à l'extremité les Armes du Roi.

ARCENAL ou Arsenal de marine. *Zee-magazyn, Zee-admonitie-huis, Arsenal.*

C'est un port où le Prince entretient ses Officiers de marine, ses vaisseaux, & les choses nécessaires pour armer: c'est aussi l'espace & renclos particulier qui sert à la construction des vaisseaux, & à la fabrique des armes.

ARCHE. *Kooker, 't Beschot-werk daar mee de pomp in 't vierkant afgesondert wordt.*

C'est la boite de menuiserie qui couvre la pompe, afin qu'elle ne soit point endommagée: on se sert aussi pour cela de cordes dont la pompe est surliée, & qui s'appellent en Flamand *Pomp-kleeden.*

ARCHIPEL, Archipélage, ou Archipélague. *Een Archipelago, Een zee-streek met veel eilanden bezaait.*

Les Géographes appellent ainsi une certaine étenduë de mer, que quantité d'Iles entrecoupent: comme la Mer Egée qui est nommée l'Archipel par excellence, & qui est considérable en ce qu'elle enferme en peu d'espace plusieurs Mers de différens noms. La mer qui baigne les Iles Philippines est appellée le Grand Archipel, ou l'Archipélague de St. *Lazare.* Il y a encore l'Archipélague des Maldives, celui du Méxique, & quelques autres. Ce nom d'Archipélague vient de ce que les Anciens ont appellé la mer, *Pelagus* qui signifie proprement *Haute-Mer.* Il lui ont aussi donné le nom de *Portus*; mais ce nom n'est que Poëtique, & n'a jamais été en usage que pour le Pont-Euxin, ou Mer noire, la Propontide, ou Mer de Marmora & l'Hellespont.

ARCHIPOMPE, ou Puits. *Sood, Pomp-put, Durk.*

C'est une enceinte ou retranchement de planches, dans le fond de cale, pour recevoir les eaux qui se déchargent vers l'endroit où elle est située. Les pompes sont élevées au milieu d'une Archipompe. Le matelot qui va visiter l'Archipompe, & qui trouve que l'eau ne franchit pas, y jette une ligne chargée d'un plomb, pour sonder & mesurer la profondeur de l'eau, On y met quelquefois les boulets de canon.

ARCHITECTURE navale. *Scheeps-bouw.*

C'est ainsi qu'on appelle la construction des vaisseaux.

ARCHITRAVE, Epistyle. *Architraaf, Architraab.*

C'est une piéce de bois mise sur des colomnes au-lieu d'arcades, qui est la premiére & la principale, & qui soutient les autres.

„ Au-dessous de la plus basse frise de l'arcasse, qui sert de base aux Ter-
„ mes, il y a une Architrave, qui, dans un vaisseau long de cent-trente-
„ quatre pieds de l'étrave à l'étambord, doit avoir deux pieds de large, &
„ quatre pouces & demi d'épais.

ARCQUER, S'Arquer. *Opgeset worden, Een rug opsteeken, Gebocheldt worden.*

C'est se courber en arc; ce qui se dit de la quille, lors que mettant le vais-
seau

ſeau à l'eau, ou-bien lors que faiſant voiles, & venant à toucher par l'avant ou par l'arriére, pour être inégalement chargé, la quille ſe dément par cet éfort, devient arquée, & perd de ſon trait, ou de ſa figure ordinaire. Faites bâtir vos vaiſſeaux dans une forme, & la quille ne ſera pas en danger d'être arquée lors que vous les ôterez de deſſus le chantier, pour les mettre à l'eau.

ARCQUE', Arqué, Quille arquée. *Een kiel die een opgeſette rug heeft, die geboogen is, die een rug opſteekt.*

C'eſt-à-dire, un navire dont la quille & les côtés ſont pliez, ce qui fait que les deux bouts ſont plus tombez que le milieu.

NAVIRE Arcqué. *Een ſchip dat een rug opſteekt.*

C'eſt-à-dire, plié ou courbé en arc. Ce vaiſſeau eſt arcqué; c'eſt-à-dire que ſa quille eſt courbée en arc, ſoit que le vaiſſeau ait touché ſur un terrein mal uni, ou qu'il ſoit vieux.

ARCQUE'. Terme de Charpentier. *Bogtig.*

C'eſt lors qu'une poutre, ou une autre bois ſe trouve courbé naturellement, ou que le Charpentier le taille de la ſorte.

ARD.

ARDENT, Feu St. Elme, Caſtor & Pollux. *Vree-Vuuren, Caſtor en Pollux.*

C'eſt un météore, ou feu follet, formé de quelques exhalaiſons graſſes, qui s'élevent & s'enflamment après l'orage, & paroiſſent ſur les mâts & les vergues des vaiſſeaux.

ARDENT. Vaiſſeau ardent. *Een heet en loefgierig ſchip.*

C'eſt celui qui a ſon inclination à approcher du vent.

ARE.

ARER, ou Chaſſer ſur ſes ancres. *Driftig zyn, Deurgaan.*

C'eſt lors que l'ancre étant mouillée dans un mauvais fond, elle lâche priſe, & ſe traîne en labourant le ſable. Quand la mer monte en ce mouillage, & que la violence du vent ſe joint avec la force du flot, ils ne manquent jamais de faire arer les ancres. *Voiez*, CHASSER.

ARETE, ARRESTE. Une piéce de bois à vive areſte. *Een vierkant hout.*

C'eſt-à-dire qu'elle eſt bien équarrie, & que les angles en ſont bien marquez.

ARG.

ARGANEAU, ORGANEAU. *Een dik yſer-ring.*

C'eſt un gros anneau de fer.

ARGANEAUX au platbord. *Ringen in het dolbord tot het touwerk.*

C'eſt pour y amarrer les manœuvres.

ARGANEAUX aux batteries. *Ringen tot 't geſchut.*

Il y en a un à chaque côté d'un ſabord; car il en faut un pour le palan d'un canon, & un autre pour la brague.

ARGANEAU de carguebas. *Ring tot het rakke-touw, of rak-taalie.*

ARGANEAU d'ancre. *Anker-ring.*

Chaque ancre a ſon arganeau, qui d'ordinaire eſt fourré d'une bourdineure, pour conſerver le cable qui y eſt talingué. *Voiez*, ANCRE.

LE Trou qui est au bout de la verge où passe l'arganeau, *Anker-oog*, *Voiez*, ANCRE.

ARGOUSIN est un Officier de Galere, qui a soin d'ôter & de remettre les chaines aux Forçats selon l'occasion, & qui veille sur eux pour empêcher leur évasion. Sans l'Argousin & sous Argousin qui est l'aide de l'Argousin, il y a dix compagnons sur la Galere qui font la Garde des Forçats. L'Argousin gagne tous les jours huit ou neuf sous & à sa portion comme un Galerien.

ARI.

ARISER les vergues. *De reën op de reegeling neerlaaten.*

C'est les baisser pour les attacher sur les deux bords du vibord.

ARM.

ARMADILLE. *Barralaventa Vloot*, *Armadillas.*

On appelle ainsi certain nombre de vaisseaux de guerre ordinairement de six ou huit depuis vingt quatre jusqu'à cinquante pieces de Canon, qui font comme une petite flote, que le Roi d'Espagne entretient dans la Nouvelle Espagne, pour garder la côte, & empêcher que les étrangers n'aillent négocier avec les Espagnols & les Indiens. Cette flotte a même le pouvoir & ordre de prendre tous les vaisseaux marchands Espagnols qu'elle rencontre à la côte sans permission du Roi d'Espagne.

La Mer du Sud a son Armadille aussi bien que la Mer du Nord. Celle-ci réside ordinairement à Carthagene & l'autre à Calao qui est le Port de Lima. Le Roi d'Espagne entretient encore depuis peu quelques Armadilles en d'autres Ports, depuis les desordres que les Flibustiers ont causé en ces Païs-là.

ARMADILLES. *Kleine Spaansche Oorlog-scheepen*, *Armadillas.*

C'est aussi une sorte de petits vaisseaux de guerre dont les Espagnols se servent dans ces mêmes climats. Nôtre frégate nous venoit avertir qu'il y avoit deux Armadilles Espagnoles, qui nous attendoient au sortir de la baie.

ARMATEUR ou Capre. *Kaaper*, *Commissie-vaarder.*

C'est le Commandant de quelque vaisseau qui est armé pour croiser sur les bâtimens du parti contraire, & c'est aussi le nom spécieux que prend aujourd'hui un Pirate, pour adoucir le nom de Corsaire.

ARMATEUR, Armateurs. *Reeders.*

On appelle aussi Armateurs les Particuliers qui font l'armement, quoi qu'ils ne soient pas à bord du bâtiment.

ARMATEURS. *Reeders*, *Bevragters.*

On appelle quelquefois encore Armateurs les Marchands qui afretent & équipent un vaisseau.

ARME. *Waapen.*

ARME à feu. *Schiet-geweer*, *Bus.*

ARMES blanches, Armes d'hast. *Aanleggende waapenen met een lang schaft.*

Ce sont les armes offensives qui ont un long manche. Le Commissaire Général de l'artillerie de la marine a inspection sur les pertuisanes, halebardes & autres armes blanches, & doit prendre garde qu'elles soient conformes aux modeles.

AR-

ARME' en guerre. *Ten oorlog uitgerust.*

C'est-à-dire équipé & armé pour insulter les vaisseaux ennemis. Nous trouvâmes dans ce port deux vaisseaux armez en guerre, & trois bâtimens en marchandise.

Un vaisseau armé moitié en guerre, moitié en marchandises, est celui qui outre l'équipage nécessaire pour le conduire, a encore des Officiers, des Soldats; des armes, & des munitions propres pour l'attaque & pour la defense. La plûpart des vaisseaux Marchands François, qui font des voyages de long cours, sont ainsi armez, ce qui fait que leurs retours, ne sont jamais si considerables que ceux des Hollandois, qui ne s'arment qu'en marchandises.

On ne peut armer un vaisseau en guerre sans Commission de M. l'Amiral. Celui qui a obtenu cette Commission est tenu de la faire en registrer au Greffe de l'Amirauté du lieu où il fait son armement, & doit donner caution de la somme de 15000 liv. laquelle doit être reçue par le Lieutenant de l'Amirauté en presence du Procureur du Roi *Art.* 1. *&* 2. *du Titre* 9 *du Livre* 3 *de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août* 1681.

ARME' en cours ou en course. *Een schip op den prys gezet.*

ARME'E navale. *Oorlogs-vloot*, *Armade.*

C'est une armée de mer composée de plusieurs navires de guerre. *Voiez*, ARMEMENT.

Les plus exacts Ecrivains Flamans distinguent Armée navale & Escadre de Flote, laissant ce dernier terme pour les flotes marchandes, de même que font aussi les plus éxacts Ecrivains François. Ce n'est pas qu'il n'y en ait beaucoup qui se servent aussi du mot de Flote, & on les entend assez quand il y a quelque circonstance qui fait connoître qu'on parle de guerre; mais on ne dit point-du-tout Flote de guerre; c'est une expression toute Flamande.

„ Lors qu'il y a un nombre de navires de guerre ensemble, on les appel-
„ le *Esquadre*, *Armade*, *Oorlogs-vloot*; mais lors que ce sont des vaisseaux
„ marchands on dit seulement *Vloote of Flotte.*

NAVIGUER en escadres, & non en corps d'armée. *By esquadres, en niet by armade zeilen.*

ARMEMENT *Wapeninge en manninge. Voiez*, ARMEMENT.

ARMEMENT de vaisseaux marchands. *Uitrusting en Reedery.*

ARMEMENT. *Uitrustinge*, *Equipagie.*

C'est l'Equipement, soit d'un vaisseau de guerre, soit de plusieurs; & la distribution ou embarquement des troupes qui doivent monter chaque vaisseau. On prépare un grand armement. Le desarmement de notre escadre servit à l'armement de la leur. Il se prend aussi quelquefois pour les gens de l'équipage. Tout l'armement murmura de ce projet.

On appelle Etat d'armement la liste que la Cour envoie, dans laquelle sont marquez tous les vaisseaux, Officiers Majors, & Officiers Mariniers qu'on destine pour armer. On dit encore, Etat d'armement, pour signifier le nombre, la qualité, & les proportions des agrès, apparaux & munitions qui doivent être emploiez aux vaisseaux que l'on a dessein d'armer.

Les armemens de Hollande, en tems de paix, consistent en trente à quarante

rante navires de guerre, que l'Amirauté entretient. Ils sont emploiez à escorter des flotes marchandes, & à former une escadre de huit ou dix vaisseaux pour observer les Corsaires d'Alger, & des autres places de Barbarie; & ce qui reste demeure dans les Ports, en attendant l'occasion. (Le Chevalier Temple dit que la dépence ordinaire de cet armement, monte à six millions.

Les armées navales que les Provinces-Unies ont mises en mer, pendant les guerres qu'ils ont soutenuës contre les Anglois, ont été de quatre vingts à cent vaisseaux. Il y en avoit plus de cent dans celle que le Lieutenant Amiral Général de Wassenaar commandoit l'an 1665 lors que le vaisseau de ce Général sauta, & qu'il perdit la bataille avec la vie. Sur la fin de la même année les Etats remirent en mer, quatre-vingts-treize navires de guerre ou frégates, montez de 4337. piéces de canon, & de 19636 hommes d'équipage, ou soldats. L'an 1666. leur armée, où se trouverent le Prince de Monaco & le Comte de Guiche, fut composée de 85. navîres de guerre & frégates, 9. brulots, & autant de yachts d'avis. L'an 1672. ils armérent quatre-vingts-onze navires de guerre ou frégates, 44. brulots, & 23. yachts.

ARMEMENT, Tems d'un armement. *Togt*, *Zee-togt*.

On dit l'armement ne durera pas quatre mois.

ARMER un vaisseau. *Uitrusten*.

C'est-à-dire l'Equiper de vivres, munitions, soldats, matelots, & autres choses nécessaires pour faire voiage, & pour combatre. Il n'y avoit pas assez de monde pour les prises.

ARME les avirons. *Maakt u riemen klaar om te roeijen*.

C'est un commandement de mettre les avirons sur le bord de la chaloupe tout-prêts à servir.

ARMER un canon. *Een geschut met scherp laaden*.

C'est mettre le boulet dans un canon. Lors qu'on ôte le boulet d'un canon, on appelle cela, Desarmer le canon.

ARMOGAN. On a laissé passer l'armogan. *Men heeft de goede wind verlegen*.

Les Pilotes se servent de ce mot pour dire, le beau tems qui est propre pour naviguer; il n'est en usage que dans la mer Méditerranée.

ARMURIER. *Een Waapen-smidt*.

L'Armurier d'un vaisseau doit entretenir les armes en état de servir, & aider au Capitaine d'armes à les tenir propres.

ARO.

ARONDE. Queue d'aronde. *Swaluw*, *Swaluw-Star*.

C'est un terme de Charpentier. C'est une certaine entaillure dans le bois, faite comme la queue d'un hirondelle, étroite par le bout qui est en-dedans, & large par l'autre bout, qui est en-dehors.

ASSEMBLE à queüe d'aronde. *Met Swaluw-star ingelaaten*. *Voiez*, la figure au mot, ASSEMBLAGE à queuë d'aronde.

ARONDELLES, Arondelles de mer. *Ligte en wel-bezeilste scheepen*.

C'est ainsi qu'on appelle en termes de mer les brigatins, les pinasses, & autres

tres vaisseaux médiocres & legers, des Arondelles de mer.

ARQ.

ARQUER. *Voiez*, ARC, & ARCQUER.

ARR.

ARRACHE-PERSIL. *Loop*, *Loop in 't lyntje*.

C'est un terme de moquerie, dont on se sert sur la riviére de Loire & ailleurs, pour insulter les bateliers qu'on voit tirer à la cordelle, à quoi ils répondent d'ordinaire par un torrent d'injures. Arrache-Persil navigue aussi.

ARRAPE. *Vat aan*.

C'est-à-dire, Prens. Ce terme est des plus bas, il n'y a que le commun des matelots qui s'en serve.

ARRET ou Arrest de vaisseaux & Fermeture de ports. *Beslag*.

C'est lors que par l'ordre des Souverains on retient dans les ports tous les vaisseaux qui y sont, & qu'on les empêche d'en sortir, afin qu'il puisse s'en servir lui-même pour les besoins de l'État.

ARRETER les vaisseaux & fermer les ports. *Beslaan*.

ARRIERE ou Poupe. *'t Agterschip*.

C'est la partie du vaisseau qui en fait l'arriére, & qui est soutenuë par l'étambord, le trepot, & la lisse de hourdi ou barre d'arcasse. Ordinairement sous les mots d'arriére & de poupe, on comprend cette masse & ces departemens du vaisseau qui regnent dans les hauts & dans les bas, entre l'artimon & le gouvernail. Nous découvrîmes les vaisseaux ennemis, qui nous demeuroient par nôtre arriére. Lors que nos escadres se joignirent le Vice-Amiral & tous ses vaisseaux saluërent l'Amiral, & passérent à son arriére, selon la coutume. *Voiez*, ARCASSE.

FAIRE vent arriére. *Voor de windt afloopen*, *Voor windt zeilen*.

C'est prendre le vent en poupe. Dans ce combat leur premiére division faisoit vent arriére sur nôtre troisiéme division. On dit aussi, Venir vent arriére, Porter vent arriére, & Aller vent arriére. Le vaisseau qui porte vent arriére ne va pas si vîte que quand il fait vent largue, & qu'il porte de vent de quartier, suposant que dans l'une & l'autre navigation, le vent soit d'une égale force: car aiant vent largue, toutes les voiles servent & prennent le vent de biais; mais quand le vent est en poupe, & qu'il porte également entre deux écoutes, la voile d'artimon dérobe une partie du vent à la grande voile, & la grande voile dérobe le vent à la miséne, les derniéres faisant toûjours obstacle à celles qui les précédent. *Voiez*, LARGUE.

PASSER à l'arriére d'un vaisseau. *Agter om loopen*.

C'est aller se mettre à l'arriére d'un autre vaisseau, ou le laisser passer devant, & se mettre à sa suite.

DEMEARER de l'arriére. *Agter uit zeilen*, *Agter uit leggen*, *Agter schieten*.

SE Trouver de l'arriére. *Overlandt zeilen*.

C'est par la navigation qu'on a faite. *Voiez*, NAVIGUER par terre.

METTRE un vaisseau de l'arriére. *Voor-uit-schieten*.

C'est le dépasser, & le laisser derriére soi.

ARRIERE-GARDE. *Agter-hoede*, *Agter-togt*.

L'Arriére-garde d'une armée navale est la division qui fait la queüe de l'armée.

ARRIMAGE, ARRIMER, ARRIMEUR. *Voiez*, ARRUMAGE. ARRUMER, ARRUMEUR. On dit plus ordinairement Arrimage.

ARRISER, AMENER, ABAISSER, Mettre bas. *Stryken*, *Neerlaaten*, *Laaten vallen*.

On dit qu'un vaisseau a arrissé ses huniers, ses perroquets, pour dire qu'il a abaissé ces sortes de voiles.

ARRIVAGE. *Het inkomen van veel goedt in een haven*.

C'est un abord de marchandise dans un port.

ARRIVER, ou Obéir au vent. *Afhouden*, *Draagende houden*, *Voor de windt afhouden*.

Pour arriver on pousse la barre du gouvernail sous le vent, & on manœuvre comme si on vouloit prendre le vent en poupe, lors qu'on ne veut plus tenir le vent: ainsi on fait arriver le vaisseau pour aller à bord d'un autre qui est sous le vent, ou encore pour éviter quelque banc. Nôtre escadre fit une si bonne manœuvre qu'elle gagna le vent sur les ennemis; & alors elle arriva sur eux.

ARRIVE. *Hou af*.

Cela se dit par commandement au Timonnier, pour lui faire pousser le gouvernail, afin que le vaisseau obéïsse au vent, & qu'il mette vent en poupe.

ARRIVE sous le vent à lui. *Hou aan ly*, *Hou af onder de ly*, *of lywaarts*.

N'ARRIVE pas. *Zeilt niet laager*.

C'est un commandement au Timonnier, afin qu'il gouverne le vaisseau plus vers le vent, ou qu'il tienne plus le vent.

ARRIVE tout. *Laat voor de windt vallen*.

C'est un terme de commandement que l'Officier prononce pour obliger le Timonnier à pousser la barre sous le vent, comme s'il vouloit faire vent arriére.

ARRIVER sur un vaisseau. *Afzeilen afkomen op een schip*, *Aanzeilen*.

C'est aller à lui, en obéïssant au vent, ou en mettant vent en poupe. A la pointe du jour nous aperçumes un vaisseau sous le vent; nous arrivâmes aussi-tôt sur lui pour le reconnoître.

ARRIVER à bon port, ou heureusement. *Met behouden koers*, *of met goeden voorspoedt komen*.

ARROBE se dit du pois de trente & une livre. Une Arobe de laine.

ARRUMAGE, ARRIMAGE, ARUNAGE. *Stouwinge*, *Stuuwinge*, *Stuuwagie*.

C'est la disposition, l'ordre & l'arrangement de la cargaison du vaisseau Arrimage est le plus en usage. Par une Ordonnance du Roi de France de 1672. il est défendu de defoncer les futailles vuides & de les mettre en fagot, & ordonné qu'elles seront remplies d'eau salée, pour servir à l'arrimage des vaisseaux. *Voiez*, ENCOMBREMENT.

ARUMER, ARRIMER, ARRUNER. *Stouwen*, *Stuuwen*.

C'est

C'eſt placer & aranger avec ſoin la cargaiſon d'un vaiſſeau. Un vaiſſeau mal arrimé ou arrumé, eſt celui dont la charge eſt mal arangée, de-ſorte qu'il eſt trop ſur l'avant ou ſur le cul, ce qui l'empêche de gouverner; ce qu'il s'appelle ſur la Mer du Levant, être mal mis en eſtime. C'eſt auſſi un mauvais arrimage quand les poinçons ſe déplacent & roulent hors de leur place, de-ſorte qu'ils ſe heurtent & ſe défoncent & cauſent de grands coulages. Aiant mis en mer nous nous aperçumes que nôtre vaiſſeau étoit mal arrimé, & qu'il ne pouvoit gouverner, ſi-bien que nous fûmes obligez de relâcher pour remédier à l'arrimage.

ARRUMEUR, Arrimeur. *Stuuwer*, *Stouwer*.

Petit Officier établi ſur un port de mer, que le Marchand chargeur paie. Sa fonction eſt de ranger les marchandiſes dans un vaiſſeau, & ſur-tout celles qui ſont en tonneaux, & en danger de coulage. Les Arrimeurs ſont particuliérement emploiez en Guïenne, & dans le Païs d'Aunix.

ARS.

ARSENAL de Marine. *Voiez*, ARCENAL.

ART

ART. L'Art de conduire un vaiſſeau, de le gouverner & de le manœuvrer. *Scheeps-beſtier*.

ARTIFICES. *Vuur-werken*.

Ce ſont les feux d'artifices. C'eſt au Maître Canonnier de prendre garde que tous les Artifices ſoient en bon état.

ARTILLE'. Vaiſſeau bien artillé. *Een ſchip met geſchut wel voorſien*.

VAISSEAU artillé de tant de piéces. *Een ſchip dat ſoo veel ſtukken geſchut voert*.

ARTIMON. Mât d'artimon, de fougue, ou de foule, Mât d'arriére. *Beſaans-maſt*, *Agter-maſt*.

C'eſt le mât du navire placé le plus près de la poupe. *Voiez*, MAT.

ARTIMON. Voile d'artimon. *Beſaan*, *Agter-zeil*.

C'eſt une voile latine, ou faite en tiers point, à la différence des autres voiles, qui ſont quarrées. La vergue d'artimon eſt toûjours couchée de biais ſur le mât, ſans le traverſer quarrément, ou à angles droits, qui eſt la ſituation des vergues qui ſont aux autres mâts.

„ C'eſt la voile à tiers point qui eſt au mât d'arriére. Elle eſt d'un grand
„ ſervice pendant la tempête, parce qu'elle contribüe le plus à faire porter
„ à route, & qu'outre qu'on la peut plus aiſément manœuvrer, il eſt con-
„ ſtant que ce ſont toutes les manœuvres de l'arriére qui ſervent à gouver-
„ ner le vaiſſeau. Mais lors qu'on a vent en poupe, on la met le plus ſou-
„ vent de travers, par la longueur du navire, afin qu'elle ne dérobe pas le
„ vent aux autres, qui ſont ſiller le vaiſſeau plus vîte.

„ Dans la plus violente tempête on peut toûjours porter l'artimon, & il
„ arrive rarement que cette voile ſoit miſe hors d'état de ſervir. Elle ſert à
„ faire approcher le vaiſſeau du vent, & la ſivadiére ſert à faire abatre.

CHANGE l'artimon. *Legt aan u beſaan*.

C'eſt dans le tems qu'on change de bord.

ASC.

ASCENSION d'une Etoile. *Ascensie, De opgang van een sterre.*

C'est le point de l'Equateur qui se trouve en même tems que cette Etoile au Méridien.

ASCENSION droite. *Regte Ascensie.*

C'est l'arc de l'Equateur qui monte avec l'étoile sur l'horison de la sphére droite: ou bien, C'est le tems qu'un signe demeure à se lever sur l'horison de la sphére droite.

ASCENSION oblique. *Schuins Ascensie.*

C'est l'Arc de l'Equateur qui monte avec l'étoile sur l'horizon de la sphére oblique: ou bien, C'est le tems que l'étoile demeure à se lever sur l'horizon de la sphére oblique.

ASP.

ASPECT, Vüe, ou Profil des terres & des côtes maritimes. *Het gesigt, of de Opdoening der kusten.*

C'est la figure ou représentation des côtes & des bords de quelque parage. Il y a de ces représentations dans tous les Routiers. On y voit si les terres du rivage sont hautes ou basses; en falaises, ou adoucies en talus; courbées en arc, ou tenduës en ligne droite; également arrondies par le sommet, ou bien aigües. Enfin on y dépeint les ports, les rades, golfes, baies, anses, villes, fares ou tours à fanal, châteaux, Eglises, aiguades, arbres, moulins à vent, & généralement tout ce qui peut servir de distinction & d'avertissement au Pilote, pour connoître le lieu où il est arrivé. *Voiez*, CONNOISSANCE & SITUATION.

ASS.

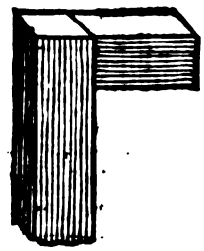
ASSE'CHER. Terre qui asseche. *Een sandt of blindt klip, die onder waater zynde, by laag waater kan gesien worden.*

On dit qu'une terre, ou une roche assêche, lors qu'on la peut voir après que la mer s'est retirée.

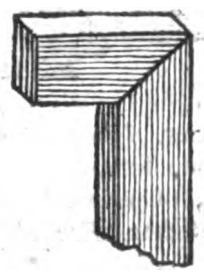
ASSEMBLAGE. *Voege, Sluitinge.*

Terme de Charpentiers & de Menuisiers. Il y a divers assemblages, savoir, le quarré qui est le plus simple: l'assemblage à onglet, quand les piéces, au-lieu d'être coupées quarrément, le sont diagonalement ou en triangle; & l'assemblage d'aboüement, qui est celui dont la plus grande partie de la piéce est quarrée, & la moindre à onglet. On fait encore des assemblages à queüe d'aronde, à queüe percée, & à queüe perdüe: cette derniére est la meilleure, parce qu'elle est à onglet.

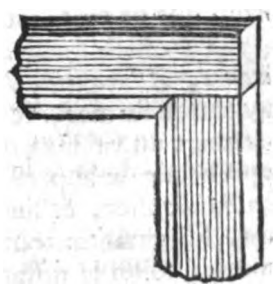
ASSEMBLAGE quarré. *Een vierkante voege, of Houten vierkant tegen malkander aan gevoegt.*



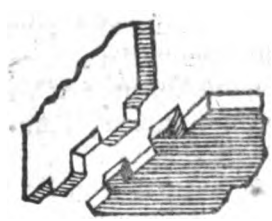
ASSEMBLAGE à onglet ou anglet. *Een voege in 't verſtek of overhoeks; Den hoek overhoeks of in 't verſtek, in den haak gevoegt.*



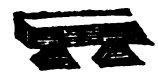
ASSEMBLAGE d'aboüement, ou de boüement. *Een voege daar de hoek vierkant is, en 't lysje in 't verſtek.*



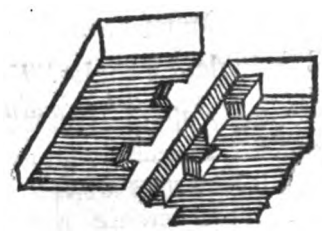
ASSEMBLAGE à queüe percée. *Een voege met een tand.*



ASSEMBLAGE à queüe d'aronde. *Een voege met een ſwaluw-ſtaart.*



ASSEMBLAGE à queüe perdüe. *Een ſwaluw-ſtaart overhoeks met een ſponning.*



ASSEMBLAGE en about. *Voiez*, ABOUT.

ASSEMBLER, Faire un aſſemblage. *Sluiten*, *Voegen.*

ASSIETTE du vaiſſeau, ou un vaiſſeau en aſſiette. *Voiez*, ESTIVE.

VAISSEAU qui eſt en aſſiette. *Een ſchip dat wel by ſyn laſt is, op ſyn pas gelaaden.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt dans la ſituation où il doit être, pour mieux ſiller.

METTRE un vaiſſeau dans ſon aſſiette. *Een ſchip regten.*

ASSUJETTIR un mât, ou quelque autre piéce de bois. *Een maſt of een ander ſtuk houts, dat los is, vaſt maaken.*

C'eſt l'arrêter de telle ſorte, que ce mât, ou cette piéce de bois, n'ait plus aucun mouvement.

ASSURANCE. *Aſſurance*, *Aſſurantie*, *Verſeekering.*

Ce terme appartient au commerce de mer, & voici comme il s'explique. Suppoſons qu'un Marchand attende un vaiſſeau qu'il a fait charger pour ſon compte à Génes, & qu'il appréhende de le perdre par un naufrage, ou par des Corſaires, il s'adreſſe à un Particulier, & lui demande s'il lui veut aſſurer ſon vaiſſeau : c'eſt-à-dire, lui garantir toute la cargaiſon, moiennant tant pour cent, plus, ou moins, ſelon la diſtance des lieux, & ſelon le danger. Le Particulier conſent d'en être l'Aſſureur, c'eſt-à-dire, la caution en cas de perte, étant convenu de la ſomme qu'il doit recevoir pour cela, & il la reçoit du Marchand pour l'Aſſûrance, & elle lui demeure en cas que le vaiſſeau vienne à bon port; & cette ſomme s'appelle la Prime. Mais ſi le vaiſſeau ſe perd, l'Aſſureur eſt obligé, en vertu de cette Aſſurance, de rendre au Marchand la ſomme qu'il a aſſurée. On aſſure auſſi bien-ſouvent les perſonnes, en cas qu'ils ſoient pris par les Turcs, pour ſervir à leur rachat; car s'ils venoient à mourir, l'Aſſureur ne ſeroit pas tenu de paier.

" L'Aſſurance eſt une convention par laquelle un homme ſe charge du " danger auquel le bien d'un autre homme ſe peut trouver expoſé; & l'Aſ- " ſuré, ou celui qui charge une autre perſonne du riſque qu'il couroit lui- " même

" même, paie pour cela une certaine somme à celui qui s'en charge, qu'on " nomme Assureur.

" Les risques au sujet desquels il se fait des Assurances, sont, tout ce qui " arrive par les fortunes de mer; par sa violence & par celle des tempêtes; " par le feu; par le moien des ennemis; de la part des Corsaires; par force " majeure & par ordre Souverain: comme aussi tout ce qui arrive par bara- " terie, ou par la négligence des Maîtres, équipages, ou autres gens; soit " que le dommage soit fait au vaisseau, ou à la cargaison; & soit que la perte " regarde le Maître, ou d'autres personnes: enfin soit que le dommage ait " pu être prévu, ou qu'il ait été imprévu; soit qu'on le mette au rang de " ceux qui arrivent le plus ordinairement, ou qu'il arrive par une voie ex- " traordinaire.

" Comme le commerce des Assurances est fort fréquent, & qu'il impor- " te presque à tout le monde de savoir ce qui se pratique sur ce fait, on va " s'y étendre ici plus que sur les autres articles.

L'on fait des Assurances de differentes manieres; les unes, sur les marchandises de la cargaison du vaisseau, les autres, sur les corps & quille du bâtiment, ses agreits, apparaux & victuailles; le tout conjointement, ou separément.

Il y a des Assurances qui ne se font que pour l'aller, d'autres pour le retour & d'autres pour l'aller & le retour, ou pour un tems limité.

Plusieurs prétendent que l'Assurance ne doit point avoir de tems limité; & que celle qui se fait par mois, est usuraire. Les Polices d'Assurance sont ordinairement dressées par le Commis du Greffe de chambre des Assurances, dans les lieux où il y en a détablies; & dans ceux où il n'y en a point, on les peut faire par devant Notaire, ou sous signature privée.

Dans le Païs Etrangers, où il y a des Consuls de la Nation Françoise, les Polices d'Assurance peuvent être passées en la Chancelerie du Consulat, en presence de deux temoins.

Ces Polices doivent contenir le nom & le domicile de celui qui se fait assurer; sa qualité, soit de Propietaire, ou de Commissionnaire, & les effets sur lesquels l'Assurance doit être faite.

Il faut semblablement qu'elles contiennent le nom du navire & du Maître: ceux du lieu où les marchandises auront été, ou devront être chargées, du Havre ou Port d'où le vaisseau devra partir ou sera parti; des Ports où il devra charger, & décharger, & de tous ceux où il devra entrer.

Enfin, il faut aussi y marquer le tems auquel les risques commenceront & finiront, les sommes que l'on entend assurer, la prime ou coust d'Assurance, la soumission des Parties aux Arbitres, en cas de contestation; & généralement toutes les autres clauses dont elles seront convenuës suivant les us & coutumes de la mer. *Voiez l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, titre 6 du Livre 3. Voiez aussi* POLICE D'ASSURANCE.

Il y a des Assurances, que l'on appelle Secretes, ou Anonymes, qui se font par correspondance chez les Etrangers, même en tems de guerre. On met dans les Polices de ces sortes d'Assurance, qu'elles sont pour compte d'ami, tel qu'il puisse être sans nommer personne.

Il

Il faut remarquer que si le navire, ou les marchandises qui ont été assurées, viennent à se perdre, le chargeur doit faire le délai ou délaissement à ses Assureurs, par un Greffier, Notaire, ou Sergent Roial, c'est-à-dire, que l'Assuré doit leur notifier par un acte en forme la perte du navire & des marchandises, & leur déclarer & dénoncer qu'il leur en fait l'abandonnement, à la charge par eux de lui paier les sommes assurées dans le tems porté par la Police d'Assurance.

Il y a encore une autre espece d'Assurance, qui est celle pour les marchandises qui se voiturent & transportent par terre.

Cette sorte d'Assurance se fait entre l'Assureur & l'Assuré, souvent par convention verbale, & quelquefois sous signature privée; mais très-rarement de cette derniere maniere.

Les Marchands & Négocians s'en servent ordinairement, pour faire passer par terre d'un Païs à un autre, (particulierement en tems de guerre) des marchandises defendues, de contrebande, ou en fraude des droits du Prince. Ces marchandises sont remises à l'Assuré par l'Assureur jusques dans ses magasins, moïennant une certaine somme convenuë, plus ou moins forte suivant les marchandises, le tems, & les risques qu'il y a à courir de la part de l'Assureur.

Cette derniere maniere d'Assurer n'est aucunement permise par les Ordonnances, cependant l'on s'en pourroit servir, comme pouvant être de quelque utilité au commerce, pourvû qu'il n'y eût aucun dol, fraude, ni contrebande.

L'Origine des Assurances vient des Juifs: ils en furent les Inventeurs, lorsqu'ils furent chassez de France en l'année 1182, sous le Regne de Philippe Auguste. Ils s'en servirent alors pour faciliter le transport de leurs effets. Ils en renouvellerent l'usage en 1321 sous Philippe le Long, lorsqu'ils furent encore chassez du Roiaume.

" Le tems de l'Assurance commence à courir du moment que les marchandises ont été aportées au quai, ou au bord de l'eau, ou embarquées dans des bateaux & alléges, pour être portées à bord; & il dure jusques à ce que les marchandises aient été conduites dans le port marqué, & déchargées.

" L'Assurance qui ne se fait que trois mois après le depart des vaisseaux, qui sont destinez pour les ports de l'Europe, & pour ceux de Barbarie, ou qui en sont les plus voisins; & celle qui ne se fait que six mois après le depart des vaisseaux qui vont dans les autres ports plus reculez, sont nulles l'une & l'autre; quand même l'Assuré en auroit expressement averti l'Assureur, & qu'il auroit représenté les nouvelles qu'il auroit reçües, bonnes ou mauvaises.

" Si l'Assuré ordonne au Maître du vaisseau, de prendre une autre route, & d'aller dans un autre port que celui qui est marqué dans la Police d'Assurance, la convention est nulle. Bien-entendu qu'en cas de necessité, un Maître peut relâcher & entrer dans un autre port. Mais s'il le fait de son propre mouvement, sans besoin, & sans ordre de l'Assuré, l'Assuran-

ce

„ ce demeure en sa force & vertu, & l'Assureur n'a droit que de se pourvoir
„ contre le Maître.

„ Lors qu'un bâtiment est arrêté par force majeure, & par ordre Sou-
„ verain, ou que par quelque autre accident il se trouve hors d'état de fai-
„ re ou de continuer le voiage, les propriétaires des vaisseaux & des éfets
„ assurez, soit que les éfets soient aussi arrêtez, ou non, doivent attendre
„ jusqu'à six mois après que la déclaration en aura été faite au lieu où la plus
„ grande partie des Assureurs aura son domicile, pour faire l'abandonne-
„ ment, si la chose est arrivée, dans l'Europe, ou en Barbarie. Mais s'il
„ s'agit d'un plus grand éloignement, les propriétaires sont obligez d'aten-
„ dre un an entier. Cependant l'Assûré peut contraindre l'Assureur à don-
„ ner caution.

„ Pendant ce tems de six mois, & d'un an, les Marchands peuvent fai-
„ re transporter les éfets & marchandises dans d'autres bâtimens, & les fai-
„ re conduire dans les lieux de leur destination. Que s'ils ne le font
„ pas, il est permis à l'Assûreur de le faire; & en ce cas il n'est tenu que
„ des frais du transport & voiture d'un bâtiment à l'autre, & de l'empire-
„ ment qui aura pû arriver aux marchandises, pendant le tems de l'arrêt;
„ à-moins que par la Police d'Assurance, il ne se fût expressément chargé
„ des risques des transports qui se pourroient faire. L'Assuré peut aussi
„ agir, pendant le tems des six mois, ou de l'an, & faire ses diligences
„ pour la conservation des plus grosses marchandises, qui sont sujettes à
„ dépérissement, comme le Blé, les Fruits, le Vin, l'Huile, le Sel, le
„ Harang, le Sucre, l'Argent-Vif, le Beurre, le Fromage, le Houblon,
„ le Sirop, & le Miel; en donnant avis à la plus grande partie des Assu-
„ reurs.

„ Tous les procès qui naissent des Assurances, & qui regardent les Ava-
„ ries & empirement des marchandises & éfets assurez, sont introduits, en
„ premiére instance, à Amsterdam, devant les trois Juges ou Commissaires
„ de la Chambre des Assurances, qui peuvent aussi prendre connoissance de
„ tous les autres différens concernant les Assurances, qui ne sont pas du
„ ressort de la Chambre, lors que les causes y sont portées par les Parties,
„ & qu'elles veulent bien y venir plaider. Et pour leurs vacations ils ont,
„ par chaque cent florins dont il s'agit, le tiers d'un florin, paiable par le
„ Demandeur.

„ Ces Commissaires, sur le raport de la Police d'Assurance, ou de
„ quelque autre piéce valable, peuvent condamner un Assureur à don-
„ ner caution, lors qu'il apert du naufrage & de la perte des marchandises,
„ & qu'il y a trois mois que la déclaration en a été faite, sous promes-
„ se de restitution avec intetêt, à douze pour cent, s'il y écheoit dans la
„ suite.

„ Mais les Assureurs peuvent appeller d'une telle Sentence devant les Eche-
" vins. Cependant les Sentences ont la même force & sont mises à éxécu-
" tion de la même maniére que celles des Echevins.

" Comme les marchandises qui sont voiturées par terre, & sur les eaux
" internes ou riviéres & canaux, ne courent pas de si grands risques que

„ celles qui vont par mer, il s'en fait beaucoup moins d'assurances, &
„ il n'y a point de Réglements faits sur ce point; si ce n'est qu'il en de-
„ meure aussi une dixiéme aux périls de l'Assuré; & qu'à l'égard des cha-
„ riots, charettes & Chevaux, on ne les peut faire assurer que pour la
„ moitié de leur valeur: mais on ne peut faire assurer le salaire, ou prix
„ de la voiture. Dans le reste les Commissaires réglent les parties selon
„ les conventions & ce qui paroît exprimé nettement ou tacitement dans
„ le contract; & lors qu'on ne peut tirer aucune induction des termes du
„ contract, ils en ordonnent selon les régles de l'équité, & la pratique or-
„ dinaire.

CHAMBRE des Assurances. *Assurantie-kaamer.*

C'est la chambre, le lieu, ou l'auditoire où l'on plaide, & où l'on rend justice sur les afaires que les Assurances font naître. C'est aussi l'Assemblée ou le Corps des Juges qui composent la Chambre des Assurances.

POLICE d'Assurance. *Voiez*, POLICE.

PRIME d'Assurance. *Voiez*, PRIME.

ASSURER. *Verseekeren, Assureeren.*

C'est prendre un certain paiement, pour lequel on assure que les vaisseaux, éfets, ou personnes, arriveront à bon port, faute dequoi on s'oblige de paier le vaisseau; les éfets, ou les dommages arrivez aux éfets; ou les sommes dont on est convenu à l'égard des personnes.

„ Toutes sortes de gens peuvent assurer, & se faire assurer, excepté les
" Juges établis pour rendre justice sur le fait des Assurances, & les Suppôts
" de leur juridiction. Il en faut aussi excepter les Fermiers & Commis des
" Bureaux des Doüanes, les Courtiers & les Voituriers. Néanmoins par le
" Réglement de 1601. il est permis aux Juges & aux Suppôts de leur juri-
" diction de se faire assurer.

" On peut faire assurer toutes sortes de choses, hormis la vie des hommes,
" les gageures, le frêt, & les gages, salaires ou soldes des Maîtres, Pa-
" trons, matelots, gens de guerre, & autres personnes de cette même qua-
" lité. On ne peut non-plus faire assurer le fret ou paiement pour le loüa-
" ge d'un vaisseau; ni le port dont on est convenu pour les choses qui sont
" à bord; ni la poudre; ni le plomb; ni les victuailles; ni le prix des voi-
" tures des chartiers & voituriers par terre. Ni même les vaisseaux, ni
" les canons, ni les munitions de guerre, qu'au dessous des deux tiers de leur
" juste valeur.

" Au regard de tout le reste des choses qui se peuvent assurer, il en de-
" meure toûjours une dixiéme partie aux périls, risques & fortune des pro-
" priétaires; laquelle dixiéme se prend non-seulement à l'égard du prix de
" l'achat, mais encore à l'égard des doüanes, frais d'embalage, d'équi-
" pement, de chargement & de prime d'Assurance; ce qui, tout-ensem-
" ble, compose un capital, dont on fait la déduction d'une dixiéme, à-
" moins qu'une seule personne n'eût dans un vaisseau la valeur de plus de deux
" livres de gros, ou douze mille livres; auquel cas il n'y a que le dixiéme
" denier de ces douze mille livres, qui demeure aux périls de l'Assuré; &
" ce

" ce qui est au-dessus demeure assuré tout entier ; & aux périls de l'Assu-
" reur.

" Si l'an & jour se passe, sans qu'on ait appris qu'un vaisseau ait déchargé
" dans le lieu de sa destination en Europe, il est présumé péri, & l'on en
" peut faire déclaration à l'assureur, qui est obligé de paier trois mois après.
" Mais si le lieu de la destination est plus loin, il faut attendre jusqu'à deux
" ans, pour que le bâtiment soit présumé péri, & qu'on en puisse faire dé-
" claration à l'Assureur.

" On peut faire assurer des vaisseaux qui ont déja fait naufrage, ou qui ont
" été pris, pourvû qu'on n'en ait aucune connoissance. Mais si les vais-
" seaux étoient péris depuis si longtems, qu'il y eût lieu de présumer que
" l'Assuré en auroit pû avoir avis, soit par mer, ou par terre, à compter
" trois lieües par deux heures, on doit regarder l'Assuré comme averti : si
" ce n'est qu'il parût que l'Assurance eût été faite, comme sur avis reçu de
" bonnes & de mauvaises nouvelles ; auquel cas l'Assuré se purgeant par ser-
" ment, l'Assureur est tenu de satisfaire, ou de prouver que l'Assuré avoit
" effectivement reçu avis.

L'ASSURE'. *De Geassureerde, De Verseekerde.*

C'est celui qui a fait assurer, ou au profit duquel l'Assurance est faite.

" Lors qu'un vaisseau assuré se trouve hors d'état de naviguer, ou que le
" bâtiment & les marchandises ont été pris par les Corsaires, l'Assuré en
" peut incessamment faire l'abandonnement, & le faire signifier aux Assu-
" reurs, par le Greffier ou par un Huissier de la Chambre des Assurances ; &
" trois mois après la signification les Assureurs sont obligez de paier.

" Si l'Assuré fait charger plus ou moins de marchandises qu'il n'en a fait
" assurer, il peut retirer sa prime, en laissant un demi pour cent à l'Assu-
" reur.

" L'Assuré est obligé de communiquer à l'Assureur toutes les nouvelles
" qu'il reçoit, & ce qu'il apprend touchant le desordre ou la perte qui peut
" être arrivée aux effets assurez ; & de lui en faire déclaration par un Huis-
" sier de la Chambre.

" A l'égard du dommage, ou de l'empirement nommé Avarie, qui arrive
" aux vaisseaux & aux marchandises, l'Assuré se doit pourvoir dans un an
" & demi, au plus tard, si la perte est arrivée dans l'Europe, ou en Barba-
" rie ; & dans trois ans, si elle est arrivée en des lieux plus reculez : le tout
" à compter du tems que le vaisseau aura été déchargé.

" Pour les bâtimens ou marchandises qui ont péri, qui ont été prises, ou
" qui se sont gâtées, l'Assuré est obligé d'intenter sa demande contre l'As-
" sureur, aussi dans un an & demi, au plus tard, si la chose s'est passée dans
" l'Europe ; mais si c'est au-delà de l'Europe, il a trois ans pour se pour-
" voir, à compter du jour que l'accident est arrivé. Bien-entendu qu'il
" s'agit ici des vaisseaux qui passent la mer, soit qu'ils aillent, ou qu'ils re-
" viennent.

ASSUREUR. *Assurateur, Verseekeraar.*

" C'est celui qui assure un vaisseau, ou les marchandises de son charge-

" gement, & qui s'oblige, moiennant la prime qui lui est païée comptant " par l'Assuré, en signant la Police d'Assurance de reparer les pertes & dom- " mages qui peuvent arriver au bâtiment, ou au marchandises, suivant qu'il " est porté par la Police. On dit en ce sens, un tel Marchand est l'Assu- " reur d'un tel vaisseau ou de telles marchandises.

" Les Assureurs ne sont point tenus de porter les pertes & dommages ar- " rivez aux vaisseaux & marchandises par la faute des Maîtres & Mariniers, " si par la Police ils ne sont chargez de la baraterie de Patron; ni les dé- " chets, diminutions & pertes qui arrivent par le vice propre de la chose; " non plus que les pilotages, toüages, la manage, droits de congé, visites, " raports, ancrages, & tous autres imposez sur les navires & marchandises " *Art.* 28, 29 & 30 *du Titre* 6. *du Livre* 3 *de l'Ordonnance de la Marine du* " *mois d'Août* 1681.

" L'Assureur n'est point tenu du dommage qui arrive soit par quelque ac- " cident exterieur, ou par quelque voie dont on ne se soit pas apperçu, " quand le dommage n'excede pas un pour cent.

" Un dernier Assureur court les mêmes risques, pour la perte & pour le " profit, que le premier.

" Si l'Assureur vient à faire banqueroute, l'Assuré peut se désister de l'as- " surance qui lui avoit été faite, & se faire assurer de nouveau par un autre, " sur les nouvelles qu'il aura reçües: mais, en ce cas, la prime qu'il avoit " donnée est perdüe pour lui, & tourne au profit des autres créanciers.

" Lors que les vaisseaux qu'on envoie aux Indes Orientales, se trouvent " hors d'état de naviguer, soit en allant, ou en revenant, la perte en est " pour l'Assureur, quand même les accidens seroient causez par l'usage & " l'emploi qui auroit été fait des vaisseaux aux Indes, pour quelque occasion " extraordinaire qui seroit survenüe, & pour avoir été emploiez pour le " commerce public.

ASSURANCE. Coup d'assurance, Pavillon d'assurance. *Een vreede-schoot*, *Een vreede-vlag*.

Cela se pratique en arrivant, pour assurer les Nations avec qui l'on ne veut point de guerre.

ASSURER la hauteur. *Schieten en peilen t'saamen*.

Cela se dit par quelques Pilotes, qui donnent beaucoup d'horison à l'arbalestrille afin d'attendre monter le Soleil, & de le mieux observer dans le tems qu'il commencera à baisser.

A S T.

ASTRAGALE d'un canon. *De koorde van een geschut*.

C'est une espéce d'anneau qui est sur le canon, à un demi-pied près de la bouche: il sert de renfort & d'ornement, comme celui des colomnes.

ASTROLABE. *Sterre-plat-kloot*, *Sterre-hoogte-meeter*, *Astrolabium*.

C'est un instrument Astronomique, dont les Pilotes se servent pour prendre hauteur, & en conclurre la Latitude du lieu où ils font l'observation. L'instrument est composé d'une grande piéce de cuivre plate, ronde par les bords garnie d'un anneau pour la tenir suspendüe, & d'une alhidade, ou régle mobile, qui porte deux pinnules, c'est-à-dire deux petites plaques de

de cuivre, percées chacune d'un petit trou, appellé dioptre, pour recevoir le raïon du Soleil, ou pour conduire le raion de vûë jusques aux Etoiles, quoi qu'on ne s'en serve guéres que pour le Soleil. Au-lieu des azimuths, des almucantaras, & des autres cercles de la sphére, qui sont décrits sur les Astrolabes des Mathématiciens, ceux des Pilotes n'ont que trois ou quatre cercles concentriques, c'est-à-dire, qui ont un même centre: l'un est divisé en quatre quarts de nonante, pour prendre hauteur; l'autre en trois cens soixante-cinq parties, pour marquer les jours de l'année; & l'autre en douze fois trente degrès, pour marquer les Signes du Zodiaque. L'instrument est de cuivre, afin que par sa pesanteur il soit sur son plomb, & que sa ligne horisontale se trouve mieux de niveau. Nôtre Pilote hauturier ne manquoit pas de prendre hauteur sur l'heure de midi, quand le Soleil paroissoit; & pour faire son observation plus exacte, il se plaçoit au pied du grand mât, parce que c'est l'endroit du vaisseau où il y a le moins de balancement. L'Astrolabe a été perfectionné, & son usage a été rendu commun aux Pilotes par Rhoteric & Joseph, Médecins de Jean Second Roi de Portugal; & par Martin Bohesme, tous trois des plus habiles Mathématiciens de leur tems.

A T E.

ATEINDRE, Joindre un vaisseau. *Bezeilen*, *Agterhaalen*.

ATEINDRE un vaisseau en chassant sur lui. *Bejaagen*, *Beloopen*, *Bezeilen*.

ATELIER de construction, ou pour la construction des vaisseaux. *Lastadie Werf*, *Scheeps-timmer-werf*.

ATELIER à la Hollandoise, sur terre à l'uni de l'eau. *Vlak-werf*.

ATERRAGE. *Landing*.

C'est l'endroit où l'on vient reconnoître la terre, en revenant de quelque voiage. Nous aterrimes à Belle-Ile, & nous eûmes un bel atterrage.

ATERRIR. *Aan Landt koomen*, *Landen*, *Aanlanden*.

C'est prendre terre en quelque lieu.

A T T.

ATTOLONS. *De dartien Voogdyen over de Maldivas eilanden*, *Attolons*.

C'est ainsi qu'on nomme les Gouvernemens des Iles Maldives, qui sont divisées en treize Gouvernemens ou parties, auxquelles les insulaires ont donné ce nom. Ces Iles, qu'on tient être au nombre de plus de douze mille, sont situées vers la pointe de la presqu'Ile de l'Inde, au-deça du Golfe de Bengale. Il y a douze grands détroits qui détachent un Attolon d'avec l'autre, & de fort petits canaux, où la mer est basse, separent les Iles.

A T R.

ATRAPE. *Ophouder*.

C'est une corde qui empêche que le vaisseau ne se couche plus qu'il n'est nécessaire, lors qu'il est en caréne.

ATRAPE. *Voiez*, CORDE de retenüe.

A V A.

AVANT. L'Avant du vaisseau, ou la Proüe. *Voorsteven*, *Boeg*.

C'est la partie du vaisseau qui s'avance la premiére en

" Les Portugais prétendent que quand l'avant est droit, & qu'il n'a point " d'élancement, le vaisseau en fille mieux.

VAISSEAU trop sur l'avant. *Een voorlastig schip.*

C'est-à-dire qu'il a l'avant trop enfoncé dans l'eau.

ETRE de l'avant. Se mettre de l'avant. *Voor uit zyn, Van de voorste, zyn. Voor uit loopen.*

C'est être des premiers. Nôtre vaisseau qui étoit de l'avant, fit signal qu'il voioit terre. Il parut deux vaisseaux à nôtre avant. Pendant que le reste de l'escadre étoit en panne nous fîmes porter, pour gagner de l'avant.

LE vent se rangea de l'avant. *De windt liep tegen.*

C'est-à-dire qu'il prit par proüe, & devint contraire à la route.

METTRE de l'avant. C'est laisser derriére soi. *Voorby zeilen.*

L'ignorance des Pilotes, qui ne connoissoient pas la côte, nous mit de l'avant du port où nous croïons aller moüiller- & lors que nous pensions avoir cet ancrage à trois lieües au Nord, à l'avant de nous, ou par proüe, il nous demeuroit déja de l'arriére, à plus de quatre lieuës au Sud. Les Pilotes qui font leur estime, & qui se croient proche des terres, doivent toûjours se faire plutôt vingt-cinq lieuës de l'avant, que vingt-cinq lieuës de l'arriére, de peur d'être surpris: car cette anticipation les oblige à faire bon quart, pour n'aller pas échouër contre la côte; ce qui leur pourroit arriver inopinément, s'ils la croioient encore bien éloignée; de-sorte que la prudence veut qu'ils supposent qu'ils sont toûjours plus de l'avant, qu'ils ne le sont en effet *Voiez*, ESTIME.

AVANTAGE. EPERON, POULAINE. *Het galioen, Het Hoofdt, Snebbe van 't schip.*

C'est-à-dire, la partie de l'avant du vaisseau qui est en saillie sur l'étrave. Nous apperçûmes, à la hauteur de l'Ile-Dieu, un bâtiment qui faisoit nôtre route, & qui nous montroit un avantage fort propre & bien travaillé. *Voiez*, EPERON.

AVANTAGE du vent. *Voiez*, VENT & DISPUTER.

AVANT-GARDE. *Voor-hoedt, Voor-tocht.*

C'est une des divisions d'une armée navale, laquelle en fait l'avant-garde dans la route, & doit tenir la droite dans l'occasion.

AVARIE. *Avery, Aavery, Haaverye.*

C'est le dommage qui arrive à un vaisseau, ou aux marchandises dont il est chargé, coût, ou dépence imprévuë qu'on est obligé de faire pendant un voiage. Il y a trois sortes d'Avaries, de simples ou particulieres, de grosses ou communes, & des menuës. On dit Avarie Simple, quand le dommage arrive aux marchandises par leur propre vice; comme si quelque degât y arrive par pourriture, par mouillure d'eau, ou par tempête, prise, naufrage, ou échouëment, les frais faits pour les sauver, & les droits, impositions & coûtumes doivent tomber sur le compte du Proprietaire. La nourriture & loyers des Matelots, lorsque le Navire est arrêté en voiage par ordre d'un Souverain, sont aussi reputez simples avaries, lorsque le vaisseau est loué au voiage, & non au mois; & c'est le vaisseau seul qui les doit porter. L'Avarie ordinaire est, ce qu'il coûte pour emballer, charrier les marchandises,

dises, & les assurer; l'enfonçage. Il y a des avaries communes, & c'est tout ce qui arrive par la tempête, ou par la faute du Maître du navire, pour pilotage, toüage, ancrage &c. & ce qu'il en coûte est reparti au sou la livre entre les proprietaires du vaisseau, & ceux à qui appartiennent les marchandises. Les grosses ou communes Avaries sont les dépenses extraordinaires faites, & le dommage souffert pour le bien & le salut commun des marchandises & du vaisseau. De ce nombre sont: les choses données par composition aux Pirates pour le rachat du navire. On appelle Grosse Avarie, le dommage qu'on est obligé de souffrir quand la tempête oblige de jetter les marchandises à la mer, de couper des cables, voiles, ou mâts &c. Le dommage fait aux marchandises restées dans les navire en faisant le jet en mer le pensement & nourriture des Matelots blessez en défendant le bâtiment. Avarie est aussi un droit que chaque vaisseau paie pour l'entretien du port où il moüille.

" Sous l'Avarie commune est compris le salaire qu'on donne aux Pilotes " lamaneurs; le salaire qu'un Maître qui se trouve sur des côtes qui lui sont " inconnües, est obligé de donner aux pêcheurs, ou autres telles gens, " qui, par leur expérience, contribüent à la conservation du vaisseau: & " sur cela la pratique est, que les Marchands en croient le Maître à son ser- " ment; car autrement il faudroit qu'il en représentât une attestation ou " quittance, ou que du moins il y eût des témoins, comme le Pilote & au- " tres, qui en déposassent en présence des Marchands; ou de leurs Fac- " teurs; ce qui se pratique bien aussi, lors que les Marchands le deman- " dent.

" Néanmoins ces salaires ne sont censez Avarie commune, que lors qu'ils " sont au-dessous de six livres de gros, c'est-à-dire trente-six florins. Lors " qu'ils excèdent cette somme, ils sont réputez grosse Avarie, & la répar- " tition s'en fait sur le vaisseau & sur la cargaison, par proportion, & selon " leur valeur. Ces Avaries doivent être supportées un tiers par le navire & " les deux autres tiers par les marchandises.

" Sous l'Avarie commune on comprend encore ce que les Maîtres qui " vont de Compagnie ou de conserve, sont obligez de donner à leur Ami- " ral, pour les feux & autres frais qu'il fait; même ceux de l'entretien d'un " Prévot & des Huissiers, s'il y a eu obligation d'en prendre, en conséquen- " ce des Ordonnances des Etats Généraux, ou de l'Amiral Général.

" On répute encore Avarie commune, ce que les Maîtres sont obligez de " paier en passant sous des châteaux, en des riviéres, ou en certains ports, " comme dans la riviére de Lisbonne, & dans le Sond: comme aussi ce qu'on " paie pour conduire & faire sortir les vaisseaux de ces ports & de ces rivié- " res. De tous lesquels frais d'Avarie commune, la répartition se fait en " commun, sur les marchandises & effets, à proportion de leur estimation " & valeur; & non sur le vaisseau.

" Par la grosse Avarie, on entend les choses qui sont jettées à la mer, c'est- " à-dire, dont on fait le jet; & ce qu'on est obligé de couper dans un vais- " seau, comme ancres, cables, mâts, manœuvres, cordages, palans, " haubans, &c.

" Par

" Par le mot de Couper, on n'entend point parler de ce qui rompt ou pé-
" rit involontairement par l'effort d'une tempête, ces choses-là n'étant point
" reputées pour Avarie, lors qu'elles se gâtent, ou s'uzent, ou perissent
" par le service auquel elles sont destinées.

" On donne pourrant toûjours quelque recompense à un Maître, lors que
" se trouvant dans quelque ras, il est contraint de mouiller l'ancre, & que
" le cable rompt, & les ancres se perdent. En ce cas on ne manque point,
„ & c'est une espéce d'obligation, de donner une recompense: mais on
„ peut dire que cela se fait tout-ensemble & de grace, & par un principe
„ d'équité, à-cause de la fidélité du Maître, & que c'est son afection qui
„ lui a causé cette perte: mais ni le nom, ni la qualité ou droit d'Avarie
„ n'entre point en cela.

„ On ne met point non-plus au rang des Avaries, les choses qui, pendant
„ une tempête, tombent à la mer par négligence, ou de quelque autre ma-
„ niére; ni les coulages; ni ce qui se gâte, soit par l'humidité, ou pour
„ être mouillée, ou autrement.

„ De-sorte qu'on peut conclurrre que les pertes & dommages que l'on fait
„ ou que l'on soufre volontairement & de propos délibéré, parce qu'on ne
„ peut les empêcher sans faire des pertes encore plus considérables, doivent
„ être reputées grosses Avaries.

On peut voir sur cette matiére l'*Introduction au Droit Hollandois par Grotius, Liv. III. Partie XXX. & le Traité des Avaries.*

Toutes ces Avaries, grosses & communes doivent tomber, tant sur le vaisseau que sur les marchandises pour être réglées sur le tout au sol la livre.

L'on ne repute point pour Avaries les droits de congé, visite, raport tonnes, balises, & ancrages; cela doit être supporté & acquitté par le maitre du vaisseau. Le dommage causé par les abordages des vaisseaux les uns sur les autres, doit être paié & supporté par égale portion par les Maîtres des navires; cela n'entrant point & ne faisant point partie des autres Avaries cependant lorsque l'abordage est arrivé par la faute d'un des Maîtres du vaisseau, en ce cas le dommage doit être reparé par lui seul. On peut voir toutes ces Avaries dans *l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août* 1681 *au Titre 7 du Livre* 3.

AVASTE. C'est-à-dire, Assez, ou Arrêtez-vous. *Hou op.*

A U B.

AUBANS. *Voiez*, HAUBANS. La lettre H y est aspirée, & si l'on prononce ce mot au singulier, il faut dire le hauban, & non pas l'Hauban.

AUBE. *Plat-voet.*

C'est l'intervalle du tems qu'il y a dépuis le soupé de l'équipage jusques à-ce que l'on prenne le premier quart. *Voiez*, QUART.

AUBIER, AUBOUR. *Spint.*

C'est la partie blanche & molle qui est entre le vif de l'arbre, & l'écorce. L'aubier est comme la graisse de l'arbre sous l'écorce. Le bois où il s'en trouve beaucoup, n'est point propre pour les bâtimens, à cause qu'il s'y engendre des vers qui le pourrissent, & qui gâtent non-seulement la partie où ils

ils s'atachent, mais aussi l'autre bois qui touche celui où il y a de l'aubier.

OTER l'aubier d'une piéce de bois. *Het spint en blaeuw afhouwen.*

AUBINET, SAINT-AUBINET. *Een half-dek voor*, *Voiez*, AUBINET.

AUBINET, SAINT-AUBINET. *Voor-Vinkenet.*

C'est un pont de cordes qui est suporté par des bouts de mâts posez en travers sur le platbord, à l'avant des vaisseaux marchands. Le Saint-Aubinet couvre leurs cuisines, leurs marchandises & leurs personnes. On l'ôte d'ordinaire quand il fait des coups de vent, à-cause qu'il empêche de manœuvrer. C'est ce qu'on appelle un pont coupé, savoir, quand il y a un Saint-Aubinet à l'avant, & un Susain *Agter-vinkenet*, à l'autre bout. *Voiez*, PONT, & TROISIEME PONT.

A U G.

AUGE à goudron. *Teer-baalie*, *Teer-bak.*

C'est le vaisseau de bois dans lequel on met le goudron, pour y passer les cordages. Le fil, après avoir passé dans l'auge, sera pressé de maniére, qu'il ne retienne que la quantité nécessaire de goudron.

A V I.

AVIRON. *Voiez*, RAME.

AVITAILLER, AVITUAILLER, Avituailler un vaisseau. *Een schip van leeftogt voorsien*, *Victuaillieren.*

C'est le fournir de victuailles.

AVITAILLEMENT, AVICTUAILLEMENT. *Victuallie*, *Leeftogt.*

C'est la provision de victuailles.

AVITAILLEMENT. *Het victuaillieren van een schip.*

C'est l'action & le soin de faire les provisions.

AVICTUAILLEUR, AVITUAILLEUR, AVITAILLEUR, *Victuaillie-man.*

C'est celui qui est chargé de fournir le vivres d'un vaisseau.

A U L.

AULOF, A la risée. *Te loef*, *Te loef.*

C'est un commandement que l'on fait au Timonnier, de gouverner vers le vent, quand il en vient des risées

A U M.

AUMONIER, AUMOSNIER. *Aalmoessenier van een oorlog-zee-haven*, *Een Priester*, *Een kerkelyke persoon.*

Les Aumôniers de la marine sont des Prêtres entretenus par le Roi, dans ses arcenaux de marine, pour dire les Messes, les jours de Feste & de Dimanche, sur le vaisseau qui dans le port porte le pavillon d'Amiral.

AUMONIER du vaisseau. *Een schips-Aalmoessenier*, *Een Priester op een schip.*

C'est un Prêtre commis par le Roi sur un de ses vaisseaux, pour y faire la priére le matin & le soir, pour y dire la Messe, & pour y administrer les Sacremens aux sains & aux malades.

„Les Hollandois ont ou un Pasteur, ou au-moins un Lecteur & Consola-

„ des malades. Le Pasteur fait deux sermons de morale par semaine, & dé-
„ fend rigoureusement les juremens, & les autres desordres de la vie. Il
„ fait la priére tous les matins & tous les soirs, & il exhorte les équipages
„ à leur devoir, quand il s'agit de combatre; & durant le combat la soute
„ aux poudres demeure en sa garde. Il administre les consolations aux bles-
„ sez & aux mourans. Il mange à la table du Capitaine, & couche dans
„ la galerie, ou dans la dunette. Il fait tous les jours chanter des pseaumes,
„ & lire quelque chapitre de la parole de Dieu par le Lecteur. Que s'il n'y
„ a point de Pasteur, le Lecteur fait à-peu-près les mêmes fonctions, lisant
„ devant l'équipage des sermons imprimez, aux jours destinez pour la pré-
„ dication. Le Lecteur mange avec les Officiers mariniers. Dans les vais-
„ seaux marchands, c'est ou le Maître, ou le Pilote, qui fait les exercices
„ publics de dévotion, en lisant de grandes priéres imprimées, ou bien il
„ en fait sur le champ; & en lisant l'Ecriture Sainte, chantant & faisant
„ chanter des pseaumes.

A V O.

AVOCAT, Advocat Fiscal. *Voiez*, Fiscal.

AVOIER. Le vent d'Est s'avoia. *De Oost-windt die begon te waaijen, of stak op.*

Quelques Navigateurs se servent de ce terme, pour dire, commencer à soufler, ou soufler d'un autre rumb. Il vient de Voie, & est non-seulement fort vieux, mais bas. Il n'y a rien de plus commun dans le Journal des Flibustiers de l'Amerique que le mot Envoier: qu'ils prononcent ainsi au-lieu d'Avoier, & qu'ils ont écrit comme ils le prononcent. Nous fîmes le Sud-Sud-Oüest & le Sud-Sud-Est, jusques au 4 au matin que la brise d'Est s'envoia, qui nous servit à faire le Sud. Le Sud-Oüest ne calma que pour se renvoier (ravoier) de l'Est & du Sud. Le vent largue s'étant envoié.

AVOIR pratique, Etre pratique. *Voiez*, Pratique.

AVOIR le pied marin. *Voiez*, Marin. *Zee-voeten hebben.*

AU plus près du vent. *Voiez*, Aller au plus près du vent.

A U S.

AUSIE'RE, Hansiére. *Paardo-lyn, Paarel-lyn. Voiez*, Hansie're. C'est une grosse corde à trois tourons.

A V U.

AVUSTE, ou Ajuste. *Splitsing.*

Cela se dit d'un nœud de deux cordes, dont on attache l'une au bout de l'autre.

AVUSTER, Ajuster, *Knoopen, twee touwen op malkanderen steeken.* C'est attacher deux cordes l'une au bout de l'autre.

B.

BAB.

BABORD. *Bakboord. Voiez*, BAS-BORD.

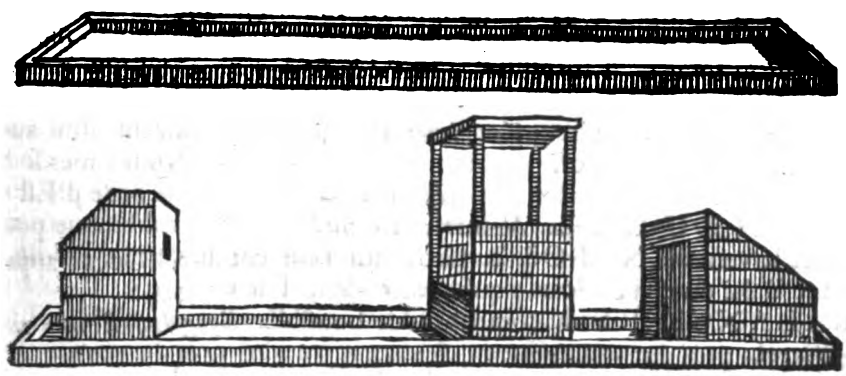
BAC.

BAC. *Schouw*, *Praam*, *Pont*.

C'eſt un bateau plat qui ſert à paſſer les riviéres.

BAC à naviguer. *Een open Schouw*.

C'eſt un petit bâtiment dont on ſe ſert ſur les canaux & ſur les riviéres, & pour porter le brai & le goldron.



BACHES ou BACHOTS. *Kleine Schuitjes*.

Ce ſont de petits bateaux dont on ſe ſert à Lion pour paſſer la Saone.

BACLER les ports. *De haavens toe ſluiten*, *of ſtoppen*.

C'eſt les fermer avec des chaînes & des barriéres.

BAG.

BAGUE. *Een touw-gaatje met een touw-ring*.

C'eſt une petite corde miſe en rond, dont on ſe ſert à faire la bordure d'un œil de pied, ou œillet de voile.

BAGUETTES de tambour. *Trommel-ſtokken*.

Ce ſont deux petits bâtons bien tournez, & qui ont environ un pied & demi, avec quoi on bat la caiſſe.

BAGUETTE de fuſil, ou de mouſquet. *Stamper*, *Houte-ſtamper*, *Yſere ſtamper*.

C'eſt la longue verge de bois que l'on fourre dans le fût, & qui ſert à le charger.

METTRE la baguette dans le canon. *De ſtamper in de loop ſteeken:* la retirer: *uittrekken.*

BAI.

BAIE. *Voiez*, BAYE.

BAIES de vaiſſeaux. *Voiez*, BAYES.

BAILLE, BOUTE. *Tobbe*, *Baalie.*

C'eſt une moitié de tonneau en façon de baquet. Les vaiſſeaux de guerre ont une baille amarrée à châque hune, pour tenir des grenades & autres artifices, & par précaution elles ſont couvertes de peaux de mouton. On met auſſi dans des bailles le bruvage qui ſe diſtribüe châque jour aux gens de l'équipage. *Voiez*, BATEME.

BAILLES à tremper les écouvillons pour rafraîchir le canon. *Koelbaalies.*

BAILLE à mettre tremper le poiſſon & la viande ſalée. *Varſe-baalie*, *Vuilenbras.*

PUISER avec des bailles & des ſeilleaux l'eau qui entre dans le rum, ou ailleurs. *Baalien*, *Uitbaalien.*

BAILLOTTE, Petit ſeilleau. *Schepper.*

BAJOU. *De bovenſte plank van 't roer van een ſchuit.*

On appelle ainſi la plus haute des planches ou des barres du gouvernail d'un bateau foncet. Elle eſt poſée immédiatement ſous l'arcaſſe de la maſſe du gouvernail.

BAISSER. *Aſſakken*, *Een rivier aſſakken.*

C'eſt deſcendre par eau.

BAL.

BALAI DU CIEL. *Noordt-weſt-windt.*

C'eſt le vent de Nord-Oüeſt. Ceux qui navigent ſur l'Océan appellent ce vent Balai du ciel, à-cauſe qu'il nétoie le ciel de nuages.

BALANCIERS de compas ou de bouſſole. *Beugels*, *Binnen-en-buiten-Beugel.*

C'eſt un double cercle de laiton, par lequel l'affût du dedans de la bouſſolle eſt tenu en équilibre.

BALANCIER de lampe. *Beugel tot de lamp van 't huiſſie.*

C'eſt un cercle de fer qui eſt mobile, & qui tient la lampe de l'habitacle en équilibre.

BALANCINES, ou VALANCINES. *Toppenant*, *Toppenants.*

Ce ſont des manœuvres ou cordes qui deſcendent des barres de hune & des chouquets, & qui viennent former deux branches ſur les deux bouts de la vergue, où elles paſſent dans des poulies. On s'en ſert pour tenir la vergue en balance, lors qu'elle eſt dans ſa ſituation naturelle; ou pour la tenir haute & baſſe, ſelon qu'il eſt à propos.

BALANCINES de la grande vergue. *Groote Toppenants.*

BALANCINES de la vergue de miſéne. *Fokke-Toppenants.*

BALANCINES de ſivadiére. *Blinde-Toppenants.*

Les Balancines de la ſivadiére ſont amarrées au bout du beaupré, & ſervent auſſi pour border le perroquet. Il y a deux poulies courantes dont les cordes

cordes viennent se terminer au château d'avant; & outre cela, aux deux tiers de la vergue de sivadiére il y a deux poulies doubles, & de grands cordages pour tenir la vergue ferme; le tout se rendant au château d'avant. Elles servent à apiquer la vergue de sivadiére lors qu'on va à la bouline.

BALANCINES de vergue de fougue. *Besaans-Toppenants.*

BALANCINES de grand hunier. *De groote mars-zeils Toppenants.*

BALANCINES de petit hunier. *De voor-mars-zeils Toppenants.*

LES Balancines des huniers servent d'écoutes aux perroquets. *Mars-zeils toppenants dienen tot bram-zeils schooten.*

BALANCINES de perroquet de fougue. *De kruis-zeils Toppenants.*

Pour la vergue d'artimon elle n'a pas de balancines, mais le bout d'embas est amarré aux haubans par deux bras, & le bout d'enhaut est amarré par des marticles, qui sont des cordages qui coulent du haut bout du grand mât de hune, & à l'endroit de la vergue d'artimon se fourchent en plusieurs branches.

BALANCINES de grand perroquet. *De groote bram-zeils Toppenants.*

BALANCINES de perroquet d'avant. *De Voor-bram-zeils Toppenants.*

BALANCINES de perroquet de beaupré. *De blinde-Toppenans.*

BALANCINE de chaloupe. *Geik-touw.*

C'est la manœuvre ou corde qui soutient le gui.

BALANT. Le Balant d'une manœuvre. *De loose van een touwerk, Een bot touws dat los hangt.*

C'est la partie qui n'est point halée. Le balant d'une manœuvre se dit aussi de la manœuvre même, lors qu'elle n'est point emploiée. On dit, Tenir le balant d'une manœuvre, pour dire, l'amarrer de telle sorte qu'elle ne balance pas.

BALAST. *Ballast. Voiez,* LEST.

C'est un amas de cailloux & de sable, que l'on met à fond de cale, afin que le vaisseau entrant dans l'eau par ce poids, demeure en assiette: c'est ce qu'on appelle autrement Lest ou Quintillage.

BALCONS, GALERIES, SARDINS, JARDINS. *Galderyen, Open Galderyen.*

Galeries couvertes ou découvertes qu'on fait au derriére de certains vaisseaux, pour l'ornement ou pour la commodité: on les appelle autrement Sardins &c. *Voiez,* JARDINS & GALERIE.

BALES de plomb pour les menües armes. *Kogels.*

BALES ramées. *Draad-kogels.*

BALES d'artifices. *Vuur-kogels.*

BALIEUR d'un navire. *Swabber.*

C'est celui qui est chargé de le tenir net.

BALISES. *Baaken, Kaapstaanders, Paalen, Merken.*

C'est une marque, quelquefois d'un tonneau flotant, quelquefois d'un mât élevé, sur un banc, sur quelque passe, ou sur quelque chenail dangereux, par des rochers cachez sous l'eau, afin que les vaisseaux les évitent. Nous

ne faisions par bon quart, & ne decouvrimes point une balise qui étoit sur ce banc; de-sorte que nôtre vaisseau toucha, & sans que la mer montoit alors, nous étions perdus. Le mot de Boüée se prend aussi pour le mot de Balise.

BALOIRES. *Scheergangen*, *Setgangen*, *Scheer-strooken Scheerstokken.*

Ce sont de longues piéces de bois, qui dans la construction d'un vaisseau lui donnent la forme qu'il doit avoir, & à-cause de cela on les appelle aussi formes de vaisseau. C'est la grande forme ou le grand & principal gabarit qu'on met sur le gros du vaisseau, pour en former la façon, & le construire.

BALON, Espéce de Brigantin. *Baloen*, *Balon.*

On le mene à la nage avec des rames, & il est fort en usage dans le Roiaume de Siam. Ce sont de petits bâtimens faits d'un seul arbre d'une longueur extraordinaire, & qui ont le devant & le derriére de sculpture fort élevée. Il y en a de tout-dorez, où l'on met jusques à six-vingts & même cent-cinquante rameurs de châque côté. Les rames sont couvertes de lames d'argent, ou sont dorées, ou raiées d'or, & la chirole est couverte de quelque riche étofe, les rideaux étant aussi de la même étoffe. Cette chirole est une espece de petit dôme, qu'on place au milieu des balons qui ne sont pas si magnifiques que ceux qui ont des clochers: les uns & les autres ont de riches balustrades, comme d'ivoire, ou d'ouvrages délicats couverts de dorures. Les bords de ces vaisseaux sont à fleur d'eau, & les extrémités recourbées s'élèvent fort haut. La plûpart ont la figure de chevaux marins, de dragons, & d'autres sortes d'animaux. Quelques-uns sont ornez de différentes figures, faites de morceaux de nacre raportez.

„ Les Siamois donnent à leurs Balons, ou petits bâtimens à rames, la figure de quelque animal, oiseau, ou reptile. Ces sortes de bâtimens ont jusqu'à cent & six-vingts pieds de long, & ils en ont à-peine six de large; si-bien que c'est une chose surprenante que leurs hauts clochers, & leur relevement de l'avant & de l'arriére, avec les sculptures ou ornemens qui y sont, ne les fassent pas renverser, & tourner sens-dessus-dessous. Il est vrai que la plûpart de ces ornemens ne sont appliquez que sur des roseaux, ou faits que de roseaux, qui sont une matiére legére; & il ne faut pas douter que sans cela il seroit impossible que ces balons pussent naviguer.

BAN.

BANC à s'asseoir. *Bank*, *Sit-bank.*

„ Dans la chambre du Capitaine on trouve un banc qui est placé contre l'arriére du vaisseau. Il y en a encore un autre à stribord, & c'est par l'endroit qu'occupe ce banc qu'on ôte, que l'on passe le gouvernail pour le monter: on le lève aussi lors qu'on veut culer de l'arriére. Les afûts entrent encore par-là. On y place le plus souvent un tuïau d'aisement, à six pouces du petit montant qui le soutient, & à un pied du bord du vaisseau: ce tuïau a six pouces de large par le haut, & cinq & demi par le bas.

„ BANC à coucher. *Tuimel-bank.*

„ Il y en a aussi un dans la chambre du Capitaine.

BANC.

BANC de Galére, de Galéasse, de Galiotte, de Brigantin, & de tout bâtiment à rames. *Roei-banck*, *Doft*.

C'est un siége pour asseoir ceux qui tirent à la rame, soit forçat, bonavoglie, ou matelot. De tous les bâtimens à rames il n'y a que les gondoles de Venise qui n'aient point de banc; car les rameurs nagent debout. Les galéres ordinaires sont à vingt-cinq bancs; ce qui se doit entendre de vingt-cinq de châque côté, pour faire en tout cinquante bancs, à une rame à chacun, & à quatre ou cinq hommes pour châque rame. Les galéasses ont trente-deux banc, & six à sept forçats par banc.

BANC de Chaloupe. *Sloep-sit-bank*.

Ce sont les bancs qui sont joints autour de l'arriére de la chaloupe, en dedans, pour la commodité de ceux qui y sont.

BANC. *Bank*.

C'est une hauteur d'un fond de mer inégal, qui s'élevant vers la surface de l'eau, la surmonte quelquefois; ou si elle regne au-dessous, elle n'y laisse d'ordinaire pas assez de fond pour y mettre le vaisseau à flot; ce qui l'entrouvre & le brise. Il y en a qui portent assez d'eau pour faire floter le vaisseau, & qui, par ce moien, ne sont pas dangereux. Le grand banc de Terre-neuve est de cette nature. On trouve des bancs de sable & de pierres, ce que les bons routiers ont acoûtumé de spécifier. Les bancs de pierres s'appellent par quelques-uns des Haies de pierre. Quand on veut sortir de ce port il faut atendre que la mer soit à un tiers ou un quart du flot, afin que sur cette hauteur d'eau on puisse s'apercevoir & se parer de deux bancs, qui gisent Est, Oüest, à la distance de deux cables. Nous trouvâmes dans les mers du Nord de grands glaçons flotans qu'ils appellent des bancs de glace.

BANC & BATTURES. *Plaat*, *Bank*, *Droogte*.

Ce sont des roches ou des sables qui sont dans la mer, & dont le fond est plus élevé, que les autres fonds.

„ Quand un vaisseau a donné sur des bancs, ou des bas-fonds, & qu'il
„ touche, il ne peut plus sentir son gouvernail. Alors il faut avoir recours
„ aux voiles pour gouverner, & tâcher de se remettre à flot. Un Pilote
„ habile, sait les isser, les baisser, les amener, & les manœuvrer en-sorte
„ qu'à-moins qu'il n'y ait une entiére impossibilité, il relève enfin le bâti-
„ ment. Les mariniers prétendent que cet inconvénient vient de ce que le
„ sable mouline, & atire à lui le gouvernail.

BANC. Le grand Banc. *De groote Bank van Terreneuve*.

C'est-à-dire, le grand banc de Terreneuve.

BANC étroit & fort long. *Rif*, *Rib*.

BANC. *Een Tent*.

C'est une petite loge de bois, qu'on bâtit au milieu d'un bateau.

BANCHE. *Gladt en sagt steen-grondt*.

On appelle ainsi un fond de roches tendres & unies, qui sont dans la mer en de certains lieux.

BANDE ou COTE'. *Zy*, *Zyde*.

Ce mot signifie un côté, soit un côté de la Ligne Equinoxiale, ce qui suppose

pose la Latitude; soit un côté de quelques terres; ou le côté & le flanc d'un vaisseau.

BANDE du Nord, Bande du Sud. Courir la bande du Nord. *Noorder-kant*, *Noorder-streek*, *Suider-streek*. *Syn streek om het Noord houden.*

Bande du Nord. Ce sont les parages qui ont Latitude Septentrionale, & Bande du Sud, ceux qui ont Latitude Méridionale, ce qui marque si on est deçà ou delà la Ligne. Dépuis les cinq degrès jusques par les deux degrès de la bande du Nord, nous fûmes portez d'un vent foible. Nous rencontrâmes un vaisseau Anglois par les quatre degrès de la bande du Sud. On dit encore, Nous rangeâmes la côte de l'Ile par la bande du Nord: c'est-à-dire. Nous cinglâmes terre-à-terre, le long du rivage qui regarde le Nord. A la vüe de ce Cap, & par les cinq degrès de la bande du Nord, on trouve une basse fort dangereuse, qui oblige à tenir toûjours le plomb à la main. On se sert de la préposition par; & au-lieu de dire, à cinq degrès, vers les cinq degrès, ou sous les cinq degrès, on dit par les cinq degrès.

DE la bande du Nord. *Van de Noorder-kant.*

BANDE. Avoir son vaisseau à la bande, Mettre son vaisseau à la bande. *Krengen*, *Op zy leggen*, *Op zy smyten*, *Op een zy laaten vallen.*

C'est le faire pancher sur un côté apuié d'un ponton, afin qu'il présente l'autre flanc quand on veut le nétoier, ou lui donner le radoub, le braier, & étancher quelque voie d'eau.

BANDE. Jetter à la bande. *Voiez*, JETTER.

BANDE de sabords, *Laag van poorten.*

C'est toute une rangée de sabords sur le côté d'un vaisseau.

TOMBER à la bande. *Op zyde of overkant gesmeeten worden.*

C'est tomber sur le côté.

BANDER une voile. *Een zeil banden.*

C'est coudre à la voile des morceaux de toile de travers ou diagonalement, afin qu'elle dure plus long-tems.

BANDE ou litre de toile goudronnée, qu'on met quelquefois sur les coutures d'un vaisseau. *Naad-preesening.*

BANDOULIERE. *Bandelier.*

C'est une espéce de baudrier, qu'on met sur le corps de gauche à droit, qui sert à ceux qui combatent avec des armes à feu, soit pour porter des carabines, soit pour porter des charges pour le mousquet.

„ On tient ordinairement quatre cents bandouliéres dans un navire de „ guerre.

BANNIERE, Pavillon, Etendard d'un vaisseau. *Vaan*, *Vlag.*

La Banniére sert à marquer la Nation dont est le vaisseau, & à le distinguer. On dit les vaisseaux de la Banniére de France; les vaisseaux de la Banniére de Venise; mais cette expression n'est que parmi les Levantins. Il faut dire, Pavillon de France, Pavillon de Venise. *Voiez*, PAVILLON.

BANNIERE de partance. *Blaeuw-vlag.*

C'est le pavillon de partance, que l'on met à la poupe d'un vaisseau, pour faire connoître aux matelots qui sont à terre, qu'il est tems de s'embarquer.

BAN-

BANNIERE de Combat, Pavillon de Combat. C'eſt le pavillon rouge. *Roode Vlag.*

BANNIERE de Conſeil, Pavillon de Conſeil. *Witte vlag, Pitsjaars-vlag.*

C'eſt la banniére blanche que l'Amiral fait arborer en poupe, quand il veut prendre avis ſur quelque choſe.

BANNIERE de Paix. C'eſt une banniére blanche. *Witte vlag, Vree-de-vlag.*

METTRE les perroquets en banniére. *Bram-zeils ſchooten los laaten ſpringen, of loopen. Voiez,* PERROQUET.

BANQUE. *Een viſſchers ſchip op de bank van Terreneuve.*

Ce mot ſe dit en parlant d'un navire qui va pêcher de la Morüe ſur le grand Banc, & on l'appelle, un Banqué. On dit auſſi qu'on eſt banqué ou débanqué, pour dire qu'on eſt ſur le grand Banc, ou hors du grand Banc. Le mauvais tems de vent d'Oüeſt nous fit débanquer.

B A P.

BAPTEME, Batême du Tropique, ou de la Ligne Equinoxiale. *Doop.*

C'eſt une Cérémonie profane, mais d'un uſage ancien & inviolable parmi les gens de mer, qui la pratiquent indiſpenſablement ſur ceux qui la premiére fois vont paſſer le Tropique, ou la Ligne. Chaque Nation la pratique diverſement, & même les équipages d'une même Nation l'exercent en differentes maniéres. Voici une des plus communes parmi les équipages François. Pour préparatif on range ſur le tillac, tant à ſtribord qu'à babord, des bailles pleines d'eau de la mer, & bordées par les matelots rangez en deux haies, chacun un ſeau à la main. Le Maître-Valet vient au pied du grand mât, le viſage barboüillé, & le corps revêtu de quantité de garcettes roulées tout-autour, dont il y en a même quelques-unes qui lui pendent des bras. Il eſt ſuivi de cinq ou ſix matelots équipez de même, & tient entre ſes mains quelque Livre de Marine, pour repréſenter le Livre des Evangiles, & d'ordinaire c'eſt l'Hidrographie du Pere *Fournier*, le Flambeau de la navigation, ou le Journal du Pilote. L'homme qui doit être batiſé, ſe met à genoux devant le Maître-Valet, qui lui faiſant mettre la main ſur le Livre, l'oblige à promettre que tout-autant de fois qu'il ſe préſentera une ocaſion de batiſer d'autres gens, il exercera ſur eux les mêmes cérémonies qu'on va exercer ſur lui. Après ce ſerment, celui qui doit être batiſé ſe lève & marchant vers l'avant du vaiſſeau, entre les rangs des bailles & les gens de l'équipage qui l'attendent avec des ſeaux tout-pleins, il eſſuïe cet orage, & reçoit ainſi ce qu'ils appellent le batême.

" C'eſt une coûtume pratiquée de toute ancienneté, que ceux qui font
" leur aprentiſſage dans l'art de la marine, & qui paſſent en certains endroits,
" où ils n'avoient jamais paſſé, & qui ſont indiquez pour cet éfet, tant au
" Nord, qu'à l'Oüeſt, & ſous la Ligne, ſubiſſent cette rigueur, ſous le
" favorable nom de Batême; ſavoir d'être jettez du bout de la vergue à la
" mer. Les vaiſſeaux même ſont aſſujettis à cette ridicule cérémonie. On
" pourroit dire que c'eſt en recompenſe de ce que les Réformez l'ont rejet-
" tée comme un acte de Réligion, qui eſt demeuré parmi les Catoliques

" Romains, ceux-ci batisant éfectivement leurs vaisseaux, la premiére fois
" qu'ils vont en mer. Lors que le cas y échoit, & que les vaisseaux arrivent
" dans ces lieux consacrez, pour ainsi dire, où ils n'étoient jamais venus, il
" faut que le Maître les rachète; autrement l'équipage s'en va couper le
" nez, ou toute l'avance de l'éperon, ou défigurer & détruire quelque autre
" partie du vaisseau. Ceux qu'on veut jetter du bout de la vergue à la mer,
" peuvent tout de même se racheter par quelque argent qu'ils donnent à l'é-
" quipage. Pour les mousses, au-lieu de les jetter du bout de la vergue, on
" les met sous un pannier, qui est entouré de bailles pleines d'eau, & cha-
" cun y puisse avec des seilleaux, & leur jette l'eau sur le corps; car com-
" me ils ne sont pas pécunieux, ils ne peuvent se racheter de cette peine,
" qui d'ailleurs est beaucoup moindre que l'autre.

" BAPTISER, Batiser un vaisseau. *Een schip doopen.*

" C'est le bénir avant qu'on le mette à l'eau.

" Les noms qu'on donne aux vaisseaux sont tirez de différens objets, com-
" me des hommes, des villes, des maisons, des oiseaux, des bêtes &c.
" Mais la plûpart des Chrétiens Romains leur donnent les noms des Saints
" sous la protection desquels ils les ont mis: & en vertu de ce choix qu'ils
" ont fait de ces protecteurs, c'est à eux que les priéres des équipages s'a-
" dressent dans le péril. Ils consacrent aussi & bâtisent leurs vaisseaux, &
" attachent une certaine efficace à cette cérémonie. Quelques-uns d'entre
" les Luthériens les batisent aussi; mais ils n'atachent aucune vertu à ce
" batême, qui consiste seulement à donner le nom au vaisseau, & à emplo-
" rer la bénédiction de Dieu pour les légitimes usages auxquels il sera em-
" ploié.

B A R.

BARATERIE, Barat. *Schelmerye van boots-gesellen en schippers.*

C'est une malversation & tromperie du Patron ou Maître d'un navire, soit par déguisement de marchandises, ou par fausse route.

BARBE, Sainte-barbe, Gardiennerie, Chambre des Canonniers. *Konstapels kaamer.*

C'est ainsi que se nomme la chambre des Canonniers, à-cause qu'ils ont choisi Ste. Barbe pour Patrone. La Ste. Barbe est un retranchement de l'arriére du vaisseau, au-dessus de la soute, & au-dessous de la chambre du Capitaine. Le timon passe dans la Sainte-barbe. Les vaisseaux de guerre y ont ordinairement deux sabords, pratiquez dans l'arcasse, pour battre derriére. On l'appelle aussi Gardiennerie, à-cause que le Maître-Canonnier y met une partie de ce qui regarde les ustenciles de son artillerie.

„ Il ne faut pas que la Sainte-barbe descende trop bas vers le fond du vais-
„ seau, parce que l'eau qui entre dans le vaisseau y couleroit, & cela cau-
„ seroit beaucoup de desordre.

„ La Sainte-barbe d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de
„ l'étrave à l'étambord, doit avoir vingt-neuf pieds de long.

BARBES d'un vaisseau. *Splits-gangen in de boeg.*

Les Barbes d'un vaisseau sont les parties du bordage de l'avant, auprès du rinjot, c'est-à-dire vers l'endroit où l'étrave s'assemble avec la quille.

BAR-

BARBEIER, BARBOTTER, FASIER. La voile barbeie. *Wapperen, Slingeren, Labberen.*

C'eſt lors que le vaiſſeau étant trop près du vent, le vent raſe la voile, & lui étant preſque parallèle, la bat d'un côté & d'autre, ſans la remplir. Cette agitation continuë juſqu'à-ce qu'elle ait pris le vent, & alors elle ne barie ou ne friſe plus. Quand on a mis le vent ſur les voiles il faut qu'elles barbeient. Il ne faut pas confondre, Mettre le vent, & Prendre le vent. *Voiez*, VENT.

BARBIER. *Voiez*, CHIRURGIEN.

BARCES. *Een ſoort van geſchut van oudts gebruikelyk.*

C'eſt une ſorte de canons qui ſont aujourd'hui de peu d'uſage, & qui autrefois étoient fort communs ſur mer: ils reſſemblent aux fauçons & fauconneaux; mais ils ſont plus courts, plus renforcez de métal, & ont un plus grand calibre.

BARDIS. *Set-gangen, Looſe ſtelling.*

C'eſt un batardeau fait de planches, ſur le haut du bord d'un vaiſſeau, pour empêcher l'eau d'entrer ſur le pont, lors qu'on couche ce vaiſſeau ſur le côté, pour le radouber.

BARDIS. *Beſchuttingen, Gevelingen, Bulk-hoofden.*

Ce ſont des ſéparations de planches qu'on fait à fond de cale, pour charger des blés, & d'autres grains. Celles qui ſe font en travers s'appellent *Gevelingen*, & celles qui ſont en long s'appellent *Beſchuttingen.*

BARGE. *Boot, Schuit, Sloep.*

On a dit autrefois, Barge, pour dire, une Barque, un Eſquif. On dit encore à Londres, la Barge du Maire.

BARIL, BARRIL. Baril de galére. *Galey-vatken.*

C'eſt un baril qu'un homme peut porter plein d'eau, & dont il ſe ſert pour en remplir les bariques que l'on ne peut tranſporter ou à la fontaine, ou à la riviére.

BARIL de quart. *Galey-vatken.*

C'eſt le baril de galére qu'on donne plein d'eau, le ſoir, à ceux qui doivent faire le quart de la nuit.

BARILS où l'on met les viandes. *Vleeſch-vaaten.*

BARIL de poudre. *Kruidt-vat.*

C'eſt, ſur mer, cent livres de poudre peſant, miſes dans un baril.

BARILS à bourſe. *Kruidt-vaaten met leer of leer-beursjes bedekt, Beurs-vaatjes.*

C'eſt un baril couvert de cuir, où le Canonnier met de la poudre fine. On l'appelle ainſi, à-cauſe qu'il ſe ferme comme une bource.

BARILLAGE. *Kleine Vaatjes.*

Ce ſont des barils ou petites bariques de grandeur au-deſſous de la huitiéme partie d'un muid. En France le goldron de Weybourg du barillage de chêne, eſt préféré à tout autre, hormis à celui du Roïaume.

BARILLARD. Officier de galére, qui a le ſoin du vin & de l'eau, *Bottelier op een Galey.*

BARIQUE. *Oxhoofdt.*

C'est le quart d'un tonneau, ou la moitié d'une pipe, & le muid est le tiers d'un tonneau: or le muid de vin de Paris contient deux cents-quatre-vingts pintes, selon le Reglement de Louis XIII. & il contenoit auparavant trois cents pintes, suivant les Ordonnances de Henri IV. Ainsi le tonneau contient huit cents-quarante pintes, & la barique par conséquent contient deux cents-dix pintes de Paris. Elle doit contenir trois cents-soixante pintes de Hollande.

BARIQUES à feu, Barils ardens. *Blixemende vaaten.*

BARQUE. *Bark.*

C'est un bâtiment à un pont, qui a trois mâts, le grand, celui de misène, & celui d'artimon; les plus grandes ne passent guéres cent tonneaux: celles-là ont sur le pont un suzain, qui vient jusqu'au grand mât. Toutes les barques de la Méditerranée sont appareillées à voiles latines, ou à tiers point. Les Espagnols ont une sorte de barque qui leur est presque particuliére, & elle est fort commune en ce Païs-là.

" Les Barques d'Espagne sont fines de voiles, & pour cet effet on leur don-
" ne beaucoup de façons à l'arriére & à l'avant, ce qui les rend fort aigües.
" Le gouvernail se manie par le moien de deux cordes qu'on tient à la main.
" La voile qu'elles portent est extrémement grande, & à cause de cela on
" leur donne un lest fort pesant, qui est de pierres. La voile traverse le
" bâtiment, & est amarrée aux deux bords. Il y a beaucoup d'incommo-
" dité à manœuvrer cette voile, & à la faire passer de l'autre côté du mât,
" parce qu'il la faut amener toute entiére. Ordinairement elles ont depuis
" trente jusqu'à trente-neuf pieds de long de l'étrave à l'étambord, & huit
" à neuf pieds de large: on les fait pourtant quelquefois de huit à dix pieds
" plus courtes ou plus longues. Elles ont cinq pieds de creux. Elles sont
" montées de huit, dix, treize, ou quatorze hommes; on y met un équi-
" page plus ou moin fort, par rapport à leur grandeur, ou à la diligence
" qu'on veut faire. On en ôte tout le bordage, depuis la préceinte jusques
" au haut, & depuis l'avant jusqu'à l'arriére, ou bien on n'en ôte qu'une
" partie, si l'on veut; & quand il est entiérement ôté, on peut ramer
" avec quatorze rames, & même plus, s'il est nécessaire. Le mât est pla-
" cé au milieu, & lors qu'elles doivent faire de longues routes, on y met
" deux mâts, le second étant tout-à-fait à l'avant. S'il survient quelque
" tempête, on couche le mât du milieu, & l'on met le mât d'avant à sa
" place, avec une petite voile.

BARQUE. *Bark, Barkje, Boot.*

C'est aussi un vaisseau moien sans hune, qui sert à porter des munitions, & à charger, ou à décharger un grand navire.

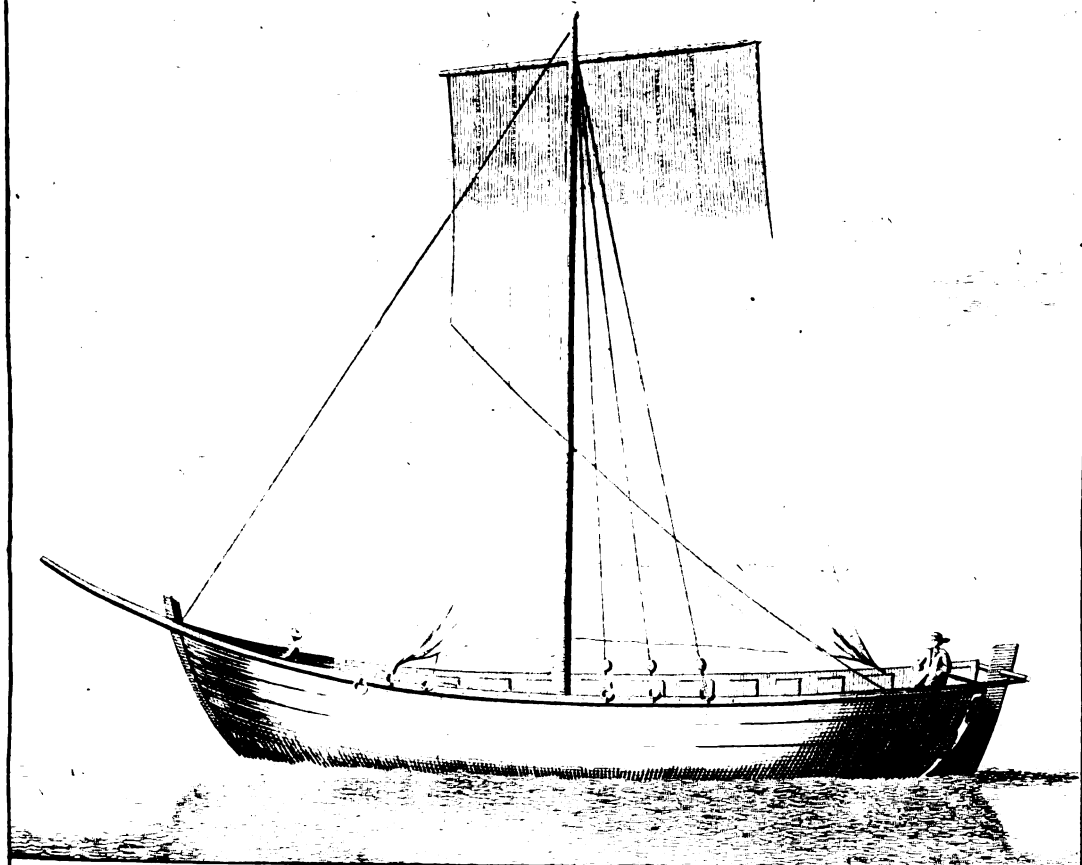
BARQUE d'avis. *Advys-Bark, Galjoot of Jacht.*

C'est celle qu'on envoie porter des nouvelles, dans un vaisseau éloigné, soit d'un vaisseau à un autre.

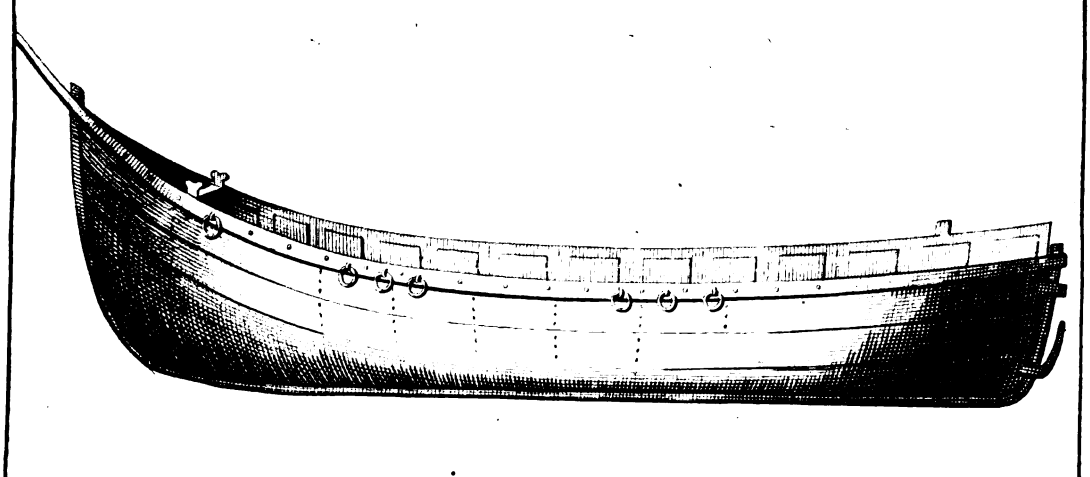
BARQUE longue. *Een dubbelde sloep.*

C'est un petit bâtiment qui n'est point ponté, & qui est plus long & plus bas de bord que les barques ordinaires, aigu par son avant, & qui va à voi-

les



Spaansche Berck soo als zy seylt. Barque Espagnole qui navigue



Spaansche Berck zonder zyl en roer. Barque Espagnole sans voles ni gouvernail

les & à rames: il a le gabarit d'une chaloupe, & en beaucoup d'endroits on l'appelle Double-chaloupe.

BARQUE droite. *Sit regt in de boot.*

C'eſt un commandement qu'on fait, pour avertir ceux qui ſont dans une chaloupe, de ſe mettre également, afin qu'elle ſoit droite ſur l'eau.

BARQUE en fagot. *Een ongemaakte ſloep.*

C'eſt tout le bois qu'il faut pour faire une barque, qu'on porte taillé dans un vaiſſeau, & qu'on aſſemble, quand on eſt au lieu où l'on en a beſoin. *Voiez*, FAGOT.

BARQUE à eau. *Waater-ſchip*, *Waater-ſchuit*. Petits bâtimens dont on ſe ſert en Hollande, pour tranſporter de l'eau douce aux lieux où l'on en manque, & de l'eau de mer pour faire du ſel: ils ont un pont, & on les emplit d'eau juſques au pont. *Voiez*, BATEAUX.

BARQUE ou Galiote à machines & à bombes. *Een Spring-ſchip.*

BARQUE de Vivandier. *Kaai-draai*, *Kaai-draai.*

C'eſt la barque qu'un Vivandier promène ſur l'eau, le long des quais, ou autour des vaiſſeaux, pour y porter des vivres à vendre.

BARQUEROLLE, BARQUETTE. *Roei-ſchuit.*

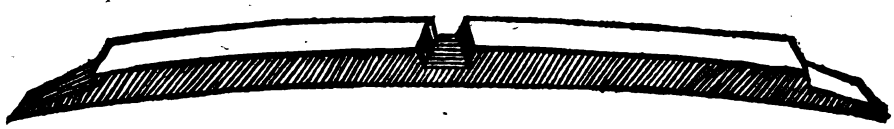
Vaiſſeau médiocre de voiture, ſans aucun mât, qui ne va qu'à la rade, de beau tems, ſans aller jamais en haute mer. On dit auſſi, *Baranette.*

BARRE. C'eſt un mot qui ſe joint avec pluſieurs autres mots, comme on le voit ci-après.

BARRES d'arcaſſe. C'eſt un terme commun à la grande Barre d'arcaſſe, ou Liſſe de hourdi, & aux petites Barres d'arcaſſe, ou Barres de contre-arcaſſe, ou Contre-liſſes. Elles ſont toutes à l'arcaſſe du vaiſſeau, la traverſent & la ſoutiennent. La grande Barre d'arcaſſe eſt la plus haute, poſée par ſon milieu ſur le haut de l'étambord, & par ſes bouts ſur les eſtains. C'eſt le dernier des baux de l'arriére, qui fait le principal afermiſſement de la poupe.

BARRE d'arcaſſe, Grande barre d'arcaſſe. *Hek*, *Hek-balk*, *Voiez*, LISSE de hourdi.

BARRES d'arcaſſe, Contre-liſſes, Barres de contre-arcaſſe. *Worpen*, *Wipen*, *Agter-banden*, *Wrangen in de Spiegel.*



" Ce ſont celles qui ſe poſent au-deſſous de la liſſe de hourdi: elles ſont " aſſemblées à queüe d'aronde dans les eſtains, & avec l'étambord par une " entaille qu'on leur fait. Quelques Charpentiers proportionent les contre- " liſſes par la liſſe de hourdi, & leur donnent les trois quarts de l'épaiſſeur " de la liſſe, à l'endroit où elles joignent l'étambord; & on les tient un peu " moins épaiſſes par les bouts. On les place à même diſtance les unes des

" autres que les varangues; & la premiére, ou plus haute, se pose à la hau-
" teur des sabords.

" Voici comment raisonnent ceux qui proportionnent les barres de con-
" tre-arcasse par l'étrave.

" Les Barres de Contre-arcasse servent à entretenir & affermir les estains,
" jusques au bas-desquels & du jarlot de l'étambord la derniére de ces barres
" descend, & la plus haute se pose à-peu-près deux pieds au-dessous de la
" lisse de hourdi.

" Les Contre-lisses doivent avoir les quatre cinquiémes parties de l'épais-
" seur de l'étrave. D'autres Charpentiers, qui les proportionnent par la lis-
" se de hourdi, leur donnent d'épaisseur jusqu'à un tiers moins; & d'autres
" les font aussi épaisses, ou presque aussi épaisses, & aussi larges que la lisse
" de hourdi.

" La meilleure proportion des petites Barres d'arcasse pour un vaisseau de
" cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord, est de neuf
" pouces & demi à dix pouces d'épaisseur; les bouts en doivent être assem-
" blez à queüe d'aronde avec les côtés du bâtiments. On ne les arrête qu'a-
" près que l'étambord est monté, & les chevilles qu'on y met entrent d'un
" pouce ou deux dans l'étambord.

BARRE de pont. *Worp.*

C'est une autre barre d'arcasse sur laquelle on pose le bout du pont du vais-
seau: elle est parallèle & presque semblable à la lisse de hourdi.

BARRE d'arcasse de couronnement. *Een Ribbetje onder 't bovenste hak-
kebord of onder de spiegel-boog.*

C'est une longue piéce de bois qui lie le haut du vaisseau par son couron-
nement.

„ La Barre d'arcasse de couronnement est un petit barrotin scié dans une
„ poutre de Stolpe, dont il est parlé sous le mot Bois; ou d'une piéce d'un
„ vieux mât, ou d'une vergue, qu'on équarrit: elle soutient le reste du
„ couronnement, & lie tout le haut du batiment.

BARRES de cabestan. *Spil-boomen, Wind-boomen, Wind-spaaken.*

Ce sont certaines pieces de bois quarrées qui servent à faire virer le cabes-
tan. *Voiez*, CABESTAN.

„ Comme les trous des cabestans ne doivent jamais avoir moins de six
„ pieds & jamais plus de huit, les barres doivent être de la même propor-
„ tion.

DEMI-BARRES de cabestan à l'Angloise. *Halve-boomen.*

Ce sont des barres qui n'entrent que jusqu'à la moitié du cabestan.

BARRES de virevaut. *Handt-spaaken. Voiez*, VIREVAUT.

BARRES d'écoutilles. *Beugels over de luiken.*

Ce sont des bandes de fer, dont on se sert pour fermer les écoutilles des
vaisseaux.

BAR-

BARRES de panneaux d'écoutilles. *Klampen van de luiken.*

Ce sont des traverses de bois, ou des piéces de bois étroites, qui traversent les panneaux des écoutilles par-dessous, pour en tenir les planches jointes.

Quelques-uns les appellent, Taquets de panneaux.

BARRE de gouvernail, Timon. *Roer-pen.*

C'est une longue piéce de bois, qui d'un bout entre dans une mortaise qui est dans la tête du gouvernail, pour le faire mouvoir; & l'autre bout de cette barre est attaché, avec une cheville de fer, à une boucle aussi de fer, qui est attachée à la barre nommée manuelle, que le Timonier tient.

Ce terme de Barre est équivoque. On le voit pris pour le timon, & quelquefois pour la manuelle ou la manivelle. Il y faut prendre garde. *Voiez*, TIMON, & MANIVELLE.

CHANGER la barre du gouvernail. *'t Roer omsmyten, overleggen, omsmakken, omwerpen.*

C'est la faire tourner d'un autre côté.

BARRE à bord. *Legt 't roer aan boord.*

BARRE de gouvernail toute à bord. *'t Roer digt aan boord leggen.*

C'est avoir la barre du gouvernail toute à bord; c'est-à-dire qu'elle est poussée jusques contre le côté du vaisseau, ou aussi-loin qu'elle peut aller.

POUSSE la barre à arriver. *Roer te loefwaarts aan boord.*

C'est lors qu'on veut ordonner au Timonier de pousser la barre au vent, en-sorte que le vent donne à plein dans les voiles pour arriver.

POUSSE la barre à venir au vent, ou Pousse la barre sous le vent. *Legt uw roer in ly, Smyt in ly, Duuw of draai uw roer in ly.*

C'est afin de faire venir le vaisseau au lof.

BARRE sous le vent, Envoie. *Roer aan ly om te wenden.*

POUSSE la barre en douceur. *Moet 't roer, Duuw sagt.*

BARRE droite. *Mid-scheeps 't roer, Regt 't roer.*

AU LOF, Mets la barre sous le vent. Pas plus au vent. *Loef aan, roer aan ly, niet laager.*

POUSSER la barre sous le vent, & se laisser dériver. *In ly smyten en laaten doordryven, Geleit zyn onder zee.*

METTRE la barre sous le vent pour virer. *Door de windt douwen om te wenden.*

VAISSEAU qui a toûjours la barre à arriver. *Een loefgierig schip.*

C'est-à-dire qu'il est trop ardent à venir au vent, ou à s'approcher du vent.

VAISSEAU qui a toûjours la barre à venir au vent. *Een schip dat niet wel by de windt wil, dat niet wel aanloeft.*

C'est le contraire de ce qui vient d'être dit; c'est-à-dire que le vaisseau n'arrive point, & qu'il faut toûjours tenir la barre au lof.

BARRE de gouvernail de chaloupe. *Ysere helm-stok tot de sloep.*

BARRES de hune, BARREAUX, TESSEAUX. *Saalingen, Zaalen, Mars-saalingen.*

Ce sont quatre piéces de bois mises de travers l'une sur l'autre, qui font saillie autour de chaque mât, au-dessous de la hune, pour la soutenir, & même

même pour servir de hune aux mâts qui n'en ont point. On les pose à la dixiéme partie de la hauteur du mât, sur deux autres piéces de bois que l'on nomme Jautereaux. Nôtre Capitaine voulant ôter toute excuse aux Pilotes ignorans, qui ont accoûtumé de dire que leurs naufrages arrivent par non-vûë, fit monter le gabier sur les barres de perroquet, pour mieux découvrir la côte, qui est fort basse, & cette vigilance nous servit encore contre les Corsaires.

„ Les Barres de hune, qui sont des piéces de bois en croix, au-dessous „ du ton des mâts, servent à soutenir les haubans, les mâts de hune, les „ perroquets, les étais, & diverses manœuvres & poulies. Elles sont un „ peu arquées, le concave en dedans. Leur croix traverse le vaisseau par le „ milieu & de bord à bord. Aux angles de ces barres, il y a de petits caps „ de mouton, par où sont amarrez de petits haubans qui traversent aux „ grands haubans, pour les affermir. Les barres des perroquets servent „ à tenir le bâton du pavillon, n'aiant qu'un seul trou, qui est pour cet „ usage.

" On donne autant de longueur aux barres de hune, que le fond de la hu- " ne a de largeur.

" Les grandes Barres de hune d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de " long de l'étrave à l'étambord, doivent avoir cinq pouces & demi d'épais, " & sept pouces & demi de large. Toutes les autres sont moins larges à " proportion, & aussi plus plattes & plus minces.

" Elles doivent avoir neuf pieds & demi de long. Celles du mât de misé- " ne doivent avoir huit pieds & demi, aussi de long. Celles du mât d'arti- " mon, quatre pieds & demi: celles du beaupré, aussi quatre pieds & de- " mi, & tout de même celles du grand mât de hune. Celles du mât de hu- " ne d'avant doivent avoir trois pieds & demi: celles du perroquet de fou- " gue, deux pieds; & celles du grand perroquet & du petit beaupré, aussi " deux pieds. Celles du perroquet de misséne doivent avoir un pied trois " quarts pour le moins.

„ Il y a des Charpentiers qui établissent que la longueur des barres de hu- „ ne qui sont dans la longueur du vaisseau, doit être du tiers de la largeur „ du vaisseau; que chaque six pieds de leur longueur leur doit donner cinq „ pouces d'épaisseur de haut en bas; & que leur largeur doit être des quatre „ cinquiémes parties de leur épaisseur.

„ Mais celles qui sont posées dans la largeur du vaisseau, ou qui le tra- „ versent d'un bord à l'autre, doivent être un peu plus courtes, quoi qu'é- „ gales en largeur; mais en épaisseur de haut en bas, elles doivent avoir aussi „ un quart moins que de largeur.

„ Les Barres de hune du mât de misséne doivent être d'une sixiéme partie „ plus courtes que celles du grand mât. Les barres du mât d'artimon „ doivent être en longueur, en largeur & en épaisseur, à-peu-près de „ la moitié moindres que celles du grand mât. Celles du mât de beau- „ pré, qui doivent être posées tout-à-fait de niveau, ont les mêmes pro- „ portions que celles de l'artimon, aussi-bien que celles du grand mât de „ hune: Et celles du mât de hune d'avant, doivent être d'une dixiéme par- „ tie plus petites.

Les

„ Les Barres de hune du grand perroquet, doivent être en toute „ proportions, de la moitié de celles du grand mât de hune. Il en doit ê- „ tre de même à l'égard des barres du mât de hune d'avant. Celles du per- „ roquet d'artimon, doivent être un peu plus petites que celles du grand „ perroquet; & celles du perroquet de beaupré, leur doivent être égales.

„ Comme les Barres de hune des quatre perroquets ne portent point de „ hunes, celles qui sont posées de travers ou d'un bord à l'autre, doivent „ être un peu courbées pour l'agrément.

BARRE de Pompe. *Yzere pomp-stang.*

C'est une longue barre de fer troüée en quarré. Par le bout elle est emmanchée comme un tarriére, pour emboiter la cuilliére de la pompe.

BARRES de cuisine. *Yzere bouten.*

Ce sont aussi des barres de fer, qui servent à soutenir les chaudiéres qu'on met sur le feu. Elles sont posées de long & de travers dans les cuisines des vaisseaux.

BARRES de porte. *Klampen.*

Ce sont des piéces de planches étroites, qui traversent les portes, pour entretenir les planches ensemble.

LA porte de la chambre du Capitaine a trois barres. *Drie klampen leggen op de deur van de Kajuit.*

BARRES de prisonnier avec des anneaux. *Yzers, Boeijen.*

BARRES ou Barriéres des ports. *Boomen, Sluit-boomen, of keetens.*

Ce sont de longues poutres dont on ferme les entrées des ports, & quand elles sont trop courtes on se sert de chaînes.

BARRE. *Steen-rif, Sandt, Bank, Baar, Baer.*

C'est un amas de sable, ou de vase, ou une chaîne de roches, qui embarrassent tellement l'entrée d'une riviére, ou celle d'un port, qu'on n'y peut passer que par de haute marée, ou par des passes, c'est-à-dire par des ouvertures qui s'y rencontrent quelquefois par intervalle. Ces sortes de parages s'appellent, Havre de barre, Riviére de barre. La barre de Siam est un banc de vase, qu'on trouve à l'embouchure de la riviére, où il n'y a que douze à treize pieds d'eau, quand la mer y est la plus haute. *Voiez*, HAVRE.

BARROTS ou BAUX *Balken. Voiez*, BAU. Quoi qu'on se serve indifféremment des termes de Baux & de Barrots, il est pourtant certain que ceux qui sont le plus exacts, ne se servent de celui de bau que pour les solives du premier pont, & qu'ils emploient celui de Barrot pour les solives des autres ponts.

BARROTS ou Baux du pont d'enhaut. *Verdeks-balken.*

" Pour donner aux barrots du pont d'enhaut l'épaisseur qui leur con- " vient, il faut prendre les deux tiers de l'épaisseur de l'étrave, & autant " pour la largeur: & pour leur donner leur rondeur, bouge, ou besson,

" il faut prendre les cinq sixiémes parties de leur épaisseur.

" Suivant l'avis de plusieurs Charpentiers, les barrots du pont d'enhaut " dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étam- " bord, doivent avoir neuf pouces de large, & huit pouces d'épais, avec " treize pouces de tonture. On les pose, vers l'avant, à cinq pieds neuf " pouces & demi au-dessus des baux. Dans le milieu du vaisseau on les po- " se à six pieds deux pouces & demi au-dessus des baux; & à l'arriére on les " élève jusqu'à six pieds & six pouces. Le dernier barrot du pont d'enhaut, " vers l'arriére, se pose à deux pieds quatre pouces du premier barrot de la " sainte-barbe, c'est-à-dire, du premier barrot vers le grand mât, savoir " dans le vaisseau spécifié en l'article précédent.

" Le nombre des barrots du pont d'enhaut n'est point réglé: on y en met " plus, ou moins, à proportion de la force qu'on veut donner au bâtiment, " & du canon que le pont doit porter. On en met le plus souvent vingt, " dans un vaisseau tel que celui qui est ci-dessus spécifié. On met trois bar- " rotins entre chaque barrot.

" Sous chaque bout de ces barrots on met un courbaton, long de six " pieds, la branche d'enhaut aiant trois pieds de long: on lui donne huit " pouces de large & sept d'épais; & ils sont de même dans la sainte-barbe. " Quand les courbatons ne se trouvent pas égaux, & qu'il y en a de plus " forts & de plus foibles, on les mêle en les posant, & après en avoir mis " un fort on en met un foible. Au regard des barrots de la dunette, *Huts-* " *balken*; en général on leur donne le tiers de l'épaisseur de l'étrave, & dix " pouces de tonture.

" Quelques Charpentiers donnent aux barrots de la Dunette d'un vais- " seau de cent-trente-quatre pieds de long, quatre pouces de large pour le " moins, & trois pouces & demi d'épais. Entre chaque barrot il y a trois " barrotins, qui ont deux pouces de large, & un pouce & demi d'épais.

" On donne souvent aux barrots de la chambre du Capitaine, *Kajuits-bal-* " *ken*, la moitié de l'épaisseur de l'étrave.

" Quelques Charpentiers donnent aux barrots de la chambre du Capitaine " d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, huit pouces de large, " pour le moins; & sept pouces d'épais, avec dix pouces de tonture. Ils sont " élevez de six pieds trois pouces vers l'avant du vaisseau, & de sept pieds à " l'arriére: on y en met ordinairement sept.

" Les barrots de la Sainte-barbe, *De balken in de Konstaapels kaamer*, du " vaisseau ci-dessus spécifié, doivent avoir, selon le sentiment de beaucoup " de Charpentiers, dix pouces de large, & neuf pouces d'épais, avec cinq " pouces & demi de tonture. Ils sont élevez de cinq pieds neuf pouces vers " l'avant du vaisseau, & de six pieds cinq pouces à l'arriére: on y en met " aussi le nombre de sept, dont il y en a un qui joint les allonges de poupe, " à un pied & huit pouces au-dessus de la lisse de hourdi.

" Les barrots du Château d'avant, *Baks-balken*, *of Balken in de bak*, doi- " vent avoir, selon les règles de divers Charpentiers, la moitié de l'épaisseur " de l'étrave.

" Quelques autres donnent aux barrots du château d'avant d'un vaisseau de

" de cent-trente-quatre pieds de long, huit pouces de large, pour le moins, " & cinq pouces d'épais; & ils y en mettent aussi sept.

" Les barrots de la chambre qui est sous le gaillard d'avant, *Balken in de* " *kot*, doivent avoir, dans le vaisseau ci-dessus spécifié, dix pouces de lar- " ge, & neuf pouces d'épais, avec sept pouces de tonture: on les pose à " trois pieds & demi l'un de l'autre, & ils sont élevez de quatre pieds, tant " à l'avant, que vers l'arriére du vaisseau. Il y a treize barrots entre cette " chambre & la sainte-barbe.

BARROTINS, Lattes à Baux. *Ribben, Latten onder den overloop.* Petits soliveaux qu'on met entre les baux & les barrots; sous les ponts pour les soutenir. *Voiez*, BARROTS, & BAUX.

BARROTINS d'écoutilles, Demi-baux, ou Demi-barrots. *Ribben, Ribbetjes.*

Ce sont des bouts de baux ou de barrots, qui se terminent aux hiloires, & qui sont soutenus par des piéces de bois nommées arc-boutans, mises de travers entre deux baux.

BARROTINS de caillebotis. *Ribben, Ribbetjes van eike grietjes.*

Ce sont de petites piéces de bois qui servent à faire les caillebotis, & auxquelles on donne la tonture ou rondeur du pont du vaisseau, en sa largeur.

VAISSEAU Barroté. *Een schip dat vol gestuuwt is.*

C'est lors que le fond de cale est tout rempli, ou rempli jusqu'aux barrots.

BAS.

BAS. Les Hauts & les Bas d'un vaisseau. *Onder-schip en Boven-schip.*

Les Hauts du vaisseau, ce sont les parties qui sont sur le pont d'enhaut, & les bas celles qui sont dessous. Comme nous appareillions pour le combat, nos Calfas & nos Charpentiers furent distribuez par les hauts & par les bas, afin d'y travailler en cas de besoin.

BAS le pavillon, Mettez bas le pavillon. *Stryk de vlag.*

C'est-à-dire, Abaisser le pavillon pour saluer un vaisseau plus puissant, ou pour se rendre.

BAS. Avoir les mâts de hune bas. *Leggen met de stengen door.*

Bas de soie. *Ysere Boeijen.*

DONNER des bas de soie. *In de ysers of boeijen setten.*

C'est-à-dire, Mettre quelqu'un aux fers, pour le punir de quelque faute commise.

BAS-BORD, BABORD. *Bakboord.*

C'est le côté gauche du navire, c'est-à-dire, celui qu'on voit à sa gauche lors qu'on est à la poupe, & qu'on regarde la proüe: il est opposé à stribord, qui est le côté droit. Au combat que nous rendîmes, nous fîmes si

grand feu de babord & de ſtribord, que nous deſemparâmes le vaiſſeau qui eſſuïa nôtre bordée. Pour commencer à louvier, nos vaiſſeaux amurérent à babord. Ils tournérent ſur babord, ils virérent ſur babord.

BABORD tout. *Digt aan bakboord.*

C'eſt un commandement qu'on fait au Timonier, de pouſſer toute la barre du gouvernail à gauche.

BAS-BORD. Vaiſſeau de bas-bord. *Een ſchip met een laag voorſcheen, Een ſchip dat weinig verbonden is.*

C'eſt un vaiſſeau dont le bordage eſt bas, qui ne porte qu'un tillac ou couverte, & va à voiles & à rames comme les galéres, galiotes, & ſemblables bâtimens. Le brigantin qui ne porte pas couverte, eſt un vaiſſeau de bas-bord.

BAS-FOND ou Païs-ſomme, Baſſe. *Ondiepte, Droogte.*

C'eſt un fond où il y a peu d'eau, & où la crainte qu'on a d'échoüer oblige à prendre des Pilotes du païs pour ſervir de guides. Dans ce canal il y a des bas-fonds ſi dangereux qu'il faut un Pilote côtier pour s'en tirer, & cinquante baliſes n'y ſuſiroient pas. *Voiez*, BANC, & BASSES.

BASSES Voiles. *Onder-zeilen.*

C'eſt la grande voile & celle de miſéne. Quelques-uns y ajoûtent l'artimon, qui n'y doit pas être compris quand on dit. Amurez les baſſes voiles; car l'artimon n'a point de coüets. Nôtre eſcadre aiant réſolu de faire petite route, on mit les baſſes voiles ſur les cargues, c'eſt-à-dire, trouſſerent les baſſes voiles par le moien de leurs cargues.

BASSE Eau. *Laag waater, Slegt waater.*

C'eſt quand la mer eſt retirée, & qu'elle a réfoulé.

BASE des ſabords. *De ſent op de hoogte van de onderkant der poorten, Breegang.*

C'eſt le bordage qui eſt entre la préceinte & le bas des ſabords.

BAS-BORDES, Bas-bordais. *Bakboord-wagt.*

On appelle ainſi la partie de l'équipage qui doit faire le quart de bas-bord. *Voiez*, QUART.

BASSE, ou BATTURE. *Barning, Branding.*

C'eſt un fond mêlé de ſable, de roche, ou de pierre, qui s'élève vers la ſurface de l'eau. Quand la mer y vient briſer de baſſe eau, c'eſt proprement une batture ou un briſant. Tant que vous naviguerez parmi ces baſſes portez peu de voiles, & faites bon quart. Nous fîmes petites voiles le long de la côte, en nous tenant loin des battures qui ſont en ce parage. Le vaiſſeau ennemi tâchoit de nous attirer dans les battures qui ſont au Nord de cette baie. *Voiez*, BAS-FOND.

BASSIN, CHAMBRE, DARSINE, ou DARSENE. *Kom, Bak, Dok.*

C'eſt le lieu où ſont les vaiſſeaux dans les ports de mer, & il ſe dit même d'un petit port particulier pratiqué dans un plus grand, où l'on radoube les vaiſſeaux. *Voiez*, CHAMBRE, & DARSE ou DARSINE.

„ Il y a de deux ſortes de baſſins; les uns qu'on peut toûjours tenir ſecs, „ parce qu'on les ferme avec des portes; les autres qui ſont ouverts, & dont

„ le

„ le fond étant toûjours mou & bourbeux, se remplit d'eau quand le flot „ monte, & se vuide quand la mer descend.

BASTARD, Bâtard de racage. *Bastaardt*, *Rakke-touw*.

C'est une corde qui sert à tenir & à lier un assemblage de bigots & de raques, dont le tout pris ensemble porte le nom de racage, qui sert à amarrer la vergue au mât.

BASTARDE, Bâtarde. *'t Grootste zeil van een Galey*.

C'est la plus grande des voiles d'une galére, & qui ne se porte que lorsqu'il y a peu de vent, parce que de vent frais les voiles ordinaires suffisent.

BASTINGUE, BASTINGURE, BASTINGUERE. C'est la même chose que PAVOIS ou PAVIERS, & PAVESADE. *Schans-kleedt*.

Bastingue, la lettres se prononce. C'est une bande d'étoffe ou de toile, que l'on tend autour du platbord des vaisseaux de guerre, & qui est soutenüe par des piéces de bois mises debout, que l'on appelle Pontilles, afin de cacher ce qui se passe sur le pont, pendant le combat. On en met aussi autour des hunes. Par une Ordonnance de 1670. le Roi de France a voulu qu'à, l'avenir les pavois soient de couleur bleüe semée de fleurs de lis jaunes, & qu'ils soient bordez de deux grandes bandes blanches. Nous nous préparames au combat, & comme nous n'avions point de pavois nos Matelots prirent des bonnettes qui en firent l'office. *Voiez*, PAVOIS.

" On met aussi des bastingures aux hunes. Celles des Hollandois sont " rouges; ils les font presque toûjours de bajette ou de drap, mais en ce cas " on les double, & on les garnit de telle sorte, entre les deux étoffes, que " les balles des mousquets ne les peuvent percer.

BASTON ou Bâton de Pavillon, ou d'Enseigne. *Vlag-stok*, *Vlag-staf*.

C'est un petit mâtereau qui sert à arborer le pavillon.

BASTON, Bâton de giroüette. *Vlag-stoel*, *Vleugel-stoel*.

C'est un autre mâtereau très petit, où est plantée la verge de fer qui tient la giroüette.

BASTON de flame. *Wimpel-stok*.

C'est un bâton qui n'est long qu'autant que la flame est large par le haut: c'est ce bâton qui la tient au haut du mât.

BASTON de vadel, Baston ou manche de guipon. *Quast-stok-of-steel*.

Ce sont certains bâtons où l'on attache les boûchons d'étoupe, ou de penne, dont se sert le Calfateur à goudronner, ou braier le vaisseau.

BASTON à méche. *Wakker*.

C'est une méche qu'on entretient toûjours brûlante, sur le château d'avant.

BASTON de Jacob. *Voiez*, ARBALESTE, ARBALESTRILLE.

BASTON ou BATON de Justice. *Roerstok*, *Provoost-stok*.

C'est le baton du Prévôt.

BASTONNE'E, Bâtonnée d'eau. *Steek*, *Pompsteek*.

C'est la quantité d'eau qu'on puise à la pompe, chaque fois qu'on fait joüer la brimballe.

BASTUDE *Een Visnet.*

C'est une espece de filet, duquel on se sert pour pêcher dans les étangs salez. L'Ordonnance de 1681 fait défenses aux Pecheurs qui se servent d'engins, appellez Ficheures, de prendre les poissons enfermez dans les Bastudes, à peine de punition corporelle.

B A T.

BATARDEAU. *Een Dam.*

C'est une espéce de digue faite de pieux, d'aisses & de terre, pour détourner l'eau d'une riviére.

BATARDEAU. *Loose stelling, Loose setgangen.*

C'est un échafaut fait de quelques planches sur le bord d'un vaisseau, pour empêcher l'eau d'entrer sur le pont, lors qu'on couche le vaisseau sur le côté pour le radouber.

BATEAU, BATEAUX. *Schuit, Schuitjes.*

C'est ainsi que l'on nomme diverses sortes de petits vaisseaux que l'on mène à la voile, & à la rame, mais qui sont faits plus matériellement que les chaloupes. L'on fait aussi de grands bateaux, qui ne peuvent aller qu'à la voile.

BATEAU pêcheur. *Een visschers-schuit.*

C'est le bateau qui sert à pêcher.

BATEAUX portans mâts, voiles & gouvernail. *Roer-schuiten die masten en zeilen voeren.*

BATEAUX à eau. *Waater-scheepen, Waater-schuiten.*

" Les bateaux ou barques à eau sont destinez en Hollande, à amener de " l'eau douce dans les lieux où il n'y en a pas, comme l'on fait à Amster- " dam pour les Brasseurs de biére, & quand l'eau de pluïe manque. On s'en " sert encore pour aller querir de l'eau salée, dont on fait du sel. Ceux qui " amenent de l'eau douce, sont fort plats, & enfoncent dans l'eau presque " jusques au bord, ou du-moins à un pied du bord, lors qu'ils sont char- " gez. Ils ont un peu de relevement à l'avant & à l'arriére, & il y a des " trous dans le carreau, par où s'écoule l'eau qui y tombe, ou qui y entre de " dehors. Les coutures en sont fort bien calfatées & goldronnées. On y fait " entrer l'eau par un trou qui est dessous, qu'on boûche quand le bateau " est plein. Ceux qui amènent de l'eau salée sont faits à la maniére des se- " maques, & mâtez en fourche. *Voiez*, BARQUE.

BATEAU à rames. *Roei-schuit.*

BATELE'E, Charge entiére de bateau. *Een schuit vol.*

BATELIERS. *Schuit-voerders, Schuit-schuivers.* Ce nom est donné à ceux qui mènent des bateaux sur les riviéres d'eau douce.

BATELIER d'un bateau de passage. *Veer-schipper.*

BATIMENT. *Vaartuig, Schip.*

Ce mot est pris ordinairement pour toutes sortes de vaisseaux qui ne sont point armez en guerre, depuis le plus petit jusqu'au plus grand; quoi que beaucoup de gens l'attribüent également aux vaisseaux de guerre & aux vaisseaux marchands.

BATIMENT ras. *Een open vaartuig.*

C'est

C'eſt un bâtiment qui n'eſt pas ponté.

BATIMENT délicat. *Een rank ſchip.*

C'eſt un bâtiment foible de bois.

BATTANT de pavillon. *Vlag-lengte-of-diepte.*

Le battant du pavillon c'eſt ſa longueur qui voltige en l'air; le guindant, c'eſt ſa largeur ou hauteur qui regne le long du bâton.

BATTERIE, Batteries. *Laag van 't geſchut, Batterye.*

C'eſt une quantité de canons mis de l'avant à l'arriére des deux côtés du vaiſſeau. Les plus grands vaiſſeaux ont trois batteries. La premiére eſt celle qui eſt la plus baſſe: la ſeconde eſt au-deſſus de la premiére, c'eſt-à-dire, au ſecond pont; & la troiſiéme eſt ſur le dernier pont, ou pont d'enhaut, chaque rang étant ordinairement de quinze ſabords, ſans comprendre ceux de la ſainte-barbe, & les batteries qui ſont ſur les châteaux. La premiére batterie, qui eſt la plus baſſe, doit être pratiquée ſi haut, que dans le gros tems elle ne ſe trouve pas ſous l'eau, & que par ce moien elle ne demeure inutile. La plûpart des Fregates Françoiſes n'ont qus deux ponts, afin d'être plus legéres, & meilleures voiliéres. Comme la mer étoit fort groſſe le vaiſſeau ennemi, qui étoit fort ras, étoit contraint de tirer à ſabords fermez, de-peur de puiſer; mais nous avions des Mouſquetaires tout-prêts à faire feu dès qu'il ouvroit un ſabord. On dit Batterie haute, Batterie du pont d'enhaut, Batterie entre deux ponts.

BATTERIE & demie. *Anderhalf laag.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui n'a du canon que le long d'un pont, & à la moitié de l'autre.

BATTERIE trop baſſe. *Poorten te laag, Laage batterye.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a ſon premier pont & ſes ſabord trop près de l'eau.

METTEZ la batterie dehors. *Stukken te boord, Legt uw ſtukken-laag te boord.*

C'eſt-à-dire, Mettez les canons aux ſabords.

METTEZ la batterie dedans. *Stukken binnen, Haal de ſtukken in.*

C'eſt-à-dire, Otez les canons des ſabords, pour les remettre dans le vaiſſeau.

BATTRE la caiſſe. *De Trommel ſlaan.*

BATTRE la Diane. *De dag-waake, of de morgen-waake, of de diana ſlaan.*

C'eſt une certaine maniére de battre la quaiſſe au point du jour, pour réveiller ou les équipages, ou les ſoldats.

BATTRE la marche. *De marſch ſlaan.*

C'eſt pour donner le ſignal de marcher.

BATTRE aux champs. *De veldt-ſlag of d'eerſte ſlag ſlaan.*

C'eſt pour avertir qu'on doit marcher; & c'eſt ce qu'on nomme le Premier.

BATTRE le dernier ou l'aſſemblée. *De laatſte of de vergaderinge ſlaan.*

BATTRE la charge ou la guerre. *De charge of kryg ſlaan.*

BATTRE la retraite. *De aftogt ſlaan.*

BAT-

BATTRE la poudre ou la charge dans un fusil. *Aanstampen.*

Il faut battre la poudre de huit ou dix coups de refouloir, pour faire l'épreuve du canon.

BATTU. Etre battu de la tempête. *Van de storm beloopen en overvallen worden.*

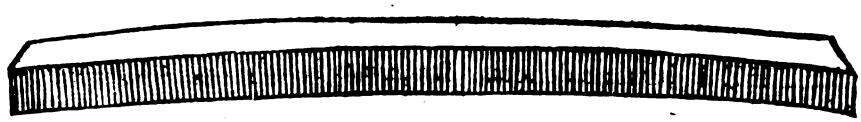
LES Murailles de cette place sont battües des flots de la mer. *De muuren van die plaats zyn door de baaren van de zee aangespoelt.*

BATTURES. *Hooge sanden, Hooge steenagtige gronden.*

C'est un fond mêlé de sable, de roche, ou de pierre, qui s'élève vers la surface de l'eau. On l'appelle aussi Basse. *Voiez*, BASSE.

B A U.

BAU, BAUX, BARROTS. *Balk, Balken.* C'est une solive qui est-mise avec plusieurs autres semblables, par la largeur ou par le travers du vaisseau, d'un flanc à l'autre, pour affermir le bordage & soutenir les tillacs. Le bout de chaque bau porte sur des piéces de charpenterie appellées courbatons ou courbes, qui sont d'une figure triangulaire, & qui entretiennent les baux ou barrots avec les vaigres. De part & d'autre des écoutilles il y a des barrotins ou demi-baux, qui se terminent aux hiloires, & qui sont soutenus par des arcs-boutans, ou piéces de bois mises de travers entre deux baux. Les grands vaisseaux ont sous le premier tillac des faux-baux, de six pieds en six pieds, pour en fortifier le fond du bâtiment. *Voiez*, BOUCHIN. Dans un marché ou devis pour la construction d'un vaisseau, on ne manque pas de convenir de la largeur des baux & des barrots. On les tient un peu arquez, & leur tonture donne la même forme au pont.



BAU, Baux, Baux du premier pont. *Balken in 't ruim, Ruim-balken.*

On se sert plus ordinairement du mot Bau, pour le pont d'embas, & de Barrot, pour les autres ponts. *Voiez* BARROTS.

„ Pour donner l'épaisseur & la largeur aux baux du premier pont, la plu-
„ part des Charpentiers mettent un pouce & la huitiême partie d'un pou-
„ ce, par chaque dix pieds de la longueur du vaisseau, prise de l'étrave à
„ l'étambord. Chaque dix pieds de long leur donnent un pouce de tontu-
„ re. Il y a aussi plusieurs Charpentiers qui posent pour régle, que les baux
„ doivent avoir l'épaisseur de l'étrave prise en dedans.

„ Il y a d'autres Charpentiers qui proportionent les baux par la largeur
„ du vaisseau. Ils donnent à ceux du bas pont, par chaque cinq pieds de
„ largeur, deux pouces d'épaisseur de haut en bas; mais ils leur donnent un
„ peu plus de largeur, si le bois le permet. Et comme ceux qui sont à l'a-
„ vant & à l'arriére n'ont pas tant de largeur que les autres, on peut aussi
„ les tenir un peu moins épais, si l'on veut. Ces mêmes Charpentiers veu-
„ lent qu'on leur donne ordinairement six-à-sept pouces de rondeur, &

„ qu'on

„ qu'on fasse le faux-pont sur ce même modèle. Ils veulent que les baux „ ou barrots du haut pont soient un tiers moins larges & moins épais que „ ces premiers; mais ils leur donnent un peu plus de rondeur. Ils posent „ les baux à trois ou quatre pieds l'un de l'autre, hormis ceux qui sont aux „ côtés des écoutilles des vaisseaux marchands, qui chargent toutes sortes „ de marchandises, comme de gros tonneaux de vin du Rhin. Ceux-là se „ posent à sept pieds de distance l'un de l'autre.

„ D'autres donnent aux baux d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds „ de long de l'étrave à l'étambord, treize pouces de large, & douze d'é- „ pais, un peu plus, ou un peu moins; huit pouces de tonture; & trois pieds „ & trois pouces de distance de l'un à l'autre, aussi, un peu plus, ou un peu „ moins. Les bouts des baux surmontent de cinq pouces ou cinq pouces & „ demi les serrebauquiéres, & assemblez à queue d'aronde.

„ Au devant & au derriére des baux de dale & de lof, on pose des cour- „ bes à l'équerre; & il y en a une autre au-dessus du bau de dale, qui est „ posée le long de la serregoutiére & le long de la barre d'arcasse: la serre- „ goutiére s'ente dans le jarlot qu'on fait dans cette courbe.

MAITRE Bau. *De eerste Balk.*

C'est celui qui étant le plus long des baux, donne par sa longueur la plus grande largeur au vaisseau. Il est posé à l'embelle, ou au gros du vaisseau, sur le premier gabarit.

FAUX Baux. *Last-balken, Last-draagers.*

Ce sont des piéces de bois pareilles aux baux, qui sont mises de six pieds en six pieds, sous le premier tillac des grands vaisseaux, pour fortifier le fond du bâtiment, & former le faux-pont.

On pose le plus souvent les faux-baux à trois pieds & demi au-dessous des „ baux du premier pont, c'est-à-dire, dans un vaisseau de cent-trente-qua- „ tre pieds pris de l'étrave à l'étambord, & par conséquent sur treize pieds „ ou treize pieds & demi de creux depuis le premier pont, & l'on suit-à- „ peu-près cette proportion dans les autres plus grands vaisseaux. C'est sur „ ces faux-baux qu'on fait souvent un faux-pont, dans lequel on pratique „ un retranchement nommé *Kot* en Hollandois, derriére le grand mât, où „ le faux-pont a le plus de hauteur: les soldats y couchent.

BAU de lof. *de voorste balk.*

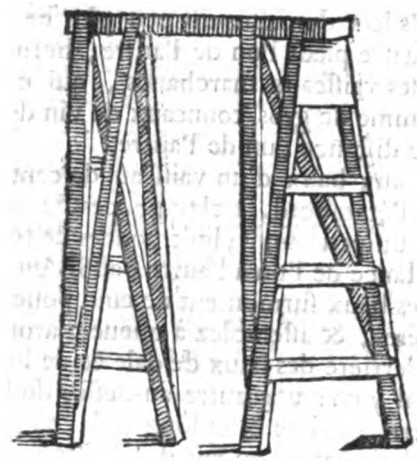
C'est celui qui est le dernier vers l'avant, sur l'extrémité.

BAU de dale. *De agterste balk.*

C'est celui qui est le dernier vers l'arriére.

BAUDET. *Schraag.*

Les Scieurs de long appellent Baudet les treteaux sur lesquels ils posent leur bois, quand ils les veulent scier. *Voiez*, CHEVALET.



BAY.

BAIES, Baies d'un vaisseau. *Gaaten ou luiken, Openingen in een schip.*

Ce sont les ouvertures qui sont en sa charpente, comme celles des écoutilles, les trous par où les mâts passent &c.

BAIE, Baie. *Baai.*

C'est un bras de mer qui se jette entre deux terres, & s'y termine en cul-de-sac, par un ventre ou enfoncement plus grand que celui de l'anse, & plus petit que celui du golfe.

BEA.

BEAU Frais. *Voiez*, Frais.

BEAUPRE' *Boegspriet, Boom-blinde.*

C'est un mât qui est couché sur l'éperon, à la proüe des vaisseaux. Comme nous faisions route par un parage dangereux, nous fûmes obligez de faire bon quart, & de mettre de jour un matelot sur la hune de misene, & un autre de nuit sur la hune de beaupré. Dans l'impatience de débarquer nous nous jettâmes à terre par le petit beaupré.

Le beaupré est couché au-devant sur l'éperon; son pied est enchassé sur le premier pont, au-dessous du château d'avant, avec une grande boucle de fer, & deux chevilles aussi de fer, qui sortent entre deux ponts.

„ Le beaupré s'avance au-delà de la proüe & de l'éperon. Il est couché „ sur l'étambraie, & passe au delà du lion, autant qu'il est nécessaire pour „ la voile, afin qu'elle tombe juste auprès du lion. Cette voile est celle qui „ contribuë le moins au sillage du vaisseau, parce qu'elle ne reçoit que le „ vent qui échape par dessous les autres voiles, ou à côté.

„ Le Beaupré est appuïé sur l'étrave, ou à côté sur un coussin, & cou- „ ché sur l'étambraie: quelquefois il passe entre les bittes, & son pied est „ contre le mât de misène, s'afermissant ainsi l'un & l'autre; car sans ce- „ la il n'importeroit pas que le beaupré vint si avant dans le vaisseau. Il y a

„ au-

„ au mât de maîtrise un gros taquet, qui entre dans les petits bloés avec une
„ entaille, & qui vient finir sur le beaupré: il a douze pouces de large, &
„ quatre pouces d'épais, & il y a un collier de fer sur le bout.

„ Pour afermir encore le beaupré on le surlie, & on couvre d'une peau
„ de mouton cette lieure ou saisine, afin de la conserver. *Voiez*, MAT.

BEAUPRE' sur poupe. *Boegspriet op bakkebord.*

C'est-à-dire qu'un vaisseau se met le plus près qu'il peut de l'arriére d'un autre. Bien que mon vaisseau matelot eût ordre de me suivre beaupré sur poupe, il étoit à une portée de canon lors-que j'arrivai sur l'ennemi.

PASSER sous le beaupré d'un autre vaisseau. *Voiez*, PASSER.

PETIT-BEAUPRE', PERROQUET de Beaupré, TOURMENTIN, *Boven-blindt*, *'t Klein blindt.*

C'est le mât qui est arboré sur la hune du beaupré.

VOILE de Beaupré. *Voiez*, SIVADIERE.

B E C.

BEC d'âne. *Een krom schiet-beitel.*

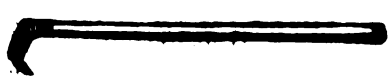
C'est une sorte de ciseau.

BEC de canne. *Een kan-beitel.*

C'est une autre sorte de ciseau.

BEC de corbin. *Naad-haakje.*

C'est un instrument de fer avec lequel un Calfat tire la vieille étoupe d'une couture.



B E L.

BE'LANDRE, ou BE'LANDE. *Bylander*, *Binnenlander.*

C'est un petit bâtiment, fort plat de varangue, qui a son appareil de mats & de voiles semblable à l'appareil d'un heu. Son tillac, ou pont, s'élève de proüe à poupe, d'un demie-pied plus que le platbord; en-sorte qu'entre le platbord & le tillac, il y a un espace d'environ un pied & demi, qui regne en bas, tant à stribord qu'à babord. Les plus grandes Bélandres sont de quatre vingts tonneaux, & se conduisent par trois ou quatre personnes, pour le transport des marchandises. Elles ont des semelles pour aller à la bouliline comme le heu.

„ On ne met sur les Bélandres qu'un, deux, ou trois hommes tout-au
„ plus, *Voiez*, HEU.

BELIN. *Voiez*, BLIN.

BELLE, EMBELLE. *Hals.*

C'est la partie du pont d'enhaut qui regne entre les haubans de misene, & les grands haubans, & qui aiant son bordage & son platbord moins élevé que le reste de l'avant, & de l'arriére, laisse cet endroit du pont presque à découvert par les flancs. Pendant un combat on met des pavois & des garde-corps pour fermer ou boûcher la belle. C'est ordinairement par la belle qu'on vient à l'abordage. *Voiez*, HERPE, & EMBELLE.

„ La Belle est presque toûjours au tiers du vaisseau, qui est l'endroit où
„ l'on prend le gros du vaisseau.

ABORDER en belle. *Voiez*, ABORDER.

B E R.

BERCHE. *Gooteling.*

C'est un terme de marine, pour signifier une sorte d'artillerie dont on se servoit anciennement dans les navires. Ce sont de petites piéces de canon de fonte verte. Il y en avoit aussi de fer fondu qu'on appelle Barces. Ces sortes de canons ne sont plus guéres en usage.

BERGE. Quelques-uns disent Barge. *Een steil waaterkant.*

C'est un bord escarpé d'une riviére, un bord assez élevé pour garantir la campagne d'être inondée. On appelle aussi, en termes de mer, les grands rochers relevez à pic & droitement, Berges, & quelques-uns les nomment Barges. Il y a sur la côte de Poitou des rochers nommez, les Barges d'Olonne.

BERNE. Mettre le pavillon en berne. *Tsiouw*, *Siuw*, *Chiuw*. *De vlag in een siouw opsteeken.*

C'est isser le pavillon au haut du baton de pavillon, & le tenir ferlé. On met ordinairement le pavillon en berne pour appeller la chaloupe, & c'est en général un signal que les vaisseaux pavillons donnent aux inferieurs, pour les avertir de venir à bord de leur pavillon. On s'en sert aussi pour divers autres signaux. Dès que les fregates qui étoient postées vers l'entrée de la Tamise, nous eurent decouverts, elles mirent leurs pavillons en berne, pour avertir celles qui étoient plus haut dans la riviere.

B E S.

BESAIGUE. *Een soort van een Fransche steek-byl.*

C'est un outil de fer aceré, & coupant par les deux bouts, dont l'un est bec d'ane, & l'autre planché à biseau, aiant une poignée au milieu. Les Charpentiers François s'en servent beaucoup.

BESSON, BOSSON, BOUCHE, BOUGE. *Bogt.*

C'est la rondeur des baux & des tillacs, & proprement tout ce qui est relevé hors d'œuvre, & qui n'est pas uni.

BESTION, LION. *Leeuw.*

C'est le bec, ou la pointe de l'éperon, à l'avant des porte-vergues: il est appellé Bestion, parce que d'ordinaire il porte pour ornement la figure de quelque animal, & on y met si souvent celle d'un lion, que beaucoup de ma-

matelots le nomment le Lion. On commence pourtant à y mettre une Séréne, tenant une couronne à la main.

„ Autrefois le Bestion ne s'étendoit que jusqu'au tiers de l'aiguille inférieure; mais aujourd'hui qu'on fait les éperons fort courts, il descend jusques à la moitié de l'aiguille. Le côté le plus fort du bois qu'on y emploie, se place toûjours en dehors; & on lui donne une épaisseur convenable à la grandeur du vaisseau, & aux figures dont on le veut orner. Le bois de sapin n'est pas propre pour cette sorte d'ouvrage, parce qu'il gerse & fend trop, l'ormeau n'y convient pas non-plus, parce qu'il est trop pesant: le bois de saule, bien choisi & bien sain, & le tilleul, sont ceux dont on se doit servir.

B I D.

BIDON. *Een houte waater-kan.*

C'est une espece de vaisseau de bois en forme de seau renversé, contenant quatre ou cinq pintes: on s'en sert sur mer à mettre le breuvage destiné à chaque repas pour un plat de l'équipage.

B I G.

BIGOT. *Slee, Sleede, Stengel.*

C'est une petite piéce de bois percée de deux ou trois trous, par où l'on passe le bâtard pour la composition du racage; il y en a de différentes longueurs. Quelques-uns prononcent Vigots, & d'autres les appellent Versaux, ou Berceaux.

BIGUE. *Een gein-balk om te kielen.*

C'est une grosse & longue piéce de bois que l'on passe dans les sabords, aux côtés des vaisseaux, lors qu'il y a quelque chose à faire; soit pour les soulever, soit pour les coucher.

BIGUES. *Stutten.*

Ce sont aussi les mâts qui soutiennent celui d'une machine à mâter.

B I L.

BILLE, Eguillette d'escoit, ou de goüet. *Swieping.*

C'est un bout de menu cordage, où il y a une boucle & un nœud: son usage est de tenir le grand coüet aux premiers des grands habans, lors qu'il ne sert pas.

BILLER. *De Lyn aanslaan.*

C'est attacher à une courbe de cheval la corde qui sert à tirer les bateaux sur les riviéres.

BILLOTS. *Sluit-stukjens.*

Ce sont des piéces de bois courtes, qu'on met entre les fourcats des vaisseaux, pour les garnir en les construisant.

BIS.

BISCUIT. *Twee-bak, Bischuit, Broodt, Hardt broodt.*

C'est du pain que l'on cuit deux fois pour les petits voiages, & quatre fois pour les voiages de long cours, afin qu'il se conserve mieux. On le fait six mois avant l'embarquement, & sur les vaisseaux du Roi de France il est de farine de froment, épurée de son, & de pâte bien levée. Nôtre biscuit n'est pas bien conditionné, ce n'est que de la machemourre. *Voiez*, MACHEMOURRE.

„ Il faut sécher quelquefois le biscuit, & lui faire prendre l'air.

FAIRE du biscuit. Aller faire du biscuit. *Sig van broodt voorsien. Biscuit maaken.*

C'est aller en faire provision. Tout le biscuit aiant été consumé, il falut que nôtre chaloupe allât à terre en faire de nouveau.

BISE, Vent de Noord-Est. *Noord-Oost-windt.*

C'est un vent sec & froid, qui soufle dans le cœur de l'hiver, entre l'Est & le Septentrion; il gele le vignes & seche les fleurs, quand il arrive à contre tems dans leur saison. On l'appelle Vent du Nord sur l'Ocean & Tramontana sur la Mediterranée, où il est très-dangereux.

BIT.

BITTES Grandes & Petites. *Beeting.*

C'est la machine entiére des bittes, qui est composée de deux fortes piéces de bois, longues & quarrées, nommées Piliers, qui sont posées debout sur les varangues, l'une à stribord, & l'autre à babord; & d'une autre piéce de bois qui les traverse, & que l'on appelle Traversin, qui les afermit, & les entretient l'une avec l'autre; & encore de courbes qui les apuïent & les fortifient.

BITTES se prend aussi quelquefois en particulier pour ces mêmes piliers. *Voiez*, PILIERS de bittes.

L'usage des bittes est de tenir les cables, lors qu'on moüille les ancres, ou qu'on amarre le vaisseau dans le port. Il y a de grandes & de petites bittes: les grandes sont à l'arriére du mât de misène, & ne s'élèvent que jusques entre deux ponts, où elles servent à amarrer le cable.

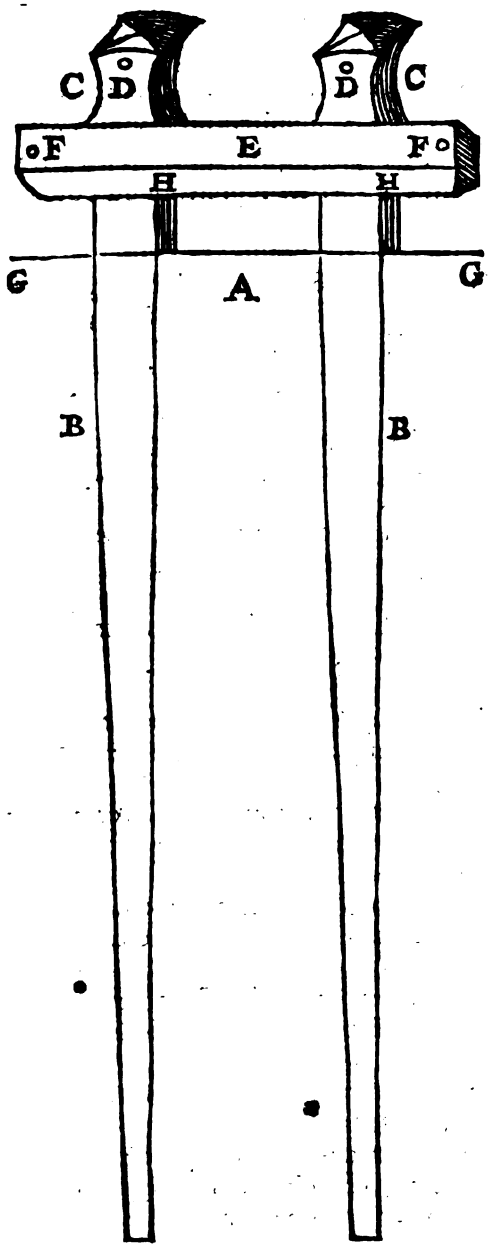
Les petites Bittes, qui sont les unes vers le mât de misène, & les autres vers le grand mât, s'élèvent jusques sur le dernier pont, & elles y servent à amarrer les écoutes des deux huniers.

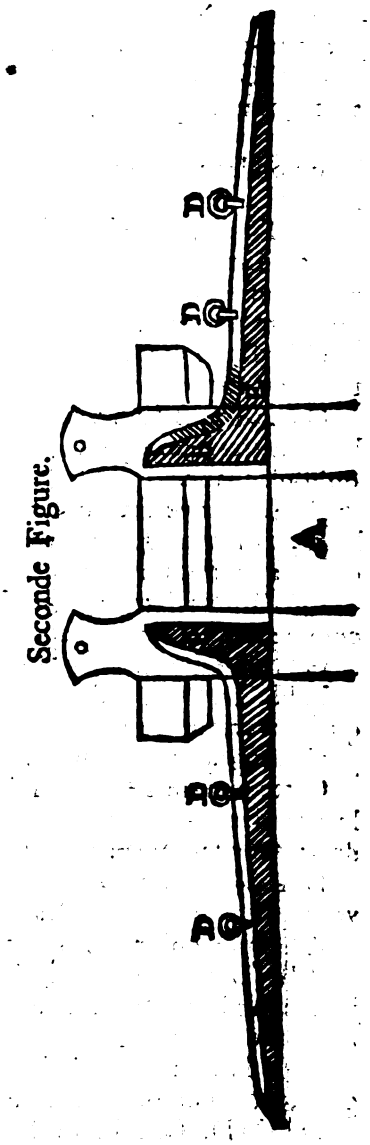
„ Il y a de certains bâtimens, destinez à porter de grandes charges, ou „ les bittes, pour gagner de l'espace, sont placées sur le pont, comme fait „ aussi le virevaut; & alors les écubiers doivent être percez plus haut.

TRAVERSIN ou Traversier de bittes. *Beeting-balk, Dwars-balk, Kruis-beeting.*

C'est

Premiére Figure.





Seconde Figure.

C'est une piéce de bois mise en travers, pour entretenir les piliers de bittes l'un avec l'autre.

„ Le Traversin de bittes doit avoir un tiers d'épaisseur plus que l'étrave.

„ Quel-

„ Quelques Charpentiers donnent au traversin de bittes, qui est devant „ les mât d'avant, dans un vaisseau de cent-trente quatre pieds de l'étrave à „ l'étambord neuf pouces de large & huit d'épais: il est élevé de huit pou- „ ces au-dessus du château-d'avant.

VOICI des figures proportionnées de bittes, pour un vaisseau de cent-quarante-cinq pieds de long de l'étrave à l'étambord; où chaque pouce de la figure fait trois pieds. La premiére figure représente les bittes telles qu'on les voit de l'arriére, & la seconde figure les représente du côté de l'avant.

A. Toute la machine des Bittes.

BB. Les Piliers, ou les Bittes, qui ont vingt & un pied de long, & un pied neuf pouces de large, c'est-à-dire dans la longueur du vaisseau; & un pied sept pouces d'épais, ou par le travers du vaisseau.

CC. La Tête des piliers. Elle a un pied neuf pouces de haut, & les trous qui sont marquez par les lettres.

DD. Trous qui servent à passer de grosses chevilles de fer, nommées Pailles de bittes, lors que le cable est sur les bittes, pour l'arrêter, & empêcher qu'il n'échape.

E. Le Traversin, qui a quatorze pieds de long; un pied sept pouces de large, par la longueur du vaisseau; & d'épais, pris de haut en bas, un pied cinq pouces & un quart.

FF. Trous dans le traversin, où l'on passe aussi de grosses chevilles de fer, comme dans la tête, mais de haut en bas.

GG. Le Pont.

HH. Le Chevet du traversin, qui est de sapin, & qui a la même largeur que le traversin de haut en bas; mais on ne lui peut donner trop d'épaisseur, par la longueur du vaisseau.

Cette premiére figure de bittes a ses proportions, pour ne s'élever que sur le premier pont. Si on vouloit les faire monter sur le second pont, il faudroit tenir les piliers de sept pieds plus longs par le bas.

LA SECONDE FIGURE représente les bittes du côté de l'avant, afin de faire voir les courbes, qui ne paroissent pas à l'arriére.

A. La machine des Bittes.

BB. Les Branches supérieures des courbes, qui s'étendent sur le pont, jusques au haut du traversin. Leur largeur est de dix pouces, & leur épaisseur est de douze.

CC. Les Branches inférieures des courbes, qu'on ne peut tenir trop longues, & qu'on peut faire étendre jusqu'aux guerlandes.

DDDD. Chevilles à boucles, qui passent au-travers des courbes & des baux, & qui sont arrêtées par des clavettes. Ces chevilles servent non-seulement à arrêter & affermir les courbes, mais encore à amarrer les bosses & les garcettes.

EE. Les Courbes.

BITTER le cable. *'t Touw om de beeting smyten.*

C'est lui faire un tour sur les bittes, & l'y arrêter. Filer le cable sur les bit-

bittes est le contraire de le bitter, & signifie le lâcher.

BITTON. *Beeting-stut daar 't anker-kabel van een galey aan vast gemaakt wordt.*

C'est une Piéce de bois ronde, & haute de deux pieds & demi, par où l'on amarre une galére en terre.

BITTES, BITTONS, TAQUETS. *Kruis-beetings, Kruis-houten.*

Ce sont de petites bittes qu'on met proche des mâts d'un vaisseau, pour lancer ou amarrer quelque manœuvre. Ceux qui sont sur le traversin du château d'avant, servent aux coüets de la miséne, & ceux qui sont au bord de l'avant servent à la candelette, & sont égaux à ceux de la miséne. *Voiez*, TAQUERS, & TRAVERSIN du château d'avant.

BITTONNIERES & VITONNIERES. *Voiez*, ANGUILLERS.

BITTORD, BITORD. *Schiemans gaaren.*

Menüe corde à deux fils, dont on se sert pour faire des enfléchures. On le tourne au roüet, à bord du vaisseau.

BITTORD de trois fils. *Loerding, Lording.*

B L E.

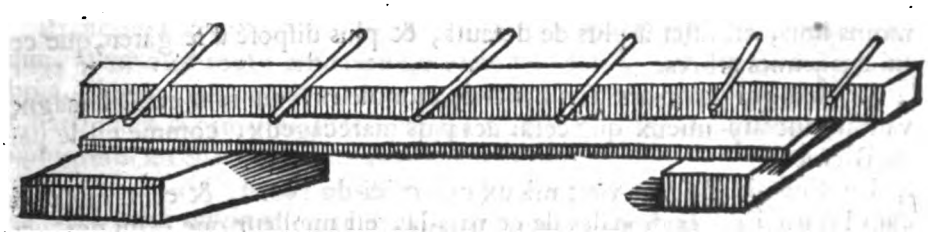
BLEU, Officier Bleu, Lieutenant ou Enseigne bleu. *Een Luitenant of Vaandrig in zee door den Kapitein aangesteldt.*

C'est un Officier que le Capitaine d'un vaisseau crée dans son bord, pour y servir, faute d'Officier Major.

B L I.

BLIN, BELIN. *Een Ram.*

C'est une piéce de bois quarrée, où diverses barres sont cloüées de travers, à angle droit, en-sorte que plusieurs hommes, en la maniant ensemble, peuvent agir de concert pour faire entrer des coins de bois sous la quille d'un vaisseau, lors qu'on veut le mettre à l'eau. On se sert aussi du Blin pour assembler des mâts de plusieurs piéces. Il y a des Blins qui ont des cordes passées au-lieu de barres, afin d'enfoncer les coins dans l'enfoncement du dessous du vaisseau, à quoi le Blin à barres ne seroit pas propre.



B L O.

BLOC, BLOT, TETE de More, CHOUQUET. *Voiez*, CHOUQUET.

BLOC, Roc d'issas, SEP de drisse. *Voiez*, SEP de drisse.

BLOCQUER, BLOQUER. *Met haar aanleggen. Voiez*, PLOQUER.

C'est mettre de la bourre sur du goudron entre deux bordages, quand on soufle, ou que l'on double un vaisseau.

B O D.

BODINURE. *Voiez*, BOUDINURE, & EMBODINURE.

BOIER *Voiez*, BOYER.

BOIS. *Hout*.

Substance solide, qui forme la tige & les branches des arbres; qui reçoit sa nourriture, & prend son accroissement de l'humide radical, ou suc de la terre. Les nouveaux Physiciens, aidez de leurs microscopes, ont remarqué que le Bois, malgré cette solidité qu'il semble avoir, n'est cependant qu'un amas infini de filamens, ou plûtôt de canaux creux: dont les uns montent en haut & se disposent en maniere d'un cercle presque parfait, & les autres passent de la circonference au centre, ensorte qu'ils se croisent, en s'entrelassant les uns dans les autres; ce qui sert à faciliter la nutrition des Arbres, & à faire monter & redescendre, par une espece de circulation, la seve destinée à les nourrir, & à les faire croitre.

Il y a une infinité d'especes de bois, distinguées par leur nature, leurs qualitez, leurs proprietez, & leurs vertus, aussi bien que par leurs usages, leurs defauts, leurs tailles, leurs façons, leurs mesures, & leurs voitures.

La plupart des bois tirent leurs noms, des arbres même, ou des lieux d'où ils viennent, ou des choses à quoi ils peuvent être propres; & ils se distinguent encore suivant l'état auquel ils se trouvent naturellement dans les bois & forêts.

Ce mot s'emploie par les Charpentiers en plusieurs maniéres de parler, ainsi qu'on le verra ci-après.

„ Les bois qui croissent de semence durent plus long-tems en œuvre que „ ceux qui sont provignez, ou plantez de boutures; aussi l'expérience fait- „ elle connoître que les boutures ne poussent des racines qu'aux côtez & non „ au milieu, ce qui fait que le cœur n'en est pas si vif, quoique l'arbre „ entier paroisse fort vif au-dehors.

„ Le Bois qui est abatu au commencement de l'hiver, quand les feüilles, „ tombent des arbres, est estimé le meilleur & le plus durable. *Voiez*, „ CHENE, & PIN.

„ Le Bois des plus grands arbres, & par conséquent des plus vieux, est „ moins bon, est sujet à plus de défauts, & plus disposé à se gâter, que ce- „ lui des jeunes arbres.

„ Le Bois qui vient des païs hauts & montueux, qui sont en Allemagne, „ vaut beaucoup mieux que celui des païs marecageux, comme est le païs „ de Bréme.

„ Le Bois de Biscaie vaut mieux que celui du Nord, & celui qui croît „ dans les parties méridionales de ce païs-là, est meilleur que celui des par- „ ties septentrionales.

„ Le Bois où il y a plus de résine, de gomme & de térébentine, est le „ plus propre à l'eau, & se corrompt le moins. C'est par cette raison que „ le bois de Sapin est si estimé pour la construction des vaisseaux, que quel- „ ques-uns croient qu'il surpasse en cela le bois de Chêne, quoique le bois „ de Chêne surpasse aussi tous les autres bois, par la qualité qu'il a de se plier „ & courber facilement, & d'être très-fort, sans être très-pesant. Dans „ la

„ la construction, aussi-bien qu'en fendant le bois, il faut prendre garde au
„ fil. Plus on peut suivre le fil, & meilleur est l'ouvrage qu'on fait.

„ La couleur brune dans le Bois n'est pas estimée: elle marque qu'il y a
„ l'humidité. On lui préfére une couleur jaune.

„ Lors que le Bois qu'on a pour bâtir un vaisseau, se trouve inégal en
„ qualité, on tâche de mêler toûjours le bon avec le mauvais; & sur-tout
„ on emploie le moins bon pour le dedans.

„ On doit particuliérement prendre garde au Bois qu'on emploie pour
„ faire des chevilles, parce que cela importe extrémement pour la conser-
„ vation du vaisseau. Il faut choisir, autant qu'il se peut, du bois de jeu-
„ nes arbres; mais il faut qu'il soit bien sec, tel qu'on en apporte en Hol-
„ lande de l'Est d'Irlande, d'où il vient même des chevilles toutes prêtes.

Lors qu'on prend des arbres dans les forêts du Roïaume de France, ou des Païs circonvoisins, pour la construction des vaisseaux du Roi; pour leurs radoubs, & pour leur mature, on observe de faire couper les Chênes en vieille Lune, depuis le mois d'Octobre jusques au mois de Mars; & les Sapins en nouvelle Lune, depuis le mois d'Octobre jusques au mois de Mai; & l'on prend garde qu'ils soient en âge convenable, & non sur le retour; & de les faire voiturer en diligence, en-sorte qu'ils soient peu de tems exposez dans les forêts, & dans l'eau douce; & qu'ils soient rendus dans les ports, huit mois au plus tard après le jour de leur coupe.

L'Ordonnance veut que les bois soient empilez de maniére, que l'air passant dans toutes les distances, les piéces ne puissent s'échauser ou pourrir, & qu'elles puissent être reconnûes & marquées par le Maître Charpentier.

BOIS vif. *Groen Hout.*

BOIS MORT & MORT-BOIS. *Dor Hout.*

Les Bois morts sont ceux qui ont séché sur pied, & qui n'ont plus ni séve, ni vie; & les morts bois, sont ceux qui vivent, mais qui ne portent pas de fruit. La Chartre Normande, accordée par Louïs X en 1313 admet de neuf especes de mort bois, qui sont les *Saux*, *Mareaux*, *Epines*, *Puines*, *Aunes*, *Genets*, *Genievres*, *Ronces*, & le *Sureau* ou le *Seur*.

François I. par son Ordonnance sur le fait des Chasses *Art.* 55. déclare que, pour ôter toute difficulté sur ce qu'on doit appeller Bois mort & mort bois, il veut qu'on suive l'interpretation, & la restriction contenuë en la Chartre aux Normands du Roi Louïs X. Les Ordonnances faites depuis sont conformes à celles de François I.

BOIS neuf. *Verbodemt Hout, of dat komt per bodem.*

C'est celui qu'on apporte dans les bateaux, ou dans les grands vaisseaux sans qu'il ait trempé dans l'eau, ou flotté.

Les Marchands qui font arriver des Bois neufs de differentes qualités dans un même bateau, sont tenus de les y faire mettre par piles separées.

BOIS flotté. *Gewaaterd Hout.*

C'est celui qu'on a tenu dans l'eau avant que de le mettre en œuvre.

On l'améne en trains, & lié avec des perches, & des rouettes sur les Rivieres. Il y en a une sorte, que l'on nomme Bois de traverse, que est tout de Hêtre, sans écorce, dont la destination est pour les Boulangers, & Pa-

tissiers, qui s'en servent à chauffer leur four.

Il est en joint aux Marchands de bois flotté de Paris, de faire triquer leur Bois, & de les faire empiler dans leurs chantier, séparément, selon leurs differentes qualitez: & chaque pile doit être mise à telle distance, qu'elle puisse être entierement vûë & visitée par les Officiers à ce préposez.

BOIS demi-Flotté. *Half gewaaterd Hout.*

C'est du Bois qui a resté la moitié moins dans l'eau, que les autres bois flottez. On appelle aussi Bois de gravier, parce qu'il croît dans les endroits graveleux & pierreux.

L'invention de flotter le Bois, & d'en composer des trains, n'est pas extremement ancienne.

Jean Rouvet, Marchand de Paris, commença le premier à s'en servir en 1549, pour faire descendre dans cette ville par la Riviere de seine, les Bois du morvans, petite Province qui fait partie de celles de Bourgogne, & du Nivernois.

BOIS piqué de vermoulure, *Motveerig Hout.*

BOIS gelif. *Splinterig en van de vorst gebarsten Hout.*

C'est celui qui a des fentes, qui lui sont venües par la gelée. Les vaisseaux bordez de bordages de bois gelif, sont fort sujets à faire eau.

BOIS blanc. *Wit Hout.*

C'est le bois leger & peu solide, qui tenant de la nature de l'Aubier, se corrompt facilement; comme le Tremble, le Bouleau, le Peuplier &c.

BOIS roulé. *Ontydig gehakt, of afgevallen Hout.*

C'est celui qui a été extraordinairement battu & fatigué des vents pendant qu'il étoit en séve, de maniere que les cruës de chaque année n'ont pû faire corps l'une avec l'autre, étant resté de leur épaisseur sans aucune liaison. Le bois de cette sorte n'est bon à mettre en œuvre que pour de petits ouvrages; & il ne peut être debité, ni en fente, ni en autre marchandise.

BOIS sur le retour. *Oude Boomen.*

Ce sont des bois trop vieux, qui commencent à se corrompre, & qui ont plus de deux cents ans, à l'égard des Chênes.

BOIS rouge. *Rood, spint en vierig Hout.*

C'est un bois qui s'échaufe, & qui est sujet à se pourrir.

Les Humidités qui sont entre le bordage & le serrage, ne pouvant s'évaporer, échaufent le bois & le font pourrir. *De ingeslootene vogten, die nergens konnen verdunnen, aansteeken het hout, en verstikken.*

BOIS mouliné, carié & corrompu. *Worm-steekig en vergaan Hout.*

C'est celui qui est pourri & corrompu, & où il y a des Molandres & des Vers.

BOIS sain & net. *Goedt, gaaf en gesondt Hout.*

C'est celui qui n'a ni gales, ni fistules, ni nœuds vicieux, ni autres semblables défauts.

Fistules & Fentes dans le Bois. *Reeten en scheuren in het Hout.*

BOIS qui se tourmente. *Een al te groen Hout.*

C'est celui qui n'étant pas sec quand on l'emploie, ne manque jamais à se dejetter.

BOIS qui a des loupes. *Hout met knobbelige basten.*

C'est

C'est quand on voit s'élever des bosses, ou gros nœuds, sur l'écorce; ce qui est une marque d'un bois solide & dur.

BOIS combugé. *Ingewaaterd, doorwaaterd, of verwaaterd Hout.*

C'est un bois qui est imbibé & pénétré d'eau.

BOIS de brin ou de tige. *Gewassen Hout.*

C'est celui dont on n'a ôté que les quatre dosses flaches, & qui d'ailleurs est dans le même état où il a été produit.

BOIS en grume. *Onbeslaagen Hout, Ruig Hout, 't Hout als het gehakt is.*

C'est celui qui est avec son écorce, & dont on a seulement ôté les branches, sans en avoir équarri la tige.

BOIS lavé. *Geschaaft Hout.*

C'est celui dont on a ôté avec la besaigue tous les traits de la scie.

BOIS courbes, qui croissent courbes. *Krom-houten, Krommers.*

BOIS courbes. *Houten in 't bearbeiden krom gemaakt.*

Ce sont les bois qu'on a rendus courbes, & qui sont toisez de la grandeur de leur plein cintre.

BOIS deversé ou gauche. *Wan-hout.*

C'est celui qui n'est pas droit par raport à ses angles, & à ses côtés.

BOIS refait & mis à l'équerre. *Hout in de haak geschaaft.*

C'est un bois bien équarri; c'est-à-dire que de flache qu'il étoit, il est dressé au cordeau sur ses faces: ainsi des piéces de bois refaites, & dressées sur toutes les faces, sont celles qui sont bien équarries.

BOIS afoiblis. *Verswakte Houten.*

Ce sont ceux qu'on a taillez en cintre.

BOIS méplat. *Een hout dat breeder is als dik.*

C'est un bois plus large qu'épais, comme les membrures, qui s'emploient en menuiserie.

BOIS de mail. *Een hout langs op syn lengte tot de helfte deurgesaagt.*

C'est celui qui est fendu & scie du centre à la circonférence.

Enligner le Bois avec une règle. *Met een ry krabben.*

C'est mettre des piéces de bois sur une même ligne. *Voiez*, ENLIGNER.

Piece de Bois mise sur son fort. *Een gespannen Hout met de bogt boven.*

C'est quand la piéce bombe un peu; & qu'on met le bombement en haut.

BOIS de scie. *Gezaagt Hout.*

C'est une piéce de bois dont on a coupé le fil, pour lui donner une figure angulaire ou quarrée.

BOIS vendu à l'épreuve de la hache. *Timmer-hout op de byl verkogt, of om te betaalen na dat het in 't verwerken goedt valt.*

C'est-à-dire, qui ne se paie qu'après avoir été mis en œuvre, & trouvé bon.

BOIS d'Aune. *Elsen Hout.*

L'Aune & le Tilleul croissent promtement; mais le bois en est leger & rompt aisément. Pour le bois d'Aune, il se fortifie, & devient meilleur, quand on le laisse dans l'eau.

BOIS de Chêne. *Eiken Hout.*

Il faut couper les Chênes, & autres arbres qui perdent leurs feüilles, en vieille Lune.

On tient que les Chênes subsistent trois cens ans. Dans le bois de la Haie en Hollande, on voit aujourd'hui un Chêne, qui a été planté de la propre main de l'Empereur Charles-quint, & qui paroît être dans sa plus grande vigueur.

BOIS Epineux blanc des Antilles. *Wit Doorn-hout.*

BOIS Epineux noir. *Swart Doorn-hout.*

BOIS de Faux. *Boeken, of Boeken-hout.*

BOIS de Frêne. *Eschen-hout.*

BOIS de Gaiac, ou Gaïac. *Pok-hout.*

Le bois de Gaïac & le bois de Noïer sont propres à faire des roüets.

BOIS de Meurier. *Moerbesie-hout.*

BOIS de Néfles. *Mispel-hout.*

BOIS de Noïer. *Noote-boomen-hout. Voiez,* BOIS de GAÏAC.

BOIS du Nord. Planches du Nord. *Noordsch Hout. Noordsche Planken.*

BOIS d'Ormeau. *Olm, Olm-boom-hout, Ypen-hout.*

BOIS de Palmier. *Palm-boomen-hout.*

BOIS de Peuplier, ou TREMBLE. *Abelen-hout.*

Le Tremble ou Peuplier, & le Tilleul, sont propres à faire des pompes, & toutes sortes de tuïaux, parce qu'ils sont tendres en dedans, & durs en dehors.

BOIS de Pin. *Pyn-boomen-hout, Echte Pyn-boom.*

Il faut couper les Pins, Sapins, & autres bois de cette nature, qui ne perdent point leurs feüilles, en Lune nouvelle.

BOIS de Pin bâtard. *Onechte Pyn-boomen-hout.*

BOIS de Sapin. *Dennen-hout, Masten-boom, Masten-hout, Sperren-hout.*

Les Suiffes, ou fémelles des Sapins, sont à préférer aux Sapins. On les distingue par les feüilles qui sont crêpées, par l'écorce qui est plus mince, & par le bois qui est plus blanc.

BOIS de Sapin rouge. *Grein-hout, Greenen-hout.*

Le bois de Sapin rouge étant plus leger & moins fort que le Chêne, ne s'emploie dans la construction des grands vaisseaux, & sur tout des navires de guerre, que pour les hauts, & pour les dedans, où le bois n'a pas beaucoup à soufrir. Il est propre aussi à construire des bâtimens de charge, parce que comme il est leger, le bâtiment tire moins d'eau, & par conséquent il peut porter une plus grande charge.

BOIS de Sapin blanc. *Vuuren-hout.*

Le Sapin blanc est encore plus leger que le rouge, & rompt plus facilement. Néanmoins tous les deux rompent, & sont assez difficiles à plier : ils ont aussi beaucoup d'aubier.

BOIS de Saule. *Willige, Wilge-Hout.*

BOIS de Sureau. *Vlier-hout, Plier-hout.*

BOIS de Tillaut, ou Tilleul. *Linden-hout. Voiez,* BOIS d'AUNE, & BOIS de Peuplier.

BOIS

BOIS de Tremble. *Voiez*, Bois de Peuplier.

BOIS. Le Négoce du Bois. *Den Hout of Timmerhout handel.*

„ Le Négoce du bois est un négoce incommode & dangereux, à-cause „ de l'incertitude du prix, qui hausse & baisse continuellement, & change „ d'un jour de marché à l'autre.

„ Il est dangereux aussi à-cause de la matiére; parce que souvent on achete du bois de belle aparence, qui étant mis en œuvre se trouve carié, vicié, rempli de nœuds pourris, ou de trous.

„ Avec cela, on y use encore de supercherie, en mettant les bois dans de la boüe, qui s'y atache, & empêche qu'on n'en remarque les défauts. On les garnit même exprès, & l'on couvre ces défauts avec de l'argille & d'autre terre, qui les cache à la vûë.

„ Quelquefois l'on évite ces inconvéniens, en achetant le bois à l'épreuve de la hache, c'est-à-dire, à condition de ne le paier que quand il aura été mis en œuvre, & qu'il se sera trouvé bon : mais cette condition en augmente beaucoup le prix.

„ Pour bien conserver le bois, il est bon de le tenir dans l'eau salée, ou à l'air dans un lieu sec. Celui qu'on laisse exposé à la pluïe & au soleil successivement, contracte de grands défauts, & se gâte.

„ Les Italiens tiennent long-tems les bois de construction dans l'eau, prétendant qu'ils y deviennent en même tems & plus forts, & plus aisez à plier.

„ Il importe extrémement de ne pas mettre en œuvre du bois qui soit trop vert. Chacun sait assez les inconveniens qui en arrivent, sans qu'on s'arrête à les marquer ici, de-sorte qu'il faut qu'un habile Charpentier en ait sa provision faite de longue main.

„ Les bois qu'on emploie à la construction des vaisseaux, se distinguent ordinairement en bois droits, & en bois courbes, c'est-à-dire, à l'égard des plus grosses piéces. Les autres piéces, qui ne sont pas comprises sous cette division, sont les planches, les petits courbatons, & quelques autres.

„ Il en descend beaucoup de l'une & de l'autre sorte, de courbes & de droits, en radeaux & en trains de bois, par le Rhin & par la Meuse. Ces radeaux abordent à Dordregt, où en est l'étape. Ils viennent, avec le flot, sur le rivage; & pendant le jusant, on les y peut visiter en leur entier, & on les achète en gros, ou par petites parties. Par exemple, on achète un cent de piéces d'une même longueur, telle ou telle somme par piéce.

„ Les piéces de bois droites, qui viennent par le Rhin, sont les plus estimées de toutes; & pour les piéces courbes, celles de Westphalie sont les plus recherchées.

„ Une partie de cinquante poutres, ou piéces droites, de quarante-huit pieds de long, & d'une épaisseur convenable a la longueur, s'est venduë l'an 1699. soixante livres la piéce.

„ Les piéces qui sont d'une épaisseur ou d'une longueur extraordinaire, se vendent beaucoup au-dessus du prix ordinaire : ainsi a-t-on vû vendre

„ quel-

„ quelquefois quarante-cinq livres, une piéce de bois assez courte, mais „ grosse, & propre à faire un beau cabestan.

„ On a vû vendre une poutre du Rhin cent livres, parce qu'elle étoit tout-„ à-fait propre à faire un ton de mât.

„ D'autres venües par la même riviére, ont été vendües jusqu'à cent-„ vingt-cinq livres, parce qu'elles étoient propres à faire des piéces de quil-„ le, & qu'elles avoient quarante-neuf pieds de long, & deux pieds d'équa-„ rissage.

„ On en a vû vendre cette même année 1699. de trente-cinq pieds de „ long, & deux pieds & demi d'équarrissage, ou à-peu-près, quatre-vingts-„ cinq livres la piéce.

„ Les piéces qui viennent par la Meuse, ne sont pas si épaisses que „ celles qui descendent par le Rhin; aussi ne sont-elles pas tout-à-fait „ si chéres.

„ Les grosses piéces de bois de ligne courbe, se vendent aussi par piéces. „ Elles sont plus chéres, à proportion, que les piéces droites. On en a „ vû vendre des plus grosses, pour emploier aux vaisseaux mar-„ chands, trente-cinq livres la piéce, plusieurs fois dans cette même „ année 1699.

„ Les plus grosses, qu'on emploie aux navires de guerre se sont vendües „ dépuis quatre-vingts jusqu'à cent livres la piéce, même jusqu'à cent-dix „ livres: mais il faut remarquer qu'on ne trouve guéres de ces piéces cour-„ bes, qui ne soient trop grosses, quand elles sont aussi longues qu'il faut, „ de-sorte qu'on les sépare en deux, pour en faire deux Courbes; & c'est „ d'une piéce à séparer en deux qu'on entend parler ici. Il en a été vendu „ de toutes les plus grosses qu'on emploie pour les vaisseaux marchands, „ soixante livres la piéce, aussi pour séparer en deux. Une autre partie de „ douze à quatorze pieds de long, pour servir sans être refendües, a été ven-„ duë dix-huit livres la piéce. Une piéce très-belle, & propre pour faire „ une étrave, a été venduë six-vingts livres.

„ Il n'y a point de bois, où l'inégalité du prix soit si grande, que dans „ les piéces de ligne courbe: on auroit de la peine à croire qu'il y pût arri-„ ver un si grand changement. On a vû, en differens tems, des piéces de „ même qualité, se vendre quarante-neuf livres, trente-neuf livres, vingt „ livres, treize livres: puis monter & descendre successivement; si-bien qu'il „ n'y a presque aucun fonds à faire pour le prix.

„ Les autres bois de ligne courbe, plus legers, se vendent ordinaire-„ ment par parties de cinquante piéces; & chaque partie se vend cent-„ soixante, cent soixante & dix, cent-quatre-vingts, & jusqu'à deux cents „ livres, selon la qualité, c'est-à-dire, selon leur grosseur & leur figure, „ & que leur courbe & leurs branches sont propres aux usages où on les „ destine.

„ Les petites piéces courbes se vendent au compte. Elles sont d'usage „ pour les Chaloupes, & pour les bateaux.

„ Enfin les grosses piéces courbes sont les plus chéres de toutes celles qui „ servent à la construction des vaisseaux. Il en a été vendu, dans la même

année

„ année 1699. une partie de six doubles courbes de pont d'embas, & dix sim-
„ ples; douze de pont d'en-haut, six à l'équaire, & six à fausse équaire,
„ pour un vaisseau de cent-cinquante cinq pieds de long de l'étrave à l'étam-
„ bord, quarante-six livres la piéce l'une portant l'autre.

„ Au regard des planches, dont on fait un grand négoce à Dordregt, on
„ en fait quelquefois cinq, six, sept, ou huit, dans une piéce de bois d'un
„ pied mesure de Vesel, c'est-à-dire, d'onze pouces; & on les laisse toutes
„ ensemble jointes par le bout, en-sorte, toutefois, qu'on les puisse bien sé-
„ parer avec la main.

„ Lors qu'elles sont venduës, on les fait mesurer par un Maître Juré, aux
„ frais du vendeur. On mesure la planche du dessus du bloc pour toute, &
„ l'on marque sur elle le nombre des planches qui est dans le bloc; & l'ache-
„ teur & le vendeur font leur compte là-dessus.

„ Ce n'est pas par piéce qu'elles se vendent, c'est au cent de pieds, sa-
„ voir, autant de cents que le bloc en contient. Lors qu'il y a cinq plan-
„ ches dans un bloc d'un pied d'épaisseur, les cent pieds se vendent douze li-
„ vres, plus ou moins selon le cours: lors qu'il y a six planches, les cent
„ pieds se vendent huit livres quinze sous: lors qu'il y a sept planches, les
„ cent pieds coûtent vingt sous moins; & tout-de-même, lors qu'il y en a
„ huit, vingt sous moins que quand il n'y en a que sept: si-bien qu'aiant fait
„ un marché pour les planches de six pieds, il est fait aussi pour les planches
„ de sept & de huit pieds, & l'on en prend indifféremment d'une sorte ou
„ d'autre, autant qu'on en a besoin: & si l'on veut prendre les blocs de sui-
„ te, comme ils se trouvent, on en a de cinq sous jusques à dix meilleur
„ marché que si on les choisissoit.

„ Pour le bois de Chêne, qui se vend dans la Nord-hollande, comme à
„ Amsterdam, Sardam, Edam, Hoorn & Enkhuise, c'est la Westphalie,
„ le Brandebourg, la Pologne & toute l'Allemagne, qui les fournissent; &
„ il consiste principalement en planches de Chêne, & en grosses piéces
„ courbes.

„ Il a été vendu, l'an 1699. une partie de cent-huit planches, de qua-
„ rante à quarante-deux pieds de long, & de quatre pouces & un quart d'é-
„ pais, dix-sept livres cinq sous la piéce.

„ Cent de la même longueur, & de quatre pouces d'épais, seize livres dix
„ sous la piéce.

„ Soixante-six, de trente-deux à trente-quatre pieds de long, & de trois
„ pouces & demi d'épais, treize livres la piéce.

„ Trente-cinq, de trente-cinq pieds de long, & de deux pouces & demi
„ d'épais, neuf livres la piéce.

„ Quatre-vingts-quatre, de la même longueur, & de la même épaisseur,
„ huit livres la piéce.

„ Cent de la même longueur, & de deux pouces d'épais, six livres la
„ piéce.

„ On les nomme communément planches de Dantsig, de Berlin, de
„ Hambourg &c. Enfin elles sont plus ou moins épaisses, à proportion de
„ la longueur des poutres dont on les tire. On fait les plus épaisses planches

„ dans les plus longues piéces, & les plus minces planches dans les plus cour-
„ tes piéces.

„ On tient que les meilleures planches de Chêne, sont celles qui viennent
„ de Conings-berg; & que les meilleures de sapin rouge, viennent de Nor-
„ vège.

„ Le Quein, Qlin, ou Esquain, est une sorte de planches minces de
„ chêne, & il y en a de diverses épaisseurs, même d'un quart de pouce, &
„ encore plus minces. Elles ont ordinairement de long douze à treize pieds
„ Rhénans, ou pieds de douze pouces. Celles qui ont cinq quarts de pouce
„ d'épais coûtent vingt-huit à trente sous. Celles qui ont un pouce coû-
„ tent vingt-quatre à vingt-six sous. Celles qui ont trois quarts de pouce
„ coûtent seize à dix-huit sous; & celles qui n'ont qu'un demi pouce, coû-
„ tent douze sous. On en fait des fronteaux de séparation, & l'on en bor-
„ de le haut des acastillages.

„ Il y a beaucoup d'endroits dans le Nord, où l'on vend les planches par
„ partie qu'on appelle un Schok, ou Schoc, comme à Anslo, où le Schoc
„ est de soixante-trois planches; mais deux Schocs ne font que cent planches.
„ A Dronthem & à Norme il y a soixante planches au Schoc. A Fréderic-
„ stad, on fait aussi le Schoc de soixante-trois planches; mais les planches
„ de ce Païs-là sont d'un bois rude, & fort sujet aux gersures & aux fen-
„ tes.

„ Les poutres de sapin rouge ne servent ordinairement qu'à faire des bar-
„ rots & des barrotins, & à scier en planches.

Toute cette sorte de bois vient en des vaisseaux, & est pris à Norvège,
„ en Suéde, dans le Danemarc, en Pomeranie, dans la Prusse, dans la Po-
„ logne, dans la Livonie, la Courlande, & sur les autres côtes de la mer
„ Baltique, & dans ses Iles.

„ On lui donne le nom des lieux où on le prend, ou des riviéres par où
„ il est voituré. Celui qui est le plus estimé, vient de Poméranie par la pe-
„ tite riviére de Stolpe, & est appellé, Poutres de Stolpe.

„ Le bois de ces poutres est bon; il est fort grenu, & d'ordinaire elles
„ ont de long dix-sept à dix-huit pieds Rhenans. Celles de Coperwyk ont
„ dix-huit, vingt-un, vingt-deux, vingt-neuf ou trente pieds, & pour les
„ planches de ce même lieu-là il y en a onze cens au milier; elles ont envi-
„ ron dix pouces de large. Les poutres & les planches de Vleckere ont or-
„ dinairement vingt-trois à vingt-quatre pieds de long. A Groenwyk, elles
„ ont vingt-quatre à vingt-cinq pieds. A Maarde, vingt-deux pieds. A
„ Langesondt, il y en a de seize à dix-sept pieds, & de vingt-sept, vingt-
„ huit à trente pieds. A Westkiel, elles ont vingt-six à vingt-sept pieds.

„ Lors que ces poutres sont sciées en planches de differentes épaisseurs, on
„ en vend le pied de long sur quatre pouces d'épaisseur en quarré, un sou
„ deux deniers, monnoie de Hollande, *een sluiver twee penningen*, si-bien
„ qu'en faisant la multiplication on peut savoir au juste ce que chaque
„ planche vaut, & aussi ce que vaut une poutre. Ces planches servent
„ à recouvrir les tillacs, les demi-ponts, les gaillards, les couvertes &c.
„ & à faire les fronteaux de séparation. Elles sont nommées, *Planches*

„ de

„ *de poutres*, & en François, *Planches de Prusse*, pour les distinguer, en „ Flamand, des autres planches, qu'on appelle, Planches du Nord, ou de „ Norvège.

„ On en a vû vendre ci-devant une partie de vingt planches, de trente „ pieds de long, d'onze pouces de large, & de trois pieds d'épais, sept li- „ vres huit sous la piéce; & l'année 1699. elles ne valoient que cent sous.

„ Une partie de vingt planches, aussi de trente pieds de long, de deux „ pouces d'épais, & d'onze pouces de large, cent sous; & l'année 1699 „ quatre livres.

„ Une partie de quatre-vingts-dix planches, de vingt-deux pieds de long, „ d'un pouce & trois quarts d'épais, & douze pouces de large, cinquante „ sous la piéce; & l'année 1699. quarante-cinq sous.

„ Une partie de six-vingts planches, de même longueur, d'un pouce & „ demi de large, & d'onze pouces de long, a été venduë l'an 1699. quaran- „ te sous la piéce.

„ Une partie de cent-cinquante planches, de même longueur, d'un pou- „ ce & un quart d'épais, & de dix pouces de large, a été vendue vingt sous „ là piéce.

„ Une partie de vingt planches, de poutres de la riviére de Stolpe, de „ trente pieds de long, & de trois pouces d'épais, a été vendüe quatre li- „ vres la piéce. Quatre cents de la même longueur, & d'un pouce d'épais, „ & dix pouces de large, ont été vendües trente-six sous la piéce. Quatre „ cents encore de la même largeur de dix pouces, ont été venduës vingt „ sous la piéce.

„ Une partie de deux cents planches de sapin, de trente pieds de long, „ d'un pouce d'épais, & de dix pouces de large, a été vendue seize sous la „ piéce; & une autre partie de la même longueur, largeur & épaisseur, a „ été vendue quinze sous la piéce.

„ On emploie les planches du Nord, aux cloisons & séparations des cui- „ sines, des dépences, de la Sainte-Barbe, de la fosse aux cables &c. Elles „ ont communément neuf pieds de long, & parmi les planches qui sont de „ cette qualité on estime beaucoup celles de Coperwyk. Le cent, qui est „ de six-vingts planches, ou de cent-trente, se vend, en divers tems, cin- „ quante quatre livres, soixante livres, & soixante & dix livres; tant le prix „ du bois change, même d'une semaine à l'autre.

„ Le bois de Sapin rouge dont on fait négoce à Hambourg, est presque „ toûjours plus long, plus épais & plus pesant que celui qui vient de Nor- „ vège & de la mer Baltique. Cependant, comme il s'en faut beaucoup „ qu'il ne soit d'une aussi bonne nature, il se donne toûjours à meilleur „ marché.

„ Outre les poutres & les planches de sapin, qui viennent du Nord, on „ en reçoit encore la plus grande partie du *Bois-rond* qu'on emploie en Hol- „ de, c'est-à-dire, des mâts & mâtereaux, des vergues, & de toutes sortes „ d'éparres. On donne ordinairement onze éparres pour dix.

Les mâts qui viennent de Norvège & de Moscovie, sont estimez les meil- „ leurs.

„ Le Bois dont on fait les Mâts se vend à la palme, c'est-à-dire, à une „ certaine mesure qui se prend dans la rondeur de l'arbre, environ à quatre „ pieds de son pied, par un Maître Juré.

„ Pour cet effet, on prend un morceau de baleine, avec lequel on fait le „ tour du mât, & puis on en prend le diamétre sur le cercle que fait cette ba- „ leine, & l'on marque la mesure, ou le nombre de palmes qu'on a trouvées „ sur l'arbre, à l'endroit où on l'a mesuré.

„ Les Mâts, qu'on nomme Mâts de Sept, & qui ne se mesurent point, „ sont ceux qui n'ont pas tout-à-fait sept palmes, mais qui en approchent. „ Il y a aussi des Mâts de dix qui ne se mesurent point, & qui, par consé- „ quent, ne se marquent point: on les achète à l'œil.

„ Toutes les piéces de *Bois rond*, qui ont au-dessus de quatorze palmes, „ & qu'on appelle *Piéces*, par excellence, doivent être mesurées, & le „ nombre des palmes doit être marqué dessus avec une espece de roüane, ou „ roinette. Le prix de cette sorte de bois, non-seulement est different, se- „ lon les tems, comme est le prix des autres; mais la différence va encore „ plus loin; & pour le faire bien connoître, on va raporter ici le prix de „ quelques ventes, qui ont été faites en des tems peu différens, de mâts é- „ gaux, ou presque égaux.

„ Un mât de dix-huit palmes, & trois quarts de palme de diamétre, & de „ soixante huit pieds de long, a été vendu quatre-vingts livres. Un du mê- „ me diametre, & de soixante-quatre pieds de long, soixante livres.

„ Un autre du même diametre, & de soixante & quatorze pieds de long, „ soixante livres. Un de dix-huit palmes & demie, & de soixante & dix „ pieds de long, soixante livres.

„ Un mât de vingt & une palme de diamétre, & de quatre-vingts quatre „ pieds de long, a été vendu six-vingts livres; & un autre du même diamé- „ tre, & de quatre-vingts-six pieds de long, n'a été vendu que cent livres.

„ Un autre du même diamétre, & de quatre-vingts un pied de long, cent- „ cinquante livres. Un du même diamétre & de soixante & dix-huit pieds „ de long, quatre-vingts cinq livres. Un autre du même diamétre, & de la „ même longueur, six-vingts livres.

Voici les prix de ventes qui ont été faites en Hollande, l'an 1699. de mâts, matereaux, & vergues de diverses grandeurs, selon les proportions des différens mâts, & de toute la mature d'un vaisseau.

Un grand mat de quatre-vingts-huit pieds de long, & de vingt & une palme & demie de diamétre, a été vendu deux-cents livres.

Une autre piece de la même longueur, & de vingt palmes & demie de diamétre, pour joindre au mât, a été vendue cent-soixante & dix livres.

Une autre piéce, pour faire deux jumelles, de quatre-vingts-sept pieds de long, & de vingt & une palme de diamétre; cent-cinquante livres.

Une piéce pour le mât de misêne, de quatre-vingts pieds de longueur, & de dix-huit palmes de diamétre, cent-cinquante livres.

Une piéce pour joindre au mât, de soixante & un pied de longueur, & de seize palmes de diamétre, soixante & dix livres.

Une

Une piéce de soixante & dix pieds de long, & de vingt palmes de diametre, pour faire un mât de beaupré; cent livres.

Une piéce pour faire des jumelles, de soixante-cinq pieds de long, & de vingt palmes de diamétre quatre-vints-dix livres.

Une piéce de soixante & dix pieds de long, & de vingt palmes & demie de diamétre, pour faire un mat d'artimon; cent-livres.

Une piéce de soixante-trois pieds de long, & de dix-huit palmes & demie de diamétre, pour faire un grand mât de hune, quatre-vingts livres.

Une piece de soixante-deux pieds de long, & de dix-huit palmes de diametre, pour un mât de hune d'avant; soixante & dix livres.

Une piece de quatre-vingts-neuf pieds de long, & de dix-neuf palmes de diametre, pour faire une grande vergue; cent-trente livres.

Une piece de quatre-vingts pieds de long, & de dix-sept palmes & demie de diametre, pour faire une vergue de misene, quatre-vingts livres.

Une piece de soixante pieds de long, & de quatorze palmes de diametre pour faire une vergue de sivadiere; quarante livres.

Une piece de soixante pieds de long, & de douze palmes de diametre, pour faire une vergue de grand hunier, trente livres.

Une vergue de petit hunier, de cinquante-quatre pieds de long, & de dix palmes de diametre, vingt-cinq livres.

Une vergue de foule, de quarante-huit pieds de long, & de huit palmes de diametre; seize livres.

Une piéce de soixante & douze pieds de long, & de douze palmes de diamétre, pour faire une vergue d'artimon; trente-cinq livres.

Une piéce de rechange pour les mats, de quatre-vingts-huit pieds de long & de dix-neuf palmes de diamétre; cent-cinquante livres.

Une autre piéce de rechange, de soixante & dix-huit pieds de long, & de seize palmes & demie de diamétre; quatre-vingts livres.

Quatre piéces de Sept, assez fortes, pour les perroquets; sept livres la piéce.

Neuf autres piéces de Sept, pour les vergues des perroquets; cinq livres dix sous la piéce.

Un grand mat de quatre-vingts-douze pieds de long, & de vingt-deux à vingt-trois palmes de diamétre, a été vendu quatre cents-cinquante livres.

Trois mats de vingt-cinq, vingt-six & vingt-sept palmes de diamétre, & de quatre-vingts-dix pieds de long, ont été vendus sept cents-cinquante livres la piéce.

Un mat de vingt-huit palmes de diamétre, & de quatre-vingts-dix pieds de long, a été achetê, pour la Compagnie des Indes Orientales, mille livres.

Un mat de quatre-vingts-dix-sept pieds de long, & de dix-neuf palmes de diametre, tout mis en œuvre, & prêt à arborer, a été acheté trois cens-cinquante livres, pour servir à une galiote longue de quatre-vingts pieds; de l'étrave à l'étambord.

Autrefois on a vû promettre, à Amsterdam, trois mille livres d'un mât

extraordinaire, & le Marchand ne le voulut pas donner: il fut vendu encore plus cher, pour mener en Espagne.

Voici maintenant la mature d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, vingt-neuf pieds de bau, & treize pieds de creux; avec un château d'avant de cinq pieds & demi de hauteur, & une chambre de quatre pieds & demi au-dessous. C'est le vaisseau dont M. Witsen a donné les proportions; & c'est aussi la mature qu'il a reglée; & le prix y a été mis par un des plus célèbres Mateurs d'Amsterdam, & par un Courtier, suivant le prix courant de l'an 1699.

Il faut que le grand mât ait quatre-vingts pieds de longs & dix-huit palmes de diametre; & que le ton ait huit pieds de haut. Un tel mat doit coûter cent-cinquante livres.

Le mât de misène est de soixante & dix pieds de long, & de seize palmes de diametre; & le ton doit avoir sept pieds de haut. Il peut coûter cent livres.

Le mât de beaupré est de soixante pieds de long, & de dix-huit palmes de diametre. Il doit coûter soixante & dix livres.

Le mât d'artimon est de soixante pieds de long, & d'onze palmes & demie de diametre; & le ton de quatre pieds & demi de haut. Il doit coûter cinquante livres.

Le grand mât de hune est de cinquante & un pied de long, d'onze palmes & demie de diametre, & le ton de quatre pieds & demi de haut. Il doit coûter vingt-deux livres.

Le mât de hune d'avant est de quarante & un pied de long, de neuf palmes demie de diametre; & le ton de trois pieds & demi de haut. Il doit coûter douze livres.

Le grand perroquet est de vingt-deux pieds de long, & de quatre palmes de diametre. Il doit coûter trois à quatre livres.

Le perroquet d'avant est de dix-huit pieds de long, & de quatre palmes de diametre. Il doit coûter trois livres.

Le perroquet de foule est de vingt-six pieds de long, & de quatre palmes & demie diamétre. Il doit coûter quatre livres.

Le perroquet de beaupré, ou tourmentin, est de vingt pieds de long, & de quatre palmes de diametre. Il doit coûter trois livres.

La grande vergue est de soixante-neuf pieds de long, & de troize palmes de diametre. Elle doit coûter trente-cinq livres.

La vergue de misène est de soixante pieds six pouces de long, & d'onze palmes de diamétre. Elle doit coûter vingt-cinq livres.

La vergue d'artimon est de soixante-deux pieds de long, & de sept palmes & demie de diametre. Elle doit coûter quatorze livres.

La vergue de sivadiére est de quarante-cinq pieds de long, & de sept palmes de diamétre. Elle doit coûter neuf livres.

La vergue de grand hunier est de trente-six pieds de long, & de sept palmes de diametre. Elle doit coûter huit livres.

La vergue de petit hunier est de trente-deux pieds de long, & de six palmes diamétre. Elle doit coûter sept livres.

La

La vergue du perroquet de beaupré est de vingt pieds de long, & de quatre palmes & demie de diametre. Elle doit coûter cinquante sous à trois livres.

La vergue du grand perroquet est de vingt-deux pieds de long, & de quatre palmes & demie de diamétre. Elle doit coûter trois livres.

La vergue du perroquet de misène est de seize pieds de long, & de quatre palmes de diamétre. Elle doit coûter trente-cinq sous.

La vergue du perroquet d'artimon est de dix-neuf pieds de long, & de quatre palmes de diamétre. Elle doit coûter quarante-cinq sous.

BOIS. Vaisseau qui a reçu des coups en bois dans un combat. *Een schip onder waater geschooten.*

BOIS de chaufage. *Brandt-hout.*

Le Munitionaire pourra s'aider de la cuisine du Capitaine, en cas qu'il soit chargé d'un trop grand nombre d'Officiers, pourvû qu'il contribuë au bois de chaufage, à proportion du service qu'il tirera de la cuisine.

Faire du bois. *Sig van hout, of brandt-hout voorsien; Brandt-hout maaken, baalen, kappen.*

BOIS de pique, ou de lance. *Piek-schacht of schaft, Lans-schacht.*

C'est leur manche. Le bois des piques & demi-piques est de frêne plus fort que celui dont on se sert à terre pour les piques, & les demi-piques.

BOITE. De la Boite. *Aas.*

C'est l'appas dont les Pêcheurs de Moruës se servent pour amorcer leurs hameçons. Les François, qui font la pêche au Cap Breton y mettent ordinairement des harengs, & du maquereau, que la morue aime beaucoup & qui donnent en quantité autour de l'Ile.

BOITE d'un villebrequin. *Omslag.*

C'est le morceau de bois dans lequel on met la méche.

BOITE d'écouvillon. *Voiez*, BOUTON.

BOITE du gouvernail. *Laei van 't roer.*

C'est la piéce de bois percée, au travers de laquelle passe le timon ou la barre.

BOITE à pierrier. *Kaamer, Basse-kaamer, De kaamer van een steenstuk.*

C'est un corps cylindrique & concave, ou une espéce d'étui de bronze, ou de fer, rempli de poudre, & une lumiére, qui répond à cette poudre. On met cette boîte, ainsi chargée, dans le pierrier par la culasse, derriére le reste de la charge, qu'elle chasse aussi-tôt qu'elle a pris feu.

BOM.

BOMBARDE. *Donder-bus.*

C'est une piéce d'artillerie, dont on se servoit autrefois, qui étoit grosse, courte & creuse en forme de tuïau, aiant une ouverture fort large, & faisant beaucoup de bruit. On s'en sert peu aujourd'hui.

Quelques-uns l'ont appellée *Basilic* & d'autres *Passevolant*. Il y a eu des *Bombardes* qui ont porté jusqu'à 300 livres de balle, & pour les tirer on les balançoit sur des cordages soutenus par des chevres, ou gruës de charpente, on s'en servoit pour tirer de gros boulets de pierre, & on leur donnoit une gran-

grande charge de poudre aussi les Bombardes étoient-elles en usage devant l'invention des Canons. Car *Froissart* fait mention d'une Bombarbe qui avoit 50 pieds de long & faisoit si grande noise au decliquer, qu'on entendoit le bruit des pierres qu'elle jettoit, de cinq lieuës durant le jour, & de dix lieuës pendant la nuit, & qu'il sembloit que tous les Diables fussent en chemin. Elle ne joüoit qu'avec des cordes & des machines. Il parle aussi d'une bombarde portative qu'on tiroit avec la main, & qui lançoit des carreaux de fer & empennez. *Casimir Siememowski* Polonois dans sa Pyrotechnie écrit que les Danois ont été les premiers qui se sont servis de cette machine.

BOMBARDEMENT. *Bombardeeren.* Action de bombarder: fracas que l'on fait en jettant des bombes dans une place.

BOMBARDER. *Met bomben beschieten, Bombardeeren, Bomben werpen.*

C'est jetter des bombes dans une place.

BOMBARDIER. *Een Bombardeerder.*

C'est celui qui met le feu à la bombe.

BOMBE. *Bomb, Vuur-kloot, Werp-vuur-kloot.*

C'est un gros boulet de fer creux en dedans, & qui a deux anses à côté de sa lumiére, sur laquelle on met une fusée après qu'on l'a remplir de feux d'artifice & de poudre. Les bombes se tirent dans un mortier qui est monté sur un afût, & qu'on place sur une plateforme qui est dans le fond du vaisseau. On y met ensuite la quantité de poudre que l'on juge nécessaire, & la bombe par-dessus. On se sert d'étoupes & de terre-grasse pour fermer le vuide, ou l'entre-deux qui peut rester entre la bombe, le mortier, & la poudre; & on met un tampon par-dessus la bombe. Après cela le Canonnier donne l'élévation qu'il faut au mortier, pour la chasser à l'endroit où il veut qu'elle tombe; ce qui étant fait il commence à mettre le feu à la fusée de la bombe avec une méche allumée, qu'il tient d'une main; & aussi-tôt qu'elle a pris, il porte une autre méche sur l'amorce du mortier, qui mettant le feu à la poudre du dedans, chasse la bombe en l'air, & la fait aller au lieu où il veut causer du desordre. On dit BOMBE FOUDROÏANTE, & BOMBE FLAMBOÏANTE. La premiére est celle qui tuë, qui brise & fracasse tout; & l'autre est une bombe qui n'étant remplie que de feux d'artifice, sert seulement à éclairer. Mr. *Blondel* a fait un livre de l'art de jetter les bombes, & il croît que l'usage du mortier & aussi vieux que celui du canon. On en trouve un exemple de l'année 1495. Il est parlé aussi de mortier au siege de Naples sous Charles VIII. L'usage des bombes n'est pas ancien. Les premiéres qu'on a vuës furent jettées dans la ville de Wachtendonck, en Gueldres. On tient cependant, que dès l'an 1588. un habitant de Velo s'en étoit servi aux feux d'artifice, & qu'en s'y exercant il en étoit tombé une sur Venlo, qui avoit causé un si grand embrasement qu'une partie de la ville avoit été embrasée. Les Hollandois disent qu'un Ingenieur Italien en fit des épreuves à Berg op zoom, avant que l'homme de Venlo y eut songé & que le Comte de Mansfeld les eut fait jetter en 1588 dans Wachtendonck. Les Espagnols & les Hollandois se sont servis de bombes l'an 1634. Malthus, Ingénieur Anglois, passa de Hollande en France, & y établit l'usage de ces ma-

machines. Il servit à leurs batteries au siége de Collioure, l'an 1642. La plûpart de ceux qui ont servi depuis aux batteries des bombes, ont été des élèves de Malthus. *Casimir Siememowski* Lieutenant Général de l'Artillerie de Pologne prêtend que les François en jetterent dans la Rochelle lorsqu'elle étoit assiegée. Il ajoûte qu'au siége de Thorn en Prusse les Polonois se servirent contre les Suedois d'une maniére extraordinaire de jetter des pierres sans mortier, qui pesoient plus de 800 livres. Les Bombes sont des marchandises de contrebandes dont la sortie est defenduë par l'Ordonnance de 1687.

BOMBE'. Bois bombé. *Geboogen hout.*

C'est celui qui est fait en arc, & un peu courbé.

BOMERIE. Prêt à la grosse avanture. *Bodemerye.*

C'est l'interêt des sommes de deniers prêtés entre Marchands sur la quille d'un vaisseau, ou sur les marchandises qui y sont chargées, moiennant quoi le prêteur se soumet aux risques de la mer & de la guerre. Cela s'appelle autrement, Prêt à la grosse avanture. Comme l'argent que l'on prête, & qui raporte quinze, vingt, & jusques à trente pour cent, selon les risques, n'est prêté, pour l'ordinaire, que sur la quille du vaisseau, qui chez les Hollandois s'appelle *Bodem*, d'où ils ont fait *Bodemerye*, on a aussi appellé ce prêt, *Bomerie.*

„ La Bomerie n'est pas comprise dans la loi qui défend entre Marchands „ une stipulation de profit au-dessus de douze pour cent: car comme non- „ seulement on hazarde ici le profit de son argent, mais encore on porte sa „ part des pertes qui se font, il est juste qu'on ait aussi part au profit; & il „ y a encore plus de justice, s'il paroît que les circonstances des lieux & des „ tems augmentent le danger.

„ Un Maître qui se trouve en peine dans les mers qui sont au-delà de Dou- „ vres, ou du Sond, & dans le Sond, peut faire un emprunt de Bomerie „ jusques au quart de la valeur de la quille, & non davantage, si ce n'est „ dans la plus pressante nécessité. Il en est de même à l'égard d'un Maître „ qui est interessé dans la cargaison.

„ Les Maîtres Hollandois qui sont au-deçà du Pas de Calais, & du Sond, „ ne peuvent faire aucun achat sur la quille du vaisseau, ni prendre de l'ar- „ gent à bomerie, que du consentenent exprès de la plus grande partie des „ affreteurs: autrement ils en demeurent seuls chargez.

BON.

BONAVOGLIE. *Een gehuurde Roeyer.*

C'est le nom, qu'on donne à celui qui s'engage volontairement à tirer la rame, sous de certaines conditions de recompense.

BON de voiles. *Voiez*, VOILIER. *Vaardig in 't zeilen, Een suel-zeilende of wel bezeilt schip.*

BONIFIER une baléne. *Walvisch-spek snyen.*

C'est la dépecer, en fondre le lard, & en tirer tout ce qu'il y a de bon *Voiez*, BALE'NE.

BONNASSE, Calme. *Stilte.*

C'est une discontinuation du vent, & un aplanissement des houles, ou la-

mes de la mer. La bonace trompe souvent le Pilote. La bonace précede souvent les grands orages. *Voiez*, CALME.

BONNEAU, GAVITEAU. *Voiez*, BOUE'E.

C'est un morceau de bois, ou de liége, & quelquefois un barril relié de fer, qui flotant sur l'eau marque l'endroit où les ancres sont moüillées dans les ports ou rades.

BONNE de nage. Une chaloupe qui est bonne de nage. *Een wel roeijende, of wel beroeyde sloep.*

C'est-à-dire qu'elle est facile à manier, & qu'elle passe ou avance bien, à l'aide des avirons seulement.

BONNE Tenüe. *Voiez*, TENUE.

BONNETS de Mariniers Flamands, faits de pennes de laine de diverses couleurs. *Gedreumelde mutjen.*

BONNETTE. *Bonnet.*

Ce sont de petites voiles dont on se sert lors qu'il y a peu de vent, ou pour agrandir celles du vaisseau, ou pour y en mettre un plus grand nombre.

BONNETTE maillée. *Onder-bonnet, Bonnet.*

Ces Bonnettes servent à allonger les basses voiles, pour aller plus vîte, quand il fait beau tems. On les atache à des mailles, c'est-à-dire à des œillets qui sont près de la ralingue, après quoi on amarre les écoutes aux points des bonnettes.

„ Secondes bonnettes maillées. *Fatsen.* On les lasse encore aux bonnet-
„ tes maillées par-dessous, au-moins chez les Hollandois.

„ BONNETTES maillées des huniers. *Fatsen, Bonnetten.*

BONNETTES en étui, Miséne en étui, Coutelas. *Ly-zeilen.*

Ce sont de petites voiles qui ont la figure d'un étui, & qui se mettent par le bout le plus étroit, à chaque extrémité des vergues, sur des piéces de bois qu'on nomme Boute-hors. Ainsi elles regnent le long des côtés des deux basses voiles & des huniers. Le vent aiant fraîchi, je fis mettre les bonnettes en étui, qui sont d'un bon secours lors que la mer est unie.

„ Les bonnettes en étui des Turcs sont très-bien faites; elles évident fort-
„ bien par le haut, sont larges par le bas, & prennent fort juste par-tout,
„ Celles des Hollandois passent trop derriére les voiles par le haut.

BONNETTE lardée, Larder la bonnette. *Een bonnet met spek gestooken, om de lekkagie te stoppen.*

C'est une pratique des Calfateurs, quand un vaisseau a une voie d'eau, sans pouvoir découvrir l'endroit où elle est, & qu'ils la veulent trouver pour l'arrêter; en ces occasions ils lardent une bonnette avec de l'étoupe, qu'on pique sur la voile avec du fil à voile, & après avoir mouillé la bonnette, ils jettent de la cendre, ou de la poussiére, sur ces bouts de fil de carret & d'étoupe, afin de leur donner un peu de poids pour faire enfoncer la bonnette dans l'eau. En cet état ils la descendent dans la mer, & la promènent à stribord & à babord de la quille, jusques-à-ce qu'elle se trouve opposée à l'ouverture ou débris qui est dans le bordage; car alors l'eau qui court pour y entrer, pousse la bonnette contre le trou; ce qui se connoît par une espéce de gazouillement, ou de frémissement, que font la bonnette & la voie d'eau.

Les

Les matelots, pour exprimer ce bruit, ou gazouïllement, disent que la bonnette suppe. Nôtre vaisseau avoit une voie d'eau si difficile à reconnoître, qu'il nous falut larder la bonnette.

Lasser la bonnette. *Het Bonnet aanrygen.*

C'est l'amarrer sous la voile avec des égaillettes, qui la lassent dans les œillets.

Délasser, Déranger, Démailler la bonnette. *Het Bonnet los maaken.*

C'est la détacher de la voile où elle étoit attachée.

BON Tour. Il est venu par le bon tour. *Het kabel is klaar gedraaid, het touw is klaar geraakt, klaar geswaait.*

Cela se dit d'un vaisseau qui étant affourché a évité, de-sorte que les cables ne se sont point croisez.

B O R.

BORD. *Boord.*

Le mot de bord est pris ordinairement pour le mot de vaisseau. Sur le soir nous retournâmes à bord. Les matelots ne doivent point sortir de bord sans congé. Nôtre vaisseau aiant coulé bas, nous nous sauvâmes à bord du vaisseau le plus prochain. Ils s'embarquérent sur ce bord. On rendit le bord autant propre qu'on put. Nous larguâmes de bord nôtre pirogue, à laquelle nous filâmes devant le nez soixante brasses de grêlin frapé sur un grapin. Nous partîmes de bord.

Etre à bord, pour dire, Etre au vaisseau. *Gescheept zyn.*

Renverser, Tourner, Changer le bord. *Omwenden, overleggen, afleggen, afwenden.*

C'est revirer, & porter le cap sur un autre air de vent.

Changer le bord en virant vent devant. *By de windoop wenden, Overstaag wenden.*

Venir à bord. *Aan boord komen, Scheep komen.*

C'est se rendre dans un vaisseau, ou le joindre. Tous les Officiers Généraux vinrent à bord de l'Amiral. Pendant le calme les Capitaines des vaisseaux de l'escadre vinrent à nôtre bord.

Aller à bord, *Na schip toe vaaren, of gaan; Aan boord vaaren, Scheep gaan.*

Demeurer à bord. *Binnen boord blyven.*

Rendre le bord. *Inloopen, Binnen loopen, Aanlanden, Aandoen, Binnen haven aankoomen.*

C'est-à-dire, Venir mouiller, ou donner fond dans quelque rade, ou dans quelque port. Au bout de six semaines nôtre escadre rendit le bord à Dunquerque. *Voiez,* RENDRE.

BORD sur Bord. Courir bord sur bord. *Over en weer zeilen.*

C'est louvier, & gouverner tantôt à stribord, tantôt à babord, lors-qu'on veut attendre quelque vaisseau, ou que le vent est contraire, & qu'il ne permet pas de porter à route; ainsi l'on chicane le vent, & on court sur plusieurs routes, pour aprocher du lieu où l'on veut aller, ou pour ne s'abatre pas, & ne s'éloigner que le moins qu'on peut.

Faire un bord, Faire une bordée. *Een gang loopen.*

C'est faire une route, soit à babord, soit à stribord. Nous fîmes un petit bord vers la terre, après quoi nous revirâmes pour faire un bord à la mer.

Courir même bord que l'ennemi, Tenir même bord. *Met den vyandt een en deselve koers loopen, Nevens den vyandt zeilen, Met den vyandt heen loopen.*

C'est virer à stribord ou à babord, selon que l'ennemi y a viré, & porter sur le même rumb.

Mettre à l'autre bord, Virer, Changer de bord. *Overstaag wenden, Op een ander boeg wenden. Voiez,* RENVERSER le bord.

Nos vaisseaux ont mis à l'autre bord, pour parer ce banc. Nous mîmes à l'autre bord, & pendant six horloges nous courûmes bord sur bord.

Tenir bord sur bord. *Heen en weer by de windt op laveeren.*

C'est-à-dire, Courir d'un côté & d'autre au plus près du vent, en attendant quelque chose. Comme il y avoit dans nôtre flote de fort mauvais voiliers, nous fûmes obligez vers le soir de tenir bord sur bord, pour les attendre.

DE BORD à bord. *Aen de een boord, en aan d'andere boord, Soo veel streeken windts aan de een boord, als aan d'andere boord.*

Cette expression veut dire, Autant sur un côté du vaisseau que sur l'autre; & signifie encore, de part & d'autre de la droite route; ce qui revient à la même chose. Par exemple, on dit que l'on peut naviger, ou faire des bordées sur onze pointes de compas de bord à bord; cela veut dire qu'on peut se servir des onze airs de vent qui sont à stribord, ou à l'un des côtés du vent de la route; & encore des onze autres airs de vent qui sont à babord, ou à l'autre côté du même vent de la route; comme si le lieu de la route est à l'Oüest, le vent d'Est sera le vent de la droite route, & vous pouvez vous servir de vingt-deux vents pour porter à l'Oüest, savoir, des onze airs de vent qui sont depuis l'Est jusques au Sud-Oüest-quart-au-Sud, & des onze autres airs de vent qui sont depuis l'Est jusqu'au Nord-Ouest-quart-au-Nord: ainsi c'est naviger & gouverner sur onze airs de vent de bord à bord.

BORD à bord. Deux vaisseaux qui sont bord à bord. *Twee scheepen die malkander op zy leggen, of aan boord van malkanderen.*

C'est-à-dire, qu'ils sont près l'un de l'autre de l'avant en arriére.

UN BORD qui allonge. *Een goedt slag-boeg.*

C'est-à-dire que la bordée que l'on court, lors que le vent est contraire, sert à la route.

BON BORD. Faire un bon bord. *Een goedt boeg-slag.*

C'est-à-dire que l'on a gagné, ou avancé à sa route, étant au plus près du vent.

BORD à terre, Bord au large. *Wenden na het landt, en wederom wenden na de zee.*

On emploie ce terme lors qu'on parle d'un vaisseau qui court à la mer, & recourt à terre, ou de la mer à la terre & de la terre à la mer.

Passer tous les canons d'un bord. *Voiez,* CANON.

Aller

Aller à bord. Il faut aller à bord. *Elk zyn best om te enteren.*

Cela se dit comme une menace que l'on fait à l'égard des vaisseaux ennemis, pour les aller attaquer, accrocher & enlever.

Passe du monde sur bord. *Val, Val op de reep-vak.*

C'est un commandement qui se fait à l'équipage, pour faire passer des matelots des deux côtés de l'échelle, pour recevoir ceux qui veulent entrer ou sortir du vaisseau. Ce commandement ne se fait que pour les Officiers, & pour ceux que l'on veut honorer.

A BORD d'un tel vaisseau, ou Fait à bord d'un tel vaisseau &c. *Aan boord van 't schip* &c.

C'est-à-dire daté sur un tel vaisseau.

BAS-Bord, Haut-bord, Vaisseau de bas-bord, ou de haut-bord. *Voiez*, NAVIRE & VAISSEAU.

BORD de la mer. *Oever, Strandt.*

C'est le rivage, ou les premiéres terres qui bornent la mer.

BORD, Bordage. *Boei-plank, Boei-Gang, Gang.*

Ce sont les planches qu'on emploie à border un vaisseau.

Francbord. Le Franc-bord. *De buiten-huidt, De huidt.*

Ce sont les bordages qui couvrent les membres du vaisseau.

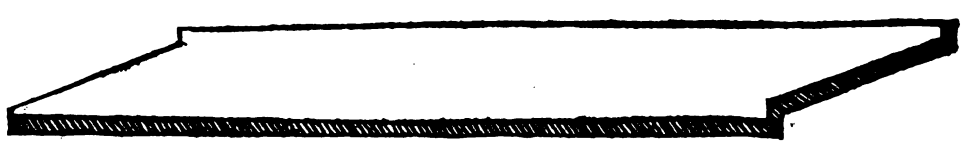
Franc bord. *Boeisel.*

Ce mot se prend aussi en particulier pour le bordage, depuis le bas des fleurs jusques au haut du vaisseau.

BORDAGE, BORDAGES, FRANC-BORD, FRANC-BORDAGE. *Boeisel, Boei-gangen, Boei-planken, Huidt-gangen, Huidt, Huidicht, Buiten-huidt.*

C'est le revêtement de planches qui couvre le corps du vaisseau par-dehors, depuis le gabord jusqu'au platbord. Quelques-uns l'appellent le Francbordage, pour le distinguer du bordage intérieur, qui s'appelle Serrage, Serres, ou Vaigres. Les Charpentiers appellent aussi Bordages les planches qu'ils emploient. On dit, Bordage de tant de pouces, par exemple, de quatre pouces, c'est-à-dire qu'il a quatre pouces d'épaisseur.

„ Il faut que les bordages & les ceintes, qu'on destine pour un vaisseau, „ soient pris de quatre à six pouces plus longs que leur mesure juste, même „ en y comprenant leur rondeur, ou-bien ils se trouveront trop courts.



BORDAGES de fond. *Vlak-gangen, Gangen in 't vlak, Sandt-strooken.*

Ce terme est équivoque en Flamand aussi-bien qu'en François: il comprend, si l'on veut, tous les bordages depuis la quille jusqu'au premier bordage des fleurs; & par conséquent les Gabords & les Ribords, & sous cette

idée on lui donne aussi en Flamand les noms ci-dessus. Mais fort souvent il ne comprend que les bordages depuis les Ribords jusqu'au premier bordage des fleurs. Outre cela on confond aussi les Gabords & les Ribords, en prenant l'un & l'autre mot pour les deux premiéres planches qui joignent la quille par les deux côtés; & de même en Flamand on confond *Kiel-gangen* ou *Gaar-borden* avec *Sant-strooken* ou *Saadt-strooken*; au-lieu qu'il y a des Charpentiers qui distinguent, & nomment ces deux premiéres planches seulement Gabords, & en Flamand aussi *Gaar-borden* ou *Kiel-gangen*, & les deux autres premiéres planches qui suivent, c'est-à-dire une de chaque côté, après les Gabords, ils les nomment Ribords, & en Flamand *Sandt-strooken*.

„ Pour donner une épaisseur convenable aux bordages de fond, & même „ à tout le franc-bordage, un Ecrivain Flamand prescrit la règle que voici.

	Pieds.			Epaisseur.
Les Bordages de fond d'un vaisseau de	40	à	60	pieds de long de l'étrave à l'étambord doivent être de 2 pouces d'épais.
De	60	à	80	2½
	80	à	100	3
	100	à	120	3½
	120	à	140	4
	140	à	160	4½
	160	à	170	4½

" Un autre Auteur dit que l'Epaisseur du franc-bordage se doit régler par " l'épaisseur de l'étrave, & qu'on lui doit donner le quart de cette épaisseur, " & même un peu plus.

" Le bordage de l'arcasse peut être d'un tiers plus mince que celui des côtés. Lors qu'il s'agit des plus grands vaisseaux, pour lesquels il faut des " bordages plus épais, & par conséquent plus difficiles à plier, on tâche de " se passer du feu, en tout, ou en partie, c'est-à-dire de n'avoir, pas besoin " de les chaufer, & de les plier beaucoup; & pour cet effet on prend des " bouts de poutres qu'on choisit fort unies, & on les scie en courbe entier, " sur des modèles; ou en demi-courbe, & en ce cas on les chaufe un peu, " pour achever de les faire courber.

" La largeur des planches du franc-bordage, est le plus souvent de dix-huit, vingt, ou vingt-deux pouces.

L'Auteur qui a donné les proportions du vaisseau de cente-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, dont il est souvent parlé en ce livre, donne quatre pouces d'épais aux bordages de fond.

BORDAGE. Premier Bordage des fleurs. *Kimme-gang*.

" On trouve à Amsterdam, & dans toute la Nord-Hollande, une maniére différente de celle dont on se sert le long de la Meuse & ailleurs, au sujet de la premiére planche des fleurs, qui joint le dernier bordage de fond, " car on la tient plus épaisse que le reste du bordage; & il en est de même " pour les vaigres: au-lieu qu'ailleurs on tient tous les bordages égaux, & " sur

" sur un même modèle. Cette premiére planche s'appelle *Kimme-gang* en " Flamand, quoique ce terme s'emploie aussi, fort-souvent, pour tous les " bordages des fleurs, sur-tout par ceux qui n'emploient point de premiére " planche plus épaisse que les autres.

BORDAGES des Fleurs. *Gangen in de Kimmen*, *Kimme-gangen*.

Ce sont les planches qu'on emploie à border les fleurs du vaisseau, & qui en font la rondeur dans les côtés, depuis le fond de cale jusques vers la plus basse préceinte. Cette rondeur contribuë beaucoup à faire floter le vaisseau; elle sert a le faire relever plus aisément lors qu'il vient à toucher; & elle fait qu'il ne s'endommage pas si facilement qu'il feroit, si le bas de ses côtes étoit plus quarré.

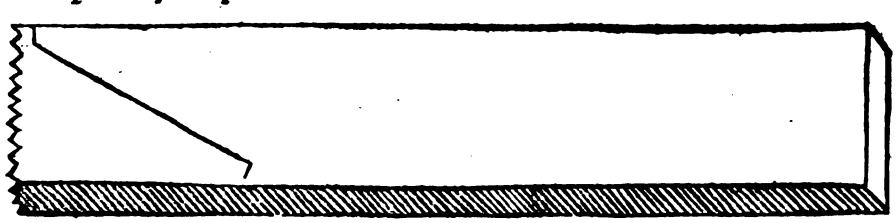
"On emploie dans les fleurs d'un vaisseau trois ou quatre piéces de borda- " ge, ou même plus, selon la grandeur du navire, & selon la rondeur qu'on " leur veut donner.

BORDAGES d'entre les préceintes, ou Couples. *Vullingen*, *Spant-vulling*.

Ce sont les deux piéces de bordage qu'on met entre chaque préceinte. Elles s'appellent aussi Fermetures, ou Fermures.

" On donne aux bordages d'entre les préceintes une largeur convenable a " la grandeur du vaisseau. Ceux qui sont entre les deux plus basses préceintes, doivent être proportionez en-sorte que les dalots y puissent être commodément percez, & qu'ils se rencontrent juste au-dessous de la seconde " préceinte. Les entre-sabords sont proportionez à la largeur qu'on donne " aux sabords. Les bordages d'entre les préceintes qui sont au-dessus des sabords, doivent aussi avoir leur juste proportion, pour y percer les dalots " du-haut pont. Il faut remarquer qu'à la préceinte qui est au-dessus des " sabords, on commence à diminuer l'épaisseur des bordages, & qu'on continüe jusques au haut.

„ On donne le plus souvent aux fermures, ou couples d'entre les préceintes, la moitié de l'épaisseur des préceintes: cependant on change cette „ disposition selon qu'on le juge à propos, par rapport aux proportions du „ bâtiment entier. Mais à l'égard de leur largeur ou hauteur, il n'y a point „ de règle à donner, que de prendre bien garde que toutes les fermures „ soient si bien proportionnées que les sabords & les dalots puissent s'y placer commodément, & d'une maniére qui soit agréable; & pour cet effet „ on les doit tenir un peu plus étroites vers l'avant & vers l'arriére qu'au „ milieu. Au reste comme on ne les présente point & qu'il les faut dresser „ toutes prêtes par la règle seulement, il y faut être fort exact, & prendre „ soin qu'il n'y ait point de defauts.



BOR-

BORDAGES d'entre les deux préceintes du premier rang, ou plus basses préceintes. *Spant-dikke-vulling.*

BORDAGES des sabords, Fermures des sabords. *Breegang*, *Breegangen*, *Geschut-gangen*, *Schut-vullingen.*

Ce sont tous les bordages d'entre les deux préceintes où les sabords sont percez. Les entre-sabords, qui sont les courtes planches, ou la courte planche qui remplit les distances qui sont entre les sabords, s'appelle particuliérement *Schut-vulling*, quoi qu'on se serve aussi de ce mot, en Flamand, pour tout le bordage d'entre les préceintes des sabords; & lors que les sabords sont percez contre la préceinte du haut, & qu'il y a un bordage au-dessous, qui remplit depuis la préceinte jusqu'à leur hauteur, & qui est la base des sabords on l'appelle *de Sente op de hoogte van de onder-kant der poorten*, & aussi *Breegang*. *Voiez*, ENTRE-SABORDS.

BORDAGES des acastillages, ou Esquain, Quein, Qlin. *Voiez*, ESQUAIN.

Premier Bordage de l'esquain. *Set-gang op het raahout.*

C'est le bordage qui se pose sur la lisse de vibord, pour commencer les acastillages: il est plus épais que le reste de l'esquain.

„ Au-dessus de la lisse de vibord on voit une planche de bon bois, fort „ seche, d'épaisseur à-peu-près de deux pouces, plus ou moins, selon la „ grandeur du vaisseau, où il y a une rablure pour y faire entrer l'esquain „ des acastillages.

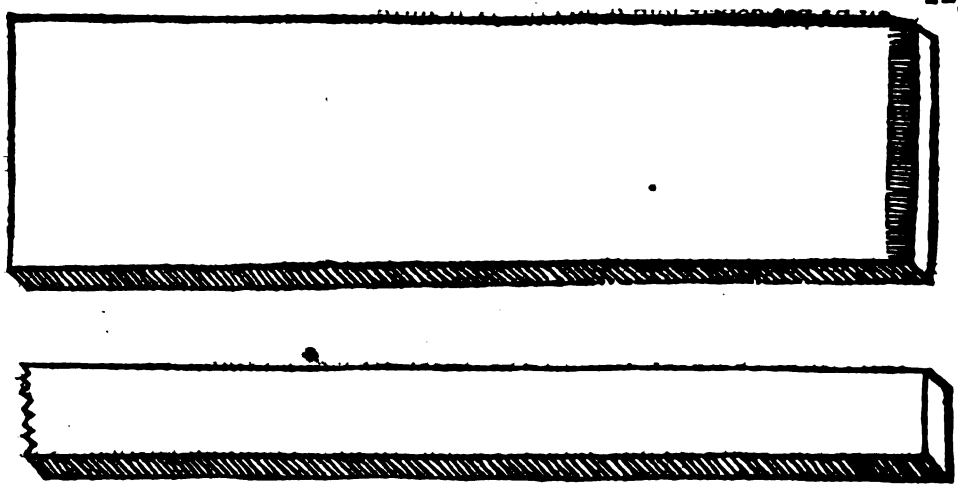
„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, on donne dix- „ huit pouces de large au premier bordage de l'esquain à l'arriére, & dix-neuf „ pouces à l'avant; & un pouce & demi d'épais.

„ La plus basse planche de l'acastillage, c'est-à-dire, celle qui est posée „ sur la lisse de vibord, doit être d'égale largeur à l'avant & à l'arriére.

BORDAGES pour recouvrir les ponts. *Overloops planken.*

„ Les Bordages pour couvrir le premier pont d'un vaisseau de cent-tren- „ te-quatre pieds de long, doivent avoir deux pouces & demi d'épais; ceux „ qui sont dans le château d'avant, & dans la chambre du Capitaine, deux „ pouces; ceux du haut pont un pouce & demi; & ceux qui sont sur le châ- „ teau d'avant, & sur la dunette, un pouce & un quart.

„ D'autres Charpentiers donnent aux planches qui couvrent le premier „ pont, & qui sont presque toûjours de Chêne dans les navires de guerre, „ & de Sapin rouge dans les vaisseaux marchands, la moitié de l'épaisseur des „ faix de pont, ou des serre-goutiéres.



BORDAIER. Quelques-uns disent Bordeger. *Laveeren.*

C'est faire ou courir des bordées; c'est-à-dire, gouverner tantôt d'un côté, tantôt d'un autre, lors que le vent ne permet pas de porter à route.

BORDE'E. *Een Gang.*

C'est le cours d'un vaisseau depuis un revirement jusqu'à l'autre. Nôtre Commandant fit diverses bordées pour monter au vent, c'est-à-dire qu'il louvia, & courut tantôt sur un rumb, tantôt sur l'autre; ce qui s'appelle encore faire plusieurs routes. Nous fîmes une petite bordée vers la terre, & puis nous revirames pour faire une grande bordée à la mer. Sur le midi le vent se força, ce qui nous obligea de faire de petites bordées sous la terre, où la mer étoit plus unie qu'au large, afin de nous maintenir dans ce parage sans dériver beaucoup. Le lendemain le vent s'étant rangé de l'avant, nous fîmes une bordée de huit heures, Sud-Oüest; & une de douze heures Nord-Est. La hourque est un batiment admirable pour faire des bordées debout au vent. Nous apareillames du vent d'Ouëst, portant nôtre bordée au large.

Faire diverses bordées, Courir plusieurs bordées. *Heen en weer wenden; Verscheide gangen heen en weer doen.*

C'est-à-dire, Virer & revirer souvent.

Courir à la même bordée. *Laaten staan, Aan zee laaten staan.*

C'est-à-dire, Courir encore du même côté que l'on a déja couru.

Courir à la même bordée. *Nevens een ander schip zeilen.*

C'est courir un même air de vent qu'un autre vaisseau. *Voiez,* COURIR même bord que l'ennemi.

Venir à sa bordée d'un parage à un autre. *Op een boeg van een plaats tot een andere plaats zeilen.*

C'est-à-dire, y venir à la bouline sans changer les voiles, & sans revirer. Quoique cette traversée soit de deux cens lieuës, nous sommes venus à la bordée d'une rade à l'autre.

Couvrir à petites bordées. *Slag over slag zeilen, Heen en weer laveeren met korte gangen.*

C'est ne pas courir loin d'un côté & d'autre.

Bonne bordée. *Goedt slag-boeg met een swaei.*

Mauvaise bordée. *Slinger slag-boeg met een draai.*

Faire la grande bordée. *De groote wagt houden.*

C'est lors qu'étant dans une rade, on y veut faire le quart comme si on étoit à la mer.

Faire la petite bordée. *Wagt verdeelt.*

C'est lors que dans une rade on partage les quarts en deux parties, pour faire le service, ou le quart.

BORDE'E de canon. *Laag van het geschut.*

C'est l'artillerie qui est dans les sabords de l'un ou de l'autre côté.

Envoier une bordée, Donner la bordée. *De laag geeven.*

C'est tirer sur un autre vaisseau tous les canons qui sont dans l'un ou l'autre côté du navire. Le navire ennemi continua à nous présenter le flanc, pour nous montrer qu'il ne nous craignoit pas; mais nous lui envoiâmes une bordée qui lui abatit son mât de misène. Ensuite il nous donna aussi sa bordée, qui desempara nôtre vaisseau.

BORDER un vaisseau. *Boeyen, Opboeijen, Huidigten.*

C'est couvrir ses membres de bordages.

BORDER le tillac. *Den overloop stryken.*

BORDER l'acastillage. *Vertuinen. Voiez,* ACASTILLAGE.

BORDER le vibord. *Aanboorden.*

BORDER en carvelle. *Met Karviel-werk opboeijen.*

C'est border à l'ordinaire, de sorte que les bordages se touchent quarrément à côté l'un de l'autre.

BORDER à quein. *Met zoomwerk opboeijen, De boei-planken over malkanderen vlerken.*

C'est border de sorte que l'extremité d'un bordage passe sur l'autre. *Voiez,* QUEIN.

BORDER une voile. *Het zeil bybaalen, bysetten, bybrengen.*

C'est l'étendre par en bas en halant ou tirant les cordages appellez écoutes, pour prendre le vent. Nôtre Commandant voulant faire signal aux vaisseaux d'appareiller, déploia son petit hunier sans le border, c'est-à-dire qu'il le laissa voltiger, & après cela il le borda. Largeur la voile, ou filer les écoutes, c'est le contraire de border. Les voiles supérieures sont bordées par le bas aux vergues inférieures.

BORDER une écoute. *De schoot aanhaalen.*

C'est la tirer, ou haler, jusques-à-ce qu'on fasse toucher le coin de la voile à un certain point.

BORDER les écoutes arriére. *De schooten agter aan haalen.*

C'est-à-dire, Haler les deux écoutes de chaque voile, afin d'aller vent en poupe.

BORDER l'artimon. *De besaan toe-of-bybaalen.*

C'est haler l'écoute d'artimon à toucher à une poulie qui est mise sur le haute de l'arriére du vaisseau. On dit seulement, border l'artimon, ou l'écoute d'artimon, & non les écoutes, parce qu'il n'y en a qu'une à cette voile, qui serve à la fois.

BOR-

BORDER l'artimon tout-plat. *De besaan op syn gat setten.*

BORDER la misène tout-plat. *De fok vellen.*

C'est en border les écoutes autant qu'il se peut.

BORDE les écoutes tout-plat. *Haal de schoot digt aan 't gat.*

BORDER & Brasser au vent. *De zeilen breeden.*

C'est pour faire border les écoutes & brasser les vergues, lorsque le vent recule.

BORDE la grande écoute. *Haal de groote schoot aan.*

BORDE la misène, ou la hale au plus près du vent. *Haal kort aan de fokke-schoot.*

BORDE la sivadiére. *Blindt-schoot aan.*

BORDE le grand perroquet. *Groot bramzeil-schoot aan.*

BORDE le petit perroquet de misène, ou d'avant. *Voor-braam-zeil-schoot aan.*

BORDE au vent. *Haal uw schoot te loevert aan.*

BORDE sous le vent. *Haal uw schoot in ly.*

Tous ces commandemens se font pour faire border les écoutes chacune en particulier. Quelques-uns disent, Borde l'écoute d'une telle voile.

La Vergue de foule ne sert que pour border le perroquet par le bas. *De begyn ree is een loose en onnutte ree, behalven om de schooten van het kruis-zeil daar by van onderen uit te haalen.*

BORDER. *Nevens een ander schip zeilen.*

Ce terme signifie aussi, Suivre un vaisseau de côté pour l'observer, & le reconnoître. Nous bordâmes six horloges contre une escadre ennemie, & enfin nous portâmes droit sur elle.

BORDER un vaisseau. *Aanklampen. Voiez.* ABORDER.

Quelques-uns se sont servis de ce mot, pour dire, Venir à l'abordage. Ils nous bordérent par babord, mais nous coupâmes leurs amarres, & les fîmes déborder. Cette maniére de parler n'est pas fort usitée, ni peut-être pas fort bonne.

BORDE les avirons. *Riem klaar.*

C'est-a-dire, Mets les avirons en état, pour se préparer à ramer, ou à nager.

La Galére qu'on avoit achevé de bâtir bordoit cinquante-deux avirons. *De Galey die al gebouwt was, die roeide met twee en vyftig riemen.*

BORDIER. Vaisseau Bordier. *Een schip dat een slag-zy, of een scheeve zyde heeft, Bordige scheepen.*

C'est celui qui a un côté plus fort que l'autre.

BORDIGUE. C'est un espace retranché de roseaux, ou de cannes, sur le bord de la mer pour prendre du poisson. Les bordigues sont ordinairement construites sur les canaux qui communiquent de la mer aux étangs salez, pour prendre le poisson dans le passage de l'un à l'autre. Par l'Ordonnance de la Marine en 1681. Il est fait deffenses de construire des bordigues sans une permission du Roi.

BORE'AL Vent Boréal. *Noordelyk of Noordelyke windt.*

C'est le vent qui est du côté du Septentrion ou du Nord.

BORGUE est une espece de panier dont les Pêcheurs bouchent l'ouverture, qui est au fond d'un bouchot du côté de la mer.

BOS.

BOSPHORE. *Zee-engte, Engte of 't Kanaal van de Swarte zee, Bosphorus.*

C'est une longueur de mer entre deux terres, par laquelle deux continens sont séparez, & par où un golfe & une mer, ou-bien deux mers, peuvent avoir communication, comme le Bosphore de Thrace, qui est appellé aujourd'hui Détroit de Constantinople, ou Canal de la Mer noire. Ce qui fait voir que Détroit & Bosphore sont la même chose, quoi qu'on se serve plus ordinairement du mot de Détroit, ou de Canal.

BOSSAGE. *De rondtheid van een gebooge timmerhout.*

Les Charpentiers appellent bossage, la rondeur de bosse que font les bois courbez & cintrez. Les petites bosses quarrées qu'ils laissent aux poinçons, arbres de grües, & autres piéces de bois, pour arrêter les moises, ont aussi parmi eux le nom de bossage.

BOSSE. *Vuur-flessen.* C'est une bouteille de verre fort mince, remplie de quatre ou cinq livres de poudre, au cou de laquelle, après qu'on l'a bien bouchée, on met quatre ou cinq meches qui pendent en bas. On lui attache ensuite une corde longue de deux à trois pieds, qui sert pour la jetter; & quand la bouteille vient à se briser, elle met le feu à tout ce qu'elle rencontre. On se sert de cette machine sur la Mediterranée, & on la jette dans les Vaisseaux pour mettre l'equipage en desordre.

BOSSE, Bosses. *Honde-pinten, Stoppers.*

Les Bosses sont des bouts de corde d'une médiocre longueur, aiant à leurs extrêmites des nœuds nommez Cul-de-port doubles. L'usage des bossez est de rejoindre une manœuvre rompüe, ou qu'un coup de canon aura coupée; ce qui est fort nécessaire dans un combat.

BOSSES pour les haubans. *Bouts.*

BOSSES à éguillettes, ou à raban, bosses de cable. *Stoppers met swiepen, Sweeps, Swakken, Swakken-halsen.*

Ce sont les bosses qui sont pour le cable, c'est-à-dire, qui ont au bout une petite corde qui sert à saisir le cable, lors que le vaisseau est a l'ancre.

BOSSES à foüet. *Stoppers met Swiepen, of Swiepingen.*

Ce sont celles qui étant tressées par le bout, vont jusqu'a la pointe en diminuant.

BOSSE du bossoir. *Boeg-touw, Portuurlyn.*

C'est la manœuvre qui sert a tirer l'ancre hors de l'eau, pour l'amener au bossoir lors qu'elle paroît *Voiez*, CANDELETTE.

BOSSES de chaloupe, ou de canot. *Vang-lynen.*

Ce sont les cordes dont on se sert pour amarrer les chaloupes & les canots.

Prendre un bosse. *Stoppen.*

C'est-à-dire, amarrer une bosse à quelque manœuvre.

BOS-

BOSSEMAN, Second Contre-maître. *Hoog-boots-mans-maat*, *Boots-mans maat. Onder-hoog-boots-man.*

„ C'est un Officier marinier qui est chargé du soin des cables & des an-
„ cres, des jas & des boüées: il doit faire épisser & fourrer les cables aux en-
„ droits nécessaires, caponner & bosser les ancres, y mettre des orins de lon-
„ gueur convenable au fond des moüillages, y tenir les boüées flotantes au-
„ dessus de l'eau, & veiller sur les cables, pour voir s'ils ne rompent point,
„ & si l'ancre ne chasse pas.

BOSSER & Débosser un cable. *Het Kaabel-vast*, *of los maaken.*

C'est amarrer & démarrer la bosse qui saisit le cable, lors que l'ancre est à la mer.

BOSSER l'ancre. *Het anker opsetten*, *op den boeg setten.*

C'est la mettre en place, ou sur les bossoirs. Ancre bossée, qui est mise sur le bossoir.

BOSSER l'ancre. *Het anker voor de kraan hyzen.*

C'est aussi tirer l'ancre, pour la mettre sur les bossoirs.

BOSSOIRS, ou Bosseurs. *Kraan*, *Kraan-balk*, *Kraan-balken.*

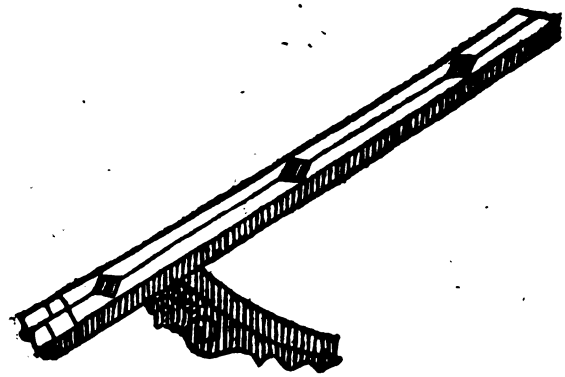
Ce sont deux poutres ou piéces de bois mises en saillie à l'avant du vaisseau, au-dessus de l'éperon, pour soutenir l'ancre & la tenir prête à moüiller, ou-bien à l'y poser quand on l'a tirée hors de l'eau, la saillie que font les bossoirs donne lieu à l'ancre de tomber à l'eau sans risque, quand il faut moüiller; & empêche qu'elle n'offense le franc-bordage, ou les chaintes. Il tomba sur nôtre éperon, & nous cassa le bossoir de babord: cette méchante manœuvre irrita si fort le Commandant, qu'il voulut faire donner la cale au Pilote, qui en fut pourtant quitte pour trois jours de fers. La figure du porte-bossoir est ici jointe à celle du bossoir.

„ Il y a un ou deux rouëts à la tête de chaque bossoir, par le moien des-
„ quels on tire l'ancre lors qu'elle est venuë à pic.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'é-
„ tambord, les bossoirs s'étendent sur le château d'avant, en-dedans, deux
„ pieds au-delà de la lisse. Il s'en faut quatre pieds que le bout ne vienne
„ jusques au mât d'avant, & l'autre bout est justement sur le porte-bos-
„ soir.

„ Le bossoir doit avoir huit pouces d'épais & dix pouces de large, par le
„ bout qui est sur le château d'avant; & huit pouces de large, & quatre
„ pouces d'épais par l'autre bout.

„ On fait des ornemens de sculpture à la tête du bossoir. A côté il y a une
„ grosse crampe qui tient au bossoir, dans laquelle on met une poulie, qui
„ sert à enlever les plus grosses ancres. La corde qui est dans cette poulie,
„ va passer dans un rouët, qui est sur le château d'avant dans un traversin qui
„ traverse le gaillard, proche du fronteau, & qui sert à amarrer diverses ma-
„ nœuvres.



BOSSON. *Voiez*, Bouge, & Besson.

BOT. *Boot.* BOT.

C'eſt un petit vaiſſeau dont on ſe ſert aux Indes Orientales. Il eſt mâté en Heu, & n'eſt point ponté.

BOT. *Boot.*

„ C'eſt un certain gros bateau Flamand, ou une eſpéce de petite flûte; „ il eſt ponté & par le haut, & au-lieu de dunette, ou de chambre un peu „ élevée, il y a une chambre retranchée à l'avant, qui ne s'éléve pas plus „ que le pont. On fait joüer le gouvernail, ou avec une barre, ou ſans bar- „ re, parce que celui qui gouverne, le peut faire tourner aiſément de deſ- „ ſus le bord. On appelle auſſi en Flamand la chaloupe d'un navire *Boot*, „ & le canot, *Sloep*. Le bot nous ſuivoit chargé de balles & de poudre qu'il „ apportoit.

„ A l'avant du bot il y a une poulie, qui ſert à lever l'anere, & au milieu „ du bâtiment on poſe un cabeſtan, lors qu'il eſt beſoin, & on l'affermit „ par deux courbatons, qui de l'un & de l'autre côté vont ſe terminer con- „ tre le bord. Les membres du fond ſont vaigrez, ou couverts de planches, „ hormis à l'endroit par où l'on puiſe l'eau qui y entre.

Paquebot, Pacquet-bot. *Pak-boot.*

C'eſt le bateau qui porte les lettres d'Angleterre en France, & de France en Angleterre, ſavoir, de Douvres à Calais. Il y a auſſi des pacquet bots qui portent les lettres d'Angleterre en Hollande. Ils partent de Harwich, & viennent à la Brille.

BOTINE de matelot. *Hooſe.*

BOU.

BOUCAUT. *De mondt van een rivier.*

C'eſt le nom de quelques riviéres qui s'embouchent à la mer, ou dans les lacs, ou qui prennent en leurs embouchures le nom de Boucaut, comme les embouchures des riviéres des Baſques & des Landes.

BOUCHE de canon. *De mondt van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt l'ouverture d'un canon, & ſon diamétre.

BOUCHE. *Mondt.*

Ce mot ſe dit encore des ouvertures par leſquelles les riviéres déchargent leurs eaux dans la mer. Les ſept bouches du Nil. BOU-

BOUCHE, Bosson, Besson. *Voiez*, Bouge, & Besson.

BOUCHER des voies d'eau. *Gaaten, of een lek stoppen.*

BOUCHIN. Le large du vaisseau de dehors en dehors. *Scheeps-buiten-breedte, Buik.*

C'est la partie la plus large du corps du vaisseau, ce qui se trouve toûjours à stribord & à babord du grand mât, à-cause que le maître bau & la maitresse côte sont en cet endroit. Quand on parle de la largeur du vaisseau de dedans en dedans, elle s'exprime par la longueur du Bau ou Barrot, & l'on dit, Ce vaisseau a tant de pieds de bau ou de barrot. Tous vos bâtimens sont plus courts de varangue, & plus petits de bouchin que les nôtres; c'est-à-dire, qu'ils sont plus ronds par la quille, & plus étroits par le bordage. *Voiez*, Vaisseau, & Large, ou Largeur.

BOUCHON d'étoupe, de foin, ou de paille, dont on bourre la poudre & le boulet, lors qu'on charge le canon. *Prop.*

BOUCHOTS. Ce sont des espéces de parcs faits de claies pour pêcher sur les côtes de la mer, pour lesquels il y a des reglemens dans le *Tit.* 3. du livre 5. de l'Ordonnance de la Marine.

BOUCLE. Mettre un matelot sous boucle, ou à la boucle. Le tenir sous boucle. *Vast, of gevangen setten; In ysere boeijen setten.*

Ce terme signifie, Clef, ou Prison, Mettre un matelot sous boucle, c'est le mettre sous clef, le tenir en prison.

BOUCLE'. Un port bouclé. *Een besslooten haaven; daar men niet uit laat vaaren.*

C'est-à dire qu'il est ferme & qu'on n'en veut rien laisser sortir.

BOUDINURE de l'arganeau, Embodinure. *Anker-roering.*

C'est un revêtemens, ou une envelope, dont on garnit l'arganeau de l'ancre, & qui se fait avec de vieux cordages qu'on met tout-autour, pour empêcher le cable de se pourrir.

BOUE'E. *Boei.*

C'est une marque, ou enseigne faite quelquefois avec un barril vuide, bien clos, relié de fer quelquefois avec un fagot, ou avec un morceau de bois ou de liege; l'un ou l'autre attaché au cordage appellé Orin, qui est frapé à sa tête; en-sorte qu'on laisse floter la boüée, pour indiquer l'endroit où l'ancre est moüillée, & la relever lors que le cable s'est rompu, ou qu'on l'a coupé sur l'écubier. Il indique aussi les pieux & les bris de vaisseaux qui sont enfoncez dans la mer & autre choses semblables, qui peuvent nuire à la navigation. Toutes ces Boüées se distinguent par les matieres dont elles sont faites. Nos vaisseaux mouillérent sur les bouées des vaisseaux ennemis, qui faisoient un feu extraordinaire de leurs canons, sans que nos vaisseaux y répondissent d'une seule décharge, de-peur d'empêcher l'effet de nos brulots. Ce mot se prend aussi fort-souvent pour le mot de Balise. Ou Tonne & alors la Bouée sert pour marquer les passages difficiles & dangereux. La Boüée s'appelle aussi *Banneau*, *Aloigne*, *Harin* ou *Gaviteau*. Ce dernier terme n'est en usage que sur les côtes de Provence.

Lorsqu'il y a des droits à paier pour les Boüées, ce sont les Maitres des navires, qui sont tenus de les acquitter; d'autant qu'ils ne sont point du nombre

bre des avaries. *Voiez*, TONNE & BALISE.

„ Un vaisseau mouillé dans un havre, doit avoir un bouée à son ancre; & „ à faute de cela, s'il en arrive quelque desordre, ou perte, le Maitre „ paiera la moitié du dommage.

BOUE'E de bout de mat. *Een Boei van een masts-stuk.*

C'est celle qui est faite du bout d'un mat, ou d'une seule piéce de bois.

BOUE'E de Barril. *Een ton-boei.*

C'est celle qui est faite avec des douves, & qui est foncée & reliée comme un barril.

BOUE'E de liége. *Een kork-boei.*

C'est une troisiême espéce de ces sortes de marques, faites de plusieurs piéces de liége, que des cordes tiennent liées ensemble.

BOUGE, BESSON, Rondeur des baux & des tillacs. *Bogt.*

C'est un terme de charpenterie, qui se dit d'une piéce de bois qui courbe en quelque endroit, & qui a du bombement; c'est aussi la rondeur des baux & des tillacs d'un vaisseau.

BOUILLARD. *Een haastig en schielyk onweer, Een bui.*

Quelques-uns nomment ainsi sur la mer certain nuage qui donne du vent & de la pluïe.

BOUILLON d'une source. *Borrel.*

Ce sont les petites bouteilles qui se font dans une source.

BOUILLONNEMENT. *Borreling, Brabbeling.*

C'est l'agitation que les bouteilles d'une source donnent à l'eau; ou l'agitation de la mer au bord du rivage.

BOUILLONNEMENT. *De Plof.*

C'est le bruit, ou le son qui se fait dans l'eau lors que quelque chose y tombe.

BOUILLONNER. *Opborrelen.*

C'est jetter des boüillons.

La mer bouillonne. *De zee brabbelt.*

C'est-lors qu'elle ne brise que médiocrement.

BOUIS ou Buïs. *Palm-boom, Bux-boom.*

C'est un arbre dont le bois est de substance solide égal, très pesant & compacte, & de couleur blanche tirant sur le jaune: prenant très aisément le poli sa feuille ressemble à celle du Mirte, mais elle est plus grasse, plus verte, & plus ronde, & ne tombe point en hiver, comme celle des autres arbres. Comme son bois est fort dur & qu'il n'est jamais pourri ni vermoulu, on en peut faire des rouëts & des aissieux de poulies. Ce bois est si lourd qu'il va au fond de l'eau, & ne nage point dessus.

BOULETS. *Kogels.*

Ce sont des balles de fer dont on charge les canons. Les Boulets sont du nombre des marchandises, dont la sortie est défenduë en France par l'Ordonnance de 1687.

BOULETS avec tout ce qui sert à armer le canon. *Scharp.*

Parmi les canons de batterie il y en a qui portent depuis vingt-quatre jusques à trente-six livres de boulet. Ces derniers s'appellent en Flamand, *Ses en dertig ponders.*

BOULET rouge. *Een gloeijende Kogel.*

C'est

C'est celui que l'on fait rougir dans une forge, & qu'on met dans le canon, afin que s'il y a des matiéres combustibles aux lieux où il tombe, il y puisse mettre le feu. *Voiez*, ROUGE.

BOULET CREUX, *holle Kogel*, est celui dont le diametre est proportionné à celui du canon qui le doit chasser. Sa figure est longue & creuse, & il a une lumiére à l'une de ses extremitez. L'usage de cette lumiere est d'y mettre le feu: ce que l'on fait en y passant une meche souffrée, qui s'allume lors que le boulet sort du canon; ensorte que ce boulet creve lorsqu'il est dans la terre, & produit le même effet qu'un petit fourneau.

BOULET à DEUX *Têtes*, qu'on appelle aussi ANGE. *Kogel met twee hoofden.*

Ce sont deux moitiez de boulet jointes par une barre de fer, ou par une chaine, comme la balle ramée d'un mousquet. Ces deux moitiez se separent si tôt qu'elles sont hors du canon, & font presque le même effet que les boulets à chaine. Ces boulets servent sur la mer pour coupper les cables, les mâts & les voiles.

BOULETS à chaîne. *Ketting-Koogels*, *Draadt-Koogels.*

Ce sont deux boulets attachés ensemble à une petite distance l'une de l'autre, par une chaîne de fer, qui a trois ou quatre pieds de longueur: on en charge un canon, & quand on le tire, l'effet de ces deux boulets est d'autant plus grand, que la chaîne embrasse & coupe ce qu'elle rencontre, desorte qu'elle desempare un vaisseau, en abatant les mâts, & coupant les manœuvres & les voiles. On les nomme aussi des Anges, parce qu'au dire des matelots, ce sont des Anges qui volent de part & d'autre.

BOULETS à branches, ou à deux têtes. *Bouts-kogels. Knuppels*, *Kruis-scharp*, *Staf-kogels*, *Bouts met twee hoofden.*

Ce sont aussi deux boulets joints ensemble, mais par une barre de fer longue de cinq à six pouces. Ces deux boulets, ou quelquefois deux moitiés, se séparent si-tôt qu'elles sont hors du canon. On s'en sert sur mer pour couper les cables, les mâts & les voiles.

Le Siflement des boulets. *Het snorren van de kogels.*

BOULANGERIE. *Bak-huis*, *Bak-kaamer.*

Ce terme se dit, dans un arcenal de marine, du lieu où l'on fait le biscuit.

BOULIER. C'est un filet fait comme une seine, dont les Pêcheurs se servent sur les côtes de la Mediterrannée, & qu'ils tendent aux embouchures des étangs salez.

BOULINE. *Boelyn.*

C'est une corde amarrée vers le milieu de chaque côté d'une voile, & qui sert à la porter de biais, pour prendre le vent de côté, quand il faut aller au plus près du vent, c'est-à-dire, prendre l'avantage d'un vent de côté, lors que le vent arriére & le vent largue manquent, pour faire le cours qu'on se propose. Ces boulines sont des cordes simples, qui tiennent chacune à deux autres cordes plus courtes, qu'on nomme pattes de bouline, & celles-ci tiennent encore à de plus courtes, qui sont nommées ancettes, ou cobes, qui sont épissées à la ralingue de la voile. Lors qu'on veut se moquer de quelque nouveau venu, qui sans aucune expérience entreprend de parler de la ma-

œuvre, on lui dit de faire haler sur les boulines de beaupré, ce qui est une impossibilité; car la sivadiere ou voile de beaupré n'a ni boulines, ni coüets & les écoutes en font l'office.

„ Les boulines servent principalement à retirer la voile, & empêcher „ que le vent, lors qu'on le prend de côté, n'en enfle trop le fond, ce „ qui retarde le sillage du vaisseau, au-lieu de l'avancer. Elles empê- „ chent aussi que le vent n'échape par le côté qu'elles retirent.

BOULINES de la grande voile. *Groote Boelyns.*

BOULINES de la misène. *Fokke-boelyns.*

BOULINE du grand hunier. *Groot-mars-zeils boelyn.*

BOULINE du petit hunier. *Het maager mannetje.*

BOULINE du grand perroquet. *Groot-bram-zeils boelyn.*

BOULINE du perrroquet d'avant. *Voor-bram-zeils boelyn.*

BOULINE du perroquet de fouge. *Kruis-zeils boelyn.*

BOULINE de revers. *Ly-boelyn.*

C'est celle des deux boulines qui est sous le vent, & qui est larguée. Largue la bouline de revers; c'est-à-dire, Lâche la bouline qui est sous le vent. *Voiez*, REVERS.

Haler sur les boulines. *De boelyns haalen, of aanhaalen.*

C'est-à-dire, tirer & bander sur les boulines, afin que le vent donne mieux dans la voile, pour courir près du vent. *Voiez*, HALER.

Avoir les Boulines halées. *Met aangehaalde boelyns zeilen.*

C'est les avoir roides, afin de bien tenir le vent.

Vent de bouline. *Windt van ter zyde, Half-windt.*

C'est un vent qui est éloigné du lieu de la route de cinq airs de vent, & qui, par son biaisement, fait que le vaisseau panche sur le côté. Ainsi la route étant Nord, le Nord-Est-quart-à-l'Est; & le Nord-Ouest-quart-à-l'Ouest seront les vents de bouline.

Aller à la bouline. *By de windt zeilen, of vaaren; 't Digt by de windt houden.*

C'est se servir d'un vent qui semble contraire à la route, & le prendre de biais, en mettant les voiles de côté; ce que l'on fait par le moien des boulines. On va aussi vîte, & plus vîte, à la bouline qu'en faisant vent arriére car en boulinant, on porte toutes ses voiles, ce qui ne se fait pas de vent arriére. Quelque fort que soit le vent on ne laisse pas d'aller à la bouline; pourvû qu'on porte moins de voiles, & qu'il n'y ait pas un orage violent.

A la bouline, *koers by de windt.*

C'est un commandement de prendre le vent de côté.

Aller à grasse bouline, ou à bouline grasse. *Met slap of los boelyn zeilen.*

C'est se servir d'un vent compris entre le vent de bouline & le vent largue & cet air de vent doit être éloigné du lieu de la route par un intervalle de six à sept points. Ainsi, pour aller à grasse bouline, il ne ne faut pas serrer le vent. Par exemple, si la route étoit Nord, le Nord-Est-quart-à-l'Est feroit le vent de bouline, & le vent d'Est-Nord-Est seroit le vent de grasse bouline.

Fran-

Franche Bouline. *Vol en by.*

Le vent est Sud-Est, il faut le pincer, aller au plus près, Franche bouline. *Voiez*, PRES & PLEIN.

BOULINER. *By de windt-zeilen.*

C'est prendre le vent de côté. *Voiez*, ALLER à la bouline.

Venir à la flote en boulinant. *By de windt na de vloot komen.*

BOULINIER. Vaisseau qui est bon boulinier; méchant boulinier. *Een schip dat wel of qualyk by de windt zeilt.*

C'est selon qu'il va bien ou mal, lors que les boulines sont halées.

Faire courre la bouline. *Tusschen de daggen door laaten loopen.*

C'est un châtiment que l'on fait à un malfaiteur, & pour cet effet l'équipage est rangé en deux haies, de l'avant à l'arriére du vaisseau, chacun une garcette, ou une corde à la main; & le coupable étant lié, & n'aiant pour vêtement qu'un calçon mince, suit une corde, & passe deux ou trois fois entre ces deux haies d'hommes, qui donnent chacun un coup à chaque fois qu'il passe.

Ce châtimeut ne se pratique pas tout-a-fait en cette maniére parmi les Hollandois; ou du-moins il ne s'y pratique pas ordinairement. Au-lieu de cela le coupable est lié au pied du mât, aussi avec un calçon seulement, & le Prévot tient un bout de corde en main, & frape sur lui un certain nombre de coups. Quelquefois tout le Quart assiste le Prévôt, & chacun a aussi son bout de corde, dont il frape à son tour, & cela s'appelle en Flamand *Laarsen* ou *bridsen.*

Hale bouline. *Voiez*, HALE.

BOULON, *Een bout met een spy-gat.*

C'est une grosse cheville de fer qui a une tête ronde, & qui est percée & arrêtée par l'autre bout avec une clavette.

Il sert à attacher des poutres, des tirans de charpente à un poinçon, à soutenir le fleau d'une porte cochere sur lequel il est mobile. Il y a aussi des boulons qui ont des têtes rondes à leurs deux extremitez, comme ceux qui attachent les arcboutans d'un carosse à moutons. On appelle aussi *boulon*, la masse, poids, ou peson de la balance Romaine.

BOULON ou Essieu de poulie. *Naagel.*

BOULONS d'afût *Dwars-boomen.*

Ce sont des branches de fer dont l'usage est de joindre & d'assurer les flasques, c'est-à-dire, les deux plus longues & plus grosses piéces qui forment les côtés de l'afût, & au-dessus desquelles on pose le canon : elles sont auprès des entretoises.

BOUQUE. *Gat*, *Zee-gat.*

C'est un terme des Navigateurs des Iles de l'Amérique, qui signifie proprement une passe. Cette baie porte le nom de six magasins, qui sont environ à trois lieues, à l'Est de sa bouque. Les bouques des ports sont fort cachées, on ne les peut trouver.

BOURASQUE ou BOURRASQUE. *Storm-wint.* Tourbillon de vent; tempête soudaine, & violente qui s'éleve, soit sur la mer, soit sur la ter-

terre. Nous fimes voiles au matin par un doux vent, qui se changea sur le midi en une violente bourrasque.

BOURCER. Bourcer une voile. *Gyn opgyen.*

C'est n'en mettre hors qu'une partie, & la trousser à mi-mât, ou au tiers de mât par le moien des cordes nommées cargues, ou cordes destinées à cet effet afin de prendre moins de vent, & de retarder le cours du vaisseau. On se sert peu de ce mot sur les navires de guerre, & celui de carguer est fort en usage dans le même sens.

BOURCET. Mât de bourcet. *Fokke-mast, Voor-mast.*

C'est un terme de la Manche, car Bourcet signifie la voile de misène. Ainsi mât de bourcet & mât de misène sont la même chose.

BOURDE c'est la voile qui l'on met quand la tems est temperé.

BOURGEOIS, Propriétaire de navire. *Den eigenaar van een schip.*

On appelle ainsi, en terme de mer, le propriétaire d'un navire, soit qu'il l'ait eu par achat, soit qu'il l'ait fait construire, comme il peut y avoir un seul Bourgeois de plusieurs vaisseaux, plusieurs personnes peuvent être aussi les Co-Bourgeois d'un même bourgois, ce sont le Bourgois des vaisseaux qui les équipent, qui les frettent, & qui font avec ceux à qui ils les louënt cet espece de traité, qu'en terme de Marine on appelle Charte-partie. *Voiez* CHARTE PARTIE. Ce mot est venu du stile de la Hanse Teutonique, a-cause qu'en Allemagne il n'y a que les Bourgeois des villes Anséatiques qui puissent avoir ou faire construire des vaisseaux; ce qui fait qu'en ce païs-là on appelle Bourgeois tous les seigneurs & propriétaires de navires, ce qui peut-être a été emprunté de ce qui ce practiquoit dans les meilleurs tems de la Republique Romaine, pendant lesquels les Patrices ou Senateurs, ne pouvoient posseder ni tenir en propre aucun bâtiment de mer de conséquence, mais seulement des barques, n'étant permis qu'aux simples citoiens d'armer de grands vaisseaux. Ils brulérent le bateau après en avoir paié le prix à ses bourgeois. Il étoit bourgeois des deux tiers d'un vaisseau.

BOURGEOIS. *Besteeder.*

C'est aussi celui qui fait marché avec un Charpentier, pour lui construire un vaisseau; & le Charpentier se nomme aussi l'Entrepreneur, *de Aanneemer.*

BOURLET, BOURRELET. *Mitis.*

C'est un gros entrelassement de cordes & de tresses, que l'on met autour du grand mât, du mât de misène, & du mât d'artimon, pour tenir la vergue dans un combat, en-cas que les manœuvres qui la tiennent, fussent coupées.

BOURLET de canon, ou Bourrelet. *Tromp.*

On appelle ainsi dans le canon la partie du métal arrondie qui regne autour de la piéce, près de la bouche.

BOURLET d'un petard. *Wrong.*

BOURRE. *Prop, Proppen.*

C'est tout ce qui sert à mettre sur la poudre, en chargeant les armes à feu, soit papier, bourre, foin &c. La bourre de ce fusil lui a donné au visage.

Il faut que les gargoussés & les balles soient bien bourrées ; de peur qu'elles ne coulent, & ne tombent à la mer. *De Kardoesen en Kogels moeten wel aangezet zyn, op dat sy uit de stukken, en in zee, niet komen te rollen.*

BOURSE, Bource. *Beurs.*

C'est le lieu où les Marchands & les Banquiers s'assemblent, dans plusieurs villes, pour y conférer de leur commerce. La premiére place des Négocians qu'on ait appellée ainsi, a été à Bruges. Elle prit ce nom d'un grand hôtel, bâti par un Seigneur de la noble famille de la Bourse, dont on voit encore les armoiries gravées sur le couronnement du portail, qui sont trois bources. Comme le lieu où s'assembloient les Négocians, étoit devant cet hôtel, il fut appellé la Bourse; & de cette ville, célébre autrefois par le trafic, on a transporté ce nom aux places d'Amsterdam, d'Anvers, de Londres, de Roüen &c.

BOURSET *Voiez* BOURCET.

BOUSSOLE, Compas de Route ou Cadran de Mer. *Kompas Zee-kompas.*

C'est un instrument fait en façon de boîte, servant à renfermer une aiguille faite ordinairement de fil de fer, qu'on nomme vulgairement Fil d'Archal ou de Richard, pliée & disposée en lozange & frotée d'aimant, qui se tourne toûjours vers les poles, à la réserve de quelque déclinaison qu'elle fait en divers endroits. Cette aiguille a beaucoup de variation vers le Cap de Bonne-Esperance. Sa variation est de dix-huit degrès à la vûë de Zocotora, & de vingt-deux degrès trente minutes sur le Grand-banc. Ce fil de Richard est comme enchassé dans l'épaisseur d'un carton taillé en rond, qui porte sur sa surface extérieure plusieurs cercles dont l'un est divisé en trois cents soixante parties égales, qui est la division ordinaire du cercle en un pareil nombre de degrès; & l'autre qui est au-dessous, est de trente-deux parties, qui marquent les trente-deux rumbs, ou airs de vent, nommez Traits de vent, & Pointes de compas au milieu du rond de carton où est engagée l'aiguille, ce que l'on appelle la rose de la Boussole, est un petit cone de laiton, un peu concave, qui sert à le poser sur un pivot de même métail, attaché au fond d'une boite de bois ouverte par-dessus, & couvertes d'un verre, à travers duquel il est facile de voir les divers mouvemens de l'aiguille. Enfin cette premiere boite, qui est proprement la Boussole est dans une autre plus grande, où elle est soutenue par plusieurs cercles de cuivre, qu'on appelle Balanciers, & qui servent à tenir la Boussole toûjours en équilibre & posée horizontalement. Il y en a qui prétendent que les Chinois ont inventé la boussole, & que l'invention en fut aportée par un Vénitien appellé Marc Paul, vers l'an 1260. ce qui donne lieu à la conjecture c'est qu'on s'en servoit au commencement à la maniére de ces peuples, qui la font encore floter sur un petit morceau de liége. Ceux d'Amalphi, bourg du Roïaume de Naples, s'atribüent ce secret, & assurent qu'un certain Jean Gira trouva la boussole vers l'an 1300. Les François prétendent que la fleur de lis, que toutes les nations mettent sur la rose, au point du Nord, fait connoître qu'ils l'ont inventée, ou que du-moins ils l'ont mise dans la perfection où elle est.

Il faut que cette aiguille, pour être animée, soit touchée par une pierre d'aimant fort généreuse, & que la partie qu'on veut faire tourner au Nord, le soit par le Pole du Sud de la pierre dans cette situation on la passe doucement depuis le milieu, c'est-à-dire, depuis un des angles obtus de l'aiguille, jusqu'a l'angle aigu qu'on veut qui se tourne vers le Nord; & après l'avoir levée, on revient la passer de la même maniere, depuis l'autre angle obtus, jusqu'au même angle aigu, en prenant garde de ne la point faire retourner par dessus l'aiguille déja touchée, & ne la point non plus arrêter au bout lors qu'elle, y est arrivée. Pendant cet orage le vent fit tout le tour de la boussole en vingt-quatre heures. *Voiez*, COMPAS de route.

BOUSSOLE affolée. *Een gedraaide compas.*

C'est celle dont l'aiguille est défectueuse, a-cause qu'elle a été frotée d'un aimant qui ne lui a point donné sa véritable direction.

BOUSSOLE de cadran, *Een Zonne-wyser met een Kompas.*

C'est une boîte avec une aiguille au centre du cadran, pour montrer l'heure & les parties du monde.

BOUT de corde. *Een endtje touws.*

C'est ainsi que l'on appelle une corde d'une moïenne longueur.

BOUTS de corde. *Dag of Dagge, Daggen, Endtjens touws.*

Ce sont des bouts de corde dont le Prévôt se sert pour châtier, & que les gens du Quart, ou de l'équipage tiennent aussi, pour fraper sur ceux qui sont condamnez à ce châtiment.

BOUTS de cables. *Bitter-enden.*

Ce sont des bouts ou morceaux de cables inutiles, usez, rompus, ou trop courts.

BOUT de vergue. *De nok van de ree.*

C'est la partie de la vergue qui excède la largeur de la voile, & qui sert quand on prend les ris.

Filer le cable bout pour bout, ou bout par bout. *Voiez*, FILER.

BOUT de Beaupré. *Uitsteeker.*

C'est un Matereau qui fait saillie sur l'étrave, dans les petits bâtimens qui n'ont point de Beaupré.

BOUTE de lof, Boute-lof. *Bot-Loef, Loef-houwer, Windt-houwer.*

C'est une piéce de bois ronde, ou à huit pans, qu'on met au-devant des vaisseaux de charge qui n'ont point d'éperon: elle sert à tenir les amures de misène.

BOUT-DEHORS, BOUTE-HORS. *Gyk, Geik, Spier, Spaak.*

Ce sont des piéces de bois longues & rondes, qu'on ajoûte, par le moien d'anneaux de fer, à chaque bout des vergues du grand mât, & du mât de misène, pour porter des bonnettes en étui, quand le vent est foible, & qu'on veut chasser sur l'ennemi, ou prendre chasse & faire diligence.

BOUT-DEHORS. *Een Geikje.*

C'est un petit mât qui sert à la machine à mater, pour mettre les chouquets & les hunes à place.

BOUT-DEHORS, BOUTE-HORS, DE'FENCES. *Wryf-houten.*

Ce

Ce sont aussi de longues perches, ou piéces de bois, avec des crocs, pour empêcher dans un combat l'abordage du brulot; ou pour empêcher dans un mouillage que deux vaisseaux, que le vent fait dériver l'un sur l'autre, ne s'endommagent.

BOUTARQUE. *Caviaar.*

Ce sont des œufs de poisson salés, qu'on mange pour exciter à boire.

BOUTE, BAILLE. *Baalie, Tobbe.*

C'est une moitié de tonneau en maniere de baquet: on y met le bruvage qui est distribué chaque jour a l'équipage.

BOUTES. *Leggers, Waater-leggers.*

Ce sont de grandes futailles, où l'on met l'eau douce, que l'on embarque pour faire voiage. Les bouttes, ou tonnes à mettre de l'eau, ne sont pas fournies par le Munitionnaire dans les navires de guerre; mais aux dépens du Roi, aussi-bien que les barrils, seilleaux, & liéges pour les boutes, lesquelles doivent être momées & cerclées de fer.

BOUTE-DEHORS, DEFENSE, *Voiez*, MINOT.

BOUTE-FEU. *Londt-stok.*

C'est un baton, ou petit bois, tourné, fourchu, ou troué par le bout, à l'extrémité duquel est une fourchette, garnie d'une méche allumée par les deux bouts, pour mettre le feu à la lumiére du canon. On le fait long de cinq à six pieds.

„ Au combat qui se donna l'an 1665. entre les Anglois & les Hollandois, „ ce fut le Duc d'Yorc qui prit le boute-feu, & qui voulut donner lui-mê- „ me le feu au canon qui tira la premiére volée sur les vaisseaux de Hol- „ lande.

BOUTE-FEU. *Een Bus-schieter die het Kanon aansteekt.*

C'est le nom de l'Oficier marinier qui est chargé de mettre le feu au canon.

BOUTEILLES. *Galderyen:*

Ce sont des saillies de charpenterie sur les côtés de l'arriére du vaisseau, de part & d'autre de la chambre du Capitaine. Les bouteilles sont à la place des galeries, dont l'usage fût supprimé par une Ordonnance du Roi de France l'année 1673. Leur figure, dans les vaisseaux François, ressemble à une moitié de fanal coupé de haut en bas. Elles n'ont de largeur qu'environ deux pieds, ou deux pieds & demi, & sont conduites depuis les sabords de Sainte-Barbe jusqu'au couronnement. *Voiez*, GALERIES.

BOUTEILLES de calebasse. *Dobbers om op te swemmen.*

Ce sont des bouteilles que prennent sous les aisselles ceux qui veulent apprendre à nager; ou-bien ce sont aussi de petits faisceaux de jonc.

BOUTE-LOF. *Voiez*, BOUTE DE LOF.

BOUTER. Ce mot signifie, Mettre, & Pousser. *Steeken en Voortduuwen.*

BOUTE le cable au cabestan, & vire l'ancre. *Kaabel om, windt het anker.*

BOUTER à l'eau. *Een schuit uit de haaven boomen, of in't waater voortduuwen.*

C'est

C'eſt faire ſortir un bateau hors du port.

BOUTE au large. *Steek af.*

C'eſt-à-dire, Pouſſe au large.

BOUTER de loſ. *Aan de windt komen*, *By de windt ſteeken.*

C'eſt Venir au vent, Bourliner, Serrer le vent, Prendre l'avantage du vent; Mettre les voiles en écharpe, pour prendre le vent en côté.

BOUTEUX ou BOUT DE QUEVRE. C'eſt un petit filet attaché à un baton fourchû, que les Pêcheurs pouſſent devant eux ſur les ſables: on s'en ſert ſur les côtes de l'Ocean, pour prendre une eſpece d'écreviſſe, appellée *crevette*, ou *Salicot.*

BOUTON de mire. *Mik-knoop.*

C'eſt un petit corps rond qu'on met au bout d'une arme à feu, pour ſervir de mire, & tirer plus droit.

BOUTON ou Boîte d'écouvillon. *Knoop van de wiſſcher*, *Wiſſer-klos.*

C'eſt une piéce de bois tournée, ſur laquelle ou cloüe quelque morceau de la peau d'un mouton, en mettant la laine en-dehors. Elle ſert à nétoier l'ame du canon, après qu'il a tiré.

BOUTON de pierrier. *De knop van een ſteen-ſtuk*, *midden met een gat.*

C'eſt la boule de métal qui eſt au bout de la culaſſe, & qui eſt percée au milieu.

BOUTON de cueilliére de canon. *Leepel-klos.*

C'eſt auſſi un bout de bois tourné, ſur lequel une cuilliére de cuivre eſt cloüée; On l'emploie à retirer les gargouſſes de l'ame du canon.

BOUTONS de refouloirs. *Aanſetters-kloſſen.*

BOUTON de canon au bout de la culaſſe. *De Knoop van een ſtuk geſchut*, *Druif.*

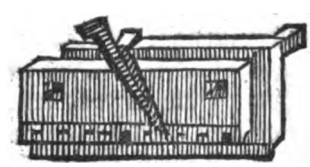
BOUTON de trompette. *De Knop van een trompet.*

BOUTONNER la bonnette. *Het bonnet aanrygen.*

C'eſt un terme dont quelques uns ſe ſervent pour la bonnette maillée. Ils diſent auſſi, Déboutonner. *Voiez*, BONNETTE, & DE'LASSER.

BOUVET. *Veer-ploeg.*

C'eſt une ſorte de rabot dont les Charpentiers ſe ſervent. Il y en a à rainures & à languettes, lors que l'on veut emboîter & aſſembler des ais.



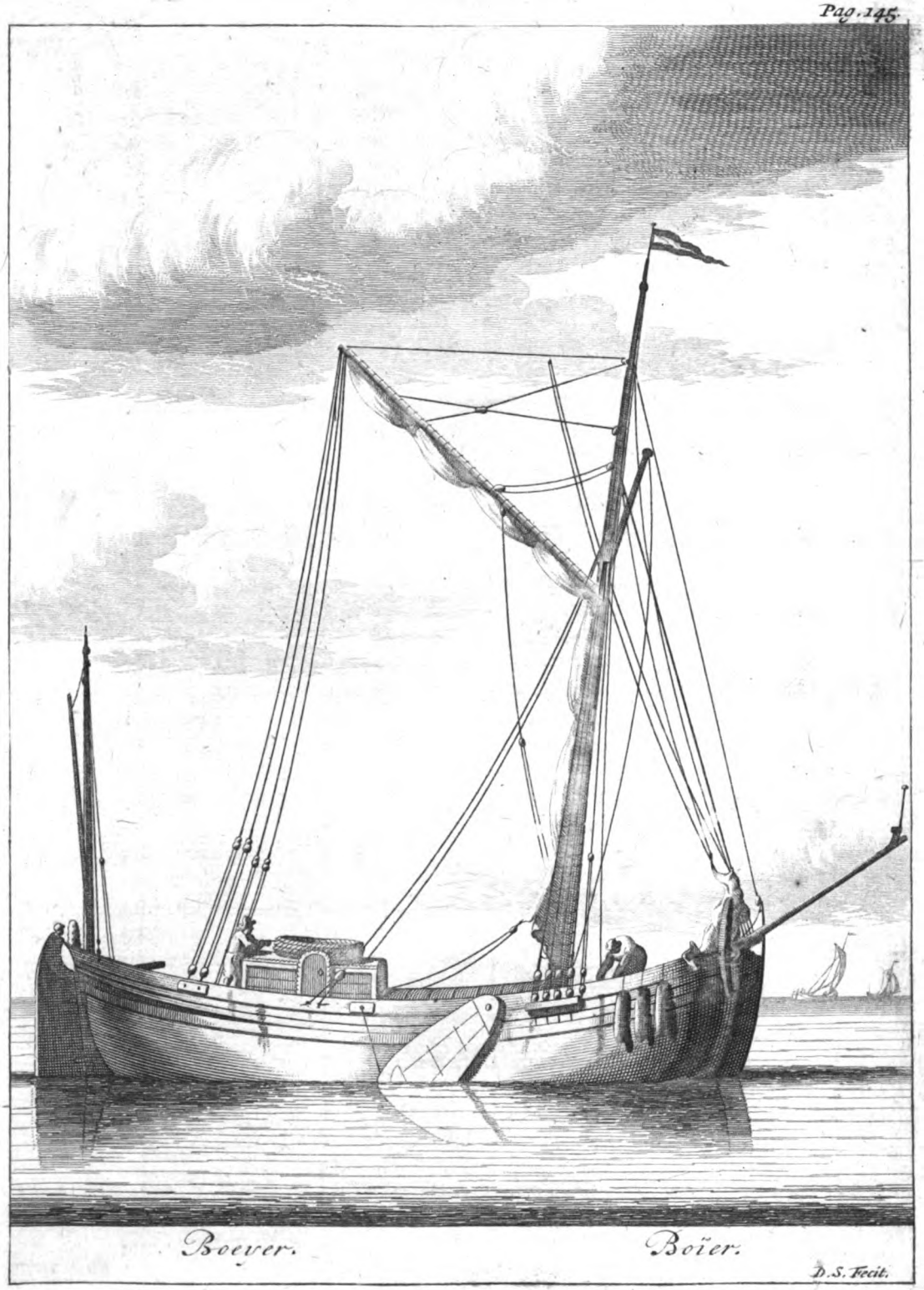
BOUVET à rainures. *Groeving-ploeg.*

BOUVET à languette. *Vaſt ploeg.*

BOUVET à fourchement. *Meſſing-ploeg.*

Ceux-là ſervent pour faire en même tems les deux jouës & la languette qui entre dans la rainure.

BO-



Boever. Boïer.

D. S. Fecit.

BOIE. *Voiez*, BOUE'E, ou BALISE.

Quelques-uns se servent de ce mot de Boïe.

BOIER, BOÏER, BOUÏER. *Boeijer*.

C'est une espéce de bateau, ou de chaloupe Flamande. Il est mâté en fourche, & a deux semelles qui font qu'il va bien à la bouline, & qu'il dérive peu.

„ Le Boïer est un petit batiment de charge, qui a un beaupré, & de l'a-
„ castillage à l'avant & à l'arriére. Il a du raport, en plusieurs de ses par-
„ ties, avec les Semaques: il est plat de varangues, & le mat en est fort
„ haut, & porte un perroquet. Cette sorte de batiment n'est pas si propre
„ à naviguer sur mer; que sur les riviéres, & sur les autres eaux inter-
„ nes.

„ Voici le devis d'un Boïer de quatre-vingts-six pieds de long de l'étrave
„ à l'étambord; de vingt pieds de bau de dedans en dedans, & de neuf pieds
„ un quart de creux, de dessus la quille au niveau de goutiéres. La quille
„ a quatorze pouces en quarré. L'étrave & l'étambord ont un pied d'épais-
„ seur. L'étrave a huit pieds de queste, & l'étambord un pied trois pouces.
„ Il a six pieds de relevement à l'avant, & sept pieds à l'arriére. Le fond
„ de cale a quinze pieds de large, & s'élève de deux pouces vers les fleurs.
„ Les varangues ont neuf pouces d'épaisseur, & huit pouces dans les fleurs
„ ou aux empatures. Les genoux ont un demi pied d'épais sur le franc-bord,
„ & les allonges autant au même endroit, & quatre pouces & demi par le
„ haut. La carlingue a neuf pouces d'épais sous le mât, & six ou sept
„ pouces à l'arriére. Les vaigres d'empature ont quatre pouces d'épais;
„ & les vaigres de fond deux pouces, & les autres aussi jusques aux serre-
„ bauquiéres qui ont quatre pouces d'épais; & chaque bau a deux cour-
„ bes de haut en bas, & deux par la longueur du batiment. Les serregou-
„ tiéres ont quatre pouces d'épais, & les bordages qui couvrent le pont
„ en ont deux pouces & demi. Les précintes ont un demi pied d'épais, &
„ un pied de large, c'est-à-dire, les deux plus basses: la troisiéme a quatre
„ pouces d'épais & dix pouces de large.

„ Les couples, ou fermures, ont six pouces de large. Ceux d'entre la plus
„ haute préceinte & le carreau, ont dix pouces de large & cinq pouces d'é-
„ pais. Le carreau a vers les bouts un grand pied de largeur, & est plus
„ large par son milieu. La chambre de proue a dix pieds de long, à pren-
„ dre à l'étrave en-dedans. C'est là que sont les cabanes, & la cuisine
„ dont le tuïau de cheminée sort sur le pont, proche du virevaut. Le vi-
„ revaut a vingt pouces d'épais. Le mât d'artimon, qui est fort petit, est
„ tout-proche de la planche qui sert d'apui vers l'arriére. Quelquefois on
„ fait une petite dunette à l'arriére, pour y serrer quelque chose, ou pour
„ coucher des gens.

„ La grande écoutille a dix pieds de long & sept pieds de large. L'écou-
„ tille qui s'emboite a quatre pieds. La chambre de poupe a quatorze pieds
„ de long, & est élevée au-dessus du pont. Elle est séparée de deux ou trois
„ fronteaux, & dans l'un des retranchemens on met les voiles & les agrès;
„ les autres servent à coucher, ou sont pour d'autres usages. La chambre

„ du Capitaine a dix pieds de long, à prendre du dedans de l'étambord, son
„ bas plancher descend trois pieds & demi au-dessous du pont, & baisse un
„ peu vers l'arriére. Le tillac, ou plancher qui la couvre, s'élève trois pieds
„ au-dessus du pont, & il y a une petite échelle pour descendre sur le
„ pont.

„ Le grand mât a six palmes de diamétre: on ne parle point de la hau-
„ teur, parce qu'on peut le mettre comme on veut, plus long, ou plus court.
„ Il tombe peu vers l'arriére. Le gouvernail a dix pouces d'épais par le haut,
„ & est par le bas de la même épaisseur que l'étambord. La barre passe entre
„ le banc & la voute de la chambre du Capitaine. Le Timonier se tient
„ devant cette chambre. Le relevement du tillac à l'avant & à l'arriére,
„ sert a faire bien écouler les eaux, sur-tout celles que lancent les coups
„ de mer.

„ Les semelles, qui sont attachées avec des chevilles un peu au-dessous du
„ carreau, enfoncent dans l'eau deux pieds plus bas que la quille; leur lar-
„ geur se prend à discrétion; & comme elles sont destinées à empêcher que
„ le vaisseau ne dérive, il s'ensuit qu'il faut les faire grandes, & qu'elles pour-
„ roient être encore plus grandes qu'on ne les fait, si cette grandeur ne les
„ rendoit pas trop difficiles à manœuvrer. L'étrave & la quille sont jointes
„ ensemble par un lien de fer de chaque côté.

„ Il a été fait de grandes réflexions sur la construction des boïers, qui vont
„ à Rouën en France, parce-que les batimens qui naviguent sur les riviére-
„ res doivent être faits d'une autre maniére que pour passer la mer; & ceux-
„ ci doivent & passer la mer, & aller dans les riviéres. Le meilleur parti
„ qu'on peut prendre, est de mettre des membres bien forts, & de bonnes
„ quilles, qui soient épaisses, sur-tout par leur milieu; mais il ne faut pas
„ qu'elles enfoncent beaucoup dans l'eau. Et comme par ce moien le vais-
„ seau seroit trop sujet à dériver, & qu'il ne tireroit pas assez d'eau, & que
„ par conséquent il pourroit facilement sombrer sous voiles, ou périr lors-
„ qu'il viendroit à toucher, on remédie à ces inconveniens, en y mettant
„ des semelles aussi grandes qu'il est possible. Enfin il n'est pas avantageux
„ de faire les boïers fort grands, non-plus que les galiotes, parce-que, de
„ gros tems, les vergues qui sont en fourche, ne se manœuvrent pas com-
„ me il faut quand elles sont pesantes; & que le mât fait trop rouler ou tan-
„ quer le vaisseau, & qu'il y entre trop d'eau. Il est donc plus expédient,
„ au-lieu de boïers & de galiotes du port de soixante & dix lastes, tels que
„ le boïer dont est le devis ci-dessus, de bâtir des barques ou chaloupes à
„ trois mâts, parce qu'on peut mieux les manœuvrer, qu'elles dérivent,
„ moins, & qu'elles vont plus vîte, à-cause de la facilité qu'il y a de faire
„ plus ou moins de voiles, selon que le tems le requiert.

B R A.

BRAGUE, Bragues; Bracque, Drague. *Brock*, *Broekinge*.

La brague est une corde, qu'on fait passer au-travers des afûts du canon, & qu'on amarre par les bouts à deux boucles de fer, qui sont de chaque côté des sabords. Les bragues servent à retenir les afûts du canon, & empêchent

chent qu'en reculant ils n'aillent fraper jusques à l'autre bord du vaisseau.

BRAI. *Voiez*, BRAI.

BRAILLER. *Haring souten; Haring in de werp-maande, of varremaande, met sout t'onderste boven werpen.*

C'est saupoudrer de sel le harang, & le remuer avec des pelles. Mais ce n'est pas avec des pelles qu'on le remüe en Hollande. Lors qu'on l'encaque à bord, on le tient sur des panniers plats, on le prend par rangées, & on le saupoudre dans la caque. A terre, en divers endroits, on le met en des panniers, & on l'y saupoudre; puis tenant le pannier par deux petites anses qu'il a aux deux côtés, on secoüe le harang & on le fait sauter, pour le mêler avec le sel.

BRANCHE, supérieure d'une courbe. *De nebbe.*

BRANCHE d'embas. *Onder-endt.*

Ce sont les bouts depuis le courbe, selon qu'on les pose vers le haut, ou vers le bas.

BRANCHES d'une pique. *Takken.*

Ce sont les deux bouts du fer par où il s'attache à la hampe.

BRANLES, HAMACS. *Hangmakken, Hangmatten.*

Ce sont des lits dont se servent les gens de l'équipage dans un vaisseau. Ils sont composez d'un morceau de toile, long de six pieds, & large de trois, renforcé par les bords d'un cordage appellé ralingue, en façon, d'ourlet, que l'on suspend par les quatre coins entre les ponts d'un vaisseau, où l'on fait coucher un soldat, ou un matelot. C'est une distinction dans un vaisseau marchand ordinaire, que de pouvoir avoir un branle, il n'y en a point dans les hues, ni dans les barques, encore moins dans les tartanes. *Voiez*, HAMAC.

BRANLE matelassé. *Matrassen tot hangmatten.*

C'est une espéce de matelas, qui est fait en branle.

Tendre les branles. *Hangmakken ophangen.*

BRANLE-BAS, ou FOR-BRANLE. *Hangmakken af, of los; Weg met alle de hangmakken en kooijen.*

C'est un commandement qu'on fait, lors qu'on veut faire détendre tous les branles d'entre les ponts, afin de se préparer au combat, ou pour quelque autre raison. On fit promtement branle-bas, & on se trouva prêt pour le combat.

BRAS de chévre, *Beenen, Stutten.*

En termes de Charpentier, ce sont deux piéces de bois, qui sont à côté du poinçon d'une chévre, & qui lui servent de bras pour l'appuïer.

BRAS. *Bras, Brassen.*

Ce sont des cordages amarrez aux bouts de la vergue, pour la mouvoir & gouverner selon le vent. La vergue d'artimon, au-lieu de bras, a une corde appellée ourse. Halez sur les bras: c'est un terme de commandement, pour ordonner aux matelots de roidir ces cordages.

Tenir un bras. *Een bras aanhaalen en vast maaken.*

C'est-à-dire, Haler & amarrer un de ces cordages nommez Bras.

Bon bras. *Bras te loevert, Geef de bras een schootje.*

Cela se dit quand on brasse au vent en-sorte que le vent ne soit pas au plus près.

BRAS de revers. *Ly-brassen.*

Larguer le bras du vent, ou de service. *De loef-bras los maaken.*

BRAS. Les grands Bras, ou Bras de la grande vergue. *De groote brassen.*

BRAS de la vergue de misène. *De Fokke-brassen.*

BRAS de la vergue du grand hunier. *De groot-mars-zeils Brassen.*

BRAS de la vergue du petit hunier. *De voor-mars-zeils Brassen.*

BRAS de la vergue de fougue, ou Ourse, ou Hource. *De besaans bras, Pispot, Pispotie, of Lorretie.*

BRAS de la vergue de perroquet de fougue. *De kruis-zeils Brassen.*

BRAS de la vergue du grand perroquet. *De groot-bram-zeils Brassen.*

BRAS de la vergue du perroquet de misène. *De voor-bram-zeils brassen.*

BRAS de la vergue de sivadiére. *De blinde brassen.*

BRAS de la vergue de perroquet de beaupré. *De boven-blindt Brassen.*

BRAS; ou Branche d'ancre. Un bras d'ancre. *Anker-arm.*

Les Bras d'un ancre sont les deux portions de la piece de bois, qui la traversent par en haut; chaque bras faisant la moitié de la croisée de l'ancre. *Voiez*, ANCRE.

BRAS d'une baléne. *Walvisch vinne.*

C'est ainsi qu'on appelle les nageoires.

BRASSE. *Vaam, Vadem.*

C'est une mesure de marine, dont la longueur est déterminée & comprise entre les extremités des deux mains d'un homme, quand il ouvre les bras de toute leur étendüe; ce qui vaut à-peu-près la toise de France, ou la longueur de six pieds de Roi, ou de douze pouces. On mesure par brasses la profondeur des riviéres, des mers, des mines, des carrieres & des puits. De basse mer on moüille dans ce port sur sept brasses, mais de haute mer il y en a huit. Dans ce parage courez toûjours sur la profondeur de dix brasses, & la route sera bonne. Que si vous n'en trouvez que huit, gouvernez au Sud, pour parer le banc qui gît à l'Oüest.

„ C'est par brasses qu'on mesure la longueur des cables: & à cet égard il „ y a la petite Brasse, la moienne, & la grande.

„ La petite Brasse, qui s'appelle ordinairement la Brasse des Patrons de „ Bûche, *Buis-mans vadem*, (c'est-à-dire, des petits bâtimens, tels que „ ceux qui servent à la pêche du hareng) est de cinq pieds. La moienne, qui „ est la Brasse du vaisseau marchand, *Koopvaarders vadem*, est de cinq pieds „ & demi. La grande brasse, dont on se sert pour les navires de guerre, & „ pour ceux qui vont aux Indes, *De groote vadem*, est de six pieds Rhé- „ nans. La toise, qui est considerée comme un espéce de brasse, & „ dont on se sert pour mesurer les fossez, est aussi de six pieds, mesure „ de Paris.

BRASSEIER, BRASSER, BRACHER. *Brassen, Aanbrassen, De brassen aanhaalen.*

C'est faire la manœuvre des bras, & gouverner les vergues avec ces cordages.

BRAS.

BRASSER les vergues. *De reën langs scheeps brassen.*

C'est mettre les vergues horisontalement de l'avant à l'arriére, en maniant les manœuvres.

BRASSER les voiles sur le mât. *De zeilen op de mast, of tegen de mast brassen.*

C'est-à-dire, Manœuvrer les voiles de telle maniére, que le vent se mette dessus, au-lieu d'être dedans; ce qui est aussi, Brasser à contre, terme usité pour la misène.

BRASSE au vent. *Bras te loevert aan.*

C'est pour faire manœuvrer les vergues du côté d'où vient le vent. Ils mirent le vent dans leurs perroquets, qui, pendant nôtre combat, avoient été toûjours brassez au vent pour nous attendre.

BRASSE au vent en-sorte que le vent ne soit pas au plus près. *Breedt wat uw zeilen.*

BRASSE au plus près du vent. *Bras scharp by de windt.*

BRASSE sous le vent. *Bras aan ly.*

C'est pour faire manœuvrer les vergues du côté qui est opposé à celui du vent.

BRASSE à l'autre bord. *Haal de zeilen om.*

BRASSE à porter, Brasse à servir. *Bras af.*

C'est pour faire brasser les vergues en-sorte que le vent donne dans les voiles.

BRASSER à contre. *Brassen de zeilen tegen.*

C'est-à-dire, brasser les bras du vent, & faire que le vent donne sur les voiles: cela se pratique ordinairement lors-qu'on veut le mettre sur la voile de misène.

BRASSE la misène à-contre. *Haal de fok verkeert.*

BRAY, BRAI. Les Maloüins disent, De la Brai. *Pik, Pek. Voiez,* ZOPISSA.

C'est une composition de gomme, ou de résine, & d'autres matiéres gluantes, qui font un corps dur, sec & noirâtre. Il y en a de deux sortes. Il y a du bray liquide, & du bray sec. Le bray liquide est une liqueur claire, grosse, noire, qu'on nous apporte de Suede & de Norvege: on a toûjours cru qu'elle se faisoit en brûlant les Pins en des lieux clos; mais Pomet assûre dans son Histoire des Drogues, qu'elle découle du tronc des vieux Pins dont on separé l'écorce, & ausquels on a fait des incisions. Le bray liquide est autrement appellé Tare ou Goudron. Le bray sec est une matiere noire, seche, cassante, luisante, qui reste, au fond des alambics, ou cornuës, après qu'on a tiré par la distillation l'huile de la Terebenthine, ou du barrras. On l'appelle autrement *Arcançon*, ou *fausse Colophone*. Plusieurs Ouvriers s'en servent. Les Calfas font fondre le bray, pour l'appliquer sur les couches d'étoupe dont ils remplissent les jointures des planches qui composent le bordage du vaisseau. Le bray doit être gras, noir & liant. Dans les arcenaux de France il n'en est reçu des Païs étrangers que de celui de Stokholm couronné, & de Weybourg. Celui qui se fait en France est toûjours préféré.

„ Le Brai, qui est si utile pour la conservation des vaisseaux, & qui sert

„ sur tout à couvrir les coutures, est du goudron recuit, qui s'épaissit en „ froidissant, & perd sa fluidité. A proportion de ce qu'il est plus dur & „ plus clair, il est aussi plus cher. Le bray de Stokolm est le plus estimé; „ on ne fait pas d'état de celui qui vient des autres endroits, parce qu'il est „ moins pur.

BRAY gras. *Pek.*

C'est une certaine composition dans laquelle on fait entrer de l'humeur propre à nourrir le bois, & à retenir l'étoupe dont on garnit les coutures des vaisseaux qui vont à la mer.

BRAY sec. *Droog Pik.*

Le Brai sec est semblable au brai gras, à l'exception qu'il y a moins d'humeur.

BRAYE, Braie. *Preesening*, *Rock*, *Broek*, *Zeil-kleedt.*

Ce sont des morceaux de toile poissée, ou de cuir goudronné, qu'on applique autour du trou qui est fait dans le tillac pour faire passer le mât; ce qui empêche que l'eau de la pluïe, ou des coups de vagues, ne tombe à fond de cale. On applique aussi des braies à l'ouverture par où passe la barre du gouvernail; parce-que de gros tems, & sur-tout de vent arriére, les vagues, qui sautent souvent par-dessus la dunette, rempliroient la sainte-barbe, où il n'y a ni dalots, ni maugéres, pour la faire écouler.

BRAYER un vaisseau, Braïer les coutures d'un vaisseau. *Pekken.*

C'est y appliquer du bray boüilli, pour remédier aux voies d'eau, en remplissant & en resserrant les jointures de son bordage. On dit souvent espalmer & suifver pour Braïer.

BRE.

BREDINDIN. *Stag-garnaat.*

C'est une manœuvre, ou petit palan, qui passe dans une poulie simple, amarrée au grand étai sous la hune, & par le moien de laquelle on enlève de médiocres fardeaux, pour les mettre dans le navire.

BREF Brief. *Zee-brief.*

Ce mot se dit en Bretagne d'un écrit ou congé que les Maîtres, Patrons & Capitaines de vaisseaux sont obligez de prendre des Commis des Fermes du Roi dans quelques Ports de cette Province pour se mettre en mer. Il y en a de trois sortes. Le Bref de *sauveté*, qui exemte du droit de *bris*; le Bref de *conduite*, qu'on prend pour être conduit hors des dangers de la côte; & le Bref de *vituailles*, qui donne la liberté d'acheter des vivres.

Le mot de Briefs est l'ancien & veritable terme, dont par corruption on a fait Brieux. Le Tarif de 1565 enregistré en la Chambre des Comptes de Bretagne, & tous les Tarifs précedens mettent toûjours Briefs & jamais Brieux; quoique dans le langage ordinaire, on dit parler aux Hebrieux pour dire obtenir ces Brefs.

BREGIN. C'est une espece de filet en usage sur la Mediterranée, dont les mailles sont fort étroites. Il est attaché à un petit bateau, & on le traine sur les sables.

BREQUIN, Villebrequin. *Boor*, *Spyker-boor.*

C'est un outil de Charpentier, pour percer le bois où la pierre tendre.

BRES-

BRESSIN. *Taalie. Voiez*, PALAN.

C'eſt un Palan ou cordage qui ſert à iſſer & à amener une vergue, ou une voile : on l'appelle autrement Guindereſſe.

BRESSINS. *Taalie-haaken. Voiez*, CROCS DE PALAN.

Ce ſont des crocs de fer.

BREVAGE, BREUVAGE, BRUVAGE. *Drank.*

Le Bruvage eſt un mélange égal de vin & d'eau, pour la boiſſon de l'équipage.

„ Le Bruvage des équipages de Hollande, dans les mers d'Allemagne & „ Baltique, eſt de la biére : mais pour des expéditions plus longues ce n'eſt que de l'eau, ou de l'eau mêlée avec du vinaigre.

BREVET. Un Brevet d'Oficier. *Een Zee-officiers Brief.*

C'eſt la Commiſſion d'un Oficier ſubalterne dans la marine, laquelle eſt en parchemin & ſans ſeau.

BREVET, CONNOISSEMENT, POLICE DE CHARGEMENT. *Zee-brief, Vragt-brief.*

C'eſt un écrit ſous ſeing privé, par lequel le Maître d'un vaiſſeau reconnoit avoir chargé telles marchandiſes dans ſon bord, leſquelles il s'oblige de porter au lieu dont on eſt convenu, ſauf les riſques de la mer. C'eſt ce qu'on appelle Connoiſſement ſur l'Océan, & Police de chargement ſur la Méditerranée.

BREUILS, ou CARGUES. *Gy-touwen.*

Breüils, eſt un terme de Normandie & de Picardie, qui veut dire les cargues. *Voiez*, CARGUES.

BREUILS, MARTINETS & GARCETTES. *Slag-lynen, Seiſingen, Touwtjes, Reefbanden*, &c.

Ces mots ſe prennent auſſi pour toutes les petites cordes qui ſervent à breüiller, ferler & ſerrer les voiles.

BREUILLER, ou Broüiller les voiles, les cargeur ou trouſſer. *Gyen, Opgeiden.*

C'eſt les cargeur. *Voiez*, CARGEUR.

B R I.

BRIDE, BRIDES. Terme de la Manche. *Voiez*, GUERLANDES.

BRIDER l'ancre. *'t Anker bekleeden.*

C'eſt enveloper les pattes de l'ancre avec deux planches, afin d'empêcher que le fer de la patte ne creuſe, & n'élargiſſe le ſable, ou la vaſe, lors qu'on ſe trouve obligé de moüiller dans un mauvais fond.

BRIDOLE. *Hevel*

BRIDIEUX. *Licenten.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert en Bretagne, pour ſignifier les congez de l'Amiral, ou de l'Amirauté on les appelle auſſi Breſs. Suivant la Pancarte de la Prevôté de Nantes, chaque vaiſſeau portant charge de ſix tonneau, & au deſſous paie brieux d'année ; c'eſt-à-dire, ſept ſols ſix deniers.

Chaque vaiſſeau depuis ſix tonneaux juſqu'à dix, dix-ſept ſols ſix deniers.

Chaque vaiſſeau depuis dix tonneaux juſqu'à dix-neuf, doit brieux de conduite

duite & de victuailles, qui montent à cinquante cinq sols. Tout navire barque ou vaisseau allant à la mer, de dix-neuf tonneau & au dessus, doit les trois brieux; savoir, de sauveté, de conduite & de victuailles, montant ensemble à cent dix sols, sauf les vaisseaux chargez de bled & autres marchandises qui ne se peuvent sauver à la mer, qui ne doivent aucun brieux de sauveté.

Pareillement les barques & vaisseaux qui chargent des marchandises pour mener au dedans du Compté-Nantois ne doivent aucuns brieux, & s'ils en ont pris dans quelques Havres de Bretagne, ils leur valent autant d'acquits à la Prevôté & ne sont point tenus d'en prendre d'autres pour parfaire leur voiage & s'en retourner.

Si lesdits vaisseaux viennent vuides pour charger des marchandises au port de Nantes & qu'ils aient plus grand brieux que de victuailles, le Receveur de la Prevôté n'est tenu de le recevoir, & le peut contraindre à paier le surplus de leur droit de brieux, suivant la charge de la marchandise, qu'ils prennent audit port; mais s'ils s'en retournent vuides, ils ne peuvent être contraints à prendre d'autres brieux que ceux qu'ils ont apportez.

Les sels chargez en Poitou & hors la Compté & Evechê de Nantes, comme Brouage & autres lieux des environs de la Rochelle, venant au Port de la ditte Ville doivent; savoir. Chaque vaisseau portant jusqu'à six muids de Sel, mesure Nantoise, & au dessous; doit brieux d'année; c'est-à-dire sept sols six deniers.

S'il porte depuis six muids jusqu'à dix de la même mesure, il doit brieux de victuailles, qui montent à dix sept sols six deniers.

Il n'est dû aucuns brieux de sauveté pour les vaisseaux chargez de sel de quelque nombre & quantité que puisse être leur charge.

Si le sel chargé à Guerrande & dans son territoire doit être mené au dehors, ceux qui le chargent sur leurs vaisseaux & navires, doivent le droit de brieux suivant leur charge.

Si lesdits navires sortent vuides du territoire de Guerrande pour aller charger des marchandises hors le Comté-Nantois, ils doivent les brieux de victuailles, s'ils sont du port de plus de six tonneaux, & s'ils sont de moindre port, seulement le brieux d'année.

Les navires qui arrivent au Croisic chargez de vins & autres marchandises, doivent les devoirs de Brieux selon leur charge, encore qu'ils ne dechargent lesdits vins & marchandises au dit lieu.

BRIGADE de Gardes de la marine. *Een bende Adelborst-wagters ter zee.*

C'est la division de la troupe des Gardes de la marine qui sont dans un port.

Chef de Brigade. *Hoofdt over de Adelborst-wagters-benden ter zee.*

C'est le Commandant des Gardes de la marine qui sont dans un port.

BRIGADIER. *Bevel-hebber, of Gebieder over een Adelborst-wagters-bende ter zee, Brigadier.*

C'est celui qui commande une brigade sous le Chef.

Sous

SOUS-BRIGADIER. *Onder-brigadier.*

C'est celui qui en l'absence du Brigadier tient sa place.

BRIGANTIN. *Brigantyn, Brigantino.*

C'est une espece de Galiote sur la Mediterranée ou de petit bâtiment leger, que l'on arme en course, qui va à la voile & à la rame, qui ne porte point de couverte ou pont, & qui est moins grand que la galiote. Il est de douze ou quinze bancs, & d'autant de rames, & n'a qu'un homme à chaque rame. Les Corsaires s'en servent ordinairement pour aller en course parce qu'il est leger. Tous les matelots y sont soldats, & couchent leurs mousquets chacun sous sa rame.

BRIMBALE, Bringueballe, Brinqueballe. *Gek-stok.*

C'est un levier qui a sept à huit pieds de longueur, & qui sert à tirer l'eau de la pompe.

BRIN. Bois de brin. *Gewasschen hout.*

C'est un bois qui n'est pas scié. *Voiez*, Bois.

BRION, Briou. *Het bovenste stuk van een voorsteven die van twee stukken is.*

C'est la piéce du haut de l'étrave, ou son allonge, lors que l'étrave est de deux piéces: il vient à la hauteur de l'éperon. Les Hollandois ne font point d'étrave de deux piéces.

BRIS, ou Naufrage. *Wrak.*

Ce mot de Bris, se dit des vaisseaux qui échoüent, ou qui viennent se rompre sur les côtes; d'où l'on dit, Droit de Bris. C'est un droit qui apartient au Seigneur du lieu où s'est fait le bris. C'est le droit le plus injuste, & le plus universel qui soit au monde. Les anciens Gaulois l'avoient établi parce qu'ils traitoient d'ennemis tous les Etrangers & en faisoient même de sanglans sacrifices à leurs Dieux; les Romains en aiant abrogé l'usage, il fut rétabli sur le déclin de l'Empire, à cause de l'incursion des Nations & sur tout des Normands qui ravageoient les rivages de la Gaule. Enfin les Ducs de Bretagne, sollicitez par St. Louis, changérent cette rigueur, & moiennant quelque taxe, ils accordérent des brefs, ou congez, que prenoient ceux qui avoient à naviger sur leurs côtes & pour cela les Ducs tenoient des Bureaux, des Secretaires, & des Receveurs à Bourdeaux, à la Rochelle & aux autres Ports. Ce bris na plus de lieu en France, non-plus qu'en Italie, en Espagne, en Angleterre & en Allemagne, si ce n'est contre les pirates, & contre les ennemis de l'Etat. L'Empereur Andronic fut le premier, qui, par un Edit qu'on exécuta, fit défense de piller les vaisseaux brisez, ou échoüez; ce qu'on faisoit auparavant avec beaucoup de rigueur, sur toutes les côtes de l'Empire. Nonobstant les defenses des Princes précedens.

BRISANT, Brisans. *Barning, Branding; Deining, Deinsing.*

Ce sont des pointes de rochers qui s'élèvent jusqu'à la surface de l'eau, & quelquefois jusqu'au-dessus, en-sorte que les houles y viennent rompre ou

briser. Ils sont representez sur les Cartes marines par de petites croisettes. On appelle aussi Brisant le réjaillissement de la mer, que son propre poids, & la force du vent fait élever & boüillonner contre des rochers, & contre les côtes. On appelle encore Brisans l'impétuosité des houles mêmes.

BRISE ou VENT D'ABAS. *Zee-windt.*

C'est le nom que ceux qui voïagent de l'Amérique en Europe donnent à un vent qui vient de la mer, sur les dix heures du matin; parce qu'on ne peut pas faire le trajet de la mer Athlantique vers l'Afrique en revenant comme on fait en y allant à cause du flus trop violent de la mer qui va d'Orient en Occident par un mouvement contraire à celui de la terre; & il faut quelquefois remonter avec ses brises jusqu'au 40 ou 50 degré. On appelle aussi Brises de petits vents frais qui viennent de terre sur le soir, & qui finissent lors que le Soleil se lève: ils ne sont guéres sensibles qu'aux bâtimens qui rangent la côte. En partant nous eûmes la brise d'Est. Nous trouvâmes une forte brise d'Est, qui nous fit dépasser une riviére. Sur la riviére des Amazones il s'éleve tous les jours certains vents orientaux qu'on nomme brises, qui durent trois ou quatre heures, & qui repoussent les eaux contre mont.

BRISE carabinée, Brise forcée. *Zee-winden met sneedige koelte.*

C'est celle qui soufle avec une grande violence.

BRISE'E. Equerre brisée, Règle brisée. *Kluft:*

C'est une équerrre, une règle qu'on plie par le moien d'une charniére.

BRISER, ROMPRE. La mer brise, La lame brise. *Branden, Barnen, Deinsen, Storten, Babbelen, Spartelen, Aanloopen.*

C'est-à-dire, la mer, la lame, la vague bat & choque avec violence sur la côte, sur quelque rocher, ou sur quelque banc. Les lames qui viennent briser dans cette baie, avertissent assez les Pilotes qu'on n'y peut pas moüiller en sureté. Les courans qui portent contre les battures de la côte, y brisent avec impétuosité.

BRO.

BROCHETER. *Sloeren.* C'est mesurer les membres & les bordages d'un vaisseau.

BROU. *Bast van cocos nooten, Klappes, Bolster.*

C'est l'écorce qui est sur le coco, qui a environ trois doigts d'épaisseur, & on peut mettre ses fibres en corde.

Les Siamois, qui n'ont point de chanvre, font leurs cordages de brou de noix de coco; & la plûpart des peuples de l'Asie, de l'Afrique, de l'Amérique, & des Terres Australes, s'en servent au même usage.

BROUILLER. Le tems se broüille. *Het weer groeit:*

BROUILLEMENT. de l'air. *Groeijing des weers, betrekking des lugts.*

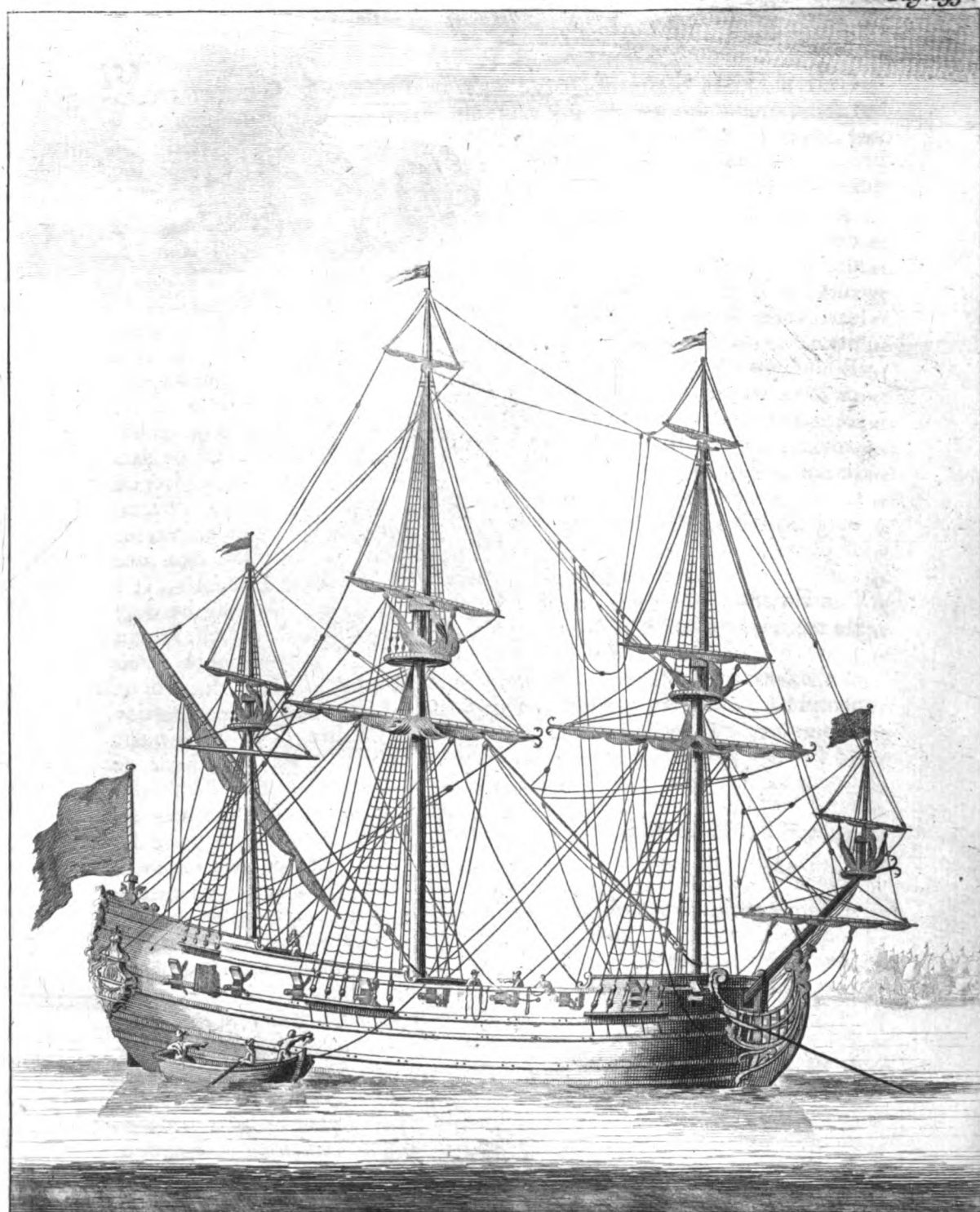
BRU.

BRUINE. *Stof-regen.*

C'est de petite pluïe composée de goutes très-petites; ces goutes sont causées par l'air; qui étant médiocrement échaufé, s'applique au-dessous d'une nüe fort rare.

BRULOT. *Brander, Brandt-schip.*

C'est



Brander. Brulot.

D. S. Fecit.

C'est un vieux bâtiment chargé de feux d'artifice & de matieres combustibles, que l'on accroche aux vaisseaux ennemis, au vent desquels on le met, pour les brûler. Il y en a qui l'appellent aussi Navire Sorcier. On prépara le brulot, & on le conduisit sur le soir, à la faveur d'un petit vent qui venoit de la ville. On mit en brulot un petit bâtiment.

„ Les bâtimens qu'on estime les plus propres pour faire des brulots, sont „ des grandes chaloupes, des flûtes, ou des pinasses, du port de soixante & „ dix à quatre-vingts lastes; & qui ont un premier pont tout uni, sans ton- „ ture, & au-dessus un autre pont courant devant-arriére. On entaille, en „ divers endroits du premier pont, des ouvertures, à-peu-près d'un pied & „ demi en quarré, entre les baux, & elles répondent dans le fond de cale. „ Ensuite on fait des dales de planches qu'on joint, & on leur donne un pou- „ ce & demi de large: on les fait aussi de fer blanc. On pose trois de ces „ dales à trois côtés de chaque mât, & elles s'étendent tout le long du bâ- „ timent, à stribord & à babord, & se vont rendre toutes ensemble dans „ une autre grande dale qui est en-travers, à six ou sept pieds de la place où „ se met le Timonier. On fait encore une dale assez longue, qui descend „ du gaillard d'arriére, en biais, jusqu'à la grande dale qui est en travers sur „ le premier pont; laquelle longue dale revient encore se rendre dans une „ autre petite, qui est sur le gaillard d'arriére où se tient le Timonier, & à „ l'un des deux côtés, selon qu'il est le plus commode. Dans le bordage „ du gaillard d'arriére on fait une trape large, au-dessous de laquelle se peut „ poster une chaloupe bonne de nage, afin que le Timonier, après avoir „ mis le feu dans les conduits, y puisse promtement descendre. Ensuite on „ remplit les dales, ou conduits, d'artifices, savoir, d'une certaine portion „ de poudre, comme la moitié; d'un quart de salpêtre, d'un demi-quart „ de soufre commun; le tout bien mêlé ensemble, & imbibé d'huile de „ graine de lin, mais non pas trop, parce-que cela retarderoit l'embrase- „ ment, & que l'effet doit être promt. Après cela, on couvre toutes ces „ dales de toile soufrée, ou de gros papier à gargousses, & l'on apporte des „ fagots de menus coupeaux, ou d'autre menu bois, trempez dans l'huile de „ baléne, qu'on arrange en forme de toit sur les dales; & sur ces coupeaux „ on met encore des fagots de bois assez menu, & fort sec, qu'on arrange „ tout de même en forme de toit sur les dales, en les mettant bout à bout. „ Ces fagots sont préparez, & trempez dans des matiéres combustibles, „ comme du soufre commun, pilé & fondu, du salpêtre, & les trois quarts „ de grosse poudre; de l'étoupe, & de l'huile de baléne; le tout bien mêlé „ ensemble. On pend aussi au second pont, par-dessous, toutes sortes de ma- „ tiéres combustibles, & l'on en met par-tout avec des paquets de vieux fils „ de carret bien goudronnnez, & l'on y pend encore des paquets de soufre, „ ou de liziéres soufrées. Tout le dessous du premier pont est aussi fort-bien „ goudronné, de même que le dessous du second pont & avec le goudron dont „ le dessus du premier pont est encore enduit, il y a par-tout des étoupes „ que le goudron y retient, & qui sont mêlées avec du soufre. On rem- „ plit aussi, fort-souvent, les vuides du bâtiment de tonnes poissées, plei- „ nes de coupeaux minces & serpentans, comme ceux qui tombent sous le „ rabot des Menuisiers.

„ Lors qu'on veut se servir des brulots, on ouvre tous les sabords, les é-
„ coutilles, & les autres endroits destinez à donner de l'air; ce qui se fait
„ souvent par le moien de boîtes de pierrier, qu'on met tout-proche, &
„ qui faisant ensemble leur décharge, par le moien des trainées de poudre,
„ s'ouvrent toutes à-la-fois. A l'avant, sous le beaupré, il y a un bon gra-
„ pin qui pend à une chaîne, & un à chaque bout de chaque vergue; &
„ chacun de ces grapins est amarré à une corde, qui passe du lieu où ils sont,
„ tout le long du bâtiment, & va se rendre au gaillard d'arriére, à l'endroit
„ où se tient le Timonier; laquelle corde, aussi-tôt que le brulot a abordé le
„ vaisseau, le Timonier doit couper, avant que de mettre le feu au brulot.
„ Il faut faire ses éforts pour acrocher le navire ennemi par l'avant, & non
„ par les côtés.

„ On arme les brulots de dix ou douze hommes, qui ont la double paie,
„ à-cause du danger qu'ils courent; & de quelques passe-volants, pour fai-
„ re montre seulement, hormis à l'arriére où il y a deux canons de fer, pour
„ se défendre contre les chaloupes & les canots.

„ Quand on construit des brulots de bois neuf, on n'y emploie que du
„ plus chetif, du plus leger, & où le feu peut prendre le plus aisé-
„ ment.

„ Les brulots se tiennent ordinairement aux côtés des grands navires, pour
„ les secourir en cas de besoin.

Adresser, ou Conduire des brulots. *Branders aanbrengen, aanvoeren, besteeden, affenden.*

Détourner un brulot. *Een brander van sig krygen.*

Nous fûmes touchez, ou abordez d'un brulot. *Wy kreegen een brander aan boord.*

BRUME. *Mist.*

C'est le broüillard de mer. On dit que le tems, est embrumé, quand l'air est couvert de brouillards & sur la mer que dans la brume tout le monde est matelot, parce-que dans le tems d'un broüillard épais chacun dit son sentiment sur la route. Sur le midi il s'éleva une brume si épaisse, que pour empêcher les vaisseaux de s'écarter ceux qui portoient pavillon tiroient à chaque horloge deux coups de canon; les autres vaisseaux battoient la caisse, ou sonnoient la trompette: Pendant cette brume les flotes ennemies étoient en présence sans être à vûë; ce qui faisoit fort appréhender le brulot: aussi se tenoit-on prêt au combat, & le pont fut semé de sel & de cendre, pour combattre de pied ferme, & ne pas glisser; tout le monde aiant quitté ses souliers, à l'ordinaire.

Tems Embrumé, ou couvert de broüillard. *Mistig weer, Dikke mist, Overtoogen lugt.*

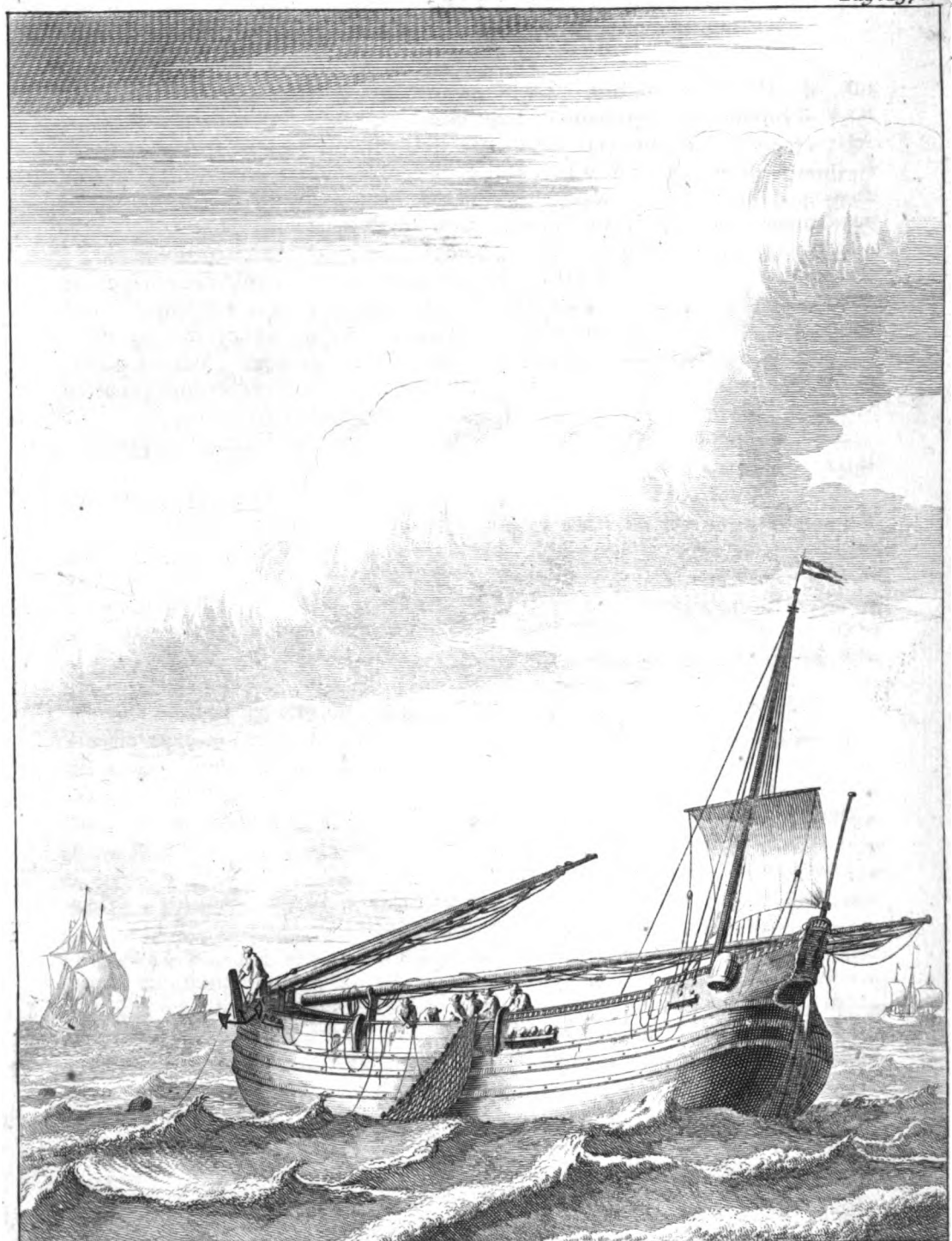
Comme le tems étoit fort embrumé, nous fûmes obligez de moüiller.

BRUVAGE. *Voiez*, BREVAGE.

BUC.

BUCENTAURE. *Bucentaurus.*

C'est le nom d'une maniére de galion dont se sert la Seigneurie de Venise, lors que le Doge fait la cérémonie d'épouser la mer; ce qu'il fait tous les ans,



Haring Buys, Buche ou Flibot.

D.S. Fecit.

ans, le jour de l'Ascension. La Seigneurie sort du palais, pour aller monter le Bucentaure, qu'on amène pour ce sujet proche des colomnes des St. Marc. Cette machine est un superbe bâtiment, plus long qu'une galére, & haut comme un vaisseau sans mât & sans voiles. La chiourme y est sous un pont, sur lequel est élevée une voute de menuiserie en sculpture, dorée par-dedans, qui regne d'un bout à l'autre du Bucentaure, & qui est soutenüe tout-autour par un grand nombre de figures, dont un troisiéme rang, qui soutient la même couverture dans le milieu, forme une double galerie toute dorée & parquetée, avec des bancs de tous les côtés, sur lesquels sont assis les Sénateurs qui assistent à cette fonction. L'extrémité, du côte de la poupe, est en demi-rond, avec un parquet élevé d'un demi-pied. Le Doge est assis dans le milieu; le Nonce & l'Ambassadeur de France sont à sa droite & à sa gauche, avec les Conseillers de la Seigneurie.

BUCHE que l'on écrit aussi BUSCHE & que quelques-uns appellent BUZE, ou FLIBOT. *Buis, Haring-Buis.*

C'est une espéce de flibot, de petite flute ou de batiment de mer, dont les Hollandois se servent pour la pêche du harang.

„ Une Buche a ordinairement environ cinquante-deux pieds de long, „ de l'étrave à l'étambord, treize pieds six pouces de bau, & huit pieds „ de creux. L'étrave a vingt pieds de haut, douze pieds de queste, „ neuf pouces d'épaisseur en-dedans, & un pied neuf pouces de largeur par „ le haut & par le bas.

„ L'etambord a vingt-deux pieds de haut, deux pieds & demi de queste, „ un pied de large par le haut, & trois pieds six pouces par le bas.

„ La plus basse préceinte a huit pouces de large, & la fermure qui est au- „ dessus en a cinq pouces & demi. La seconde préceinte a sept pouces de „ large, & la fermure en a cinq. La troisiéme préceinte a cinq pouces & „ demi de large; la fermure qui est au-dessus en a quinze par son milieu, & „ seize aux bouts. La lisse est large de quatre pouces. Les lattes ont deux „ pouces de largeur & deux d'épaisseur.

„ Les buches ont deux sortes de petites couvertes, ou chambres, à l'a- „ vant & à l'arriére: celle de l'avant sert de cuisine.

„ Le Maître ou Patron de ces bâtimens y commande. Il a un Aide, qui „ le suit en dignité. Le Contre-maître vient après, sous lequel sont ceux „ qui virent à bord les aussiéres ou funes; ceux qui sont emploiez à saisir „ les filets; & les Caqueurs, qui égorgent les harengs & qui les vuident „ de leurs breüilles ou entrailles à mesure qu'on les pêche. On ne sert que „ du biscuit, du poisson sec ou salé & du gruau, l'équipage se tenant con- „ tent du poisson frais qu'il pêche. C'est le Patron qui donne l'ordre pour „ jetter les rets & pour les retirer. Les matelots se loüent d'ordinaire pour „ tout le voiage en gros.

„ Voici le devis d'une Buche de soixante & onze pieds de long, de l'é- „ trave à l'étambord, de quinze pieds de large de dedans en dedans; & de „ sept pieds de creux sous le pont. Le marché en fut fait à deux mille trois „ cents vingt-cinq livres, non-compris la grosse ferrure. Les pieds sont des „ pieds Rhenans.

„ La quille avoit cinquante-huit pieds de long. Au milieu elle avoit un
„ pied d'épaisseur en quarré, dix pouces à l'arriére aussi en quarré, & un pied
„ six pouces de largeur ou profondeur à l'avant. Le jarlot étoit de deux pou-
„ ces un quart de large; & il commençoit à hausser à quinze pieds du talon
„ afin que le fond eût plus de longueur.

„ L'étrave, depuis le dessus de la quille, avoit quinze pieds six pouces de
„ long, de ligne droite. Elle avoit huit pouces d'épais; un pied huit pou-
„ ces de large par son milieu, un pied dix pouces par le haut, & deux pieds
„ par le bas; deux pieds de ligne courbe; & trois pieds six pouces de queste.
„ L'étambord, depuis le dessus de la quille, avoit quatorze pieds trois pou-
„ ces de ligne droite; huit pouces d'épaisseur en-dedans, & six pouces en-
„ dehors par le haut; quatre pouces & demi par le bas, un pied six pouces
„ de large par le haut. La rablure du bas avoit quatre pieds six pouces de
„ long. Il avoit un pied quatre pouces de ligne courbe, & deux pieds de
„ queste.

„ Il y avoit cinq pieds de relevement à l'arriére, & quatre pieds à l'a-
„ vant, selon la proportion la plus commune pour la construction des bu-
„ ches.

„ Les gabords ou ribords avoient un pied quatre pouces de large, & hauf-
„ soient par le côté jusqu'à faire une ligne droite de leur dehors avec la haut
„ du jarlot; c'est-à-dire qu'ils haussoient de toute leur épaisseur. Le pre-
„ mier gabarit de l'avant étoit posé sur le bout de l'écart de l'étrave, en-de-
„ dans; & le dernier gabarit à l'arriére étoit à sept pieds du talon. Le pre-
„ mier des deux grands gabarits, ou celui qui étoit vers l'avant, étoit posé
„ à seize pieds du bout de l'écart de l'étrave en-dedans, & le second étoit à
„ quatre pieds six pouces du premier.

„ La baloire à l'étrave, étoit à neuf pieds six pouces au-dessus du haut de
„ la quille; à douze pieds neuf pouces à l'arriére; & au milieu à la hauteur
„ du creux du bâtiment; auquel endroit étoit posée une preceinte.

„ Le vaisseau avoit huit pieds neuf pouces de large de dedans en dedans, à
„ la baloire, ou en son gros, à cinq pieds de l'étrave; & douze pieds sept
„ pouces à dix pieds de l'étrave. Il avoit, à la même hauteur vers l'arriére,
„ sept pieds dix pouces, à cinq pieds de l'étambord; & onze pieds sept pou-
„ ces à dix pieds de l'étambord.

„ Les voiles étoient de toile de Hollande, & la grande voile avec les bon-
„ nettes avoit quinze aunes de long, & treize aunes de large: la misène a-
„ vec les bonnettes, douze aunes de long, & dix aunes de large: l'artimon
„ avec les bonnettes, douze aunes de long & neuf aunes de large: le tape-
„ cul, sept aunes de long & quatre aunes & demie de large: le hunier huit
„ aunes de long, & autant de large: il étoit de toile de Flandres.

„ Un autre Maître Charpentier aiant entrepris une Buche, pour deux mil-
„ le-sept-cens livres, aussi sans la grosse ferrure, & sans le *bois rond*, ou les
„ mâts & les vergues; il faisoit son compte de huit cens livres pour le tra-
„ vail; cent-vingt-cinq livres pour le clou; & il comptoit le restant pour
„ le bois, & pour tout le reste de ce qui pourroit être emploié.

BUI.

BUIS, HARING-BUIS. *Voiez*, BUCHE.

BUISSONNIER. *Een Opsiender op de binnelandtsche vaart.*

C'est un Officier de ville, ou Garde de la navigation, qui est obligé d'avertir les Echevins des contraventions que l'on fait aux Réglemens. Il doit dresser des procès verbaux de l'état des ponts & des riviéres, des moulins, pertuis, &c.

BUL.

BULLETIN. *Een Briefje, Een Dienst-briefje, Een Billiet die men aan de matroosen uitdeelt, om by beurten op de oorlogscheepen te dienen.*

C'est un morceau de parchemin que les Commissaires & Commis des classes, délivrent gratis à chaque Officier marinier & matelot. Il contient leurs signaux, leurs privileges, & les années qu'ils doivent servir.

C'est aussi un billet que l'on donne pour servir de certificat, qu'on a paié les droits d'entrée & de sortie. Il est different de l'acquit.

BULLETIN. *Een gesondt-brief.*

C'est un certificat de santé, pour avoir libre entrée dans les lieux où l'on a à passer.

BUSCHE. *Voiez*, BUSCHE.

BUT.

BUTIN. *Buit, Beuit.*

Quelques-uns distinguent le butin du pillage, & disent que le butin est le gros de la prise, & le pillage la dépoüille des habits, hardes & coffre de l'ennemi; & l'argent qu'il a sur sa personne jusqu'à trente livres.

BUZ.

BUZE. *Voiez*, BUSCHE.

C.

C.

CAB.

CABANE, CAJUTE, CAMAGNE, COUCHE. *Kooi.* C'eſt un petit logement de planches, pratiqué à l'arriére, ou le long des côtés du vaiſſeau, pour coucher les Pilotes & autres Officiers. Ce petit réduit eſt long de ſix pieds, & large de deux & demi, & comme il n'en a que trois de hauteur, on n'y peut être debout.

„ Les Officiers ont des lits, ou des retranchemens à „ mettre des lits, dans les chambres, chacun ſelon ſa „ qualité, & ſon emploi. Dans les vaiſſeaux marchands, où il y a peu de „ gens d'équipage, on ne ſe ſert guéres que de ces cabanes, dont il y en a „ pour ſufire à tous. Néanmoins il n'eſt permis à aucun des matelots „ & gens du commun, de ſe deshabiller, ni de ſe déchauſſer pour ſe „ coucher.

„ Dans les navires de guerre les cabanes du Cuiſinier & du Maître-Valet „ ſont en leurs chambres; mais dans la plûpart des vaiſſeaux marchands elles „ ſont à côté de la chambre, en-dehors.

„ On fait ordinairemens la cabane de la chambre du Capitaine à babord, le „ long du vaiſſeau, & on lui donne cinq pieds ſept pouces de longueur. On „ met bien encore quelquefois les cabanes en-travers: on les place même auſ- „ ſi au milieu, mais en ce cas elles ne ſont pas fixes; elles ſont mobiles, & „ pendant le jour on les retire contre le fronteau.

CABANE. *Koot, Kooi.*

C'eſt l'appartement qui eſt à l'arriére des buches qui vont à la pêche du harang: il eſt deſtiné pour le Pilote, Maître, Patron, Officier, ou Officiers mariniers qui conduiſent la barque.

CABANE. *Kabanne.*

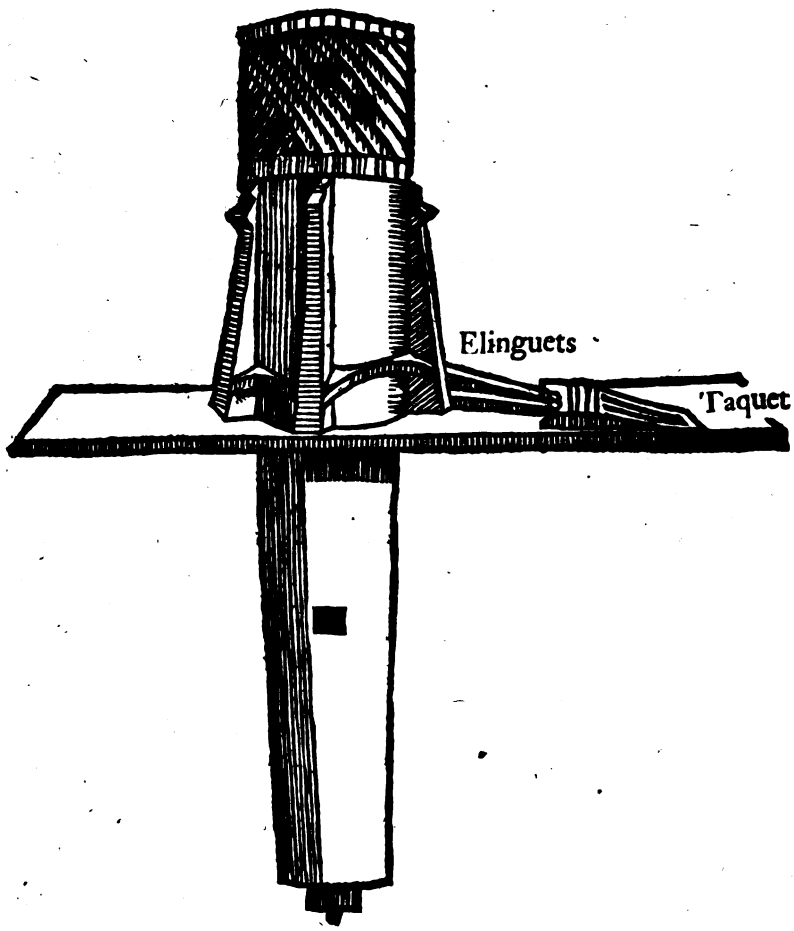
C'eſt un bateau couvert de planches de Sapin, ſous leſqu'elles un homme ſe peut tenir debout & à couvert, il à un fond plat, avec lequel on navige ſur la riviére de Loire. Ces bateaux ſe fabriquent à Roanne, ou la Loire commence à porter bateau; ces barques deſcendent de là juſques à Nantes & prenent ſur la route tous les paſſagers & marchandiſes qu'ils rencontrent; comme à Nevers, la Charité, Sancere, Cône, Briare, Gien, Orleans, Tours & autres. Ces bateaux une fois arrivez à Nantes ſont à leur dernier gîte, à cauſe de la difficulté de remonter la Loire.

CA-

CABANE. *Een schuit met preesening op hoepels gedekt.*

Les Bateliers appellent aussi cabane des cerceaux pliez en forme d'arc, & couvers d'une toile que l'on nomme Banne.

CABESTAN, que quelques-uns écrivent CAPESTAN & qu'on nomme ordinairement VINDAS chez les Charpentiers, *Spil.*



C'est une machine de bois, reliée de fer, faite en forme d'aissieu, ou de pivot, posée perpendiculairement sur le pont d'un vaisseau, & que des barres de bois, passées en travers par le haut de l'aissieu, fond tourner en rond. Ces barres étant conduites à force de bras, font rouler autour de cet aissieu un cable, au bout duquel sont attachez les gros fardeaux qu'on veut enlever. L'usage ordinaire du cabestán est de tirer l'ancre du fond de la mer, pour la remettre en la place qui lui est destinée dans le vaisseau. C'est encore en virant les cabestans qu'on remonte les bateaux; qu'on tire sur terre les vaisseaux pour les calfater; qu'on les décharge des plus grosses marchandises; qu'on lève les voiles aussi-bien que les ancres. Il y a deux cabestans sur les vaisseaux. Le grand cabestan est posé sur le premier pont, & s'éleve jus-

qu'à quatre ou cinq pieds de hauteur au-dessus du deuxieme. On le nomme cabestan double, à-cause qu'il sert à deux étages pour lever les ancres, étant garni de barres, & d'autres piéces, comme taquets pour renfler, élinguets ou hinguets, taquets d'élinguets, bandes de fer dans l'étambraie, cercle de fer à la tête &c. Le petit cabestan, ou cabestan simple, est posé sur le second pont, entre le grand mât & le mât de misène, qui sert à faire isser les mâts de hunes, & les grandes voiles, où il faut moins de force qu'à élever les ancres.

On place souvent le cabestan dans le milieu entre le château d'arriére & le sep de drisse; où au milieu du vaisseau, à quinze pieds derriere le mât. On le posse sur le fond du vaisseau; afin qu'il soit ferme & quelquefois on le met sur une piece de bois en arc. On le double aussi quelquefois en mettant deux l'un sur l'autre ainsi qu'on le verra ci-après. On en met même plusieurs dans les plus grands vaisseaux.

„ Plus le cabestan est grand, & plus il est commode & facile à virer; „ pourvû qu'il ne soit pas d'une grandeur si excessive, qu'il y ait trop de „ difficulté à s'en servir. Les cabestans qui ont peu d'épaisseur virent facile- „ ment; mais aussi la manœuvre se fait plus vîte à proportion de ce que le „ cabestan est épais.

„ Selon quelques Charpentiers, la tête du cabestan doit avoir deux pou- „ ces & demi d'épais, par chaque dix pieds de longueur qu'on donne au „ vaisseau. Les taquets qui le renflent, doivent avoir la moitié de la lon- „ gueur de la tête; & les trous, ou amelottes, doivent avoir de largeur la „ sixiéme partie de son épaisseur.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, le cabestan s'élè- „ ve de cinq pieds deux pouces au-dessus de l'étambraie. Le trou de l'é- „ tambraie doit avoir un pied quatre pouces & demi de large, pris par la „ longueur du bâtiment; & au-dessus, le cabestan doit avoir vingt & un „ pouce d'épais. Plus haut, sous son entaille, il doit avoir vingt & un pou- „ ce & demi; mais vers le bas il ne doit avoir que quinze pouces, & qua- „ torze pouces par le pied.

„ Il y a six taquets au cabestan: ils ont chacun deux pieds sept pouces de „ long, & cinq pouces & demi d'épais, & ils y sont entez de l'épaisseur „ d'un demi pouce. Ils ont huit pouces & demi de large par le bas, & „ quatre pouces à l'entaille; & l'entaille qui est dessous doit avoir vingt & „ un pouce & demi. Ils ont trois angles, & les petits taquets qui sont „ entre-deux, par le bas, ont cinq pouces de large, & trois pouces & demi „ d'épais.

„ Chacun des quatre trous qui sont au haut du cabestan, doit avoir „ quatre pouces de large, & quatre pouces & demi de long. Le Pi- „ vot qui est sous le pied doit avoir quatre pouces de long, & sept „ pouces d'épais, sa pointe tournant sur une plaque de fer, qui se nomme „ l'écuelle.

„ Par le haut il est entouré d'un cercle de fer, qui a trois pouces de lar- „ geur, & autant d'épaisseur. Le cercle qui est dans l'étambraie, a trois „ pouces de large, & demi pouce d'épais. Les bandes de fer qui sont sous „ l'étambraie, ont un pouce & demi de large. Il y a seize autre bandes de

„ fer

„ fer dans l'étambraie, qui ont chacune neuf pouces de long, un pouce & „ demi de large, & un quart de pouce d'épais. Les élinguets ont seize „ pouces de large, cinq pouces d'épais, & deux pieds cinq pouces de long. „ Le taquet d'élinguet, a un pied cinq pouces de large. Les élinguets „ sont posez à un pied dix pouces du cabestan: ils viennent joindre le „ cabestan par un de leurs bouts; & leur autre bout est tenu par une che- „ ville de fer.

„ On met assez souvent un traversin devant le cabestan, vers l'avant du „ vaisseau, sur le pont, afin que le cable vire mieux, & que rien ne le puis- „ se arrêter par-dessous. On voit quelquefois, dans les plus grands vaisseaux „ marchands, un cabestan sur le haut pont, où on le fait tourner avec qua- „ tre barres, & encore avec deux autres au-dessous, entre deux ponts, afin „ que la manœuvre se fasse plus promtement, & avec moins de peine: on „ met aussi deux cabestans l'un sur l'autre.

„ Il y a des Charpentiers qui proportionent le cabestan par la quille: ils „ lui donnent à la tête l'épaisseur que la quille à dans l'endroit où elle est le „ plus épaisse; & vers le pied ils le diminüent d'un quart. Par le bout du „ haut, qui paroît sur le pont, ils lui donnent cinq pieds à cinq pieds & „ demi de hauteur, & même plus, ou moins, selon que le pont ou le demi- „ pont le permettent. Ils donnent de longueur aux taquets, autour desquels „ tourne la tournevire, les trois cinquiémes parties de la longueur de la tête. „ Leur épaisseur sur le cabestan est d'un quart du diamétre de la tête, & ils „ ont un quart de largeur plus que d'épaisseur; & pour faire enfiler le cable „ on les diminüe à-peu-près d'un tiers par le haut.

„ Ces mêmes Charpentiers disent, qu'on ne met jamais moins de six ta- „ quets, parce-que, s'il y en avoit moins, les cerceaux du cable seroient „ trop petits, & il auroit de la peine à enfiler: on n'en met jamais plus de „ huit, parce qu'on auroit aussi de la peine à l'arrêter.

„ Il y a encore une nouvelle maniére de faire les cabestans, & elle est au- „ jourd'hui fort suivie. On fait monter les taquets jusques au haut, ou jus- „ qu'à la tête; & les vuides triangulaires qui sont entre-deux, on les garnit „ & remplit de piéces de bois: on fait tous les trous d'une égale hauteur, & „ d'une égale largeur; & on leur donne de profondeur ce qu'il en faut pour „ faire que les bouts des barres qui y entrent, se touchent presques. Par ce „ moien l'éfort de tous ceux qui virent, agit en un même instant: outre ce- „ la ceux qui virent à une barre, sont maîtres de la barre; au-lieu que quand „ il y a des trous percez plus haut, & les autres plus bas, ainsi qu'on le pra- „ tiquoit plus ci-devant, ceux qui viroient les plus hautes barres, incom- „ modoient ceux qui viroient les plus basses, ou en étoient incommodez; il „ arrivoit même que les plus hautes barres étoient trop hautes ou trop bas- „ ses par raport à ceux qui viroient, lesquels ne pouvoient agir avec tant „ de force que si les barres avoient été à la juste hauteur qu'il auroit fallu. Il „ arrivoit encore que ceux qui viroient à l'un des bouts ou des côtes de la „ barre, la faisoient baisser ou hausser, en-sorte que ceux qui étoient à l'au- „ tre bout, se trouvoient hors de portée de déploier leurs forces. Cette ma- „ niére des demies barres vient des Anglois.

CABESTAN double. *Dubbelde spil, Spil boven en onder.*

C'est un Cabestan où l'on peut doubler les forces pour travailler; ce qu'on fait en mettant des gens sur les deux ponts, pour les faire virer. Il est posé sur le premier pont, entre le grand mât & l'écoutille des vivres, vers l'artimon, & s'éleve jusques à quatre ou cinq pieds de hauteur au-dessus du second pont. C'est sur ce second pont qu'est posé le cabestan simple, entre la grande écoutille & l'écoutille de la fosse aux cables. Il sert à faire isser les mâts de hune & les grandes voiles, où l'on n'a pas besoin de tant de force qu'il en faut pour enlever les ancres.

CABESTAN à l'Angloise. *Spil op syn Engelsch, met halve boomen.*

C'est celui où l'on n'emploie que des demi-barres, & qui, à-cause de cela, n'est percé qu'à moitié. Il est plus renflé que les cabestans ordinaires.

CABESTAN volant. *Een los Spil.*

C'est celui qu'on peut transporter d'un lieu à un autre. *Voiez*, VINDAS.

Virer au cabestan, Pousser au cabestan, *Winden.*

C'est-à-dire, Faire joüer le cabestan.

Aller au cabestan, Envoier au cabestan. *De Schips-jongens voor de Spilstraffen.*

C'est quand les garçons, ou pages du vaisseau, ont commis quelque faute, le Quartier-maître a droit de les faire aller au cabestan, pour les y châtier. On y envoie aussi les matelots. Tous ces châtimens, qu'on fait au cabestan chez les François, se font au pied du grand mât chez les Hollandois. Quiconque prendra querelle dans le bord avec son camarade, & le frapera d'un bâton, sera mis aux fers, pendant huit jours, au pain & à l'eau; & en cas de plaie, sera batu au cabestan de douze coups de corde, par le Prévôt de l'équipage. Les soldats qui quitteront leur quart, ou garde, sans être relevez, seront mis sur une barre du cabestan, avec deux boulets aux pieds, pendant deux heures, deux jours consécutifs. Châtier au pied du grand mât se dit en Hollandois, *Laarsen*, *Bridsen.*

CABILLOTS. *Wandt-klooten.*

Ce sont de petits bouts de bois, qui sont faits comme les boutons des Recollets, que l'on met aux bouts de plusieurs herses qui tiennent aux grands haubans, pour servir à tenir les poulies de pantoquiére.

CABILLOTS. *Kuvyn-naagels*, *Karviel-nagels.*

Ce sont aussi de petites chevilles de bois, qui tiennent aux chouquets avec une ligne, & qui servent à tenir la balancine de vergue de hune, quand les perroquets sont serrez.

CABLE, qu'on écrit, & qu'on prononce quelquefois CHABLE. *Kaabel*, *Kabel*, *Kaabel-touw*, *Anker-touw*, *Touw.*

C'est une grosse & longue corde ordinairement de chanvre, faite de trois hansiéres, dont chacune a trois tourons. Il sert à tenir un vaisseau en rade, ou en quelque autre lieu. On appelle aussi cables les cordes qui servent à remonter les foncets & grands bateaux dans les rivieres & à élever des gros fardeaux dans les bâtimens par le moien des poulies. Il y a ordinairement quatre cables daus les vaisseaux, & le plus gros s'appelle Maître cable. Ce maître cable est long de six-vingts brasses, & cela est cause que le mot de cable se prend aussi pour cette mesure; de-sorte que quand on dit, qu'on moüilla à deux ou à trois cables d'un vaisseau, on veut dire, à deux cents-quarante, ou à trois cens-soixante brasses de ce vaisseau. *'t Schip wierdt twee of drie*

drie streeken uit des anders stroom geankert. Voiez, CORDE & CORDAGE.

" Les cables, soit petits ou gros, sont toûjours composez de trois tou-
" rons. Quand ils sont trop retors ils crévent aisément; quand ils sont trop
" mous c'est-à-dire quand ils ne sont pas assez retors, ils rompent. Lors
" qu'un cable est tors comme il faut, on en détord trois ou quatre tours, a-
" fin que le reste demeure mieux en état.

" Pour faire un cable après que les tourons sont formez on se sert de bâ-
" tons, que l'on passe d'abord entre les tourons dont on fait les hansieres,
" & ensuite entre les hansieres dont se compose le cable afin que les uns &
" les autres tournent mieux & s'entrelassent plus regulierement ensem-
" ble, & pour empêcher qu'ils ne se tortillent au filage l'on suspend aux
" bout de chaque hansiere, & de chaque touron, un poids de plomb ou de
" pierre. Le nombre des fils dont chaque espece de cable doit être composé,
" est toûjours proportionnée à sa longueur & grosseur; & c'est aussi par le
" nombre des fils qui y entrent, & qui font son diamettre, & sa circonfe-
" rence, qu'on peut juger de sa pesanteur, & en faire l'évaluation.

" Il ne va point de vaisseau à la mer qu'il n'ait au-moins trois cables. Le
" cable ordinaire, *Het dagelyks touw*: le maître cable, ou le cable de la mai-
" tresse ancre, *Plegt-touw*: & le cable d'affourché qu'on nomme aussi Gres-
" lin. *Tui-touw*, qui est le plus petit. La longueur de ces cables la plus
" ordinaire est de 110 ou 120 brasses.

" On proportionne souvent la grosseur du cable de la moienne ancre à la
" longueur du vaisseau, & on lui donne un pouce d'épais par chaque dix
" pieds de cette longueur. On se sert bien aussi de ces mêmes cables pour la
" maitresse ancre. Dans les violentes tempêtes on met jusqu'à deux cables
" à une même ancre, afin qu'ils aient plus de force, & qu'en même tems
" l'ancre puisse joüer plus facilement.

" Un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étam-
" bord, doit être pourvû de quatre cables, de treize pouces de circonféren-
" ce, & de cent brasses de long, & d'un autre de douze pouces, Tous en-
" semble doivent peser 14560. livres.

„ Mais pour les grands navires de guerre, tels qu'on les construit aujour-
„ d'hui, ils sont pourvus de cables de six-vingts brasses, afin qu'ils joüent plus
„ aisément sur l'ancre. Ces cables ont vingt à vingt-deux pouces de circon-
„ férence, & sont composez de trois hansiéres; chaque hansiére est de trois
„ tourons; & chaque touron est de trois cordons & d'environ 600 fils; si-
„ bien que le cable entier est de 1800 fils, pris à vingt pouces de circonfé-
„ rence, & il doit peser neuf-mille-cinq-cents livres.

„ Un Ecrivain Flamand dit que le maître cable & le cable ordinaire doivent
„ être chacun de quatre, cinq, ou six hansiéres, & de cent-dix à six-vingts
„ brasses, parce que plus le cable est long, plus l'ancre tient ferme. Il dit
„ aussi que le cable de toüei n'est qu'une simple hansiére, & qu'on ne s'en
„ sert que dans les riviéres, & dans les endroits où les bancs rendent le che-
„ nal étroit, & le serrent. Le cable d'affourché sert avec le cable ordinai-
„ re, ou avec le maître cable; parce-que si les vaisseaux n'étoient que sur
„ une ancre & sur un cable, ils ne manqueroient pas de tourner, au premier
„ changement de vent & de marée, & le vaisseau décriroit un si grand cer-

„ cle, qu'il pourroit donner contre des bans, ou des roches; ou soufrir d'au-
„ tres incommodités.

„ Lors donc qu'à la faveur du flot, un vaisseau est entré dans une riviére,
„ on laisse tomber l'ancre ordinaire dans l'endroit où l'on croit qu'il y a bon
„ moüillage: ensuite on descend l'ancre d'affourché dans la chaloupe, & on
„ la porte, par l'arriére du vaisseau, aussi loin qu'on le juge à propos; &
„ lors qu'elle est moüillée, on vire sur l'ancre ordinaire, jusques à ce qu'on
„ ait fait roidir le cable d'affourché. Par ce moien, le vaisseau ne peut plus,
„ ni par le flot, ni par le jussant, décrire de cercle plus grand que sa propre
„ longueur, ni être en danger de donner contre aucun écueil.

„ Le même Auteur dit qu'ordinairement un cable, ou un cordage de trois
„ pouces en rondeur, & d'un pouce d'épaisseur en croix, ou en diamétre,
„ est de quarante-huit fils ordinaires. Et sur ce pied là il a dressé la table que
„ voici, pour marquer de combien de fils sont composez les divers corda-
„ ges, selon l'épaisseur qu'il propose.

Table de la quantité de fils dont les Cables doivent être composez, par rapport à leur circonference, depuis trois pouces, jusqu'à vingt, & depuis 48 fils, jusqu'à 1943.

Pouces	Fils.
3	48
4	77
5	121
6	174
7	238
8	311
9	393
10	485
11	598
12	699
13	821
14	952
15	1093
16	1244
17	1404
18	1574
19	1754
20	1943

„ Voici le moien qu'il donne pour savoir le poids que doit avoir un cable
„ de cent-dix à six-vingts brasses de long. Il faut, dit-il, mesurer l'épais-
„ seur que le cable a dans sa rondeur, & voir dans la table précédente com-
„ bien il doit y avoir de fils dans cette épaisseur, & multiplier par quatre le
„ nombre des fils; parce que chaque fil, de la longueur qu'il le faut pour
„ filer un tel cable, doit peser environ quatre livres; & par ce moien on au-

„ ra

„ ra à-peu-près le poids du cable. Par exemple; un cable de vingt pouces
„ de circonférence, contenant dix-neuf-cents-quarante-trois fils, pesera
„ sept mille-sept-cents-soixante & douze livres. Et ainsi des autres cables
„ qui ne sont pas encore goudronnez, selon qu'on le peut encore voir dans
„ la table suivante.

Table pour évaluer le poids d'un cable par sa circonference.

	Pouces	Poids ou Livres.
	3	192
	4	308
	5	484
	6	696
	7	952
	8	1244
	9	1572
Un Cordage ou Cable de	10	1940
	11	2392
	12	2796
	13	3284
	14	3808
	15	4372
	16	4976
	17	5616
	18	6296
	19	7016
	20	7772

„ Par cette table on peut connoître combien il faut de fils pour chaque tou-
„ ron, selon l'épaisseur qu'on lui veut donner: car, par exemple, pour un
„ cable composé de trois tourons, & à qui l'on veut donner dix-huit pou-
„ ces en rondeur, on mettra-cinq-cents-cinquante fils, pour chaque tou-
„ ron & ainsi des autres. Il faut néanmoins prendre garde que si l'on
„ veut faire le cable un peu plus serré qu'à l'ordinaire, il sera plus court
„ & plus mince; & si on le veut faire plus lâche, il sera plus long &
„ plus gros.

„ Ce même Ecrivain tire de la largeur du vaisseau les proportions des ca-
„ bles. Il donne autant de demi-pouces d'épaisseur en rond, ou de circon-
„ férence, au maître cable, que le vaisseau a de pieds de largeur. Il fait tous
„ les cables presque d'égale grosseur, pour les navires de guerre, & pour
„ ceux qui vont aux Indes, & qui portent beaucoup de gens d'équipage.
„ Mais au regard des vaisseaux marchands, dont les équipages sont foibles,
„ il ne leur donne qu'un gros cable pour maître cable, & il fait le cable or-
„ dinaire d'une huitiéme plus leger, & le cable d'affourché, encore plus
„ leger d'une autre huitiéme.

Couper, Tailler le Cable. *'t Touw kappen, af-kappen, kerven.*

Pour

Pour dire, le couper à coups de hache sur l'écubier, & abandonner l'ancre, afin de mettre plus vîte à la voile; soit pour éviter d'être surpris du gros tems, soit dans le dessein de chasser sur l'ennemi, ou de prendre chasse vous même, n'aiant pas le loisir de lever l'ancre, & de retirer le cable. On laisse alors une boüée sur l'ancre, attachée avec une corde nommée horin, par le moien de laquelle on sauve l'ancre & le cable qui y tient, lors qu'on a le loisir ou la commodité d'envoier au même endroit.

Bitter le Cable. *Voiez*, BITTER.

Lover un Cable. *'t Kaabel rondt-schieten, opschieten.*

C'est le mettre en rond, en maniere de cerceau, pour le tenir prêt à le filer, & en donner ce qu'il faut pour la commodité du mouillage.

Donner le cable à un vaisseau. *De paard-lyn aan een ontramponneerde, of log schip toesmakken, of gooijen, om 't na te sleepen.*

C'est secourir un vaisseau qui est incommodé, ou pesant à la voile; ce qu'on fait en le toüant, ou en le remorquant par l'arriére d'un autre vaisseau. On dit aussi, Tirer en oüaiche.

Laisser traîner un cable sur le sillage du vaisseau. *Een touw agter uit laaten dryven.*

C'est pour retarder le vaisseau, & pour le faire porter plus droit. Comme j'étois parmi ces Corsaires je reconnus qu'ils ne se servoient pas toûjours de leurs cables pour le moüillage, qui en est l'usage ordinaire; & voici comment ils l'emploient à une ruse pour attraper des vaisseaux marchands. Le Capitaine aiant un jour aperçu deux bâtimens chargez pour Génes, qui étoient au vent de lui, résolut de les attirer, en contrefaisant le méchant voilier, bien que son vaisseau fût extrémement fin de voiles. Il laissa traîner un cable sur son sillage, qui rallentissoit la course de nôtre vaisseau, & donna loisir aux deux bâtimens de nous joindre. Peut-être même croioient-ils nous donner chasse. Mais le Corsaire aiant vîtement lové son cable, porta sur eux, & leur envoia cinq ou six bordées, qui les desemparérent, de-sorte qu'il s'en rendit maître.

Les Cables ont un demi tour, ou un tour. *De Kaabels zyn onklaar, of met eenige slagen.*

C'est lors-qu'un vaisseau, qui est moüillé & affourché, a fait un tour ou deux, en obéïssant au vent, ou au courant de la mer, en-sorte qu'il ait croisé, ou cordonné près des écubiers les cables qui les tiennent.

Filer du Cable. *Bot geven, Vieren.*

C'est lâcher & laisser descendre le cable.

Filer le cable bout par bout. *Voiez*, FILER.

Le Cable apique. *Het Kaabel komt op en neer.*

C'est lors que le vaisseau, aprochant de l'ancre qui est moüillée, le cable commence à se roidir pour être à pic, c'est-à-dire, perpendiculaire.

CABLEAU. *Boots-touw.*

On se sert de ce mot, pour dire le diminutif d'un cable, c'est-à-dire la corde qui sert ordinairement d'amarre à la chaloupe d'un vaisseau, lors qu'elle est moüillée.

On appelle aussi Cableau, ou *cincenelle*, cette longue corde dont les Bateliers

teliers se servent à tirer leurs bateaux en remontant les Rivieres.

CABLER. *Kabel-slaan, Touw-slaan.*

C'est un terme de Cordier, pour dire, Assembler plusieurs fils, & les tortiller, afin de n'en faire qu'une corde. Cabler de la ficelle.

CABOTER. *Af en aanleggen, of houden; Hengelen.*

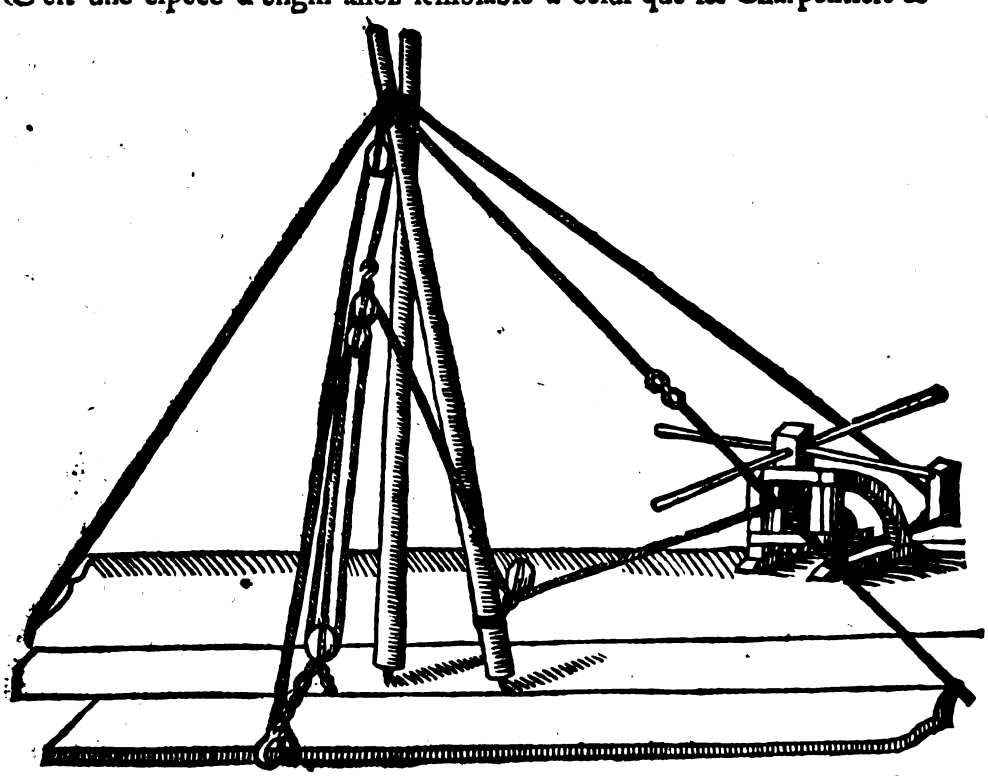
C'est aller de cap en cap, & de port en port; naviguer le long des côtes: ainsi il faudroit dire, Capoter, mais l'usage prévaut sur l'étimologie. Si cette barque ne peut servir aux grandes traversées, on l'emploiera au cabotage. Ce bâtiment n'est propre qu'au cabotage. Nos galiotes, qui étoient accoûtumées à caboter, ne perdirent point ces deux caps de vûë. Les Corsaires ne font le plus souvent que caboter.

CABOTTAGE. C'est proprement la connoissance des mouillage, ancrages, bans, courans, marées; enfin de la situation de toutes les parties des côtes d'une mer.

CABOTTIERE Barque platte, longe & étroite, d'environ trois pieds de profondeur, avec un gouvernail très-long fait en forme de rame. Cette espece de batteaux n'est utile qu'au commerce qui se fait par la Riviere d'Eure, qui tire son origine du côté de Chartres passe à Dreux, & se jette dans la Seine à un quart de lieue au-dessus du pont de d'Arche.

CABRE. *Krikkemik.*

C'est une espéce d'engin assez semblable à celui que les Charpentiers &



Maçons appellent une Chévre; mais plus grossierement fait & composé seulement de deux ou trois fortes & longues perches ou pieux, joints liez ensemble par le haut, les bouts d'en bas s'éloignent à discretion, & soûtenus par trois cordages attachez dans l'endroit où les perches se joignent. Ces cordages sont disposez en triangle, & tirent l'un contre l'autre, entre les deux perches, on met une poulie de caliorne avec une étague, pour enlever, ou plûtôt pour tirer des fardeaux. C'est avec cette machine qu'on retire les grosses piéces de bois de construction, qui sont sur les rivages des riviéres, ou aux bords des ateliers. Les pieux dont le cabre est composé s'appellent en Flamand, *Beenen*; la caliorne, ou plûtôt le palan, *Taakel*; l'étague, *Mantel*; & la poulie, *Strop-blok*, ou *Katte-blok*.

Il y a aussi des Cabres composez de trois perches mais alors il ne faut point de cordages pour les soutenir. Les Carriers se servent de ces derniers pour tirer les vuidanges des puits qu'ils font pour commencer à ouvrir les carrieres, & c'est aussi de ces Cabres que l'on voit le plus ordinairement aux puits des Jardiniers Maraischers. Les Cabres à deux perches ne sont gueres d'usage que dans la Marine.

CABRIONS. *Klampen onder de wielen.*

Ce sont des piéces de bois qu'on met derriére les afûts des canons, quand la mer est grosse, afin d'empêcher qu'ils ne brisent leurs bragues & leurs palans.

CAD.

CADENE. *Ketting.*

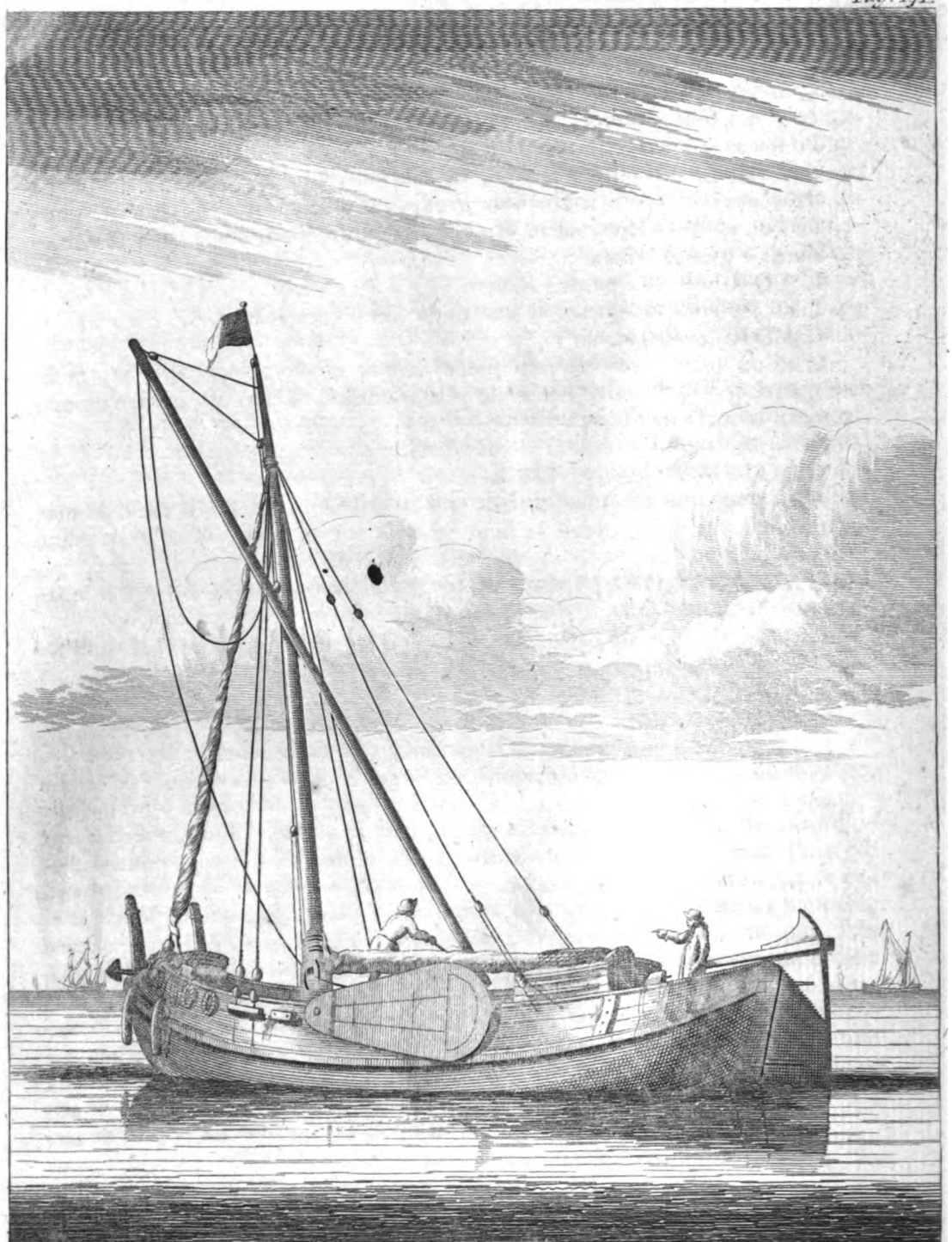
C'est une chaîne.

CADE'NES de hauban. *Putting*, *Puttingen.*

Ce sont des chaînes de fer, au bout desquelles on met un Cap de mouton, pour servir à rider les haubans.

„ On voit à chaque porte-hauban une cadéne, ou chaîne de fer, fait d'une seule barre recourbée, & qui surmonte. Il y a une corde qui y est amarrée, & qui passant dans les trois trous du Cap de mouton que la cadéne environne, & qui servent comme de roüets, tient ferme les haubans, & les fait rider; & contribüe par ce moien à l'afermissement du mât. Les cadénes sont tenües par de bonnes chevilles de fer. Celles des hunes sont fort longues, & sur-tout celles qui sont aux hunes des mâts d'avant & d'artimon, parce que les haubans des mâts qui sont entez dessus, ne descendent pas jusques aux cercles de hune. Il n'y a point de cadénes à la hune de beaupré. Les cadénes qui sont aux porte-haubans, font rider les haubans par le moien des palanquins; mais les haubans des hauts mâts ne se rident qu'avec des Caps de mouton.

„ Il



Kaagh. Cague.

D.S. Fecit

„ Il y a aussi dans les grands porte-haubans, deux longues barres de fer pla-
„ tes, qui sont mobiles, & qu'on appelle pareillement Cadénes, *Puttings*:
„ l'une sert à mettre le palan qui ride les grands haubans, & l'autre sert à
„ descendre la chaloupe à la mer, ou à la haler à bord. Outre, cela il y a
„ dans les petits porte-haubans de grosses cordes avec des roüets de poulie,
„ où l'on passe d'autres palans & des palanquins, pour embarquer & débar-
„ quer de gros fardeaux.

CADRE de charpente. *Raamt*.

C'est l'assemblage quarré de quatre grosses piéces de bois.

CADRE. *Raamt*.

C'est un quarré fait de quatre piéces de bois médiocrement grosses, mises en quarré long, & entre-lassées de petites cordes. Il sert à y mettre un matelas sur lequel on se couche.

C A G.

CAGE. *Mars. Voiez*, HUNE.

C'est une espéce d'échauguette, qui est faite en Cage, à la cime du mât d'un vaisseau: on lui donne le nom de hune sur l'Océan, & celui de gabie sur la Méditerranée.

CAGOUILLE, Volute du revers d'éperon. *Krul*, *Knop van 't galioen*.

C'est ce qui fait un ornement au haut du bout de l'éperon d'un vaisseau. *Voiez*, REVERS d'éperon.

CAGUE. *Kaag*, *Kaeg*.

C'est une sorte de bâtiment Hollandois dont voici un devis.

„ La Cague dont il s'agit, a quarante-sept pieds de long de l'étrave à l'é-
„ tambord, douze pieds six pouces de large de dedans en dedans; & quatre
„ pieds deux pouces de creux. L'étrave a neuf pieds de haut; un pied de
„ large par le haut, & cinq pieds & demi de queste. L'étambord a sept
„ pieds huit pouces de haut, & trois pieds de queste: il a sept pouces d'é-
„ pais en-dedans, & cinq pouces en-dehors; & un pied de large par le haut.
„ La sole a huit pieds cinq pouces & demi de large, & quatre pouces d'é-
„ pais. Les varangues ont trois pouces & demi d'épais, & sont à un pied
„ de distance l'une de l'autre; les genoux sont à même distance, aïant qua-
„ tre pouces d'épaisseur vers le haut, & cinq pouces de largeur. Le bor-
„ dage a un pouce & demi d'épais, & la ceinte en à quatre & demi, & au-
„ tant de largeur. Le bordage au-dessus de la ceinte a un pied de large. La
„ serre-goutiére, qui est au-dessus, a un pied sept pouces de large, & deux
„ pouces d'épais; & cinq pouces de large en-dedans. La couverte de l'a-
„ vant a quinze pieds de long. La carlingue a un pied deux pouces de lar-
„ ge, & trois pouces d'épais. Le cornet du mât s'élève d'un pied sept pou-
„ ces au-dessus du tillac, & a quatre pouces d'épais: son étendüe en-dedans
„ est de treize pouces d'épais, & quinze pouces de large. L'écoutille qui
„ est au-devant a sept pieds sept pouces de long. La lisse a un pouce & de-
„ mi d'épais. La couverte de l'arriére a quatre pieds huit pouces de long,
„ & deux écoutilles. Le traversin d'écoutille à deux pouces d'épais, & qua-
„ tre pouces de larges. Les courbatons ont quatre pouces d'épais & cinq de
„ large. La serre-goutiére a un pied neuf pouces de large. Derriére le mât il

" y a un bau où les semelles sont attachées, & un autre au bout de la
" couverte de l'arriére. Les semelles ont onze pieds & demi de long;
" deux pieds de large par-devant; quatre pieds & demi par-derriére;
" & deux pouces & demi d'épaisseur. Le gouvernail a deux pieds &
" demi de large par le haut, quatre pieds cinq pouces & demi par le
" bas, & d'épaisseur par-devant autant que l'étambord; mais il est un
" peu plus mince par-derriére. La barre du gouvernail a huit pieds de
" long, quatre pouces d'épais, & cinq de large. Le mât a quarante-
" cinq pieds de long, & neuf palmes de circonférence. Le baleston à
" cinquante pieds de long. Il y a dans les courcives un taquet au-dessus de
" chaque courbaton. Les branches supérieures des genoux aboutissent sur la
" préceinte.

CAI.

CAIC. *De Sloep van een Galey.*

C'est l'esquif destiné au service d'une galére.

CAIC, Caics. *Caics.*

„ Ce sont de petites barques, dont les Cosaques se servent pour naviguer
„ sur la mer Noire. Ils y mettent quarante ou cinquante hommes d'équi-
„ page, qui sont tous soldats, & ils vont ainsi en course. Les bâtimens
„ sont tout-couvers de peaux de bêtes.

CAICHE. Sorte de bâtiment. *Voiez*, Quaiche.

CAIES. *Sagte Klippen.*

C'est un banc de sable, ou de roche, couvert d'une vase épaisse, ou de quantité d'herbages: beaucoup de petits bâtimens s'y échoüent, mais la plûpart s'en relèvent sans danger. Quelques-uns écrivent Cayes & Caiches, & appellent ces bancs de sable, Roches molles.

CAILLEBOTIS. *Roofter*, *Roofter-werk*, *Traalie*, *Traalie-werk*, *Traalie-luik*, *Traalie-luikje.*

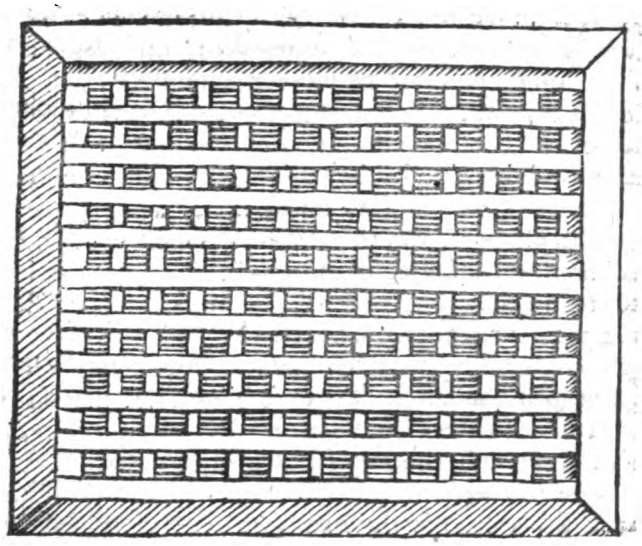
C'est une espece de treillis faits de petites piéces de bois entrelassées & mises à angle droit. Ils sont bordez par des hiloires, & on les place au milieu des ponts des vaisseaux. Les caillebotis servent non-seulement à donner de l'air à l'entre deux des ponts quand les sabords sont fermez durant l'agitation de la mer; mais encore à faire exhaler, par ces sortes de treillis, la fumée du canon qui tire sous les tillacs. On met des prelarts sur les caillebotis pour les couvrir,

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, les hiloires du grand
„ caillebotis doivent avoir neuf pouces de large, & cinq pouces d'é-
„ pais, & le caillebotis doit avoir sept pieds de large dans son milieu. Les
„ vassoles doivent avoir deux pouces & demi de large, & deux pouces d'é-
„ pais. Les lattes doivent avoir trois pouces & demi de large, & demi-
„ pouce d'épais.

„ Le petit caillebotis qui est derriére le mât, doit avoir trois pieds en
„ quarré; les hiloires sept pouces en quarré; les lattes trois pouces & demi
„ de large, & demi-pouce d'épais: elles sont posées sur les vassoles, par la
„ longueur du vaisseau.

„ Le caillebotis qui est devant la grande écoutille, & celui qui est sur le
„ châ-

„ château d'avant doivent être de même largeur. Les hiloires de ce dernier „ doivent avoir huit pouces de large, & quatre pouces d'épais; les vassoles „ un pouce & demi de large, & deux pouces d'épais; les lattes trois pouces „ & demi de large, & demi-pouce d'épais. C'est à-peu-près la même chose „ pour le caillebotis qui est devant la grande écoutille.



CAJ.

CAJOLER. *Met eb, of vloedt opdryven; In de windt opdryven.*

C'est mener un vaisseau contre le vent, à la faveur du courant.

CAJOLER. *Met korte gangen laveeren.*

C'est faire de petites bordées, ou attendre sous voiles, en faisant peu de route.

CAIQUE. *Een Schuit op de Middelandtse Zee.*

C'est un petit bateau du Levant, dans la mer Méditerranée.

CAISSE de Poulie. *Voiez*, MOUFLE.

CAISSONS. *Kassen, Kisten.*

Ce sont les cofres qui sont attachez sur le revers de l'arriére d'un vaisseau.

CAISSONS. Terme d'Ingénieur. *Vuur-kisten.*

Ce sont les cofres, ou caisses, où l'on tient les artifices.

CAJUTES. *Kooijen.*

On appelle ainsi les lits des vaisseaux qui sont, la plûpart, emboîtez autour du navire. On les appelle aussi *Camagnes* & *Cabanes*. *Voiez*, CABANE.

CAL.

CALANGUE, CALE. *Een sluip-haven.*

C'est un abri sur la côte, derriére quelque hauteur, où de médiocres bâtimens peuvent être à-couvert des vents & des flots. Ils entrérent dans une calangue d'où ils ne purent sortir.

CALCET. Assemblage de planches élevé, & cloüé sur le haut des arbres d'une Galere, & qui sert à renfermer les poulies de bronze qui sont destinées au mouvement des antennes.

CALE. Fond de cale. *Ruim.*

C'est la partie la plus basse d'un navire, qui entre dans l'eau, sous le franc-tillac. Elle s'étend de poupe en proüe, & est dans un bâtiment de mer ce qu'une cave est dans un bâtiment de terre. Le fond de cale du vaisseau est au-dessus de la carlingue jusques au franc-tillac, ou premier pont. C'est le lieu où l'on met les munitions, & les marchandises.

Quand on combat; on enferme les esclaves, les gens suspects sous le tillac à fond de cale.

„ On tient le fond de cale plus large dans les vaisseaux qu'on destine pour „ charger à cueilette ou au quintal, que dans les autres; parce-que la di- „ verse maniére des paquets, des tonneaux, des caisses, & de toutes les cho- „ ses qu'on y charge, fait qu'il est plus difficile de les bien arrimer; & on ne „ peut empecher qu'elles n'occupent beaucoup d'espace. *Voiez*, ARRI- „ MER, ARRIMAGE, CUEILLETTE.

„ Il n'y a points d'usage particulier pour les fronteaux, cloisons ou cliss- „ sons, & séparations qui se font dans le fond de cale: chacun en use à sa ma- „ niére. Dans la plûpart des navires de guerre, on y place la cuisine devant „ le grand mât, à trois ou quatre pieds de distance, par le travers du vais- „ seau; & l'on place la dépence derriére la cuisine. Après cela vient la „ chambre du Maître, puis la soute au biscuit, devant laquelle est la cham- „ bre de l'Esquiman, où sont logez avec lui divers autres Officiers. Mais „ dans les vaisseanx des premiers rangs, on ne fait point de chambre pour „ l'Esquiman. On serre les voiles dans la chambre du Maître, en des „ caisses destinées pour cela, qui sont placées du côté de la soute aux pou- „ dres. On voit presque par-tout des hamacs, où couchent les gens de l'é- „ quipage, hormis dans la cuisine, & dans la dépence. On fait aussi des ca- „ banes pour les soldats, vers l'avant dans la fosse aux cables, qui est séparée „ du reste du fond de cale par un fronteau.

„ Dans les vaisseaux marchands on tient le fond de cale, ou rum vuide, „ pour y mettre les marchandises d'où est venu le mot *d'Arrimage*, qui si- „ gnifie l'arrangement des marchandises dans le fond de Cale. Les gens de „ l'équipage se logent dans les hauts; & l'on place la cuisine sur le haut pont, „ ou dans le gaillard d'avant.

„ Quand il arrive que le feu prend au vaisseau, & qu'on ne sait plus com- „ ment l'éteindre, on a recours à faire un trou dans le fond de cale, pour „ y faire entrer l'eau, & tâcher de sauver le vaisseau par ce moien.

CALE. Donner la cale. *Van de ree laten vallen, of loopen.*

C'est une sorte d'estraprade marine, à laquelle on condamne ceux de l'équipage, qui sont convaincus d'avoir volé, blasfême; ou excité quelque revolte. Il y a la cale ordinaire, & la cale sèche. Lors qu'on donne la cale ordinaire, on conduit le criminel vers le platbord, au-dessous de la grande vergue, & là on le fait asseoir sur un bâton, qu'on lui passe entre les jambes, afin de le soulager. Il embrasse un cordage auquel ce bâton est attaché, & qui repond à une poulie suspenduë à un des bouts de la vergue. Ce pen-

pendant trois ou quatre matelots hissent cette corde, le plus promtement qu'ils peuvent, jusques-à-ce qu'ils aïent guindé le patient à la hauteur de la vergue; après quoi ils lâchent le cordage tout-à-coup, ce qui le précipite dans la mer. Quelquefois, quand le crime est tel, qu'il fait condamner celui que l'on veut punir, à une chute plus rapide, on lui attache un boulet de canon aux pieds. Ce suplice se réïtére jusques à cinq fois, selon que a Sentence le porte. On l'appelle Cale Sèche, quand le criminel est suspendu à une corde racourcie, qui ne descendant qu'à quelques pieds de la surface de l'eau, empêche qu'il ne plonge dans la mer. C'est une espece d'estrapade. Ce châtiment est rendu public par un coup de canon qu'on tire, pour avertir tous ceux de l'escadre, ou de la flote, d'en être les spectateurs.

Donner la grande Cale, ou Donner la Cale par-dessous la quille. *Kielen*, *Kiel-haalen*.

" C'est une sorte de punition qu'on pratique parmi les Hollandois, en cet-
" te maniére. On mène le coupable au bord du vaisseau, & on y attache une
" corde, au milieu de laquelle il est lié par le milieu du corps; ou-bien, on
" amène la vergue sur le vibord, & aiant mis le coupable sur le bout, on y
" attache la corde. Autour de son corps on met quelque chose de pesant,
" ou-bien on l'attache à ses pieds. La corde est aussi longue qu'il faut pour
" passer sous la quille du vaisseau. Un des bouts en est tenu de l'autre cô-
" té, par quelques-uns des plus forts matelots de l'équipage; & l'autre
" bout est celui qui est attaché au vibord, ou à la vergue. Le coupable,
" à l'ordre qu'en donne le Quartier-maître, étant jetté à la mer, ceux qui
" tiennent la corde à l'autre bord du vaisseau, la tirent le plus vîte qu'ils
" peuvent, de-sorte qu'il passe avec une grande rapididité, dans l'eau, sous
" la quille. On recommence même quelquefois, & on le jette autant de
" fois que la Sentence le porte. Ce châtiment est rude & dangereux, car
" le moindre defaut de diligence ou d'adresse, de la part de ceux qui ti-
" rent la corde, ou quelque autre petit accident, peut être cause, que ce-
" lui qu'on tire, se rompe ou bras, ou jambes, & même le cou, ou quel-
" que autre partie du corps; si-bien qu'on le met au rang des peines
" capitales.

CALE. *Een Sluip-haven.*

C'est un abri sur la côte, derriére quelque hauteur d'un terrein élevé, qui est propre à tenir de petits bâtimens à-couvert du vent, & de la fureur de flots. Quelques-uns disent *Calange*. Le vaisseau de ce Corsaire s'étoit mis en embuscade derriére une cale, & vint fondre sur nôtre brigantin, qui rangeoit la côte; & après l'avoir enlevé, il se retira derriére la même cale, parce-qu'il y avoit apparence de mauvais tems.

CALE *Een steilagtig strandt.*

C'est aussi un lieu fait en talus, où l'on monte, & d'où l'on descend sans marche.

CALE. *Lood*, *Looden.*

Ce mot se dit encore d'un plomb dont on se sert à faire enfoncer l'hameçon au fond de l'eau, dans la pêche de la moruë.

CALE. *Een Stutje*, *of Spaantje.*

C'est

C'est un morceau de bois que les Charpentiers mettent entre deux piéces de bois, afin d'en remplir le vuide, & de les presser; & qui sert aussi à les haussser, & à les tenir fermes.

CALE-BAS, CARGUE-BAS, CAL-BAS, CARQUE-BAS, *Raake-taalie.*

C'est un cordage qui sert à amener les vergues des pacfis. Il est amarré par un bout au racage de l'un de ces pacfis, & par l'autre bout, à un arganeau qui est au pied du mât; & ce cordage est un palan simple.

CALE-BAS. *Taalie-reep.*

C'est aussi un petit palan, dont on se sert à la mer, pour rider le grand étai.

CALER. *Induiken, In 't water diep gaan.*

C'est enfoncer dans l'eau. La charge de ce vaisseau le fait caler si bas dans l'eau, que sa batterie d'entre deux ponts est noiée.

CALER les voiles, ou Caler autre chose. *Stryken, Neerlaaten.*

C'est amener, ou abaisser les voiles avec les vergues, en les faisant glisser & descendre le long du mât. On dit à présent, presque toûjours, Amener les voiles; & très-rarement, Caler les voiles.

CALER. *Een stutje onder-setten, Een spaantje onder-steeken.*

C'est un terme de Charpentier, qui signifie, Mettre un morceau de bois sous quelque ouvrage de charpenterie, pour le tenir ferme.

CALE. *Losse, Laat vallen.*

C'est un commandement qui se fait, pour laisser tomber tout d'un coup ce que l'on tient suspendu.

CALE tout. *Los al.*

CALFAS. *Kalfaatering.*

C'est le radoub d'un navire, qui se fait lors qu'on en boûche les trous, & qu'on les enduit de suif, de poix, de goudron, afin d'empêcher qu'il ne fasse eau: ou-bien, c'est une étoupe enduite de brai, que l'on pousse de force dans les joints, ou entre les planches du navire, pour le tenir sain, étanche & franc d'eau. Ce terme s'emploie pour signifier l'ouvrier, & l'ouvrage aussi.

CALFAT, CALFATEUR, CALFAS, *Breeuwer, Klouwer.*

C'est un Officier de l'équipage, qui a soin de donner le radoub aux vaisseaux qui en ont besoin, & qui, soir & matin, examine le corps du bâtiment, pour voir s'il ne manque point de cloux, ni de chevilles; s'il ni en a point qui soient mal-assurées: si les pompes sont en bon état: & s'il ne se fait point quelque voie d'eau, afin de l'arrêter. Il doit avoir l'œil particuliérement à l'endroit de l'étrave, qui est l'endroit le plus exposé aux accidens de la mer; & aux carènes & œuvres de marée. Il éxamine si l'étoupe est bien poussée dans les jointures, & dans les fentes du bordage. Lorsqu'il y a combat, il se tient à la fosse aux cables, avec des plaques de plomb, & autres choses nécessaires, & se met à la mer, pour boûcher par-dehors les voies d'eau qu'on découvre. Nôtre frégate aïant reçu des coups à l'eau, le Calfateur chercha pour découvrir la voie d'eau, qui venoit de l'avant; & l'aïant trouvée, il la boûcha avec des plaques de plomb, garnies d'étou-

d'étoupe. Ce mot de Calfât signifie quelquefois le radoub, aussi-bien que l'ouvrier qui radoube.

CALFAT. *Werk-beytel.*

C'est l'instrument qui sert au Calfas, pour calfater un vaisseau.

CALFAT-à-fret. *Spyker-yser.*

C'est un certain instrument, qui a le bout à demi rond, & avec lequel on cherche autour des têtes des cloux & des chevilles, s'il n'y a point quelques ouvertures, afin d'y pousser des étoupes, pour les boûcher.

CALFAT simple. *Klavaats-yser.*

C'est un instrument plus large que le premier, & un peu coupant: on s'en sert à faire entrer l'étoupe jusqu'au fond de la couture.

CALFAT double. *Rabat-yser.*

Il est raïé, & paroît comme double par le bout: on s'en sert à rabatre les coutures.

CALFATAGE. *Kalefaating.*

C'est l'étoupe qui a été mise à force, dans la couture du vaisseau.

CALFATER, CALFADER, CALFEUTRER. *Kalefaaten, Kalefaateren, Breeuwen.*

C'est boûcher les fentes des jointures du bordage, ou des membres d'un

vaisseau, avec ce qui peut être propre à le tenir sain & étanché, en-sorte qu'il ne puisse y entrer d'eau: on se sert pour cela de planches, de plaques de plomb, d'étoupes, & d'autres matiéres. Nous demeurames deux jours à la bande, occupez à calfater nos voies d'eau.

CALFATER. Pousser l'étoupe dans les coutures. *Dryven.*

CALFATER les sabords. *De poorten breeuwen, Poorten kalefaaten en digt maaken.*

C'est emplir d'étoupe le vuide du tour des sabords, ainsi que les coutures du vaisseau; on ne fait ce calfatage que quand on est obligé de tenir la mer.

CALFATEUR. *Voiez*, CALFAT.

CALFATIN, *Breeuwers-maat, Breeuwers-knegt.*

C'est le Mousse qui sert de Valet au Calfateur.

CALFEUTRER. *Voiez*, CALFATER.

CALIBRE. *Caliber, Mondts-diameter, wydte van de tromp van een stuk geschuts.*

C'est la largeur de la bouche d'un canon, l'ouverture d'un mousquet & de toute autre arme-à-feu, par où la bale entre & sort. Les calibres des canons destinez pour les vaisseaux du Roi de France, se trouvent sous le mot Canon.

CALIBRE de boulet. *Kogels-diameter, Caliber.*

On dit qu'un boulet, qu'une bale est de calibre, pour dire, qu'elle est proportionée à la grosseur de la piéce pour laquelle elle est destinée.

Bale de gros Calibre. *Kogel tot 't grof geschut, of musket.*

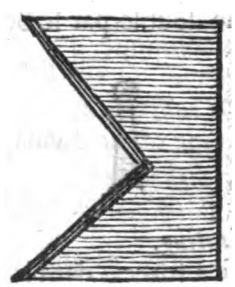
Bale de petit Calibre. *Kogel tot 't klein geschut, of musket, tot de gootelingen.*

CALIBRE. *Mal.*

C'est un instrument de cuivre, ou de bois, qui sert aux Ingénieurs-à-feu, pour leur faire trouver l'ouverture d'un canon, ou d'un mortier, de la largeur qu'il la faut pour le boulet dont ils le veulent charger.

CALIBRE. *Mal.*

C'est aussi un bout d'ais, entaillé par le milieu, dont les Charpentiers se servent pour prendre des mesures. C'est encore un morceau de bois, coupé en creux, à angle droit, pour refaire le bois d'équerre; ce qui veut dire le mettre d'équerre.



CALIBRE. *Schetz van een schip, Model.*

C'est

C'est un modèle qu'on fait pour la construction d'un vaisseau, & sur lequel on prend sa longueur, sa largeur & toutes ses proportions; c'est la même chose que Gabarit.

CALIBRER, Faire de calibre. *De Koogels door de mal-gaaten laaten gaan, om de selve af te meeten; De stuk-kogels vormen, of op de wydte en caliber van 't geschut maaken.*

On dit, Calibrer des boulets de canon, pour dire, les passer dans un instrument de cuivre, ou de bois, appellé Calibre, afin qu'ils soient proportionnez à la grosseur des canons.

CALINGUE; CARLINGUE, CONTRE-QUILLE. *Voiez*, CARLINGUE.

CALIORNE. *Jyn, Gein, Gyn.*

La Caliorne est un gros cordage, passé, dans deux moufles à trois poulies chacun, dont on se sert pour guinder & lever de gros fardeaux. On l'attache quelquefois à une poulie sous la hune de miséne, & quelquefois au grand étai, au-dessus de la grande écoutille.

CALME. *Kalmte, Stilte, Stil-weer.*

C'est une cessation entiére de vent. On dit sur mer, Calme tout-plat, pour dire qu'il ne fait point-du-tout de vent. Le Calme n'est jamais si grand sur l'Ocean que sur la Mediterranée, parce que le flux & reflux de l'Ocean agitent toûjours l'eau, lors même qu'il n'y a point du tout de vent; mais comme la Mediterranée n'a ni flux, ni reflux le calme y est quelquefois tel, qu'une glace de miroir n'est pas si transparente que la mer. Au surplus le calme est un présage presque assûré d'une prochaine tempête.

Mer Calme. *Vlak-waater, Vlak-zee, Stil-zee, Effen-zee.*

Etre pris de calme. *In de kalmte leggen.*

C'est demeurer sans aucun vent, en-sorte qu'on ne va plus qu'au gré du courant de la mer.

Tomber dans le calme. *In kalmte vervallen.*

C'est la même chose.

CALMER, Apaiser la tempête. *'t Onweer stillen, of doen ophouden.*

CALMER, Devenir calme. *Bestillen, Bedaaren, Stil worden.* Le tems étoit calmé.

Il calme, Il commence à calmer. *Het wordt stil weer; De windt gaat leggen, De zee stilt.*

C'est pour dire que le vent diminuë.

Calme tout-plat, Plein calme. *Doodt-stil.*

Le Calme qui servient. *De tusschen-komende stilte.*

Il y eut calme dans le parage où se donna le combat. *Daar men gevogten heeft, wierdt de windt doodt-geschooten.*

Le grand nombre de coups de canon qui se tirent dans une bataille, fait presque toûjours calmer.

C A M.

CAMAGNES. *Kooijen.*

Ce sont des lits de vaisseau, dont la plûpart sont emboîtez autour du navire. Ce terme de Camagne n'est point usité dans le Ponant. *Voiez*, CABANE & CAJUTE.

CAMBRER. *Boogen.*

C'est courber les membrures, planches, & autres piéces de bois, pour quelque ouvrage cintré. La cambrure se fait en présentant au feu ces piéces de bois, qu'on a ébauchées en-dedans, & en les laissant entretenuës quelque tems par les outils que les Charpentiers appellent Sergens.

CAMPAGNE. Faire une Campagne sur mer. *Zee-togt, Een Zee-togt doen.*

C'est le tems de chaque année, où l'on peut tenir les armées navales en mer.

CAN.

CANADE. *De portie van de drank voor 't volk, by de Portugeesen; of 't Randt-soen.*

C'est le nom que donnent les Portugais à la mesure de vin, ou d'eau, que l'on distribuë par jour à chacun de l'équipage.

CANAL, *Zee-engte, Kanaal.*

C'est un intervalle de mer entre deux terres, dont les deux extrémites vont répondre à la grande mer; ou-bien les eaux qu'elle pousse dans les terres. On l'appelle aussi Détroit, Bras de mer, Manche, Pas ou Passe. Le terme de Détroit, est plus afecté à quelques Détroits particuliers, comme au Détroit de Gibraltar, qui est entre l'Afrique & l'Europe, & qui donne l'entrée de l'Ocean dans la mer Méditerranée: au Détroit de Babel mandel, qui est entre l'Asie & l'Afrique, & qui fait communication de l'Ocean avec la mer Rouge: au Détroit de Bahama, qui est le plus fameux des passages du golfe de la Mexique, dans la mer du Nord. Les termes de Canal & de Manche, sont aussi plus afectez à certains Détroits, comme au Détroit qui est entre la France & l'Angleterre, qu'on appelle Canal, Manche, ou Manche Britannique; & qui s'appelle, Pas de Calais, ou de Douvres & de Calais, à l'endroit où il est le plus étroit, c'est-à-dire, à son entrée du côté de la mer d'Allemagne. Le Bosphore de Thrace s'appelle aussi aujourd'hui Canal de la mer Noire, & Détroit de Constantinople. On dit de même, Le Bras de St. Georges.

CANAL ou Lit de riviére. *De boesem van een rivier, De groeve daar een vloedt loopt.*

C'est la place par où l'eau d'une riviére coule. C'est aussi une riviére artificielle, & faite de main d'homme, pour communiquer une riviére à une autre. Il y en a un fort grand nombre en Hollande, & quelques-uns en France, comme le Canal de Briare, qui joint la Seine à la Loire par 42 Ecluses: Le Canal de Languedoc qui fait la communication de la mer du Ponant avec celle du Levant, & dans les Païs-bas Espagnols, Le Canal de Bruges, Le Canal de Bruxelles à Anvers.

Faire CANAL. *In zee steeken.*

Cette façon de parler est afectée à la navigation des galéres, & des bâtimens de bas-bord. Une galére fait canal, lors qu'elle fait une si grande traversée, ou trajet de mer, qu'elle perd la côte de vûë, ou du-moins qu'elle passe des nuits entiéres au large en mer, sans aprocher de la terre. Nos galéres firent canal de Minorque à Alger.

„ CA-

„ CANAUX de l'Y ou Ey, à Amsterdam. *Waalen aan het Y, Walen,*
„ *Wallen, Wellen.*

„ Ce sont des canaux extrémement creux, qui ont été faits proche des
„ quais, le long de la ville, par où elle est bornée de la riviere d'Y, tant
„ le long du Vieux-côté, que du Nouveau. C'est-là que sont les gros vais-
„ seaux marchands, & quelquefois en si grand nombre, tant au-dedans de
„ l'estacade, qu'au-dehors, qu'on ne voit que comme une forêt de mâts,
„ sans pouvoir percer de l'œil au-travers, ni découvrir les eaux qui sont der-
„ riére. Ces Wales, ou Canaux, sont comme séparez de la riviére par
„ deux rangs de gros pieux, avec de grosses barriéres, qui s'ouvrent au ma-
„ tin, & qui se ferment au soir, dans les endroits où l'on n'a pas continué
„ l'estacade, afin de laisser des passages libres aux vaisseaux. Cette estacade
„ les enferme comme dans l'enceinte d'une ville, & les tient en sureté, tant
„ à l'égard des atentats des voleurs, ou d'autres gens mal-intentionez, qu'à
„ l'égard du feu, des orages, & des glaces. *Voiez*, COMMISSAIRES des
„ Canaux de l'Y.

CANAL, ou Creux autour d'une poulie. *Goot.*

C'est la canelure qui regne autour du roüet d'une poulie.

CANAL de l'étrave. *De holte van de voor-steven.*

C'est le bout creusé ou canelé de l'étrave, surquoi repose le beaupré, quand on n'y met point de coussin.

CANAL de fût de mousquet, ou de fusil. *De holte daar de loop van een musket of roer op legt.*

C'est le creux sur lequel repose le canon d'une arme-à-feu.

CANDE, CONFLANT, CONDE', COGNAC. *'t Saamenstootinge van twee rivieren.*

En plusieurs endroits Cande est la même chose que Conflant: ainsi on appelle Candé l'embouchure où la Vienne se joint à la Loire: on dit Condé en d'autres endroits, & Cognac en d'autres.

CANDELETTE, BOSSE de bossoir, JARREBOSSE. *Boeg-touw, Partuurlyn.*

C'est une corde garnie d'un crampon de fer, dont on se sert pour acrocher l'anneau de l'ancre, lors qu'elle sort de l'eau, & qu'on veut la bosser, ou remettre en place: chaque candelette a, de son côté, son pendour & son étrope.

CANEFAS, CANEVAS. *Voiez*, TOILE.

CANON. *Geschut, Bus, Busz, Stuk. Kanon.*

C'est une piéce d'artillerie, faite de fer, ou de fonte. Elle est creuse, en forme de tuïau, la culasse, la lumiere, les tourrillons, le renfort, la platte bande, la volée, l'ame ou le noiau, l'estragale, le collet, le bourrelet sont les diverses parties d'un canon. Il y a des canons de differente longueur, & de different calibre. Le canon dont on se sert en France sur terre est de six especes tant vieilles que nouvelles. Le canon dont le boulet pese 33 livres est de la premiere & vieille espece, & celui de la nouvelle espece est de 36. Apres vient la *Coulevrine*, *la bâtarde*, *la moienne*, *le faucon* & *le fauconneau*. On appelle les deux derniere pieces de campagne un gros canon ordi-

ordinaire est long d'environ dix pieds son noyau est de neuf pieds. Son affût est long de quatorze, & son aissieu de sept. Quand il est posé sur son affût on l'arrête par des surbandes qui le serrent sur ses tournillons. Le diametre de la bouche est de six pouces & deux lignes; l'évent de la balle de deux lignes. Le diametre de la balle est de six pouces, & son poids de trente trois livres. Le metal est épais au collet, de deux pouces, & à la culasse de six. Son métal pese environ 5600 livres. Sa charge est de 18 à 20 livres de poudre pour 33 livres de balle. Il tire de point en blanc 600 pas, & peut tirer par jour 100 ou 120 coups tout au plus. Mais comme il est pesant & difficile à traîner on l'employe le plus souvent pour un assaut, afin de battre de loin, soit pour attaquer quand on fait les premieres approches, soit pour se defendre, en le plaçant sur un cavalier. On ne fait guerres à present que des canons de 24 livres de bale, qui ont cinq pouces & demi de calibre & dix pieds de long. Les canons des vaisseaux, sont plus pesans de métal que ceux qui servent à terre, à-cause de l'éffort que reçoivent les pieces sur mer, par la nécessité où l'on se trouve de les charger quelquefois de boulets à deux têtes. Ils sont montez sur des affûts semblables à ceux des mortiers. Il y a quatre petites roües chacune d'une piéce, qui les portent; & ces roües n'ont point de rais. La drague & le palan servent à affoiblir le recul, & à remettre la piéce en batterie. On ne se sert que de sept différens calibres, pour l'artillerie des vaisseaux, savoir de trente-six livres de bale, de vingt-quatre livres, de dix-huit, de douze, de huit, de six, & de quatre: mais le calibre des canons de fer n'est que depuis dix-huit livres le boulet, douze livres, & au-dessous jusques à quatre. Voici de quelle maniére se fait la distribution du canon sur les vaisseaux de France, suivant l'Ordonnance de 1689.

Tous les vaisseaux du premier rang, par quelques Officiers qu'ils soient commandez, seront armez de canons de fonte, sans mélange d'aucune piéce de fer.

Ceux du second rang, commandez par l'Amiral, Vice-Amiral, ou par un Lieutenant général, auront aussi tout leur canon de fonte, & s'ils sont commandez par un Chef d'escadre, ou par un Capitaine, ils n'auront que les deux-tiers de canons de fonte, & un tiers de ceux de fer.

Ceux du troisiéme rang, commandez par l'Amiral, Vice-Amiral, ou par un Lieutenant général, auront pareillement tout leur canon de fonte; par un Chef d'escadre, les deux tiers de fonte, & le tiers de fer; mais s'ils sont commandez par un Capitaine, ils n'auront que la moitié des canons de fonte, & la moitié de ceux de fer.

Les vaisseaux du quatriéme rang, auront un tiers de canons de fonte, & les deux tiers de canons de fer.

Ceux du cinquiéme rang, seront armez des trois quarts de canons de fer, & d'un quart de ceux de fonte.

Les frégates legéres, & tous les autres bâtimens n'auront que du canon de fer.

Les canons dont on se sert sur mer sont plus courts, & plus épais de metal

tal que ceux dont on se sert sur terre : aussi ces premiers ne portent-ils pas si loin que les autres. On les fait plus courts parce-que les bordées se font d'ordinaire de plus proche, & que d'ailleurs on a moins de peine à les manier pour les charger ; outre qu'ils occuperoient un trop grand espace pour le recul.

Toutes les piéces d'artillerie dont on se sert en France, sur mer, sont ou Renforcées, ou Légitimes, ou Moindres. Les Renforcées sont celles qui ont à la culasse plus d'un calibre d'épaisseur. Les Légitimes sont celles qui ont trois parties égales de diametre. Les Moindres sont celles qui n'ont pas le diamétre de l'ame, ou-bien le calibre, proportionné à l'épaisseur du métal.

Toutes les ustensiles du canon doivent être proportionées aux piéces qu'elles servent ; ce qui se fait en remarquant le calibre, & la longueur de la piéce.

La charge ordinaire de poudre d'un canon, est environ la moitié du poids de son boulet. Il faut rafraîchir le canon, après une trentaine de décharges, avec deux pintes de vinaigre, qu'on mêle avec quatre pintes d'eau, & qu'on met dans l'ame du canon, après avoir bien bouché la lumiere. Sans cette précaution le canon seroit en danger de crever ou de s'éventer. La plus haute élevation ou le canon tire, est de quarante-cinq degrez. On dit, Fondre, en parlant des canons de fonte, & Couler, en parlant des canons de fer, & des bombes. On appelle Piéces nettes, celles qui n'ont point d'évent, ni d'autres défectuosités ; qui n'ont ni chambres, ni fistules, ni souflures, dont le métal est sain, non poreux, ni venteux, ni grumeleux, & où le foret a eu prise par-tout.

„ Pour le coup d'épreuve il faut donner de poudre aux canons qui por-
„ tent jusqu'à huit livres de bale, le poids de leur boulet ; à ceux qui por-
„ tent depuis huit jusqu'à seize livres de bale, les trois quarts du poids de
„ leur boulet ; & à ceux qui portent depuis seize livres de bale jusqu'à qua-
„ rante-huit livres, les deux troisiémes parties du poids de leur boulet ; ou-
„ bien, selon d'autres Maîtres Canoniers & Ingénieurs, dix livres & demie de
„ poudre pour un boulet de douze livres ; treize livres & demie, pour un
„ boulet de dix-huit livres ; seize livres & demie, pour un boulet de vingt-
„ quatre livres ; vingt & une livre, pour un boulet de trente-six livres ; &
„ vingt-six livres, pour un boulet de quarante-huit livres. Pour les coups
„ ordinaires on prend un tiers moins de poudre, ou la moitié du poids du
„ boulet, ainsi qu'il a été déja dit. D'autres donnent à un petit canon de
„ deux livres de bale une livre & demie de poudre ; & aux canons depuis
„ deux livres de bale jusques à douze, une demie livre de poudre plus, par
„ chaque livre de bale. D'autres encore, reglent le poids de la poudre par
„ le poids du métal de la piece, & mettent une livre de poudre par chaques
„ quatre-cents livres de metal d'une piece de fonte ; & pour les canons de
„ fer, une livre de poudre par chaques cinq-cents livres de leur poids. Lors-
„ que les pieces sont échauffées, on leur donne moins de poudre qu'on ne
„ fait d'abord.

„ Pour donner à un boulet le vent qu'il lui faut dans le canon, il faut di-
„ viser la largeur de la bouche du canon en vingt & une parties, & en don-

„ ner

„ ner vingt au boulet : ou-bien il faut donner aux canons de fonte, par cha-
„ ques sept livres, une livre pour le vent ; & aux canons de fer, par cha-
„ que cinq livres, une livre.

„ Si le boulet est trop gros le canon est en danger de crever ; & s'il est
„ trop petit il ne porte pas bien droit.

„ On place les plus gros canons vers les hanches du vaisseau, tout-pro-
„ che de la sainte-barbe, derriére les grands haubans ; & ceux qui les sui-
„ vent sont placez au milieu, où le vaisseau en peut mieux suporter
„ la charge. On a coutume de soufler les canons, avant que de les
„ charger.

„ Il faut que les afûts soient placez de telle maniere, qu'on puisse faire
„ facilement hausser, & baisser ou plonger le canon.

„ On proportione le diamétre de la bouche du canon, à la bale qu'on
„ lui destine, en y comprenant le vent qu'on donne au boulet ; & à
„ proportion de ce que le canon est plus long ou plus court, & que la
„ bouche a plus ou moins de diamétre, on le fait plus ou moins épais de
„ métal.

„ On donne moins de vent, à proportion, aux gros canons qu'aux pe-
„ tits : ceux qui tirent une bale de douze livres doivent avoir leur diamétre
„ à la bouche pour un boulet de quinze livres : ceux qui tirent une bale de
„ dix-huit livres, le doivent avoir pour un boulet de vingt & une livres,
„ & tout-de-même, il faut ajoûter trois livres par chaque plus gros calibre.
„ Le diamétre de la bouche du canon sert de règle pour l'épaisseur du mé-
„ tal qu'il doit avoir. Les canons de fer d'Angleterre & de Suéde, doivent
„ avoir en rondeur ou circonférence, par-derriére, au bout de la culasse,
„ onze fois le diamétre de la bouche ; & sept fois, par-devant, au bour-
„ let ; non compris les plattes-bandes & autres ornemens : si-bien que c'est
„ à la culasse trois diamétres & demi de la bouche, & au bourlet, deux
„ diamétres & un quart pour le moins. Leur longueur depuis la lumiére
„ jusqu'au bourlet, doit être, à-peu-près, de six fois le diamétre de la cu-
„ lasse.

„ Les canons de fonte verte, ont moins d'épaisseur de métal que les ca-
„ nons de fer. Ordinairement ils ont, en circonférence, à la culasse, neuf
„ fois le diamétre de la bouche ; sept fois aux tourillons, & cinq fois au
„ bourlet.

„ Pour leur longueur, les sentimens sont fort différens. La plûpart des
„ Maîtres leur donnent de longueur sept fois le diamétre de leur culasse ; &
„ voici comment un Auteur Flamand s'en exprime plus particuliére-
„ ment.

„ Une piéce de canon de métal, dit-il, de dix-huit livres de bale, doit
„ peser ordinairement 3900. livres, & avoir de longueur, depuis le bour-
„ let jusqu'aux tourillons, 6. pieds ; depuis les tourillons jusqu'à la lumié-
„ re, 4 pieds ; depuis la lumiére jusqu'au bout de la culasse, 1 pied & de-
„ mi.

„ Un canon de douze livres de bale, doit peser 3300 livres, & avoir de
„ longueur en tout, 10 pieds & demi. Un canon de douze livres de bale,
„ doit

„ doit peser 2000. livres, & avoir dix pieds de long. Un canon de six li-
„ vres de bale, doit peser 1730. livres, & avoir huit pieds de long. Un
„ canon de quatre livres de bale, doit peser 640. livres, & avoir six pieds
„ de long.

„ Un canon de fer de douze livres de bale, doit peser environ 3100. & a-
„ voir de longueur depuis le bourlet jusqu'aux tourillons, 4. pieds 9. pou-
„ ces; & depuis les tourillons jusqu'au bouton, 4 pieds 3 pouces: il doit a-
„ voir un pied six pouces de diamétre à la culasse; un pied dix pouces aux
„ tourillons; au bourlet un pied; & le tourillon doit avoir six pouces de
„ diamétre.

„ Un canon de fer de six livres de bale, doit peser 2000. livres, & avoir
„ de longueur depuis le bourlet jusqu'aux tourillons, 4 pieds 4 pouces;
„ depuis les tourillons jusqu'au bouton, 3 pieds huit pouces: il doit avoir
„ 1 pied 2 pouces d'épaisseur à la culasse; 1 pied aux tourillons; 9 pouces
„ au bourlet; & le tourillon doit avoir quatre pouces de diamétre.

„ Un canon de fer de trois livres de bale, doit peser 1100 & avoir de lon-
„ gueur depuis le bourlet jusques aux tourillons, 3 pieds 5 pouces; depuis
„ les tourillons jusqu'au bouton, 3 pieds 1 pouce; & un pied de diamétre à
„ la culasse, 10 pouces aux tourillons, 8 pouces au bourlet; & le touril-
„ lon doit avoir 3 pouces & demi de diamétre.

„ Lors-que le livre Flamand dont ces articles ont été extraits, fut mis au
„ jour, c'est-à-dire, l'an 1697 le cent de livres des canons de fer, valoit
„ 8 livres & demie.

„ Ce même Auteur dit qu'ordinairement on destine pour chaque canon
„ vingt-cinq coups de poudre; trente-six boulets; dix sachets de mitrail-
„ les longues, ou chevilles de fer; quatre sachets d'autres mitrailles, une
„ aune de toile pour faire des sachets, une pince de bois & une de fer, u-
„ ne lanterne à gargousse, une main de papier à gargousses, quatre tam-
„ pons, une plaque de plomb pour couvrir la lumiére, une demie livre de
„ suif, trois boutons d'écouvillon avec leurs hampes & leurs cordes.

„ Mais il y a des ustensiles, dont on n'en destine qu'un pour deux piéces
„ de canon; savoir un fouloir, une cuilliére, un écouvillon, dont une peau
„ de mouton en fait deux; trois palans, une roüe d'afût de rechange, une
„ esse, une crampe, un gond, une cheville à boucle.

„ Et il y en a d'autres, dont on n'en destine qu'un pour quatre piéces; sa-
„ voir, un aissieu, une cheville d'afût, une platebande, un traversin, un
„ coin de de mire; & un baril à bource pour dix piéces.

" Enfin il y en a, dont on en destine très-peu pour beaucoup de piéces;
" comme pour quinze piéces, deux maillets; une livre de fil à coudre; dou-
" ze aiguilles à coudre; une livre de ficelle; deux paquets de lignes, trois
" paquets de merlin; une demie livre de fil à palans; un paquet de rabans
" de sabords demi usez; un cric, une lanterne sourde, trois cornets à épi-
" cer, deux poinçons à merliner, un cofre à gargousses, avec deux balan-
" ces, des poids différens, en piles & autrement jusqu'à douze livres, des
" charges & des entonnoirs; deux livres de savon; une livre de cire pour
" les gargousses; deux poulies simples & deux doubles; cinq paquets de

„ cordage refait, pour amarres & éguillettes.

„ Outre cela on donne de grosse toile molle pour les frises des sabords; de „ vieux morceaux de voiles pour mettre sur les dragues; de vieux haubans „ pour faire des dragues, des écouvillons, & des refouloirs; de la craie rou- „ ge pour numéroter les gargouches.

„ Et de-plus, chaque mois, cinquante livres de méche, pour les bâtons à „ méche, où elle est entretenüe, & pour tout ce qu'il en faut. Enfin le „ Maître Canonier est chargé de pourvoir tout le canon de cornes à amor- „ cer; de dégorgeoirs, de règles à calibrer; de compas & de calibres; de „ limes & de râpes.

„ Au regard des Afûts, les piéces de la sole doivent être de la moitié de la „ longueur du canon: la largeur entre les deux flasques doit être proportio- „ née à l'épaisseur de la piéce; & la profondeur tout de même. Voici en- „ core des proportions particuliéres, à l'exemple de celles qu'on a marquées „ pour le canon.

„ La sole d'un afut pour un canon de dix-huit livres de bale, doit avoir „ 5. pieds 10. pouces de long; les flasques doivent avoir 5. pieds 7 pouces „ de long, 1. pied 7 pouces de large; & 1 pied 4 pouces entre les touril- „ lons. Les roües de devant doivent avoir 1 pied 3 pouces de hauteur, & „ les roües de derriére, 1. pied 1. pouce.

„ La sole d'un afût pour un canon de douze livres de bale, doit avoir 5. „ pieds 2. pouces de long; les flasques, 5. pieds de long, 1. pied 5. pou- „ ces de large, & 1. pied 3. pouces entre les tourillons. Les roües de de- „ vant doivent avoir 1. pied 1. pouce de hauteur; les roües de derriére 1. „ pied; & les unes & les autres 5. pouces d'épaisseur.

„ La sole d'un afût pour un canon de huit livres de bale, doit avoir 5 pieds „ de long; les flasques, 4. pieds 7. pouces de long; 1. pied 3 pouces de lar- „ ge, & 1. pied 1. pouce entre les tourillons. Les roües de devant doivent „ avoir 1. pied de hauteur, & les roües de derriére 10. pouces.

„ Le meilleur bois pour faire les afûts est l'Ormeau, mais comme il est ra- „ re, on n'en fait le plus souvent que les aissieux & les roües, & le reste est „ de Chêne. Voici à peu-près leur prix.

„ Les afûts pour les canons de fonte, de trente-six & de vingt-quatre li- „ vres de bale, peuvent valoir 20. livres. Pour les canons de dix-huit & de „ douze livres de bale, ils peuvent valoir 16. livres. Pour les canons de huit „ & de six livres de bale, 10. livres. Pour les canons de quatre livres de ba- „ le, 8. livres.

„ Les afûts pour les canons de fer de vingt-quatre livres de bale, peuvent „ coûter 18. livres. Pour les canons de dix-huit livres de bale, 16. li- „ vres. Pour les canons de douze livres de bale, 12. livres. Pour les „ canons de huit livres de bale, 10. livres. Pour les canons de six livres „ de bale, 8. livres. Pour les canons de quatre & de trois livres de bale, „ six livres.

LES Ordres qui sont établis dans les armées navales de Hollande, lors qu'on se dispose au combat, tant à l'égard du canon que des autres armes, sont.

„ Pre-

„ Premiérement de faire préparer pour chaque piéce de canon tout ce qui
„ est nécessaire pour tirer quarante-deux coups.
„ De faire serrer toutes les gargousses dans des cofres destinez à cet éfet,
„ dans le fond de cale, & dans la soute aux poudres.
„ De faire choix de gens propres, pour mettre auprès des cofres à gargous-
„ ses, & aux écoutilles.
„ De couvrir les écoutilles de prelarts.
„ D'ordonner à ceux qui sont aux écoutilles, de ne mettre entre les mains
„ de ceux qui sont auprès des cofres à gargousses, aucunes lanternes, qu'ils
„ ne les aient tournées sens-dessus-dessous, & visitées, pour voir s'il n'y a
„ point de feu.
„ De faire donner deux lanternes à gargousses, pour chaque piéce de ca-
„ non.
„ De distribuer les gens qu'on destine au service du canon, & leur marquer
„ quelles piéces ils doivent servir.
„ De les faire aller tous les jours, lors qu'on en a le loisir, chacun près de
„ la piéce qu'il doit servir, & de leur faire faire l'exercice.
„ De distribuer les Canoniers pour les batteries de chaque pont, & de com-
„ mander un homme en particulier pour la batterie du premier pont, où sont
„ les plus grosses piéces, afin qu'il présente les gargousses.
„ De bien ranger les boulets & les étoupins dans les parquets, sur les
„ ponts.
„ De tenir parez les bailles & les écouvillons, près de chaque piéce.
„ De fraper un clou entre chaque deux piéces de canon, pour y prendre les
„ cornes à amorcer.
„ De faire les valets de la figure d'un peloton, & de les bien serrer.
„ De déclarer & faire bien entendre à tous ceux qui sont distribuez pour
„ servir le canon, qu'au premier ordre de l'Amiral, ou du Capitaine, ils
„ aïent à se rendre chacun auprès du canon qu'il doit servir, & à s'y trouver
„ au troisiéme coup de cloche; & que quiconque demeurera en défaut à cet
„ égard, païera une amende de six sous pour la premiére fois, aplicable au
„ Prévôt & aux pauvres; & de douze sous pour la seconde fois; & pour la
„ troisiéme fois il sera soumis à une punition arbitraire.
„ De tenir parez les pots-à-feu & les grenades, & d'ordonner des gens ca-
„ pables pour les jetter.
„ De distribuer les menües armes-à-feu à ceux qu'on trouve les plus
„ capables de les manier, & de leur en faire faire l'exercice deux fois la se-
„ maine.
„ Et que lors que le Trompette sonne la charge, chacun se tienne paré
„ avec ses armes, & vienne sur le pont.
„ De choisir cinquante soldats, pour leur donner des carabines ou arque-
„ buses, telles qu'on a coutûme de s'en servir sur le haut pont; & de distri-
„ buer les autres pour servir le canon.
„ De tenir aussi parez dans la dunette quelques mousquets, arquebuses &
„ carabines.
„ De tenir sur le haut pont des fusils & de longues piques, & des fusils
„ plus courts sur le second pont.

„ De tenir des seilleaux parez & amarrez tout-au-tour du vaisseau:
„ De tenir des bailles & des écouvillons dans les porte-haubans.
„ De placer sur chaque hune une grande baille, avec des seillaux, & de „ grosses séringues.
„ De tenir paré à l'arriére, sur la dunette, un cable, ou une hansiére.
„ De mettre des chaînes aux hunes, & des bourlets sous les racages.
„ De tenir parez sur le pont des paquets de commandes, de garcettes, & „ de culs de porc, pour racommoder en diligence ce qui pourra être endom- „ magé.
„ De faire choix de cinq ou six matelots bien dispos, pour prendre soin „ des manœuvres courantes; avec promesse d'une recompense honnête, s'ils „ s'aquitent bien de leur devoir.
„ De mettre un faux étai au mât de misène; d'ordonner six Mousquetai- „ res pour la chaloupe avec les rameurs, & d'y placer deux bombardes.
„ De faire garnir de planches les grapins des chaloupes & des canots, afin „ que les Charpentiers les trouvent parez au besoin, pour s'en servir à „ l'eau.
„ D'ordonner aux Charpentiers de se tenir parez, avec des ceintures au- „ tour du corps, & avec les cloux, chevilles, sacs, palardeaux, suif, pla- „ ques, & toutes les autres choses dont ils doivent être pourvus; de les dis- „ tribuer par les hauts & par les bas; & de leur recommander la vigilance.
„ De distribuer tous les Officiers, & leur assigner à chacun leur poste.
„ De placer des mousses dans les galeries de fond de cale, & dans les fosses „ aux cables.
„ D'ôter toutes les gargousses vuides, & les mettre dans la soute au bis- „ cuit, s'il y a place, ou ailleurs.
„ De porter dans la dépence un tapecul, ou une voile pour les malades.
„ De faire donner de doubles charges pleines aux Arquebusiers ou Ca- „ rabins.

VOICI la maniére de servir & de charger le canon dont on se sert sur mer, pour l'exercice ordinaire.

CANONIERS, Chacun à son poste. *Bus-schieters, elk by syn stuk.*

DEMARREZ le canon. *Maakt 't geschut los.*

ROULEZ le palan à côté de la piéce. *Set de taalie aan de zy van uw stuk.*

OTEZ le tampon de la bouche du canon. *Neemt de prop uit de tromp, Neemt de prop af.*

DE'COUVREZ la lumiére du canon. *Neemt de plaat van 't laadt-gat af.*

PRENEZ le dégorgeoir. *Neemt uw laadt-priem.*

METTEZ-le dans la lumiére du canon. *Set die in 't laadt-gat.*

CREVEZ la gargouche. *Steek de kardoes door.*

PRENEZ le poulverin. *Neemt de kruidt-hooren.*

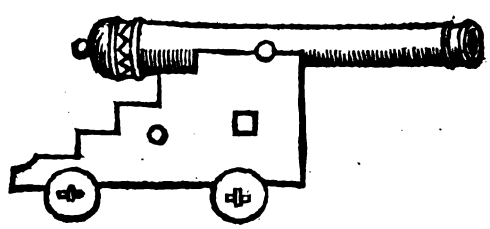
AMORCEZ le canon. *Doet 't kruidt in 't laadt-gat.*

COUVREZ la lumiére. *Dek het laadt-gat weer.*

PRENEZ le boute-feu. *Neemt uw londt-stok.*

POIN-

POINTEZ le canon. *Pas af uw ſtuk.*
SOUFLEZ la méche à l'écart. *Keert u om, en blaaſt de londt af.*
ETES-vous prêts, Canoniers. *Bent gy klaar om te ſchieten.*
DE'COUVREZ la lumiére du canon. *Neemt de plaat van 't laadt-gat af.*
HAUT le bras. *Ligt op uw arm.*
METTEZ feu. *Geef vuur, of, Steek aan.*
QUITTEZ-le boute-feu. *Set uw londe-ſtok neer.*
BOUCHEZ la lumiére. *Stop 't laadt-gat weer toe.*
PRENEZ le fouloir, *Neemt uw ſtamper.*
METTEZ le dans le canon. *Steek die in de tromp van uw ſtuk.*
REFOULEZ-le Canon. *Set aan, of Stamp aan.*
TIREZ le fouloir dehors. *Haal uit uw ſtamper.*
PRENEZ la gargouche. *Neemt de kardoes.*
METTEZ-la dans le canon. *Steek die in de tromp.*
PRENEZ-le valet. *Neemt de prop.*
METTEZ-le dans le canon. *Steek die in de tromp.*
PRENEZ le fouloir. *Neemt uw ſtamper.*
METTEZ le bouton dans le canon. *Steek de knop in de tromp.*
BOURREZ la bale. *Set aan.*
RETIREZ le fouloir dehors. *Haal uit uw ſtamper.*
METTEZ-le en ſon lieu. *Set die op ſyn plaats.*
PRENEZ le levier. *Neemt uw handt-ſpaak.*
REDRESSEZ le canon. *Regt uw ſtuk.*
PRENEZ la pince. *Neemt uw koevoet.*
HAUSSEZ la culaſſe du canon. *Til, of, Beurt het broek-ſtuk op.*
PRENEZ le coin de mire. *Neemt de kegge, of wigge.*
POINTEZ le canon. *Pas af uw ſtuk.*
AMARREZ le canon a ſimple palan. *Maak 't geſchut vaſt met een looſe taalie.*
METTEZ la platine ſur la lumiére du canon. *Set de plaat-loodt op 't laadt-gat.*
METTEZ le tampon à la bouche du canon. *Set de prop in de tromp, Set de prop op.*



GROS Canon. *Kartouw.*
CANONS du plus gros calibre. *Heele Kartouwen.*
CANONS de demi-calibre. *Halve Kartouwen.*

C'eſt-à-dire de la moitié de ceux du plus gros calibre.

CANONS de moïen calibre. *Middelbaare Kartouwen.*

C'eſt-à-dire, ceux qui ſont entre le demi-calibre, & les plus petits.

CANONS des plus petits calibres. *Gootelingen.*

CANONS de fonte. *Leepel-ſtukken, Metaal-ſtukken.*

Ce ſont les canons de cuivre. Ils ſont faits d'une compoſition ou mélange de métal, ſavoir ſur cent livres d'airain dix ou douze livres d'étaim. Pour faire la fonte verte on ſe ſert de cuivre tel qu'il vient de la mine, avec moins d'étaim.

CANONS de fer. *Yſere ſtukken.*

GARNITURE complète du Canon, & ſon rechange. *Het Geſchut met al ſyn toebehooren, en voor-raadt; Een heel toeſtel van een ſtuk geſchuts, en ſoo veel voor de looſe.*

CANONS du château d'avant. *Boeg-ſtukken, Voor-ſtukken.*

CANON à la ſerre. *Een geſchut dat af en aan ſtaat.*

C'eſt un canon qui eſt ſaiſi en-dedans, & dont la volée porte contre le haut du ſabord.

CANON aux ſabords. *Geſchut aan boord.*

Ce ſont ceux qui ſont mis en état d'être tirez.

CANON allongé contre le bord. *Een geſchut langs 't ſchip vaſt.*

C'eſt celui qui eſt ſaiſi de long, contre le côté du vaiſſeau.

CANON détapé. *Een geſchut daar de prop uit is.*

C'eſt celui qui eſt débouché, ou dont la tape, ou tampon, eſt hors de la bouche.

DE'TAPE. *De prop uit, Prop uit.*

CANON démarré. *Een los geſchut.*

C'eſt un canon qui a rompu les cordes qui l'amarroient.

AMARRER le Canon pour long-tems, l'Eguilleter. *De ſtukken met haar taalies wel vaſt maaken, of met vaſte taalies ſorren.*

AMARRER le canon pour peu de tems, & pour tirer de nouveau. *De ſtukken met looſe talies vaſt maaken.*

CANON démonté. *Een geſchut uit ſyn roopaart.*

C'eſt celui qui eſt hors de deſſus ſon afût, ou dont l'afût s'eſt rompu par accident.

UN gros Canon tire de point en blanc ſix-cents pas, & dix coups par heure, ſix-vingts par jour. *Een kartouw ſchiet op een wit van ſes-hondert ſchreeden, en tien ſchooten in een uur, hondert en twintig in een dag.*

QUAND la drague eſt amarrée elle ſert à empêcher le recul du canon. *Met vaſte broekingen belet men het te rug loopen van 't geſchut.*

Le Vaiſſeau n'avoit que quarante canons, quoi-qu'il fût percé pour ſoixante. *'t Schip voerden maar veertig ſtukken, ſchoon het ſeſtig poorten had.*

HALER le canon en-dedans. *De ſtukken inhaalen, ſcheepwaarts inrukken.*

POUR charger le canon il faut le haler en-dedans. *In 't laaden doet men de ſtukken binnens-boords loopen.*

HA-

HALER le canon à bord. *Voiez*, BORD.

ETRE à la portée du canon. *Onder-scheut zyn.*

PASSER, ou Pousser tout le canon d'un bord. *Alle de stukken aan een zy rakken, over een zyde haalen.*

Un nommé Darcons prétendoit avoir inventé une maniere de suspendre le canon dans un vaisseau, pour le faire demeurer dans son point de mire n'onobstant l'agitation du vaisseau. On appelle Canon de Coursier, un canon de 33 à 34 livres de balle, qui est logé sur l'avant de la Galere, pour tirer par dessus l'éperon. Les pieces que l'on appelle de la nouvelle invention, ou à l'Espagnole, ont une concavité, ou chambre au fond de l'ame, qui fait qu'elles poussent plus loin le boulet, & avec moins de poudre que les autres: elles sont aussi plus courtes. Il y a des pieces de canon qu'on appelle *folle*, parce qu'elles n'ont pas l'ame bien droite, ce qui est cause que le boulet ne va jamais droit, où l'on vise. C'est la faute du Fondeur. Il y a des piéces absolument tortuës. Belleforet, & d'autres Auteurs disent que ce fut une nomme Bertolde Schuartz, ou le Noir qui l'inventa. Il en enseigna premierement l'usage aux Venitiens l'an 1380 dans la guerre qu'ils avoient contre les Genois, dont toute l'Italie le plaignit comme d'une contravention manifeste aux loix de la bonne guerre: & néanmoins Pierre Messie dit en ses diverses Leçons que les Mores qui étoient assiegez en l'an 1343. par Alphonse XI Roi de Castille, tiroient certains mortiers de fer qui faisoient un bruit semblable au Tonnerre. Dom Pedre Evêque de Leon en la Chronique du Roi Alphonse qui conquit Tolede dit qu'en une bataille navale qui fut donnée entre le Roi de Thunis, & le Roi More de Seville, il y a plus de 400. ans, ceux de Thunis avoient certains tonneaux de fer avec quoi ils tiroient force tonnerres de feu. Du Cange dit qu'on voit par les Regîstres de la Chambre des Comptes, que l'usage en étoit en France dès l'année 1368. Il rapporte une Chronique de Bert. du Guesclin, où l'on trouve ces vers.

Pour la Ville assaillir ordonnerent canons.

On tient que les Anglois en tirerent à la bataille de Crecy en l'an 1346. Mezerai rapporte que le Roi Edoüard jetta l'épouvante dans l'armée Françoise par cinq ou six piéces de canon, parce que c'étoit la premiere fois que l'on eût vû de ces foudroiantes machines. Les premiers canons en général ont été appellez *Bombarbes*, du mot latin *bombus*, à cause de leur bruit éclatant. On donna divers noms aux piéces de canon, & On les appella *Cardinales*, *Mulets*, *Basilics*, *Syrenes*, *Ribadoquins*, *Emerillons*, *Serpentines*, *Passe-volans*, *Verteuils*, *ou Sauteraux*, *Sacres*, *Veuglaires*, *Barces &c.* Il y a en France plusieurs Fonderies Roiales pour la Fonte des Canons. Ce sont des Commissaires aux fontes qui en ont l'inspection & des Fondeurs qui les fondent.

Les Canons & autres piéces de l'Artillerie, aussi bien que leurs affuts, & tout ce qui sert pour les charger & tirer sont du nombre des marchandises de contre-bande, dont la sortie est defenduë par toute l'étenduë du Roïaume, Terres & Païs de l'obeissance du Roi de France suivant l'ordonnance de 1687. Titre 8. Art. 3. & tous les Traitez de Paix; sous peine de confiscation, d'amende, & autres, s'il y écheoit.

CA-

CANON de fusil, de mousquet, &c. *De Loop van een roer, van een musket, enz.*

C'est la partie des mousquets, fusils, pistolets &c. où l'on met la charge de plomb. Le canon est posé sur un petit fût, pour le tirer à la main. Pour marquer quelles qualitée il doit avoir, quel est l'usage, & qu'elles sont les proportions de ces sortes d'armes-à-feu, on ne peut mieux faire que de raporter ici les propres termes de l'Ordonnance du Roi de France, de l'an 1689.

Il y aura de deux sortes de mousquets pour le service des vaisseaux, les uns seront plus fournis de fer, & peseront huit à neuf livres, dont on ne se servira que dans le bord; les autres ne peseront que six à sept livres, & serviront à la mer & à terre, dans les occasions de descente, & autres, où l'on pourra en avoir besoin.

Le Canon du mousquet sera de trois pieds neuf pouces de long, d'un fer doux, bien lié & bien soudé, point pailleux, cassant, ni brazé, ni éventé, bien foré au-dedans & limé au-dehors, le derriére du canon sera à pans, renforcé jusqu'au tiers; & le devant sera rond & déchargé de fer.

Il aura l'embouchure un peu renforcée par le dehors, avec un petit guidon, le calibre sera d'une once de bale, la culasse foncée & taraudée, le bassinet fort & grand, à coulisse, tenant à la platine; la couverture ou garde-feu également fort, bien joint au canon & au bassinet, pour empêcher que l'amorce ne tombe, le bouton de la couverture sera un peu long, & en dehors, afin que l'on puisse mettre deux doigts entre le canon, & le bouton, pour ouvrir le bassinet.

La lumiére sera bien percée, en-sorte qu'un fil de fer y puisse passer, & que l'on n'ait pas besoin de grain; le serpentin aura sept pouces de long, dix-huit lignes de large, & deux d'épaisseur; il sera bien limé & ajusté au fût, & au canon; le chien sera fort à la tête & tourné de sorte qu'il porte la méche directement dans le milieu du bassinet, aïant une vis, la gachette longue, le ressort fort, comme aussi la noix & la clef qui ne sera point à détente; les vis auront de bons filets, & toutes ces piéces seront si justement attachées au serpentin, que l'on puisse les faire joüer sans peine.

Le fût sera de bois de noïer, bien sain, épais sur le derriére de deux pouces & demi; le canon étant proprement logé dans le fût, aura un peu plus de la moitié dehors; la baguette sera de bois pliant, ferrée au gros bout, & les porte-baguettes seront de fer forgé.

Les mêmes choses seront observées pour la qualité du fer, & le travail des ressorts des fusils, des mousquetons & des pistolets.

CANONNER, Tirer le canon, ou la bordée. *Schieten, De laag geeven, Beschieten.*

SE Canonner de part & d'autre. *Schut-gevaart houden.*

CANONIER, Maître Canonier. Officier d'Artillerie qui a soin de pointer, de charger, tirer le Canon; Sainte Barbe est la Patrone des Canoniers, c'est pour cela peut-être que la chambre des Canoniers, qui est sur la pouppe du vaisseau, s'appelle *Sainte Barbe. Konstaapel.*

SECOND Maître-Canonier. *Konstaapels-maat.*

Le

Le Maitre Canonier eſt un des premiers Officiers mariniers, & commande ſur tout ce qu'il y a d'artillerie dans le vaiſſeau. Il doit être préſent à l'embarquement du canon, & enſuite calibrer les boulets qui lui ſont néceſſaires, & les ſéparer par calibres dans le navire. En recevant la poudre il doit viſiter chaque barril à la ſortie du magaſin, en préſence de l'Officier du bord. La poudre étant dans les ſoutes, c'eſt à lui de les faire fermer, & couvrir de cuir. Il ne doit point recevoir de grenades, ni de pots-à-feu faits: il doit faire lui-même les fuſées des grenades, & avoir ſoin de tous les artifices. Avant que de remplir les gargouſſes, il doit avertir le Capitaine, lequel fait éteindre tous les feux, & mettre des ſentinelles, l'épée à la main, dans les endroits néceſſaires, pour empêcher les accidens. Il viſite de tems en tems les poudres, après en avoir donné avis au Capitaine, & empêche que les Canoniers ne deſcendent dans les ſoutes avec des ſouliers, des clefs, couteaux, & autres choſes, qui pourroient en tombant cauſer des incendies. Il ne doit point permettre que perſonne couche dans la ſainte-barbe que ceux que le Capitaine y a placez. Il fait veiller toutes les nuits un Canonier avec une chandelle allumée dans un fanal; & à l'égard des méches allumées elles ſont gardées dans les cuiſines.

Le Canonier fera les paquets de fer, remplira les lanternes de mitrailles, & coupera les parchemins pour faire les gargouches.

Le Second Maître a les mêmes fonctions que le Premier en ſon abſence.

„ Il faut de néceſſité qu'un Maître Canonier ait beaucoup d'expérience, „ & qu'il ait une parfaite connoiſſance du calibre de ſes piéces, & de la for- „ ce de ſa poudre. Il n'y a que lui qui manie le canon & qui deſcende dans „ la ſoute aux poudres, & ceux à qui il le permet, ou l'ordonne.

„ Pour ſon ſoulagement, il eſt bon que les noms des Canoniers & Valets „ d'artillerie ſoient écrits ſur des morceaux de parchemin, & mis au côté „ de la piéce qu'ils doivent ſervir; de-même que le poids de la bale doit être „ écrit ſur chaque ſabord.

„ Il doit auſſi partager le ſoin qui regarde toutes les autres armes, & c'eſt „ à lui de faire ou de garder tous les artifices. Il a un Second, ou un Ai- „ de, & tous deux enſemble ſont chargez de la peine de conſerver la pou- „ dre, & de la remuer & ſécher, lors-qu'il fait beau tems. Il veille auſſi „ ſur le cable, lors-qu'on moüille, & doit le faire fourrer, quand il en eſt „ beſoin, afin qu'il ne ſe rague pas.

„ Le Maître Canonier doit auſſi avoir beaucoup de connoiſſance de l'éffet „ que peuvent faire les boulets, de leur volée en l'air, & des lignes ou cer- „ cles qu'ils y décrivent; afin qu'il puiſſe prendre des meſures plus juſtes, „ & que, par exemple, il ne prétende pas qu'en tirant ſous l'eau, le coup „ porte auſſi loin que ſur terre.

„ C'eſt à lui de prendre garde que la poudre ſoit tenuë comme il faut dans „ les barrils, & qu'ils ſoient bien couverts de cuirs vers; que les roües des „ afûts ſoient bien graiſſées; qu'entre chaques deux piéces il y ait une bail- „ le d'eau; & que le canon ſoit rafraîchi au ſeptiéme coup, ou au huitié- „ me. Il a auſſi beſoin d'une grande expérience pour prendre bien ſes mi- „ res, en viſant plûtôt trop bas que trop haut, afin que ſon coup ſoit plus

" ſeur. Le ſoin des cornets à amorcer, des dégorgeoirs, des règles, des
" modèles, des calibres, & des autres uſtenciles, le regarde particuliére-
" ment.

CANONIERS. *Bus-ſchieters.*

Ce ſont ceux qui, ſous le Maître Canonier, manient le canon, le mettent en mire, & le font tirer.

Un navire de guerre doit toûjours être pourvû au-moins de ſix Canoniers, ou Aides du Maître Canonier, & de ſix autres pour les ſeconder.

CANONIERS. Matelots commandez pour ſervir le canon. *Handt-langers by 't geſchut.*

Dans l'Inſtruction pour les Gens de guerre, ils ſont appellez Valets d'artillerie, qui ſervent au Canonier lors-qu'il leur commande, comme de charger le canon, & en ce cas ils s'appellent en Flamand, *Laaders*; de mettre le feu au canon; de le nétoier, & d'aporter tout ce qui lui eſt néceſſaire.

CANOT. *Sloep.*

C'eſt une petite chaloupe, ou un petit bateau deſtiné au ſervice d'un grand bâtiment.

CANOT, Canot de bois. *Kanoot.*

Dans les païs étrangers on appelle un canot de bois celui qui eſt fait d'un ſeul arbre que l'on a creuſé.

CANOTS de Sauvages, & Canots d'écorce, Canoës. *Kanoos van baſt, Kanoe, Kanoo.*

Ce ſont de petits bateaux faits d'écorce d'arbre, dont ſe ſervent les Sauvages de l'Amérique pour pêcher ſur mer, & pour voiager & aller en courſe & en traitte ſur les rivieres. Ils les nomment *Pirogues*. Ceux de Canada les font d'écorce de bouleau, & aſſez grands, quelquefois, pour contenir quatre ou cinq perſonnes.

Les François de ce Païs là qu'on appelle Coureurs de bois s'en ſervent à l'envi des ſauvages, pour aller juſques dans leurs habitations leur porter des marchandiſes, & en rapporter des Pelleteries. Deux hommes conduiſent ces Canots, & quand a cauſe des ſauts des rivieres, il faut faire portage, ils chargent Canots & marchandiſes ſur leurs épaules, & les tranſportent au deſſus, ou au deſſous des ſauts, ſelon qu'ils montent ou qu'ils deſcendent les rivieres.

" Les Canots, qui ſont ſi communs parmi les Indiens, ſont faits de troncs
" d'arbres, qu'on creuſe; & ces ſortes de bateaux ſont plus grands ou plus
" petits, ſelon la grandeur des pieds d'arbres qu'on a pour les faire. Pour
" abatre les arbres, on les fait brûler au pied, ou-bien on les coupe, & en-
" ſuite on les dreſſe ſelon la forme qu'on leur veut donner, & on les creuſe.
" On les conduit avec des pagaies & des rames, mais ils portent rarement
" des voiles. On met la charge au fond; mais comme ils ne ſont point leſ-
" tez, ils tournent ſouvent ſens-deſſus-deſſous.

" Ils n'ont point de gouvernail, & ce ſont les rames de l'arriére qui leur en
" ſervent. En dedans ils ſont renforcez de courbatons & de traverſins, de-
" peur qu'ils n'éclatent, & ne crèvent.

" La plûpart des canots ont à l'avant & à l'arriére des avances, comme
" les

„ les navettes, & quelques-unes de ces avances se terminent aussi, de même
„ en pointe; les autres s'arrêtent plûtôt, & font un avant & un arriére tout
„ plat: il n'y en a presque point qui aïent un avant arrondi. Dans ceux
„ qui portent des voiles le mât est vers l'avant. Les voiles sont ou de nat-
„ tes, ou de toile, ou de joncs entrelassez.

„ On voit pourtant en Moscovie, sur le lac de Wolda, des canots arron-
„ dis à l'avant & à l'arriére, & beaucoup plus larges au milieu que par les
„ bouts: on les fait avancer avec une seule rame, dont on se sert à l'arriére.
„ Mais tous les autres canots de ce païs là, sont, aigus à l'arriére & à l'a-
„ vant, & ont du relevement par les bouts: on les peint, on leur donne le
„ feu, on les braie, & on y met de la cire pour les conserver.

„ Les canots dont se servent les Nègres, dans la Guinée, sont aussi des
„ troncs d'arbres creusez, qu'ils nomment *Ebem*: il n'y a en dedans au-
„ cune autre piéce de bois que ce tronc, & ils sont faits d'une autre ma-
„ niére que ceux dont on se sert au Bresil, à St. Thomas, & aux Indes
„ Orientales.

„ Ils sont d'une figure longue, & il ne leur reste guére de bois au-dessus de
„ l'eau, de sorte que souvent le Pilote qui est à l'arriere, se trouve dans l'eau &
„ y gouverne. Ils vont fort vîte, & peuvent faire de grandes traversées: ils
„ sont longs, bas & étroits; & il n'y a d'espace dans la largeur que pour un
„ seul homme, & dans la longueur que pour en tenir sept ou huit.

„ Des Officiers Hollandois qui, de loin, en voioient passer quatre ou cinq
„ cents de file, pour aller donner assaut à une place, dirent assez plaisam-
„ ment, que cette flote paroissoit comme un rang de fourmis sur des feuil-
„ les d'arbre. Les hommes y sont assis sur de petits siéges de bois ronds, &
„ la moitié de leur corps s'élève au-dessus du bord; ils ont à la main une ra-
„ me d'un bois bien-dur, & ils rament tous à-la-fois, à la maniére des ga-
„ léres, & s'accordent; ou si quelqu'un tire trop fort, & que le bâtiment
" panche, il est redressé par celui qui gouverne; si-bien qu'ils semblent vo-
" ler sur la surface de l'eau, & il n'y a point de chaloupe qui puisse les sui-
" vre de beau tems: mais aussi quand la mer est haute ils ne peuvent siller,
" l'élévation des flots empêchant leur aire. Un seul homme peut couduire
" & naviguer ces canots. Les Négres savent si-bien leur donner, avec leur
" corps le contrepoids qu'il faut, qu'ils les empêchent de se renverser; ce
" qui, sans cela, arriveroit à tout moment, a-cause de leur legéreté: mais
" lors-que cet accident arrive, ils ont l'adresse de les retourner dans l'eau
" même, de puiser l'eau qui y est demeurée, de s'y rembarquer, & de les
" ramener à terre. Ils vont jusqu'à quatre lieües en mer, mais de peur de
" gros tems ils n'osent s'engager plus avant, & ils prennent si-bien leurs me-
" sures, qu'ils sont de retour avant que l'orage vienne. Les canots des Né-
" gres de Guinée, ont communément seize pieds de long, & un pied ou deux
" de large. Mais il y en a de plus grands, qui ont jusqu'à trente cinq pieds
" de long, cinq pieds de large, & trois pieds de haut.

" Ils sont plats par l'arriére, où il y a un gouvernail & un banc, taillez
" dans le même tronc: ceux-ci sont destinez à transporter des bœufs, & à
" faire la guerre. On en voit beaucoup de cette sorte au Cap des trois poin-

" tes, où il y a des arbres d'une épaisseur prodigieuse, qui ont seize, dix-
" sept, & dix-huit brasses de tour.

" Les Négres ont apris à faire des voiles de jonc & de nattes, qu'ils met-
" tent à leurs canots. Quand ils sont de retour, les canots ne demeurent
" pas dans l'eau: on les tire incontinent à terre, où on les enleve par les
" deux bouts, & on les met sécher sur quatre chandeliers ou fourches, qui
" sont faites exprès. Lors-qu'ils sont secs deux hommes peuvent les char-
" ger sur leurs épaules, & les porter.

„ Pour les former, les Nègres se servent à-présent des haches que les Na-
„ tions étrangéres leur portent. Ils leur donnent aux deux côtés un peu de
„ rétrecissement par le fond. Les bouts en sont pointus à l'avant & à l'ar-
„ riére, à-peu-près comme ceux d'un arc point tendu; si-bien qu'ils ont
„ les mêmes façons aux deux bouts, si ce n'est, peut-être, que l'avant est
„ un peu plus bas. A chaque bout il y a une espece de petit éperon ou
„ gorgére, d'un pied de long, & large comme la paume de la main,
„ qui sert à donner prise pour enlever le canot. Le fer dont on se sert
„ pour les creuser, est fait comme celui des fondeurs. Le bord n'a
„ qu'un pouce d'épaisseur, & la sole n'en a que deux. On leur donne
„ le feu avec de la paille, pour les garantir des vers & des fentes que
„ le Soleil pourroit causer; & en-suite ils les frotent de peintures, &
„ les entretiennent assez proprement. Ils les tiennent tous ensemble sur
„ terre, dans un lieu qui leur est destiné, & chacun va prendre le sien,
„ quand il veut aller pêcher.

„ Les Canots des Sauvages de la Terra del Fuego, ou Terre de Feu,
„ & des autres Iles Magellaniques, sont d'une fabrique particuliére, &
„ méritent bien qu'on en fasse mention. Les Sauvages prennent des é-
„ corces des plus gros arbres, qu'ils savent courber pour leur donner
„ des façons, en coupant des bandes dans les endroits où il faut; si-
„ bien qu'ils les rendent assez semblables aux gondoles de Venise. Pour
„ cet éfet, ils posent les écorces sur de petites piéces de bois, de-même
„ qu'ici on met les vaisseaux sur le chantier: & lors que l'écorce a pris
„ la forme de gondole, & le pli nécessaire ils afermissent la sole & les
„ côtes avec des bois assez minces, qu'ils mettent en-travers, depuis l'a-
„ vant jusqu'à l'arriére, de-même qu'on met ici les membres dans les
„ vaisseaux; & au haut, sur le bord, ils posent encore une autre écorce,
„ qui regne tout-autour, & qui sert comme de carreau; prenant soient de
„ bien lier le tout ensemble.

„ Ces Canots ont dix, douze, quatorze, & jusqu'à seize pieds de long; &
„ deux pieds de large. Ils sont à sept ou huit places, c'est-à-dire qu'il y
„ peut tenir, assez commodement sept à huit hommes, qui rament debout,
„ aussi-vîte que fait une chaloupe bien garnie de rameurs.

Les Canots des sauvages du détroit de David sont encore plus singuliers. Ces sont des batteaux en forme de navettes, longs de sept ou huit pieds, & large de deux, composez de petites baguettes de bois pliant en forme de claye, couvertes de peau de chien marin. Chaque Canot ne peut porter qu'un homme, qui s'assied dans un trou pratiqué au milieu. Ils servent à ces Barbares

bares à aller à la pêche, & à faire entr'eux le peu de Commerce que leur pauvreté & leur indolence leur peuvent permettre.

CANOT Jaloux. *Een rank sloep.*

C'est un canot qui a le côté foible, & qui se renverse aisément.

CANTANETTES. Petites ouvertures rondes, entre lesquelles est le gouvernail, & qui donne la lumiere au gavon.

CANTIBAI. *Gespleeten en gescheurt hout, of balk.*

C'est le nom que les Charpentiers donnent aux dosses, ou piéces de bois, qui sont pleines de fentes, & qui ne valent guéres.

CANTIMARONS. ou CATIMARONS. *Kantimaroens.*

Ce sont deux ou trois canots de pieds d'arbres, creusez & liez ensemble avec des cordes de coco, qui soutiennent des voiles de natte, en forme de triangle, dont les Négres de la côte de Coromandel se servent pour aller pêcher, & même pour trafiquer de proche en proche. Ceux qui les conduisent, sont ordinairement à demi dans l'eau, assis comme des singes, n'y aiant qu'un endroit un peu élevé vers le milieu, pour mettre leurs marchandises; ce qu'ont seulement les Cantimarons Marchands, & non les Pêcheurs. Ils ne font aucune difficulté d'aller à dix ou douze lieües au large. La mer en est quelquefois couverte. Ils vont vîte pour peu qu'il vente, & de loin on les prendroit pour des oiseaux qui voltigent sur la surface des ondes.

CANTINE. Petit coffre divisé en plusieurs cellules, pour y mettre des bouteilles qu'on a dessein de transporter. On l'appelle autrement *cave*. Les cantines sont d'un grand secours en Mer.

CAP.

CAP, PROÜE. *Boeg, Neus, Hoofdt van 't Schip.*

C'est la tête, l'éperon, la pointe, ou l'avant d'un vaisseau. On dit, Mettre le cap, Porter le cap, Avoir le cap à terre ou au large, pour dire, Mettre la proüe du vaisseau du côté de la terre, ou de la mer. Le vaisseau Corsaire mit le cap sur nous, & nous portions le cap au plus près du vent. Ils mirent le cap sur Malte. Ils avoient le cap sur Messine. Nous avons le cap à l'Est. Nous avons le vent devant, & le cap au Nord-Est. Le cap est au trente-quatriéme degré. Nôtre chemin pour arriver se doit faire en longitude, & le cap à l'Est nous y porte. La terre paroissoit au Sud, où, pour-lors, nous avions le cap. On dit aussi, Tourner. Ils tournerent le cap sur nous, à la voile & à la nage.

Porter le cap, Mettre le cap. *Steevenen, Besteevenen, Aanleggen, Wenden.*

Porter le cap sur l'ennemi. *Tegen den vyandt aanleggen, of de boeg wenden; Koers op den vyandt aanstellen; Het hoofdt na den vyandt toe leggen.*

Porter le cap à l'Oüest. *West aanleggen.*

Avoir le cap au Sud, au Nord. *Met het hoofdt om 't Suid, om 't Noord leggen.*

Avoir le cap à la mer. *t'Zeewaarts in steeken.*

Porter le cap à la mer. *t' Zee-waarts aanleggen, inwenden, Aan zee wenden.*

Avoir le cap à marée. *Voor vloedt leggen, Voor 't ty leggen.*

Cela se dit lors que le vaisseau présente l'avant au courant de la mer.

Porter le cap au vent. *De neus in de windt setten, Met de neus in de windt steeken.*

C'est présenter le cap au vent, comme si l'on vouloit aller debout au vent.

Où as-tu le cap? *Waar hebt gy de steven? Hoe leit 't aan? Waar leit 't aan 't kompas? Hoe stuurt gy op 't kompas?*

CAP, Promontoire. *Hoek, Kaap, Zee-hoofdt.*

C'est une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer. Le Cap de Finistere en Espagne. Le Cap verd. Le Cap de Bonne Esperance est la pointe la plus meridionale de l'Afrique. Elle fut decouverte par Vasco de Gama Portugais en 1500 & elle a ouvert le chemin de la navigation aux Indes par l'Occident, inconnu aux anciens.

Doubler le Cap, Parer le Cap. *Een kaap te boven koomen, of raaken.*

C'est passer au-delà du Cap. Le vent étant Sud-Est nous doublâmes le Cap. Comme la nuit s'aprochoit quand il nous fallut doubler le Cap, & que même tout le long du jour il avoit fait une grande brume, nôtre Pilote fit gouverner d'un quart de rumb de plus vers le large de la mer, afin de nous parer des terres; & si la marée eût poussé à la côte, nous eussions alargué d'un demi-rumb de plus.

CAPS de mouton. *Juffers.*

Ce sont de petits billots de bois, taillez en façon de poulie, plus épais par le milieu que par les bords, qui sont environnez & fortifiez d'une bande de fer, pour empêcher que le bois n'éclate. Le Cap de mouton est percé par trois endroits sur le plat, aïant à chaque trou une ride, c'est ainsi qu'on appelle une petite corde qui sert à plusieurs autres usages. Il faut, pour l'équipement d'un vaisseau treize douzaines de Caps de mouton. Nous ne pûmes jamais afermir nos haubans faute de Caps de mouton.

„ Les Caps de mouton servent principalement à rider les haubans & les é-
„ tais. C'est par leur moien qu'on roidit ou lâche ces manœuvres dorman-
„ tes, selon qu'on y est obligé par le tems qu'il fait. Ils servent aussi à don-
„ ner la forme aux trelingages, qui sont au haut des étais, aïant divers pe-
„ tits trous par où passent les marticles. Ils sont en même tems une espece
„ d'ornement au vaisseau. Ils sont de figure ovale, & plats; & ceux des
„ haubans sont amarrez aux porte-haubans, ou aux cadénes.

„ Les Caps de mouton des grands haubans sont amarrez aux porte-
„ haubans, moitié dans les haubans, moitié dans les cadénes; & comme
„ les cordages neufs se lâchent, il faut les roidir autant qu'il se peut, en
„ funant.

CAP de mouton de martinet. *Blok tot de Bekaajer.*

C'est le Cap de mouton du trelingage, ou des marticles qui sont au bout du martinet de l'artimon & à la vergue. Mais le Cap de mouton sur l'étai, qui a la figure ovale, d'où partent plusieurs lignes, qui vont en s'élargissant en patte d'oie, sur le bord de la hune, pour empêcher les huniers de se couper contre

la

h, hune c'est la moque de trelingage. *Voiez*, MARTINET, MARTICLES, & TRELINGAGE.

CAP de mouton à croc. *Een beslaagen Juffer.*

Ce sont des Caps de mouton où il y a un croc de fer, pour acrocher au côté d'une chaloupe. C'est-là qu'on a coutume de les faire servir, pour retenir les haubans.

CAP de More, Tête de More, Bloc, Chouquet. *Voiez*, CHOUQUET.

CAPACITE'. La Capacité d'un vaisseaux. *De groote van een schip.*

C'est son port, l'étendüe & l'espace qu'il a pour contenir. Le lest étoit répandu à plomb au pied du grand mât, sans être répandu dans le reste de la capacité du vaisseau.

CAPALANIER. On nomme ainsi sur les vaisseaux Bretons qui vont à la Pêche de la Moruë seche, les Matelots qui aident à cette pêche. Ils ont rang entre les Decoleurs & les Saleurs, & ont le même pot de vin.

CAPE, ou Grand-pacsi. *Schooverzeil.*

C'est la grande voile.

Etre à la Cape. *Met 't Schooverzeil byleggen, of Met 't Schooverzeil en de besaan by-leggen.*

C'est ne porter que la grande voile bordée, & amurée tout-arriére. On met aussi à la cape avec la misène & l'artimon. On se tient à la Cape par un gros vent contraire.

CAPE'ER, CAPIER, CAPEÏER, ALLER à la Cape, Mettre le vaisseau à la Cape. *Met een zeil byleggen, of byhouden, Met 't Schooverzeil overstaan; Onder een Schooverzeil leggen, of zeilen.*

C'est faire servir la grande voile seule, après avoir ferlé toutes les autres, & portant le gouvernail sous le vent mettre le vaisseau côté-à-travers, pour le laisser aller à la dérive, & se maintenir dans le parage où l'on est, autant qu'il est possible; soit pendant un vent forcé, & de gros tems, soit de beau tems, quand la nuit ou la brume vous surpend auprès d'une côte que vous n'avez pas encore reconnuë, & où, par précaution, vous ne voulez aborder que de jour. Que si le vent n'est pas forcé, on porte aussi la misène, & quelquefois on y ajoûte l'artimon; mais de gros tems on les amène aussi-bien que les perroquets & les huniers, pour donner moins de prise au vent; & si l'orage est si grand qu'on ne puisse plus capeïer, on fait le jet, & on met le vaisseau à sec, le laissant aller à mâts & à cordes. Nous capiâmes, de-crainte de trop aprocher la terre.

CAPELER les haubans. *Het wandt om de mast aanleggen.*

C'est passer les haubans par-dessus la tête du mât, pour les mettre en place.

CAPION. Capion de prouë; Capion de poupe. *Voor-steven; Agter-steven.*

C'est un terme dont les Levantins se servent, appellant l'étrave Capion de proüe, & l'étambord, Capion de poupe. On dit Capion à Capion, pour signifier la distance de l'extremité de la poupe à celle de la prouë. *Voiez*, ETRAVE & ETAMBORD.

CAPI-

CAPITAINE en pied, sur un vaisseau de guerre. *Een ordinaris Kapitein, Een 's-Lants-schips Kapitein, by de Hollanders.*

C'est un Capitaine du grand état, qui a sa commission du Roi, pour commander un vaisseau. Lors qu'il monte un vaisseau pavillon, c'est-à-dire, un vaisseau monté par un Officier Général, c'est au Capitaine à faire faire le détail du service. Le Roi veut qu'il y ait sur le vaisseau Amiral, outre le Commandant, deux Capitaines, deux Lieutenans, & deux Enseignes, pareil nombre sur les autres vaisseaux du premier rang: sur ceux du second rang, un Capitaine, deux Lieutenans, & deux Enseignes: sur ceux du troisiéme rang, un Capitaine, un Lieutenant, & deux Enseignes: sur ceux du quatriéme & du cinquiéme rang, un Capitaine, un Lieutenant, & un Enseigne.

" C'est le Capitaine qui lève lui-même tout l'équipage du vaisseau, hor-
" mis le Lieutenant, le Maître, les Ecrivains, & les Commandans des sol-
" dats. Mais il a inspection sur eux tous, & c'est lui qui reçoit les ordres
" des Supérieurs & des Souverains, pour la conduite du vaisseau, & de tous
" ceux qui le montent.

" Il doit être exercé dans tous les arts & toutes les fonctions qui regardent
" la marine & la guerre. Il doit savoir gouverner lui-même son navire,
" tirer le canon, & faire les évolutions navales. Il sait prévoir si son enne-
" mi veut ou peut venir à l'abordage, & doit savoir comment, en ce cas,
" il faut manœuvrer les voiles. Dans les occasions difficiles & importan-
" tes, il assemble les Officiers, & après avoir imploré l'assistance de Dieu
" par une priére, il tient conseil avec eux. Il doit être sévére à faire justi-
" ce, & lors qu'il s'agit de quelque malfaiteur, c'est lui qui est le deman-
" deur, & qui conclud contre lui, & le Conseil prononce. L'Ecrivain
" tient le régître des Résolutions du Conseil.

" Il a le pouvoir, conjointement avec le Conseil de guerre, de condamner
" à la mort; bien-entendu que ce n'est pas quand il se trouve dans une ar-
" mée navale, ou dans une flote, mais lors qu'il navigue seul. Le Conseil
" de guerre d'un vaisseau est composé de tous les plus hauts Officiers. C'est
" avec eux que le Capitaine arrête ce qu'il faut faire, & quelle route il faut
" prendre, lors que le vaisseau s'est écarté du gros de l'armée, de l'escadre,
" de sa flote, ou de sa compagnie.

" Il donne les ordres nécessaires, à ce que les vivres & le bruvage soient
" convenablement distribuez. Il ne soufre point que les matelots en fassent
" des réserves, encore moins qu'on les gâte, ou qu'on fasse quelque chose
" de mal-propre lors qu'on distribuë les rations; ni qu'on en jette, ou qu'on
" en revende quelque chose. Lors-qu'il regne des maladies, il prend soin
" de faire bien nétoier le vaisseau.

" Il ne permet point qu'on joüe aux dez, ou aux cartes; ni qu'aucun al-
" lume de la chandelle pour son usage particulier; ni qu'il y ait du foin, ou
" de la paille, dans les cabanes: mais il fait quelquefois mettre de la lumié-
" re dans des lanternes, qui sont fermées bien-juste, & qu'on pend en di-
" vers endroits, sur-tout autour des bittes.

„ Le point d'honneur lui doit être en recommandation, lors qu'il ren-
„ contre

„ contre des vaisseaux étrangers; & il prend bien garde à l'observer dans les „ saluts & contre-saluts qu'il leur fait.

„ Il tâche d'avoir de bons hommes dans son équipage, robustes, sur le „ courage & la fidélité desquels il puisse compter, qui soient d'un âge con- „ venable, & qui aïent de l'expérience dans la marine. Il préfére ceux qui „ ne sont pas mariez aux autres, & il les prend de toutes nations, sans dis- „ tinction, beaucoup de gens étant persuadez que cela est avantageux, & „ sert à empêcher les mutineries & les séditions.

„ Incontinent après qu'on a dépassé les tonnes, & même souvent avant „ cela, il règle les plats de l'équipage, & à quel plat chacun doit manger. Il „ met ensemble ceux qu'il voit qui s'accordent le mieux, & ceux qui sont „ de même rang, afin qu'ils puissent mieux s'accommoder.

„ S'il s'agit de s'engager au combat, il ne manque pas de donner ses or- „ dres de bonne heure, pendant que tout est encore tranquille; & il assigne „ à chacun le poste où il se doit tenir.

„ Quand il estime qu'il n'est pas loin de terre, ou de ses ennemis, il fait „ tenir continuellement une sentinelle sur la hune; & lors qu'il découvre „ l'ennemi, & qu'il se dispose à combattre, il fait amarrer les grapins d'a- „ bordage, qui pendent au beaupré, & les fait atttacher aux bittes, avec „ des chaînes de fer. Il fait saisir les écoutes & les vergues, mettre les bour- „ lets aux mâts sous les racages, épandre du sel sur les tillacs, afin qu'on se „ tienne plus ferme. Il donne ordre que le vaisseau soit bien lavé par-tout, „ & qu'il y ait des bailles & des écouvillons auprès de tous les canons. Les „ autres Nations tiennent prêts des cuirs verts, pour empêcher l'embrase- „ ment. On ôte alors les fronteaux, & l'on retire tout ce qui peut voler en „ éclats & nuire.

„ Avant que d'entrer en action, il fait donner du vin à tous ses gens, pour „ réchaufer leur courage; il remplit aussi les charges des Officiers qui sont „ morts, & choisit pour cet effet, entre l'équipage, ceux qui en sont les „ plus dignes.

„ Les Capitaines des navires de guerre des Etats Généraux, sont obligez „ de fournir tous les ustenciles du Coq & de la Chambre du Capitaine, com- „ me aussi toutes les chandelles, les vadroüilles & autres balais; &c. *Voiez*, „ MAITRE-VALET.

„ Un Capitaine ne doit jamais se séparer de l'armée ou de l'escadre, ni l'a- „ bandonner sans la permission ou le commandement du Général, à-moins „ qu'il ne puisse faire voir clairement qu'il y a été absolument contraint, „ pour sauver le navire & l'équipage.

„ Les Maîtres des vaisseaux marchands Hollandois, François, Italiens, „ Portugais & Espagnols, sont aussi appellez communément Capitaines, „ comme étant commandans dans le vaisseau; mais dans le vrai sens, le ter- „ me de Capitaine doit seulement être attribué à celui qui commande un na- „ vire de guerre.

„ Il faut ici faire remarquer aux Etrangers, que parmi les Hollandois on „ fait différence sur mer, entre un Capitaine qui commande un vaisseau „ par commission, & pendant une certaine expédition seulement, auquel „ cas on le nomme aussi *Commandeur*, & un Capitaine en pied, qui l'est pour „ toute sa vie, recevant gages tous les ans, soit qu'il serve, ou qu'il ne ser- „ ve pas.

„ Le Capitaine d'un vaisseau Amiral, est celui qui sous l'Amiral donne les „ ordres, & commande dans le vaisseau que monte un Amiral.

„ L'Etat donne aux Capitaines des navires de guerre, sept sous par jour, „ pour la nourriture de chacun des premiers cinquante hommes d'équipage „ dont le vaisseau est monté; & six sous & demi pour chacun des autres cin- „ quante hommes qui suivent ces cinquante premiers; & six sous pour tout " le reste de ce qui se trouve sur le vaisseau au-delà de ces cent. Ce sont " ordinairement les Bourgeois & Affreteurs d'un vaisseau marchand qui en " font les vivres, & qui en ordonnent la distribution.

Les deux pavillons à demi hissez & les giroüettes bas, sont les cérémonies ordinaires, dont on honore les funerailles d'un Capitaine.

CAPITAINE en second. *Een Capitein-Luitenant.*

Il est moins ancien que le Capitaine en pied, & ne commande qu'en son absence.

CAPITAINE de frégate legére. *Een Kapitein, of Kommandeur van een ligte fregat.*

C'est celui qui commande cette sorte de bâtiment: il est du petit état.

CAPITAINE de galiote. *Een galjoots Kommandeur.*

C'est celui qui commande cette sorte de Batiment: il est du petit état.

CAPITAINE de Brulot. *Een Branders Kapitein, of Kommandeur.*

C'est celui qui commande un brulot: il est du petit état.

CAPITAINE de flûte. *Een Kapitein of een Schipper van een Konings-fluit-schip.*

C'est un Officier de marine, tiré du petit état, qui monte un vaisseau du Roi, chargé des choses nécessaires pour l'armée.

CAPITAINE d'armes. *Kommandeur over soldaaten, en Corporaal.*

C'est un Officier qui a soin des soldats sur les vaisseaux. Il est immédiatement au-dessus des Sergens, & a égard sur les menües armes du vaisseau; comme aussi sur les bales, bandoliéres, pertuisanes, espontons, caisses de tambour, piques, haches d'armes, & autres choses semblables, qu'il distribüe selon les besoins.

" C'est au Capitaine d'armes d'avoir soin des menües armes, & de se met- " tre à la tête des soldats, lors qu'il faut combattre. Sur-tout, il doit, en " cette occasion; visiter leurs mousquets, & voir s'ils sont chargez comme " il faut, & si les soldats ont leurs petites gargousses toutes prêtes. C'est " lui qui pose la sentinelle devant la chambre du Capitaine, & au haut de " la tire-vieille.

CAPITAINE des matelots. *Onder-Schipper.*

C'est un Officier Marinier qui commande aux matelots, sous le Maître d'équipage.

CAPITAINE de Port. *Havens-Kapitein.*

C'est l'Officier établi dans quelque port considérable, où il y a un arcenal de Marine; & qui y commande une garde pour la sureté de toutes choses. Dans les desarmemens qui se font au retour des voiages, les Capitaines, & les Officiers qui ont monté des vaisseaux, les remettent à la charge & à la garde du Capitaine du port. C'est lui qui a soin de l'amarrage des navires de guerre, & qui oblige les vaisseaux qui arrivent, à rendre les saluts ordi-

nai-

naires. Il fait les rondes nécessaires autour des bassins, & doit coucher toutes les nuits à bord de l'Amiral. Il y a présentement en France six Capitaines de port: Toulon, Rochefort, Brest, le Havre, Dunquerque, & le Port-loüis ont chacun le leur.

CAPITAINE de marine. *Een Kapitein over de soldaaten die een zeehaven bewaaren.*

C'est celui qui commande les soldats gardiens d'un Port. Il y en a dans chaque Port ou il y a de soldats gardiens.

CAPITAINE garde-côte. *Een kapitein over de krygs-benden, die de kusten bewaaren.*

Ce sont ceux qui commandent la milice que l'on établit pour garder les côtes, & pour empêcher les ennemis de faire quelque descente.

CAPITANE. Galére Capitane. *Hoofdt-galey.*

C'est la principale galére non-seulement des Puissances maritimes, & des Etats Souverains, qui n'ont pas titre de Roiaume; mais aussi de quelques Roiaumes annèxez à un plus grand. Depuis la suppression de la charge de Capitaine général des galéres de France, que possedoit le Marquis Hippolite Centurion, qui en 1669 avoit mis la France en possession de sept galére qui étoient à lui, il n'y a plus eu de galére Capitane: la principale a été nommée Réale; & la seconde Patrone. La Capitane porte trois fanaux posez en ligne courbe, & non-pas en droite ligne comme ceux de la Réale. La Reale est celle que monte le Général des Galeres de France; c'est le Duc du Maine qui fut pourvû de cette charge en 1688. *Voiez*, GALE'RE.

CAPITE. Lit de vaisseau. *Voiez*, CAJUTES.

CAPON. *Penter, Punter om 't anker op te setten.*

C'est une machine composée d'une corde, & d'une grosse poulie, à quoi l'on joint un gros croc de fer, dont l'usage est de lever l'ancre, lors qu'elle paroît hors de l'eau, & de saisir l'orin, ou cordage qui répond à l'arganeau de la boüée & à la croisée de l'ancre.

Croc de capon. *Penter-haak, Anker-haak.*

Poulie de capon. *Penter-blok.*

CAPONNER l'ancre. *Aanbechten, Aanhaaken, Punteren, met de Punterhaak-vangen.*

C'est acrocher l'arganeau de l'ancre avec le croc de capon, pour la hisser, ou tirer au bossoir.

CAPONNE. *Punter en haal onder de kraan-balk.*

C'est un commandement à ceux de l'équipage, pour les faire haler sur le capon, afin de remettre l'ancre en place.

CAPORAL. *Corporaal.*

C'est un bas Officier, qui commande une escoüade. C'est lui qui doit & poser & faire relever les sentinelles.

„ Le Caporal doit prendre soin des menües armes, & dans le combat il „ doit être à la tête des soldats, & les faire tenir chacun à son poste. *Voiez*, „ CAPITAINE d'armes.

CAPOSER, Mettre le navire à la Cape. *Met een zeil byleggen.*

On capose en amarrant le gouvernail bien-ferme, pour suivre l'abandon du vent. *Voiez*, CAPE, & CAPEIER.

CAPOT. *Kapot*, *Nagts-rok*, *Wolk-vanger*, *Schans-looper*, *Zee-kap of keuvel.*

C'est un habilement fait en forme de robe capuchonnée, que mettent les gens de mer par-dessus leur habit ordinaire, contre l'injure du tems.

CAPRE. *Kaaper*, *Kruisser*, *Vry-buiter*, *Commissie-vaarder.*

C'est le nom que l'on donne aux Armateurs, & aux vaisseaux qui sont armez en guerre, pour faire la course.

„ Lors que les Particuliers des Provinces-Unies arment des vaisseaux en „ course, ils les peuvent faire monter par des Officiers & des équipages de „ la même qualité, & au même nombre, qu'il y en a sur les navires de „ guerre de l'Etat; & ordinairement on tient plus fort le nombre des Offi- „ ciers & des équipages d'un capre, que d'un navire de guerre, parce-qu'en „ ces occasions il s'agit principalement de l'abordage: & pour cet effet il „ faut redoubler le nombre des gens, & par conséquent celui des Officiers „ pour les commander. Ce sont les Armateurs, ou Propriétaires, qui four- „ nissent les vivres, & la solde, ou la paie, à proportion du butin qu'on „ fait selon la charte-partie; à-moins que le tout ne soit à la part.

CAPRE qui sort pour aller en course, ou faire le cours. *Een Kaaper die uitloopt om te kaapen, of vry-buiten.*

C'est-à-dire qu'il va à la mer avec commission de son Souverian, ou de ses principaux Officiers, sous son autorité, pour enlever, tant sur mer, que dans toutes les eaux, ce qui appartient aux ennemis de l'Etat.

CAPRE à la part, ou qui est à la part. *Een Kaaper die op de reine kaap vaart.*

C'est-à-dire qu'il va en course sans mois de gages, & dans la seule espérance d'avoir part au butin qu'il fera.

C A Q.

CAQUAGE, ou CACAGE. Façon que l'on donne au hareng en vracq lors qu'on le veut saler & pacquer. Le Cacage se fait ordinairement la nuit.

CAQUE de poudre. *Een ton bus-kruidt.*

C'est un petit barral dans lequel l'on renferme la poudre à canon.

CAQUE de harang. *Een ton haring.*

C'est le baril où le tonneau dans lequel on l'encaque, c'est-à-dire, où on le met & où l'enferme, après qu'il a été apprêté & salé.

CAQUER le harang. *Kaaken*, *Kaeken.*

C'est lui couper le dessous de la tête, à-mesure qu'on le jette dans la buche, & ensuite lui arracher les entrailles ou breüilles, & l'aprêtet pour le mettre dans la caque.

On dit encaquer du hareng; pour dire le mettre ou l'arranger dans un caque ou baril. On dit proverbialement, la caque sent toûjours le hareng; pour dire, qu'on sent toûjours la bassesse de sa naissance, quelque fortune qu'on ait faite.

CAQUEURS. *Kaakers.*

Ce sont les matelots emploiez à caquer le harang. Ceux qu'on emploie à virer les funes ou haussiéres, se nomment *Spil-loopers*; & ceux qui saisissent les filets s'appellent *Wandt-aanhaalders*, ou *Dom-beesten.* Quelques-uns disent Etêteur ou Ecaqueur, au-lieu de Caqueur.

CARACORE. *Karakor*, *Korkor*, *Korkurre*.

„ C'est un bâtiment des Indes, dont les Habitans de l'Ile Borneo se ser-
„ vent beaucoup : il va à la rame pendant le calme, ou lors-qu'il fait peu
„ de vent. Les rameurs sont assis sur une galerie de roseaux qui regne
„ autour : le dernier est jusques dans l'eau, & ils ont chacun leur
„ fléche & leur arc à leur côté. Ces bâtimens, bien-loin d'avoir du
„ relevement, baissent à l'avant & à l'arriére. Lors-qu'il vente, on y met
„ des voiles de cuir. Ils portent cent-cinquante & jusqu'à cent-soixante &
„ dix hommes. Ils n'ont de bordages, ou de planches, que quatre ou cinq
„ de chaque côté de la quille. Ils sont aigus. L'étrave & l'étambord
„ demeurent tout-découverts au-dessus du bordage de planches. Sur ces
„ bordages il y a depetits barrots, qui font saillie sur l'eau, selon la lar-
„ geur qu'on veut donner au bâtiment, & l'on couvre ces barrots de
„ de roseaux; ce qui sert d'un pont qui s'étend jusques au bout de l'é-
„ lancement que les barrots font. Ces roseaux ont environ l'épaisseur
„ d'un bras.

„ C'est sur l'élancement de ce pont, qui fait de chaque côté comme une
„ galerie, que sont les rameurs, & il y a entre chaque rang de rameurs une
„ ouverture assez grande, pour donner lieu au mouvement de la pagaie, ou
„ rame. On proportione les rangs des rameurs à la grandeur du bâtiment :
„ chaque rang est ordinairement de dix ou douze hommes. Les pagaies
„ sont composées de palettes plates avec des manches courts; elles sont tou-
„ tes égales, & fort legéres. Il y a quelquefois un rang de rameurs en de-
„ dans du bordage. C'est en chantant, en battant la caisse, ou en joüant
„ de quelque instrument de musique, qu'on commande aux rameurs ce
„ qu'ils ont à faire; & ils se réglent par-là pour la maniére dont ils doivent
„ ramer.

„ Le bâtiment flote sur l'eau, & vogue par le moien du pont de roseaux,
„ dont la saillie se trouve sur la surface de l'eau, & sans laquelle le Caraco-
„ re, étroit comme il est, ne manqueroit pas de se renverser. L'avant ne
„ s'elève point au-dessus du bordage de planches.

„ Les gens de l'équipage chantent, battent la caisse, ou joüent des in-
„ strumens tour-à-tour, & se répondent les uns aux autres. Quelquefois les
„ saillies, ou galeries du pont, descendent depuis le haut du bâtiment, en
„ talus sur l'eau, & alors on ne peut ramer du dedans du vaisseau.

CARAMOUSSAL, CARAMOUSSAIL, CARAMOUSSAUX. *karmoessaal*.

C'est un vaisseau marchand de Turquie, construit en huche, c'est-à-dire, qu'il a la poupe fort haute. Cette sorte de bâtiment n'a ni misène, ni perroquets que le seul tourmentin, & porte seulement un beaupré, un pétit artimon & un grand mât. Ce mât avec son hunier s'élève à une hauteur extraordinaire, & il n'a que des galaubans & un étai, répondant, de l'extrémité supérieure du mât de hune, à la moitié du tourmentin. Sa grande voile porte ordinairement une bonnette maillée.

CARANGUEUR. CARANGUEUR. *Swerven*, *Swerver*.

C'eſt un terme dont les matelots du païs d'Aunix ſe ſervent, pour dire, Agir. Ce Maître eſt un grand carangueur, c'eſt-à-dire, qu'il eſt agiſſant.

CARAQUE, CARRAQUE. *Kraak, karak.*

C'eſt le nom que les Portugais donnent aux vaiſſeaux qu'ils envoient au Brezil, & aux Indes Orientales. Ils les appellent *Naos*, par excellence, comme qui diroit abſolument Navires. Ce ſont de très-grands vaiſſeaux ronds & de combat, plus étroits par le haut que par le bas, qui ont quelquefois ſept ou huit planchers, & ſur leſquels on peut loger juſquels à deux mille hommes. Ils ſont peu en uſage préſentement; mais on s'en ſervoit autrefois auſſi-bien en guerre qu'en marchandiſe. La Caraque étoit du port de deux mille tonneaux, c'eſt-à-dire de quatre millions de livres. Les Chevaliers de Rhodes s'en ſont auſſi ſervis. Les Portugais ont une coûtume, que les caraques qui viennent des Indes Orientales, ne peuvent mener de chaloupe, ni autre barque de ſervice en-decà de l'Ile Sainte Hélene, auquel lieu ils les coulent à fond, afin d'ôter toute eſpérance à l'équipage de ſe ſauver.

La plus fine porcelaine de Hollande, s'appelle *Kraak porcelein*, parce-que les premiéres porcelaines ſont venuës dans les caraques, & que celles qui ſont venues les premiéres ſe trouvent toûjours les plus fines; cette ſorte de marchandiſe aïant peu-à-peu diminuë de beauté comme de prix, ainſi qu'il arrive dans la plûpart des marchandiſes qui ſe fabriquent. Les Caraques ſont auſſi de grands vaiſſeaux de charge.

„ La capacité des caraques conſiſte plus dans le creux qu'elles ont, „ que dans leur longueur, ou leur largeur.

„ Cette profondeur des caraques, & la maniére dont elles ſont con- „ ſtruites, fort foibles d'échantillon, les rendent ſujettes à ſe renverſer, „ comme le marque Linſchot, qui dit qu'il y en eut une devant Goa, „ qui ſe renverſa, étant en charge, & qui périt. Il eſt vrai que quand „ elles ſont toutes-chargées, elles ne courent pas beaucoup plus de riſ- „ que que les autres vaiſſeaux, parce-que le grand poids qui eſt dedans, les „ ſoutient.

CARACON. *Een kleine Kraak.*

C'eſt une petite Caraque, ou vaiſſeau renforcé.

CARAVANE. *Caravane, Caffila, of Geſelſchap van reiſende Turken.*

C'eſt un mot Turc, qui ſignifie une troupe de voïageurs Marchands, ou Pélerins, ſoit par mer, ſoit par terre. Ils s'aſſemblent dans les païs du Levant, pour marcher de compagnie, & traverſer les deſerts & les mers, avec une eſcorte pour plus de ſureté. Il y a un chef ou Aga, qui commande la Caravane, & qui a un nombre de Janiſſaires, ou autres Milices, ſuivant les Etats d'ou les Caravannes partent, ſuffiſant pour les defendre & les faire arriver aux jours, & aux lieux marquez. La Caravanne campe tous les ſoirs auprès des puits, ou ruiſſeaux, qui ſont connus des guides; & il s'y obſerve une diſcipline auſſi exacte qu'à la guerre. Les chevaux, mais plus ordinairement les chameaux ſont les voitures dont on ſe ſert; ces derniers animaux étant d'une grande fatigue, mangeant peu, & ſur tout ſe paſſant trois

trois & quatre jours de boire. Il y en a quatre différentes qui vont tous les ans à la Mèque, visiter le sépulcre de Mahomet. Le Grand Seigneur donne la quatriéme partie des revenus de l'Egypte pour les frais de la Caravanne. Un chameau porte l'étendart d'or, que l'on offre en ceremonie à Mahomet. La premiére part de Damas, où les Pélerins de l'Asie & de l'Europe se trouvent. La seconde part du Caire, qui sert pour les Mahométans de Barbarie. La troisiéme part de Zibith, place située à l'embouchure de la mer Rouge, où ceux de l'Arabie & des Indes s'assemblent. La quatriéme part de Babilone de Chaldée, où les Persans & les Indiens se trouvent. Quelquefois il y a jusqu'à soixante & dix mille Pélerins. Comme la Caravane qui va par mer d'Alexandrie à Constantinople, a été souvent enlevée par les Chevaliers de Malte, on s'est servi de ce mot, pour signifier les premiéres courses que les Jeunes Chevaliers font contre les Turcs; ou plûtôt pour toutes les Campagnes de mer que les Chevaliers font contre les Pirates, & les ennemis de la Religion, afin de parvenir aux Commanderies & aux dignités de l'Ordre. On les appelle aussi Caravanes, parce-qu'ils croisent ordinairement les mers, où passent les caravanes des Turcs.

Aller en Caravane. *Op de Turken gaan kruissen.*

Faire une Caravane. *Een zee-togt tegen de Turken doen.*

C'est faire une campagne sur mer, en allant croiser sur les Turcs.

CARAVELLE. *Karvel.*

C'est un petit bâtiment Portugais, à poupe quarrée, rond de bordage, & court de varangue. Il porte jusqu'à quatre voiles latines, ou à oreilles de lievre, outre les boursets & les bonnettes en étui. Ces voiles latines sont faites en triangles. Cette sorte de bâtiment n'a point de hune, & le bois qui traverse le mât est seulement attaché près de son sommet. Le bout d'embas de la voile n'est guéres plus élevé que les autres fournitures du vaisseau. Au plus bas il y a de grosses piéces de bois comme un mât, qui sont vis-à-vis l'une de l'autre, aux côtés de la caravelle, & s'amenuisent peu-à-peu en-haut. Les Caravelles sont tenuës pour vaisseaux les meilleurs voiliers qui soient sur la mer: elles sont ordinairement du port de six-à-sept vingts tonneaux. Les Portugais se servent de ces vaisseaux en guere, pour aller & venir en plus grande diligence; car ils les font tourner facilement, lèvent & serrent leurs voiles, & reçoivent le vent comme il leur plaît. Le premier qui s'en servit pour les Indes & l'Ethiopie, fut Vasco de Gama.

On nomme aussi ainsi sur les cotes de France, les Batimens qui vont à la pêche du hareng sur les bancs; ils sont ordinairement de vingt-cinq à trente tonneaux. Ceux destinez pour la même pêche qui se fait dans la manche s'appellent des Trinquarts; ils sont depuis douze jusques à quinze tonneaux.

CARCASSE *Groote Vuur-kogel, die uit een mortier geschoten wordt.*

C'est une espece des bombe de figure oblongue qu'on tire avec un mortier elle est composée de plusieurs grenades, & bouts de canon de pistolets chargez, on enveloppe le tout d'une masse d'étoupes trempées dans des matieres huileuses, & on le couvre d'une toile goudronnée, garnie par les deux bouts de deux plaques de fer, qui sont attachées ensemble par des cercles de fer qui representent les côtes d'une carcasse & qui passent en

croix

croix l'un sur l'autre. Il y a un petit trou à l'une des plaques pour communiquer le feu à la carcasse. On ne s'en sert plus gueres, parce qu'elles ne font pas grand effet.

CARCASSE de navire. *Lyk.*

C'est le corps d'un vaisseau, qui n'est point bordé, & dont toutes les piéces de dedans paroissent au côté comme les os d'une carcasse.

CARE'NAGE, CRANAGE, CRAN. *Een plaats bequaam om te kielen, Een werf om scheepen te lappen en kalfaateren.*

C'est un lieu commode, proche du rivage de la mer, pour donner la caréne à des vaisseaux. On dit, *Cranage*, par corruption.

CARE'NE, QUILLE. *Kiel.*

C'est une longue & grosse piéce de bois, ou plusieurs piéces mises bout-à-bout l'une de l'autre, & qui regnent par-dehors, dans la plus basse partie du vaisseau, de prouë à poupe, afin de servir de fondement au navire. On prend souvent le mot de Caréne plus généralement, & on entend par-là toute la partie du vaisseau qui est comprise depuis la quille jusqu'à la ligne de l'eau; & de-là vient qu'on dit, Caréner un vaisseau; Donner la caréne à un vaisseau, & Mettre un vaisseau en caréne, pour signifier qu'on donne le radoub au fond du bâtiment.

CARE'NE, CRAN. *De kalfaatering van 't onderste eens schips.*

C'est le travail qu'on fait pour calfater & radouber un vaisseau, dans ses œuvres vives, ou qui vont sous l'eau.

CARE'NER, Donner la caréne à un vaisseau, Mettre un vaisseau en caréne, Mettre un vaisseau en cran, CARNER. *Kielen, Kiel-haalen om te kalfaateren, verstellen, en schoon-maaken.*

En ce sens général, c'est donner le radoub à un vaisseau; & parce-que les Charpentiers, pour venir à bout de ce travail, mettent le navire sur le côté, l'appuiant sur un ponton, afin qu'il leur présente le flanc, le vulgaire des matelots a nommé cela, par corruption, Mettre un vaisseau en cran: car ce mot de Cran n'est autre que celui de Caréne qu'ils ont estropié, faute de bien articuler Caréne. Les navires de guerre reçoivent la caréne, ou les œuvres de marée, au-moins de trois ans en trois ans; & il n'y faut pas épargner le chaufage: ils ont la demie-caréne chacune des années qu'ils ne doivent point être carénez; & ils sont calfatez, braïez, & enduits de courroi, sur toutes les parties qui en ont besoin.

Demie Caréne. *Kieling met de kimme in 't waater, Half-Kieling.*

Cela se dit lors-qu'en voulant caréner un vaisseau, on ne peut travailler que dans la moitié de son fond, par dehors; & qu'on ne peut joindre jusques vers la quille.

CARE'NE entiére. *Kieling met de kimme uit het waater, Heele Kieling.*

C'est quand on peut caréner tout un côté jusques à la quille.

CARGAISON, CARGUAISON. *Laading, Cargaisoen.*

C'est le chargement du vaisseau; & toutes les marchandises dont il est chargé font ensemble & composent la cargaison entiére du bâtiment. Nous avons beaucoup perdu sur toutes les carguaisons qui nous sont venuës de

Lis-

Lisbonne. On entend aussi par le mot de Cargaison, la facture des marchandises qui sont chargées dans un vaisseau marchand.

CARGAISON. *Laading.*

C'est aussi l'action de charger. Pendant toute cette cargaison, il demeura toûjours à nôtre bord. L'on s'en sert encore pour exprimer le tems propre à charger les vaisseaux de diverses marchandises. En ce dernier sens on dit. Ce mois est le tems de la Cargaison des vins, des huiles, des moruës &c.

CARGUE, CARGUES. *Gy-touw, Gy-touwen, Gyen, Gorden.*

On appelle ainsi toute sorte de manœuvre qui sert à faire approcher les voiles près des vergues, pour les trousser & les relever, soit qu'on ait dessein de les laisser en cet état, ou qu'on veuille les serrer. Les cargues sont distinguées en cargues-point, en cargues-fond, & en cargues-bouline. Il faut remarquer que quoi-que l'on dise une Cargue, au féminin, ce mot devient masculin lors-qu'il est joint avec un autre. On dit donc, le Cargue-point, le Cargue-bouline &c.

CARGUES d'artimon. *Besaans-Gy-touwen.*

Quand on parle de ces sortes de cargues, on dit, les Cargues du vent, & les Cargues dessous le vent; les unes sont du côté d'où le vent vient, & les autres du côté opposé.

Mettre les basses voiles sur les Cargues, Mettre les huniers sur les Cargues. *De onder-zeilen op gyen, De mars-zeils in de bandt, of in de gy setten.*

Cela se dit lors qu'on se sert des cargues, pour trousser les voiles par embas.

CARGUE-à-vûë. *Mal-reep, Marl-reep, Marl-touw.*

C'est une petite manœuvre passée dans une poulie, sous la grande hune, & qui est frapée à la ralingue de la voile, pour la lever lors qu'on veut voir par-dessous. Cette manœuvre n'est d'usage que dans de certains vaisseaux.

CARGUE-bas, CALE-BAS. *Rakke-taalie. Voiez,* CALE-BAS.

CARGUES-bouline, CONTRE-FANONS. *Nok-gordingen.*

Ce sont des cordes, qui sont attachées, ou amarrées, au milieu des côtés de la voile, vers les pattes de la bouline, & elles servent à trousser les côtés de la voile.

CARGUES-point, Tailles de point. *Gy-touwen, Gorden.*

Ce sont des cordes qui étant amarrées aux angles, ou points du bas de la voile, servent pour la trousser vers la vergue, en telle sorte qu'il n'y a que le fond de la voile qui reçoive le vent.

CARGUES-fond, Tailles de fond. *Buik-gordingen, Buik-touwen, Buik-gorden.*

Ce sont des cordes amarrées au milieu du bas de la voile, & c'est par le moien de ces cordes qu'on en relève ou trousse le fond.

CARGUES de hune. *Voiez,* RETRAITES de hunes.

Tenir les voiles sur les cargues. *De zeilen in de bandt houden.*

Mettre les perroquets à demi sur les cargues. *De bram-zeils los in de Gy laaten vallen, of waaijen.*

C'eſt les mettre en banniére.

CARGUER. Carguer la voile; Bourcer la voile. *'t Zeil in de bandt ſetten, opgyen, opgeiden; Zeil minderen, opwinden; De gy-touwen op 't zeil brengen.*

C'eſt la trouſſer & l'accourcir par le moien des cargues qui la lèvent en-haut, & qui l'approchent de la vergue juſques à mi-mât, ou juſqu'au tiers du mât, plus ou moins, ſelon qu'on veut porter plus ou moins de voiles, aïant égard à la force du vent, & à la diligence qu'on veut faire. Trouſſer la voile entiérement c'eſt la ferler, ou la mettre en fagot, & quand elle n'eſt ni ferlée, ni carguée, cela s'appelle, Mettre la voile au vent, ou la mettre hors. Nos frégates carguérent leurs baſſes voiles, pour nous attendre.

CARGUER l'artimon. *De beſaan korten, of minderen.*

CARGUE le point de la voile qui eſt ſous le vent. *Gy op uw ly-ſchoot.*

CARGUER. *Op ſyn buik zeilen, Op zy zeilen, Hellen, Over zy hellen, Krengen.*

C'eſt pancher ſur le côté en naviguant.

CARGUER à ſtribord. *Een ſlag-zy over ſtuur-boord maaken. Voiez,* FAUX-COTE'.

CARGUER de l'arriére. *Hielen.*

CARGUER de l'avant. *Voor-over-duiken, Bokken.*

CARGUEUR. *Bram-zeils-val-blok.*

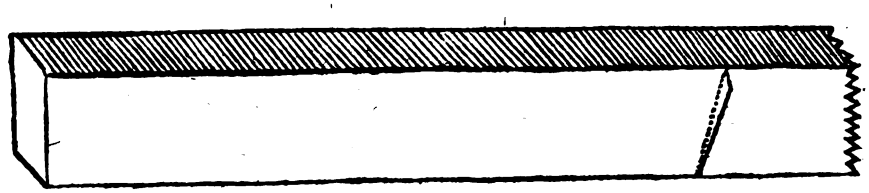
'eſt une poulie qui ſert particuliérement pour amener & guinder le perroquet. On la met tantôt au tenon du perroquet, & tantôt à ſon chouquet, ou à ſes barres.

CARIE'. Bois carié. *Verwormt, of, Worm-ſteekig hout.*

Les Charpentiers appellent Bois carié celui qui eſt piqué des vers.

CARLINGUE, CALINGUE, ESCARLINGUE, ECARLINGUE, CONTRE-QUILLE. *Kolſem, Kolſwyn, Saad-hout, Tegen-kiel, Bandt op de kiel.*

On appelle ainſi la plus longue & la plus groſſe piéce de bois, qui ſoit emploiée dans le fond de cale d'un vaiſſeau. Comme une piéce ne ſuffit pas, on en met pluſieurs bout à bout, & comme on poſe cette carlingue ſur toutes les varangues, elle ſert à les lier avec la quille, ce qui fait que quelques-uns l'appellent contre-quille. Le pied du grand mât poſe deſſus.



„ La Carlingue doit avoir l'épaiſſeur des deux tiers de celle de l'étrave.
„ Elle doit être plus large que la quille, à-cauſe que la carlingue du pied
„ du mât ſe poſe deſſus, & que le ſerrage y entre. Elle eſt jointe à la quil-
„ le

„ le par des chevilles de fer, & sert à l'affermissement de tout le vaisseau.
„ On la peut nommer une Quille interne. Elle a fort souvent un écart
„ à l'avant.

„ Les Charpentiers qui ont proportionné le vaisseau de cent-trente-qua-
„ pieds de long, dont il est souvent parlé en ce livre, donnent neuf pouces
„ d'épaisseur à sa carlingue, & deux pieds quatre pouces de largeur; cinq
„ pieds de long à son écart; deux pouces & demi d'épais aux bouts de l'é-
„ cart.

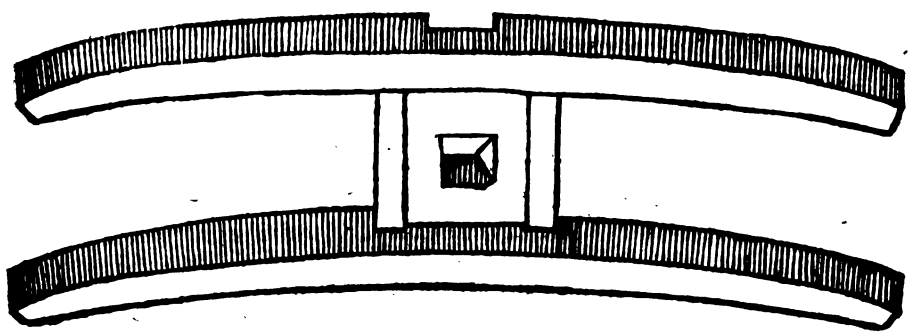
„ La Carlingue va en diminuant vers les bouts, tant à l'égard de la lar-
„ geur, que de l'épaisseur. On met à chaque varangue, ou du-moins à u-
„ ne de chaques deux varangues, une cheville de fer, à tête perduë, qui
„ passe au-travers de la carlingue & de la varangue, & entre dans la quille si
„ avant, qu'il ne s'en faut qu'un pouce & demi qu'elle ne passe tout-au tra-
„ vers; & lors qu'on met le vaisseau sur le côté, on garnit le reste du trou,
„ par-dehors, de bouts de chevilles de bois, qu'on y fait entrer avec beau-
„ coup de force, afin qu'il n'y passe point d'eau.

„ On renforce la carlingue d'une autre piéce de bois, qu'on met dessus,
„ à l'endroit qui porte le pied du grand mât.

CARLINGUE, ou ECARAINGUE de pied de mât. *Spoor*, *Spoor-balk*.

C'est la piéce de bois que l'on met au pied de chaque mât, qui porte aussi ce nom.

„ La grande Carlingue, *'t Groot Spoor*, ou l'Ecarlingue du pied du grand

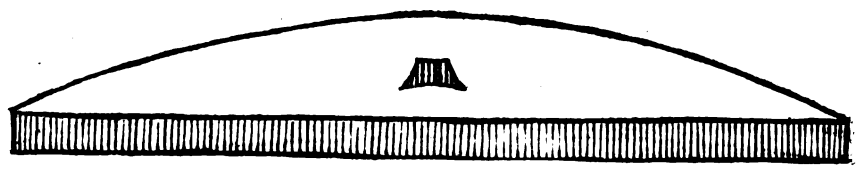


„ mât se pose droit sur la contre-quille; &, dans un vaisseau de cent-tren-
„ te-quatre pieds, elle est à six pieds de distance du milieu de la longueur
„ du vaisseau, en allant vers l'arriére. Elle est assurée par deux porques,
„ qui, dans un vaisseau de la longueur marquée, doivent avoir quatorze
„ pouces de large, & douze pouces d'épais, & être à trois pieds & demi
„ de distance l'une de l'autre. La porque qui est vers l'avant, se place der-
„ riére le bau de la grande écoutille.

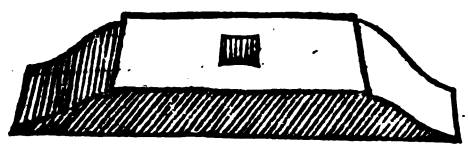
„ Ces porques sont encore fortifiées par quatre genoux, deux du côté
„ de l'avant, & deux du côté de l'arriére: ils doivent avoir dix pouces d'é-
„ pais, & ils sont par le bas de la même largeur que les porques: leurs bran-

„ ches inférieures ont huit pieds de long, & leurs branches supérieures sept „ pieds: celles-ci sont moins épaisses de deux pouces que celles d'embas. De „ chaque côté de la contre-quille on met un billot ou taquet, pour suporter l'avance que la carlingue fait au-delà de la contre-quille, au-dessus de „ laquelle il doit monter de la hauteur quatre pouces, & il a quatre pouces „ d'épais par le haut. La largeur de la carlingue doit être de deux pieds six „ pouces, & celle de la carlingue du mât de miséne doit être égale; l'épaisseur de l'une & de l'autre doit être de dix pouces. Le billot qu'on „ pose sur la contre-étrave, sous la carlingue du mât de miséne, doit avoir „ dix pouces d'épais; & à le prendre par le côté qui regarde l'avant, il est „ placé à la neuviéme partie de la longueur du vaisseau, où est aussi la carlingue du pied du mât. Il reste au côté du billot une partie de la piéce où „ le billot a été coupé, qui fait comme une planche épaisse, qui monte avec „ le mât jusqu'au pont. Les porques de la carlingue du mât de miséne, doivent avoir douze pouces de large & dix pouces d'épais. Il y a quatre genoux au-dessous, & deux au-dessus, qui ont dix pouces de large & neuf „ pouces d'épais: leurs branches ont sept pouces de long. La carlingue du „ mât d'artimon, qui, dans le vaisseau ci-dessus spécifié, est placée à la cinquiéme partie du vaisseau, prise de l'arriére, doit avoir quatorze pouces „ de large, & dix pouces d'épais.

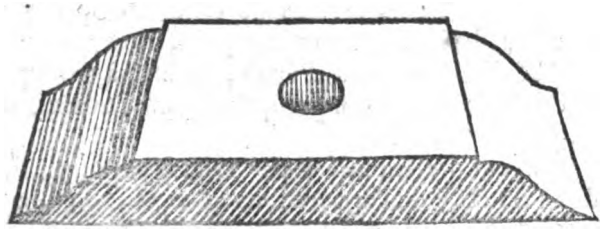
LA Carlingue du pied du mât de miséne s'appelle en Flamand. *'t Fokke-spoor.*



ET celle du pied du mât d'artimon. *'t Besaans-spoor.*



CARLINGUE de Cabestan. *Spil-spoor, Spil-bedde.*



CARLINGUE de cabestan arquée, & cousüe au pont. *Een gehangen of*

of gebogen Spil-spoor. De boog van een gehangen spil.

C'est lors que le pied du cabestan ne descend pas jusques sur le pont, on lui fait une carlingue courbée, dont les deux bouts sont attachez aux baux, & le pied du cabestan entre dans son arc, qui est suspendu. *Syn voet staat veeltydts onder op een boog.*

CARLINGUE de Bittes. *Beeting-spoor.*

CARNAU. Nom que donnent les Matelots à l'angle de la voile Latine qui est vers la prouë.

CARREAU, CARREAUX. *Barrighouten.* Le nom de Carreau se donne en général à toutes les ceintes, ou préceintes; mais il se donne aussi bien-souvent en particulier à la Lisse de vibord, qui est la plus haute de toutes les préceintes, & qui forme l'embelle, *Voiez.* CEINTES, & LISSE de vibord.

CARREAU de chaloupe. *Barghout van een sloep.*

Ce sont les piéces de bois qui font le haut des côtes d'une chaloupe.

CARRET. FIL DE CARRET. *Stoot-gaaren.*

C'est un fil tiré de l'un des cordons de quelque vieux cable coupé par morceaux : on s'en sert dans les vaisseaux quand on veut racommoder quelque manœuvre rompüe.

CARTAHU. *Een garnaat.*

C'est une manœuvre qu'on passe dans une poulie, au haut des mâts, & qui sert à hisser les autres manœuvres, ou quelque autre chose.

CARTE marine, CARTE HYDROGRAPHIQUE, CARTAUX. *Kaart, Zee-kaart, Pas-kaart.*

C'est un plan, ou une surface plane, où l'on prend peu de soin de marquer les villes qui sont en terre ferme, mais où l'on décrit exactement la Mer, les côtes, les ports, les Iles, les rochers, les bancs de sable, les seches, & les dangers de la mer, avec les embouchures des riviéres, & les airs ou rumbs de vent, pour compasser les routes, & régler les estimes. On y décrit aussi outre les Longitudes & Latitudes, les Meridiens en lignes paralléles: ce qui est sujet à beaucoup d'erreurs. Les Pilotes se servent de deux sortes de cartes: les unes s'apellent Cartes au point réduit; & les autres, Cartes au point plat, dont on parlera ci-après, aussi-bien que des Cartes au grand point & au petit point.

CARTE réduite, Carte au point réduit. *Een wassend-graadige Kaart.*

C'est celle qui a ses degrès de Latitude, c'est-à-dire, les degrès qui courent Nord & Sud, tous inégaux entre eux, plus petits auprès de l'Equateur, & plus grands à mesure qu'ils s'aprochent des Poles; ce qui vient de la diverse projection de la sphére solide sur un plan. Quant aux degrès de Longitude, qui courent Est Oüest, ils sont égaux entre eux.

CARTE plate, ou au point commun. *Een gelyk graadige Kaart.*

C'est celle qui a les degrès de Longitude & de Latitude égaux, ce qui est défectueux, & contre les principes de la Géometrie. Mais si elles sont faites pour de petites distances, l'erreur n'est pas sensible. On donne à chaque degré la valeur de vingt grandes lieuës, qui en valent vingt-cinq & trente des petites lieües de France.

CARTE à grand point, & Carte à petit point. *Kaart met groot of met klein bestek.*

Ce sont celles où les parties sont ou plus grandes, ou plus petites qu'à une autre.

CARTE par routes & distances. *Een kaart sonder graadt.*

C'est une carte où l'on ne voit ni Longitudes, ni Latitudes marquées, & où il n'y a qu'une échelle des lieuës, avec les rumbs de vent, pour compasser les routes & régler les estimes. On ne s'en sert que sur la Méditerranée.

CARTE bien marquée, & Carte mal marquée. *Een Kaart die wel of qualyk geteekent is.*

Ce sont les cartes où les terres, bancs &c. sont bien ou mal situez. Pointer la carte, c'est Marquer le lieu sur la carte où l'on croît être en pleine mer suivant l'estimation & l'estime du Pilote.

CARTON. *Zee-boek, Zee-atlas.*

C'est un livre *In folio*, qui contient plusieurs Cartes marines.

CARTOUCHE. *Kardoes.*

C'est une charge d'arme à feu enveloppée dans de gros papier, ou de la carte, ou de toile, ou de carton, ou de parchemin pour charger plus promptement. Celles du canon sont ordinairement dans des cartouches de carton, ou de fer blanc, qui sont des boîtes hautes d'un demi-pied, & occupent la place du boulet dans la piece ou calibre de laquelle son diametre est proportionnée. On remplit ces cartouches de petites balles, de clous, de chaînes, de ferrailles. Tout cela s'écarte considerablement. Le canon qu'on cache dans les flancs retirez se charge d'ordinaire à cartouches, pour faire plus de fracas. Celles des mousquets & des pistolets contiennent seulement de la poudre & du plomb enveloppé dans de gros papier. On dit sur mer, *Gargouche*, ou *Gargousse*.

CARTOUCHE, *Kardoes* est aussi une espece de grenade ou boulet creux qui est une boîte ronde remplie de balles de mousquet, qui s'ouvre-à-propos, & quand il en est besoin.

CAS.

CASTOR & POLLUX Meteore: quand il est unique on l'appelle le feu St. Elme. Les Physiciens donnent le nom de Castor & Pollux quand ces feux sont doubles. Ce sont des feux que les matelots apperçoivent au haut de leurs mâts, & de leurs cordages après une grande tempête. Il y en a quelquefois quatre ou cinq.

CAT.

CATARACTES. *Waater-vallingen, Waater-vallen.*

Ce mot se dit d'une grande abondance d'eaux, qui tombent d'en-haut; d'où vient qu'on appelle Cataractes les sauts que fait le Nil, lors-qu'il tombe de dessus des rochers escarpez.

CATIMARON. *Katteamarouw.*

„ C'est un bâtiment Indien, composé de six à huit piéces de bois traver-
„ sées les unes dans les autres, en forme de lozange, & entretenües
„ en la même forme: un homme s'assied dedans, & rame avec une pa-
„ gaie, qui a une demie palette de chaque côté. Il y a, pour lui ser-

„ vir

„ vir de siége, un fagot de feüilles de coco, & quand il vente il met „ ce fagot debout pour servir de voiles. Cette sorte de bateau est fort „ incommode, parce-que l'homme qui le conduit, a toûjours les jambes „ dans l'eau, quelquefois même il est englouti par les vagues. Mais les In- „ diens ne s'épouvantent pas de cela; & comme ils sont nuds, ils se sauvent „ à la nage.

CATURI, CATHURI. *Voiez*, ALMADIE.

CATURS. *Cathurs.*

Ce sont des vaisseaux de guerre de Bantam, qui sont courbez & aigus par les bouts, & qui portent une voile tissüe d'herbes & de feuilles d'arbres.

C A V.

CAVE. *Een keldertje.*

C'est un coffre separé en plusieurs petits quarrez pour y mettre des bouteilles des liqueurs. Ces caves entrent dans la cargaison des vaisseaux, qu'on charge en France pour les côtes d'Afrique.

C A Y.

CAYES. *Voiez*, CAIES.

C E D.

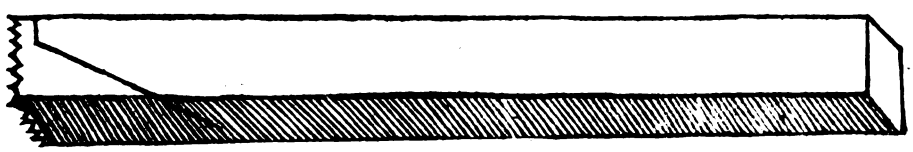
CE'DRE, Bois de Cédre. *Ceeder-boom*, *Ceeder-hout.*

C'est un grand arbre qui porte des grains comme le Genévre, qui sont gros & ronds comme les grains de Mirte. Son bois qui est rouge & odorant est presque immortel & incorruptible : il est très-propre pour la construction des vaisseaux, & les Anciens s'en sont beaucoup servis. Comme il est amer, & que les vers aiment les choses douces, ils ne l'attaquent pas.

C E I.

CEINTES, PERCEINTES, PRECEINTES, CHAINTES, CARREAUX, LISSES. *Barghouten*, *Berghouten*, *Barrighouten*, *Stoot-kanten*, *Berkhouten*, *Banden om 't schip.*

Ce sont de longues piéces de bois, qu'on met bout à bout l'une de l'autre, en maniére de ceinture, dans le corps du bordage d'un vaisseau, pour faire la liaison des membres & piéces de charpenterie, dont le corps du bâtiment est formé. Les ceintes sont posées les unes parallèles aux autres: les matelots y trouvent une commodité, lors-qu'ils veulent monter dans le vaisseau, ou le nétoïer. Il y a des Charpentiers qui mettent quelque distinction entre ces différens Cordons, ou Ceintes; car ils appellent Perceintes les trois plus basses Ceintes, & nomment Carreaux ou Lisses celles qui sont au-dessus; & la Lisse de vibord est la plus élevée. *Voiez*, PRECEINTES.



„ Les Ceintes sont ordinairement de trois ou quatre piéces, assemblées en „ écarts. Le plus souvent il y en a deux au-dessous des sabords, & deux „ au-dessus : quelquefois il y en a deux au-dessous, sans qu'il y en ait au- „ dessus. „ Les

„ Les Ceintes font le même éfet en-dehors du vaiſſeau que les Serre-gou-
„ tiéres font en-dedans : les unes & les autres ſervent à lier & à afermir le
„ bâtiment. Les vaiſſeaux qui ont beaucoup d'acaſtillage, ont plus de cein-
„ tes que les autres, & cela fait que les hauts ne paroiſſent pas ſi élevez qu'ils
„ ſont.

„ Le nombre des Ceintes ſe régle par la grandeur du bâtiment.

„ On fait ſouvent baiſſer encore les baſſes préceintes vers l'arriére, à cauſe
„ des ſabords.

„ La plus baſſe préceinte doit avoir d'épaiſſeur la moitié de l'étrave ; &
„ de largeur l'épaiſſeur entiére de l'étrave. Les ceintes qui ſont poſées plus
„ haut diminuënt un peu par proportion. Mais lorſque les vaiſſeaux ont
„ cent-ſoixante & dix pieds de long de l'étrave à l'étambord, ou au-deſſus
„ de cent-ſoixante & dix pieds, on tient les préceintes de deux pouces plus
„ minces que la moitié de l'étrave.

„ La plus baſſe préceinte d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre pieds, ſe poſe
„ un pied huit pouces au-deſſous du premier pont. Quelques Charpentiers
„ lui donnent treize pouces de large, & ſix pouces & demi d'épais. La ſe-
„ conde préceinte ſe poſe deux pieds cinq pouces au-deſſus de la plus baſſe ;
„ elle doit avoir ſix pouces d'épais.

„ D'autres Charpentiers proportionent les ceintes par la longueur du vaiſ-
„ ſeau, & leur donnent douze pouces de large, quand le vaiſſeau a cent pieds
„ de long. Par chaque dix pieds que le bâtiment a au-deſſous de cent pieds,
„ ils ôtent aux ceintes un demi-pouce de leur largeur ; & par chaque dix
„ pieds que le bâtiment a au-deſſus de cent pieds, ils ajoûtent aux ceintes un
„ demi pouce de largeur.

„ Pour leur épaiſſeur, ils la font de la moitié de la largeur, ou un peu
„ moins.

„ Preſque tous les grands vaiſſeaux ont deux couples, ou quatre préceintes,
„ au-deſſous des ſabords. Sous la belle, c'eſt-à-dire, à l'endroit où le vaiſ-
„ ſeau eſt le plus bas, la plus baſſe préceinte ſe doit trouver autant au-deſ-
„ ſous du gros du vaiſſeau, qu'elle a de largeur, ſelon le ſentiment de ces
„ mêmes Charpentiers ; & la ſeconde doit être placée au-deſſus de cette pre-
„ miére, à la diſtance de la largeur d'une ceinte & demie. Les fermures
„ qui ſont entre ces préceintes, & dans leſquelles les dalots ſont preſque
„ toûjours percez, doivent avoir la même épaiſſeur que le franc-bordage qui
„ eſt deſſous. Que ſi le vaiſſeau a trois baſſes préceintes ; comme cela ſe
„ pratique quelquefois, la troiſiéme doit deſcendre auſſi bas ſous la ſecon-
„ de, que la premiére eſt élevée au-deſſus, & la premiére peut bien être un
„ peu moins épaiſſe que la plus baſſe. Quand on laiſſe trop de diſtance en-
„ tre les préceintes, & que les couples ſont fort larges ; cela fait un éfet deſ-
„ agréable.

„ Il a été bâti un vaiſſeau de cent-cinquante-cinq pieds de long de l'étra-
„ ve à l'étambord, pour naviguer au Sud, à qui l'on n'a mis qu'une précein-
„ te au-deſſous des ſabords, afin que le doublage qu'on lui vouloit donner,
„ fût uni, & égal depuis le bas juſques au haut. Mais pour lui donner plus
„ de façons & de relevement vers l'arriére, à l'endroit où la préceinte com-

„ men-

„ mençoit à s'élever, & à paroître au dessus du doublage, on y mit un bout „ de préceinte au-dessous. D'ailleurs tout le bordage fut fait de planches „ de six pouces d'épais; ce qui a fort bien réüssi, & le vaisseau s'est trouvé „ très-bon, & s'est bien maintenu.

CEINTRAGE. *Voiez*, CINTRAGE.

CEN.

CENSAL. Terme de Provence, & du Levant. *Voiez*, COURTIER.

CENSERIE. Exprime tout ce qui signifie courtage; c'est-à-dire, quelquefois la profession de censal, & quelquefois le droit qui lui est dû *Voiez* COURTAGE.

CENTRE de pesanteur. *Middelpunt des swaarheids.*

C'est un point d'un corps pesant, autour duquel ses parties sont tellement disposées, que s'il est soutenu par ce point, & mis en telle situation qu'on voudra, les parties, qui sont d'une part, n'ont ni plus ni moins de force pour descendre, que celles qui sont de l'autre part; & qu'elles s'empêchent réciproquement de descendre.

CER.

CERCLES de pompe. *Beugels tot de pomp.*

Ce sont deux cercles de fer, dont l'un est rond, qui embrasse le haut de la pompe, pour l'empêcher de se fendre; & l'autre est quarré, qui sert à joindre la potence à la pompe. Dans ce dernier il y a un autre petit cercle, qui en sort, dans lequel entre le bout de la potence, *'t Oog daar de gek in komt.*

CERCLES de hune. *Mars-randen, Banden.*

Ce sont de grands cercles de bois, qui font le tour des hunes par-en-haut. „ Autour des hunes on voit des cercles, qui servent à assurer les matelots, „ pendant qu'ils font leurs manœuvres sur les hunes, où ils en ont beau- „ coup à faire; & sans ces cercles ils pourroient facilement tomber. On „ tient les cercles plus bas vers l'avant qu'aux autres endroits, afin qu'ils ne „ raguent pas les cordages, & n'usent pas les voiles; & pour empêcher cela „ on met encore des sangles, ou tissus de bittord, tout-autour. *Voiez*, HUNE.

CERCLES de boute-hors. *Ly-zeils beugels.*

Ce sont des cercles doubles de fer, qu'on met au lieu des vergues où l'on passe les boute-hors, qui servent à mettre les voiles d'étui.

CERCLE d'étambraie de cabestan. *Beugel in de visscher.*

C'est un cercle de fer autour du trou de l'étambraie, par où le cabestan passe & tourne.

CHA.

CHABLEAU. *Lyntje, Paard-lyn.*

C'est une longue corde moïennement grosse, qui sert à tirer & à remonter les bateaux sur les riviéres.

CHABLER. *Een dik touw om een stuk houts slaan om het op te hyssen.*

C'est attacher un fardeaux à un cable, le haler, l'enlever comme on fait dans les atteliers.

CHAIE, ou BELANDRE. *Voiez*, BELANDRE.

CHAINE. *Keeten, Ketting.*

CHAINE de Port. *Ketting om een haven te sluiten.*

Ce sont plusieurs chaînes de fer, ou quelquefois une seule, qui sont tendues à l'entrée d'un port, afin que les vaisseaux n'y puissent entrer. Lorsque la bouche du port est grande, elles portent sur des piles, d'espace en espace.

CHAINES de vergues. *Kettingen tot de ree, Raa-kettingen, Raas-vangen.*

Ce sont de certaines chaînes de fer qu'on tient dans la hune du vaisseau, & dont on se sert dans le combat à tenir les vergues, lors qu'il arrive que le canon coupe les cordes ou manœuvres qui les tiennent.

CHAINES de chaudiére. *Kettingen tot de kombuis.*

Ce sont aussi des chaînes de fer qui servent à tenir la chaudiére ou cuisent les vivres de l'équipage, lors-qu'elle est sur le feu.

CHALAND, ou BAC. *Een soort van een Praam*

C'est un bateau plat, moïennement grand, dont on sert pour amener à Paris les marchandises qui descendent par la riviére. Il se dit plus particuliérement des bateaux de la Loire, qui sont legers, & qui vont souvent à la voile, qui ne sont bâtis que de planches encouturées l'une sur l'autre, jointes à des piéces de lieures, qui n'ont ni platbords, ni matiéres pour les tenir fermes. Ce sont ceux qui viennent par le canal de Briare. Il y en a de douze toises de long, de dix pieds de large, & de quatre pieds de hauteur de bord. Ceux qu'on voit à Paris s'appellent aussi Marnois, parce-qu'ils sont construits vers la source de la Marne.

CHALINQUE. *Een Indiaansche vaartuig sonder spykers getimmert.*

C'est un petit vaisseau des Indes, qui n'a des membres que dans le fond, & qui n'est guéres plus long que large: on ne se sert point de cloux à le construire, & les bordages de ses hauts ne sont cousus qu'avec du fil de carret fait de Coco, autrement de l'étoupe de noix de Palme.

La *Chalingue*, *Chalinque*, ou *Chelingue*, est un bateau plat par-dessous, fait de planches cousües avec de petites cordes de Coco; ils sont fort legers, & hauts de bord: ils obéissent à la lame, laquelle ne les a pas plûtôt jettez sur le sable, que les Négres descendent pour vous emporter sur leurs épaules. Plusieurs Oficiciers de Ponticheri, ou Povicheri, sur la côte de Coromandel, vinrent dans des chelingues voir nôtre Commandant.

CHALOUPE. *Sloep, Chaloep, Boot. Voiez,* BOT.

C'est un bâtiment de mer, destiné au service & à la communication des grands vaisseaux, ou pour servir a faire de petites traversées; quoi-qu'il y en ait aussi qui en fassent de grandes, & même des voiages de long cours. Chaque chaloupe destinée au service des grands bâtimens, est équipée au moins de trois matelots, du Maître qui la gouverne, *Sloep meesters*, ou *Stuurman*; du Têtier qui tire la rame devant, *De voorste sloep-roeijer op de eerste doft*; & de l'Arrimier qui tire au milieu, *De middelste doft-roeijer*; & c'est ordinairement un Quartier-maître qui la commande.

„ Les vaisseaux qui doivent aller à la mer, sont pourvus d'une chaloupe, „ & s'ils doivent faire d'assez longs voiages, on y joint un canot. Chacun

„ de

„ de ces petits bâtimens a ses usages particuliers. La chaloupe, entr'autres,
„ sert à porter l'ancre de toüei, quand il la faut moüiller, & à porter à
„ bord les munitions, du leste, & quelques autres choses pesantes. Le ca-
„ not sert à ceux qui veulent passer d'un bord à l'autre, & l'un & l'autre
„ servent à sauver les hommes & la cargaison, en cas de naufrage, ou d'au-
„ tre fortune de mer. On fait ordinairement les chaloupes aussi longues
„ qu'est large le vaisseau auquel elles doivent servir, à-moins que les vais-
„ seaux n'aient de bau plus d'un quart de leur longueur: en ce cas on tient
„ les chaloupes un peu plus courtes que le vaisseau n'est large; de-sorte qu'à
„ proprement parler, la chaloupe doit avoir de longueur le quart du navi-
„ re. On la tient un peu plus large que le quart de sa longueur; & on lui
„ donne de creux, à mesurer au haut, au-dessus de la préceinte, un peu
„ moins que la moitié de sa largeur.

„ A l'avant de la chaloupe il y a une poulie, ou un rouët, pour tirer l'an-
„ cre, & quand il en est besoin on met un cabestan au milieu, qu'on assure
„ par le moien de deux courbatons qui sont à chaque bord, à l'endroit où
„ on le pose. Les membres qui sont sur la sole, sont couverts de planches
„ qui ne sont point assujetties, hormis à l'endroit où l'on puise l'eau qui y
„ entre, lequel demeure vuide.

„ Voici le devis d'une chaloupe de trente-deux pieds de long, de l'étrave
„ à l'étambord, & de huit pieds neuf pouces de large.

„ La sole doit être de vingt-cinq pieds cinq pouces & demi de long, cinq
„ pieds trois pouces de large, & deux pouces d'épais. Les varangues doivent
„ avoir trois pouces de large, & deux pouces d'épais; & être à un pied cinq
„ pouces & demi de distance l'une de l'autre.

„ L'étrave doit avoir six pieds cinq pouces de haut, quatre pieds neuf
„ pouces de queste, treize pouces de large par le haut, dix pouces par
„ le bas, quatre pouces d'épais en-dedans, & trois pouces en-dehors par
„ le bas.

„ L'étambord doit avoir cinq pieds neuf pouces de haut, un pied dix
„ pouces de queste, deux pieds de large par le bas, & un pied par le
„ haut; sept pouces & demi d'épais en-dedans, & un pouce & demi
„ en-dehors.

„ La Chaloupe doit avoir deux pieds trois pouces de creux, à prendre au-
„ dessous de son carreau; huit pieds neuf pouces de large, à mesurer au mê-
„ me endroit. Le taquet, ou bloc de la semelle doit être à onze pieds de
„ l'avant, auquel endroit elle doit avoir trois pieds & demi pouce de creux,
„ & huit pieds deux pouces & demi de large. Au traversin de l'avant elle
„ doit avoir sept pieds huit pouces de large, & trois pieds un pouce de
„ creux; & à mesurer à demi pied de l'étrave, elle doit avoir six pieds six
„ pouces de creux.

„ Les genoux doivent être à la distance de seize pouces l'un de l'autre, &
„ doivent avoir trois pouces de large, & trois pouces & demi d'épais. Les
„ blocs doivent être à la distance de six pouces l'un de l'autre, & à deux
„ pouces de l'étrave.

„

„ Le traversin de l'avant doit avoir huit pouces de large, & trois pouces
„ d'épais, & être à huit pieds de l'étrave prise en-dehors.

„ La serre doit avoir douze pouces & demi de large, & un pouce un quart
„ d'épais. Le virevaut est à un pied & demi du milieu du bâtiment, vers
„ l'arriére, posé dans la serre. Le banc du mât doit avoir trois pouces d'é-
„ pais, un pied & demi de large, & treize pouces par les bouts, aïant un
„ quart de rond au devant, à son bord. Le trou où le mât entre, doit a-
„ voir six pouces & demi de largeur & six pouces de profondeur; & le trou
„ du pied du mât, quatre pouces & demi: les planches du cornet doivent
„ avoir un pouce d'épais.

„ La carlingue doit avoir dix-huit pouces de large en son milieu, & dou-
„ ze pouces à son bout de l'arriére, avec deux pouces d'épaisseur. Il doit
„ y avoir dix-huit genoux, & un derriére le bloc, faisant dix-neuf en tout.
„ Il y a une cheville de fer à chaque genou, qui passe au-travers du car-
„ reau. La boucle ou anneau, qui est a l'étrave, & qui sert à haler la
„ chaloupe à bord, doit avoir sept pouces & demi de largeur, ou de dia-
„ métre.

„ Le carreau doit avoir six pouces de large en son milieu, & quatre pouces
„ d'épais; deux pouces & demi de large à l'arriére, & trois pouces d'épais,
„ & un peu plus à l'avant, où il a deux pieds de relevement, & il en a
„ deux & demi à l'arriére. Le platbord doit avoir quatre pouces de large,
„ & trois pouces d'épais. La planche du pourtour a un pouce d'épais &
„ de large entre les carreaux deux pouces & demi à l'arriére, & trois pouces
„ un quart au milieu.

„ Il doit y avoir sept couples d'échomes, savoir cinq derriére le banc ou la
„ toste du mât, & deux devant? la distance entre les deux côtés, où sont
„ les échomes doit être de sept pouces. Au côté du bloc de la semelle qui
„ regarde l'avant, il doit y avoir une crampe, à laquelle l'hauban est a-
„ marré. Le plus bas des gonds qui sont à l'étambord, doit être atta-
„ ché à un pied du talon, & le plus haut doit être attaché à treize pouces
„ de la tête.

„ Pour construire les chaloupes, & autres semblables petits bâtimens, on
„ ne se sert que de petits pieux qu'on fiche en terre, afin de faire approcher
„ les bordages, sans avoir recours aux tenailles. On fait des trous dans le
„ fond des chaloupes, pour vuider l'eau quand elles sont amarrées sur le
„ pont, & l'on boûche les trous, quand on veut les mettre à la mer.

„ Voici un autre devis. Une Chaloupe de quarante-deux pieds de long,
„ doit avoir neuf pieds de large, & la sole en doit avoir sept; deux pieds de
„ creux sous le carreau, & trois pieds & demi dans le reste. L'étrave doit
„ avoir cinq pieds un quart de hauteur, & six pieds & demi de queste. L'é-
„ tambord doit avoir aussi cinq pieds & un quart, & deux pieds de queste.
„ La barre d'arcasse doit avoir six pieds de long.

„ La chaloupe doit avoir un pied & un quart de relevement à l'avant, &
„ deux pieds & un quart à l'arriére. Les varangues doivent avoir trois pou-
„ ces & demi de large, & trois d'épais. Les genoux doivent avoir trois
„ pouces d'épais, & deux pouces dans les fleurs & sur les varangues. Elle
„ doit être bordée d'esquain.

„ Le

„ Le grand mât doit avoir vingt-quatre pieds de long: la vergue doit a-
„ voir douze pieds & demi; la voile, vingt & un pied de chute; le mât
„ d'avant, quinze pieds & demi de long; la vergue, onze pieds; & la
„ voile, dix pieds & demi de chute.

„ Les chaloupes qui vont à la pêche de Groenelande sont longues & le-
„ géres, & n'ont point de relevement: on les nage avec quantité d'avi-
„ rons. Elles ont à l'avant une petite poulie, où l'on passe le cordage,
„ lors qu'on a tué la Baléne. Elles sont suifvées par le dessous, & peintes de
„ blanc.

„ Voici le devis d'une chaloupe construite pour aller aux Iles du Cap-
„ Vert. Elle a cinquante-cinq pieds de long, de l'étrave à l'étambord, dou-
„ ze pieds & demi de large, six pieds & un quart de creux à la hauteur des
„ dalots. L'étrave a huit pieds & demi de haut, & l'arcasse cinq pieds &
„ demi. La lisse de hourdi a cinq pieds un quart de long. Les varangues
„ ont cinq pouces d'épais de haut en bas, & sont posées à neuf pouces
„ l'une de l'autre. Les allonges ont trois pouces & demi d'épais par
„ le haut. L'étambord a neuf pieds & demi de hauteur, perpendicu-
„ lairement.

„ On peut bien donner de largeur à une chaloupe sept, huit, ou neuf
„ pieds plus que le tiers de sa longueur; & souvent la sole même a de largeur
„ le tiers de la longueur du bâtiment. Par chaque dix pieds de long on a
„ accoûtumé de donner un pied de creux. On leur donne aussi, à l'avant,
„ vers la toste du mât, quatre pouces & demi de largeur, & un pouce de
„ creux plus qu'à l'arriére. Les carreaux ont de relevement à l'avant, vingt
„ pouces par le bas, & un pied à l'arriére joignant l'étambord.

Double chaloupe. *Een dubbelde sloep.*

C'est un petit bâtiment dont il y en a de pontez, & d'autres qui ont seulement des courcives.

CHALOUPE bonne de nage. *Een wel roeyende sloep.*

C'est celle qui est facile à manier, & qui passe ou marche bien avec les avirons.

CHALOUPE bien-armée. *Een wel bemant sloep.*

C'est celle qui est équipée du nombre des matelots qu'il faut pour la nager, & dans laquelle on a fait entrer la quantité des soldats qui sont nécessaires pour une expédition.

CHALOUPE à la toüe. *Sloep agter aan, Een sleepende sloep.*

C'est-à-dire, que la chaloupe est amarrée à bord du vaisseau, & qu'elle en est tirée lors-qu'il est sous les voiles.

CHALOUPE en fagot. *Voiez,* FAGOT.

Retirer la chaloupe. *De boot aanhaalen.*

Haler la chaloupe à bord. *De boot insetten.*

Mettre la chaloupe à la mer. *De boot uitsetten.*

Quand il ne reste plus que la grande ancre, il est tems de mettre la chaloupe à la mer. *Voor het uitterste plegt-anker, het schip moet werden geruimt, en de boot uitgeset.*

CHAMBRE de mortier. *De kaamer van een mortier.*

C'est un espace creux de la piéce, qui contient la poudre, & où va se terminer la lumiére.

CHAMBRES, Terme de fonderie. *Gallen en groeven.*

Ce sont des vuides qui demeurent dans un canon qu'on a fondu, & où le metal n'a pas coulé.

CHAMBRE des Assurances. *Assurantie-of-Verseekering-kaamer.*

C'est une Chambre qui fut érigée à Amsterdam l'an 1612. *Voiez*, ASSURANCE.

CHAMBRE de Port. *Dokkie, Kom, Dok.*

C'est une partie du bassin d'un port de mer la plus retirée & la moins profonde. C'est-là qu'on retire les vaisseaux desarmez pour les reparer. *Voiez*, BASSIN, & DARSE.

„ En Angleterre, où le flot monte plusieurs pieds sur les côtes, on bâtit „ les vaisseaux en des lieux bas, ceints de digues, & enfermez par des éclu- „ ses, qu'ils ouvrent quand la construction est avancée, & que le bâtiment „ est en état d'être mis à l'eau; ainsi lors-que la marée vient, & qu'elle en- „ tre dans la chambre, elle enleve le vaisseau de dessus son chantier, & il se „ trouve à flot sans qu'on ait eu la peine de l'y mettre.

CHAMBRES des vaisseaux. Apartemens. *Kaamers.*

Ce sont les lieux où couchent les Officiers Majors. Ces apartemens sont pratiquez à la poupe, ou à l'arriére du vaisseau.

CHAMBRE du Capitaine, ou Grande-chambre. *Kajuit.*

C'est celle qui est destinée pour loger le Capitaine. Dans les grands vaisseaux cette chambre est au-dessus de celle du Conseil; aux autres elle est sur la Sainte-Barbe.

„ C'est-là l'appartement du Commandant. Elle est placée à l'arriére, par- „ ce-que le mouvement ou balancement du vaisseau s'y fait le moins sentir, „ & que découvrant de-là plus facilement tout le navire, on voit comment „ les voiles sont manœuvrées, & si le vaisseau gouverne bien; outre que „ c'est l'endroit à qui l'on peut donner le plus de largeur, sans incommo- „ dité.

„ Cette Chambre est ordinairement accompagnée de galeries, ou du „ moins de bouteilles, aux deux côtés. Dans les vaisseaux des premiers „ rangs on la sépare en deux. Quelquefois même, par le moien d'un petit „ degré qu'on y met, on monte dans une espéce de petit cabinet pra- „ tiqué derriére la dunette. On fait deux portes à la chambre, quoi- „ qu'on ne se serve guéres que de celle qui est à babord; mais il est „ besoin d'y en faire deux, parce-que dans un combat on y fait plus aisé- „ ment passer le canon, & qu'elles fournissent encore d'autres facilités. Le „ plancher du haut de la chambre est quelquefois parqueté à compar- „ timens, & fort proprement peint.

„ On fait jusqu'à trois pointes, en cul-de-lampe, ou en rond, ou d'u- „ ne autre figure, sur la galerie, dont celle qui est au milieu est la plus hau- „ & au-dedans, on y fait quelquéfois un petit escalier à vis, pour monter „ sur les hauts.

„ Autrefois les Hollandois faisoient beaucoup d'ornemens & de sculpture „ aux vaisseaux. Ils y faisoient même des tours à l'arriére, au-dessus du

„ re-

„ revers, aussi-bien qu'aux côtés, & à chaque herpe proche de sa lisse. Ils „ en faisoient encore au milieu, sur le tillac, & devant la dunette, qui é- „ toient fort grandes, & dont on se servoit comme de remparts, sur les- „ quels on mettoit de legéres piéces de canon.

„ On fait de petites cheminées dans la chambre du Capitaine des vaisseaux „ destinez pour la mer Baltique, ou-bien l'on y met des poëles. On y fait „ aussi des petites fenêtres, ou des coulisses, afin de regarder par-là dans le „ navire.

„ Pour les autres fenêtres, on y en fait autant qu'on le juge à propos, & „ on les fait presque toûjours ouvrir de bas en haut. On met des bancs à „ l'arriére, qui ont une maniére de petits feuillets, à-cause que le balance- „ ment les fait souvent pancher.

„ Lors-qu'il y a beaucoup de revers, ou de saillie à l'arriére, on est o- „ bligé de faire un trou, dans la chambre du Capitaine, pour y passer le „ gouvernail, quand on le veut mettre à sa place; mais ensuite on referme „ l'ouverture.

" On peut voir les proportions des barrots de la Chambre du Capitaine, „ sous le mot Bau. Les courbatons qu'on y met entre les allonges, dans " un vaisseau de cent-trente-quâtre pieds de long, doivent avoir cinq pieds " de long, & les branches supérieures, qui courent sous le pont, douze " pieds & demi.

" La serre-goutiére doit avoir un pied cinq pouces de large, & trois pou- " ces d'épais.

" Les lattes doivent avoir deux pouces & demi d'épais, & trois pouces & " demi de large: il y en doit avoir trois entre chaque barrot.

" Le fronteau de la chambre est auprès du mât d'artimon. La porte qui " est à babord, doit être à quatre pieds du bord du vaisseau, & avoir qua- " tre pieds de large par le bas, & trois pieds neuf pouces par le haut. Dans " les flûtes, la porte qui ouvre ordinairement, se place presque toûjours à " stribord. Les montans des portes doivent avoir quatre pouces de large, & " trois pouces d'épais; les traverses du fronteau, deux pouces de large, & " un pouce & demi d'épais; les planches doivent être d'un pouce d'épais- " seur. Chaque porte doit avoir trois barres, & une serrure à la barre du " milieu.

CHAMBRE, Grande-Chambre. *Groote Kajuit.*

C'est celle qui est prise sur l'arriére du second pont.

CHAMBRE du Conseil, ou Chambre des Volontaires. *Krygs-raadt-plaats, Raadt-kaamer.*

C'est un des appartemens de la poupe des grands vaisseaux de guerre. Elle est sur le second pont, & au-dessus de la Sainte-Barbe. Le corps de garde est devant la chambre du Conseil, ainsi nommée parce-qu'on y tient le Conseil.

CHAMBRE du Chirurgien Major. *De kaamer van den Opper-beel-meester.*

CHAMBRE des Canóniers, ou Sainte-Barbe. *Voiez*, SAINTE-BARBE, ou BARBE.

CHAM-

CHAMBRE de l'Aumonier, du Maître Canonier. *Voiez*, LOGE.

CHAMBRE aux voiles. *Zeil-kaamer.*

C'est le lieu où l'on met les voiles que l'on porte pour changer au besoin. Il faut souvent visiter la chambre aux voiles, & prendre garde que tout y soit bien sec, & que les rats ne mangent pas les voiles.

CAMBRE sous le Château d'avant. *Kot.*

„ C'est une chambre qu'on pratique sous le chateau d'avant, dans les vais-
„ seaux qui n'ont que deux ponts, & qui est suspendüe entre le bas & le haut
„ pont, en-sorte que le haut pont est à-peu-près au milieu de la hauteur de
„ la chambre, ou un peu plus haut.

CHAMBRE aux cables. *Voiez*, FOSSE aux cables.

CHAMBRE d'écluse. *Kom*, *Kaamer*, *Kolk.*

C'est un espace de canal compris entre les deux portes d'une écluse.

CHAMBRE, Canon chambré. *Een stuk geschuts met kaamers.*

C'est un canon qui n'a pas été bien fondu, & qu'il est dangereux de tirer, à-cause des fentes & crevasses qui sont en-dedans, & qui pourroient le faire crever.

CHAMEAU. *Kameel.*

„ C'est un grand & gros bâtiment, dont l'invention a été trouvée à Am-
„ sterdam, il y a environ cinquante huit ans, pour enlever un vaisseau & le
„ faire passer sur le Pampus à l'embouchure de l'Y. Par le moien de cette
„ espéce de machine, qui a été appellée Chameau, parce-qu'elle est fort
„ lourde, & à-cause de sa force, on enlève un vaisseau jusqu'à cinq ou six
„ pieds de haut. Sa construction est à plates varangues. Il a cent-vingt-
„ sept pieds de long, vingt-deux pieds de large par un bout, & treize pieds
„ par l'autre bout; onze pieds de creux par un bout, & treize pieds & de-
„ mi par l'autre bout. Un des côtés de cette machine, a les mêmes façons
„ à l'avant & à l'arriére qu'un autre vaisseau; mais de l'autre côté elle est
„ presque droite, & tombe un peu en-dehors. Le fond de cale est séparé
„ d'un bout à l'autre, par un fronteau bien étanché, & où l'eau ne peut
„ passer. Chaque côté est aussi séparé en quatre parties, par trois fron-
„ teaux aussi étanchez, si-bien qu'il y a huit espaces séparez l'un de l'autre,
„ dans une partie desquels on peut laisser entrer l'eau, & on peut la pomper
„ dans les autres, & par ce moien tenir le chameau en équilibre. Outre
„ cela il y a en chaque espace ou retranchement une dale bien étanchée, par
„ laquelle on y fait entrer l'eau, & qu'on boûche avec un tampon: il y a
„ aussi deux pompes, pour pomper l'eau qu'on y a fait entrer. Il y a dans
„ le bâtimens vingt tremües, qui passent du tillac au fond du vaisseau, par
„ où l'on fait passer des cordes de neuf pouces de circonférence, lesquelles
„ sortent par les trous qui sont aux bouts de ces tremües, & embrassant la
„ quille vont passer dans un autre Chameau, qui est au côté du premier.
„ Ces cordes se virent par le moien des vindas qui sont sur le pont, auprès
„ de chaque tremüe, & qui servent à roidir les cordes. Le vaisseau qu'on
„ veut enlever étant passé sur les cordes, entre les deux Chameaux, on
„ pompe toute l'eau, & par ce moien les Chameaux devenus plus legers
„ s'élèvent sur la surface de l'eau, & flotent plus haut qu'ils ne faisoient lors-

„ qu'ils

„ qu'ils étoient plus pleins; & ils élévent avec eux le vaisseau qui est sur
„ les cordes, qu'on fait roidir en même tems par les vindas, de-sorte que
„ le vuide des chameaux qu'on pompe, & la manœuvre qu'on fait avec les
„ vindas, concourant en même tems, le vaisseau est comme emporté jus-
„ ques au-delà des endroits qui ne sont pas assez profonds.

CHAMFRAIN. *Een afgemaakte kant in een stuk houts.*

C'est le pan qui se fait en rabatant l'arrête d'une piéce de bois.

CHAMFRAINER un morceau de bois. *Een kant afmaaken, of afhakken.*

C'est le couper de telle sorte, que s'il est quarré, comme le bord d'une planche, on abate une des arrêtes, & qu'on le coupe jusqu'à l'autre arrête; ce qui se fait lors-qu'on ôte tout le bois depuis le dessus de la planche en biaisant.

CHAMP. Mettre des solives de champ. *Balken op haar smalle kant setten.*

C'est poser les solives, & autres piéces de bois équarries, sur la partie la moins large, en-sorte qu'une solive qui a six pouces d'un sens, & quatre de l'autre, est mise de champ, si elle est posée sur la partie de quatre; ce qui lui donnera plus de force, & empêchera qu'elle ne plie.

CHAMPANE, CHAMPANES. *Champan, Champans.*

C'est un bâtiment du Japon, de soixante à quatre-vingts tonneaux, qui est fait sans cloux, & sans aucuns ferremens. Cette sorte de bâtimens, dont les bordages sont emboîtez, n'a que des courcives, & les membres n'en sont cousus qu'avec des chevilles de bois.

„ Les Champanes sont des vaisseaux longs, qui ont leur plus grande
„ hauteur à l'avant, & leur plus grande largeur à l'arriére. Leur gou-
„ vernail est à l'arriére; il est large, & il y a encore à chaque côté
„ une grosse rame qui aide à gouverner. Tout le bâtiment est à-peu-
„ près aussi plat qu'un Bac. On hisse la voile avec un vindas. Il y a
„ sur le haut une espéce de cuisine assez raisonnable, & au fond de ca-
„ le une citerne.

„ On avoit aussi autrefois au Japon de grandes Jonques, bien pontées,
„ & on se servoit d'un compas à huit pointes: on y avoit beaucoup de con-
„ noissance des étoiles, & on se servoit fort bien de cette connoissance pour
„ règler la navigation. Mais depuis qu'un des Empereurs eut fait défences
„ à tous ses Sujets d'avoir commerce avec les étrangers, soit pour trafi-
„ quer, ou par quelque autre motif que ce fût, la défence de la navigation
„ se trouvant comprise dans cet Edit, il y eut peine capitale ordonnée
„ contre ceux qui bâtiroient de grands vaisseaux; & cette Ordonnance fut
„ si rigoureusement executée, qu'il y a eu des Hollandois qui virent cruci-
„ fier un homme en ce païs-là, pour avoir construit un bâtiment qui à-pei-
„ ne auroit pu naviguer en haute mer; & l'exécution se fit sur un port de
„ mer, afin d'épouvanter tout le monde. Depuis ce tems-là on a vû la na-
„ vigation réduite presque à rien: Les anciens vaisseaux furent mis en pié-
„ ces, ou servirent sur terre à faire des magazins, & on n'a plus conservé

» que quatre sortes de petits bâtimens nommez *Coubais*, *Cuserofue*, *Fue*, &
» *Paiofnées*.

CHANDELIERS de pierriers. *Basse-klampen*, *Basse-stutten*.

Ce sont des piéces de bois reliées, & troüées en long: le pivot de fer, sur quoi tourne le pierrier, est posé dessus.

CHANDELIER de fer de pierrier. *Pinne*.

C'est une fourche de fer avec deux anneaux, dont les deux tourillons des pierriers sont soutenus. Cette fourche tourne sur un pivot dans un chandelier de bois, & le pivot sur lequel le pierrier tombe, est ce qu'on nomme Chandelier de fer de pierrier.

CHANDELIERS de chaloupes. *Mik*: *Ysere mikken om boots-mast, geip en riemen in te setten*.

Ce sont deux fourches de fer qui servent à soutenir le mât, la voile, & tout ce qui est de la chaloupe, quand on la navigue avec les avirons.

CHANDELIERS de petits batimens. *Galg*, *Galgen*.

Ce sont des apuis de bois, qu'on voit sur le pont de divers petits bâtimens, comme tialques, damelopres, & autres, sur lesquels le mât est appuïé, quand il est amené sur le pont.

CHANDELIERS d'échelles. *Ysers met knoopen tot de trappen der scheepen*.

Ce sont des Chandeliers de fer à tête ronde, qu'on met des deux côtés de chaque échelle. On y amarre des cordes qu'on laisse traîner jusqu'à l'eau, & qui servent à soulager ceux qui montent dans le vaisseau, ou qui en descendent.

CHANDELIERS de lisses. *Stutten met latten op de regelingen*.

On appelle ainsi les Chandeliers qu'on met dans les lisses, sur le haut des côtés des vaisseaux.

CHANDELIER de fanal. *Ysere staander tot de lantaarnen*, *Ysers om de lantaarnen aan te hangen*.

C'est un grand fer avec un pivot, sur lequel on pose un fanal de poupe.

CHANGER. Ce mot a plusieurs usages en termes de mer.

CHANGER les voiles. *De zeilen veranderen*. *Omsmakken*.

C'est-à-dire, Mettre un côté de la voile au vent, au lieu que l'autre côté y étoit avant ce changement.

CHANGER les voiles de l'avant, & les mettre sur le mât. *De voorzeilen veranderen*, *en op de mast brassen*.

C'est brasser tout-à-fait les voiles du mât de misène du côté du vent, ce qui se fait afin qu'il donne dessus, & que le vaisseau étant abatu par-là, on puisse le remettre en route.

CHANGER de bord, Virer de bord. *Omwenden*.

C'est mettre un côté du vaisseau au vent pour l'autre, afin de changer de route.

CHANGER l'artimon. *De besaan doorkaayen*, *of van d'eene zy tot d'andere brengen*.

C'est faire passer la voile d'artimon, avec sa vergue d'un côté du mât à l'autre.

CHAN-

CHANGE l'artimon, ou change l'amure d'artimon. *Besaans-hals over.*

C'est, dans le tems que l'on change de bord, changer l'amure d'artimon d'un côté du vaisseau à l'autre; c'est-à-dire, de dessous le vent la passer au vent.

CHANGER le quart. *De wagt wisselen, 't Quartier-volk afslossen.*

C'est faire entrer une partie de l'équipage en service, en la place de celle qui étoit de garde, & que cette autre partie doit relever.

CHANGE la barre. *Smyt of werpt het roer om, Legt 't roer over.*

C'est un commandement qu'on fait au Timonier de mettre la barre du gouvernail au côté opposé à celui où elle étoit.

CHANTIER. *Staapel.*

C'est une grosse piéce de bois qui sert de chevalet à un Charpentier, pour en porter ou en élever une autre, afin qu'il la taille & la façonne.

CHANTIER. *Staapel.*

C'est un exhaussement que font des tins, ou de grosses piéces de bois rangées sur le bord de la mer, pour soutenir la quille, ou la sole des bâtimens qui n'ont pas de quille, lors-qu'on travaille à la construction des vaisseaux Dans les arcenaux de marine le chantier est dans une forme. On dit, Mettre un vaisseau en chantier, le tenir en chantier, l'ôter du chantier.

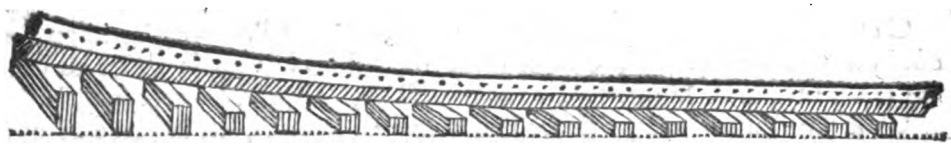
„ Pour mettre bien une quille sur son chantier, il faut poser les tins à six „ pieds l'un de l'autre, & prendre garde que le milieu de la quille porte sur „ leur milieu.

„ Le plus gros tin, qui est destiné à tenir la quille presque en équilibre, „ lors-qu'on lance le bâtiment à l'eau, se place à cinq pieds de la longueur „ de la quille, à prendre du talon. Les tins qui sont plus à l'arriére n'ont „ pas besoin qu'on y mette des coins, parce-que dès-que le vaisseau panche „ un peu en avant, il porte moins sur ces tins-là, & ils tombent d'eux-mê- „ mes: mais il ne faut pas manquer de mettre des coins à tous les autres tins, „ qui sont en avant depuis le gros tin. Quelques Charpentiers font le tin „ de l'avant, qui est sous l'étrave, d'un bois fort aisé à fendre, & pour „ mettre le navire à l'eau ils creusent un peu la terre autour du tin & dessous, „ en-sorte qu'il baisse un peu, & alors ils le rompent en piéces: d'autres „ Maîtres se servent d'une autre métode.

„ Quand la quille est bien posée sur son chantier, on tire une ligne par „ son milieu, de l'avant jusqu'à l'arriére, afin de voir si elle ne s'est point „ arquée. La plûpart des Charpentiers la font arquer de six à huit pouces „ en-dessous, selon sa longueur, prétendant qu'elle se redresse dès qu'elle „ est à l'eau; parce-que les vaisseaux étant plus aigus par les bouts que dans „ le corps, & y étant, par conséquent, moins soutenus de l'eau, les bouts „ ne manquent guéres de baisser un peu dès l'abord; & ensuite lors-que le „ vaisseau vieillit ils continuent à baisser peu-à-peu, & la quille s'arque trop „ en-dedans, ce qui fait un effet desagréable, & quelquefois dangereux. „ *Voiez*, QUILLE.

Poser la quille sur le chantier. *De kiel toeleggen, opsetten, staapelen.*

„ En posant la quille sur le chantier, on prend garde à la tenir plus haute „ à l'arriére, & aussi haute qu'il faut pour lancer le navire facilement à „ l'eau.



CHANTIER, Atelier. *Werf*, *Lastadie.*

C'est aussi le lieu ou les Charpentiers taillent & assemblent le bois pour les ouvrages qu'ils ont entrepris.

Mettre un vaisseau sur le chantier. *Een schip opstellen*, *Op staapel setten*, *Staapelen*, *Aanleggen*, *Toeleggen*, *Aanvangen te bouwen.*

Le vaisseau est sur le chantier. *Het schip staat op de staapel.*

Le vaisseau est encore sur le chantier. *Het schip staat nog op staapel.*

CHANVRE. *Hennip*, *Kennip.*

C'est la plante dont on fait les cordes & les voiles si nécessaires à l'équipement d'un vaisseau. Les feüilles du chanvre rendent une odeur puante; ses tiges sont hautes & creuses; elle est distinguée en mâle & fémelle. Le mâle, qui semble être un arbrisseau, produit de sa tige une grande quantité de branches. Le chanvre fémelle a ses tiges plus minces, il ne jette aucunes branches, & ne porte point de graines. Il y a du chanvre sauvage, qui a ses tiges de la hauteur d'une coudée. Autour de l'écorce du chanvre sont quantité de petits filets, dont on fait de la filasse, & ensuite de la toile & des cordes.

„ On tient en Hollande, que les étais & les haubans doivent être faits de chanvre du païs, pour être meilleurs; parce-qu'il n'est pas sujet à s'étendre & à se relâcher: mais il est un peu sale & difficile à nétoier. Celui qui croît en Italie est estimé le meilleur de tous pour faire des cordages & manœuvres; après lui c'est le chanvre de Riga, & ensuite celui de Russie.

„ Le chanvre dont le brin est fin, fait la meilleure corde, moiennant qu'il „ ait été bien tillé ou broié, & bien soigné dans tout le reste; qu'il n'ait été „ cüeilli que bien-meur, dequoi l'on peut juger par la tête, dont, pour cet „ éfet, la couleur doit être entre blanche & verte. Il faut aussi que le fil en „ ait été bien filé, & bien tors.

„ Les ralingues, les lignes, & le lusin doivent être faits du plus fin chan- „ vre de Riga, sans qu'il soit permis d'y en emploier d'autre; & suivant les „ Ordonnances d'Amsterdam, le merlin en doit être aussi.

„ Une livre de chanvre doit faire cinquante-deux brasses de fil de cable, & „ soixante brasses de fil de cableau, ou hansiére à ralingue. Il est expresse- „ ment defendu de filer ces sortes de fils à l'air, pendant qu'il pleut, ou que „ le tems est humide, de même que de cabler, mettre les fils au touret, & „ les appareiller.

Au mois de Novembre 1700. le *Schip-pondt*, ou poids de trois-cents livres de chanvre net, valoit à Amsterdam, celui de Riga quarante-sept livres; celui de Coningsberg, quarante-six livres; celui de Nerva, quarante-cinq à quarante-six livres: celui de Riga qui n'etoit pas netoié, valoit trente-quatre livres.

vres à trente-quatre livres dix sous; celui de Nerva & de Moscovie trente-trois à quarante-six livres; celui de Courlande & de Memel trente à trente-huit livres. Les cordages de chanvre net valoient cinquante-quatre livres; de chanvre de Coningsberg, cinquante à cinquante & une livre; de chanvre de Moscovie, trente-quatre à quarante-quatre livres. Le fil à cables de chanvre net valoit quarante-sept livres; de chanvre de Moscovie & de Hollande trente-quatre livres.

CHANVRE mâle, Chanvre femelle. *Zaadling*, *Helling*; *Hardt hennip*, *Sagt hennip*.

CHANVRE mort, entre-sec. *Verbroeit of verschrokt hennip*.

CHAPELLE. Faire Chapelle. *Een uil vangen*, *Overstaag vallen*, *Overstaag raaken*, *Door windt loopen*.

C'est un revirement inopiné du vaisseau. Faire chapelle est virer malgré soi; ce qui arrive lors-que, par le mauvais gouvernement du Timonier, le vaisseau est venu trop au vent, ou que le vent saute tout d'un coup, & se range de l'avant. Les courans font aussi faire chapelle, & on la fait encore, lors-que dans un calme on n'a pu connoître le peu de vent qui regne, de-sorte que le vaisseau a pris vent devant, & contraire à sa route. Quand on a fait chapelle il faut reprendre le vent, & remettre le vaisseau. Supposé que la route soit Nord, & le vent Nord-Est, & qu'aïant trop serré le vent, & mis le cap au Nord-quart-au-Nord-Est, on ait fait chapelle, & viré malgré soi; alors on cargue l'artimon, on largue un demi-pied du bras de grand hunier sous le vent, & on hale tant soit peu sur le bras, qui est au vent; ce qui remet le vaisseau & fait reporter à route. Nôtre route fut fort retardée pour avoir fait deux chapelles.

CHAPELLE. *Kapel*.

La Chapelle est le cofre dans lequel sont gardez les ornemens qui servent pour dire la Messe, dans les vaisseaux de guerre de France.

CHAPELLE de compas. *De Dop van de naalde*.

C'est un petit cône concave de laiton, qui est placé au milieu de la rose, dans lequel entre le pivot qui suporte la rose de la boussole.

CHARGE d'un vaisseau. *Laading*, *Inlaading*, *Last*, *Vragt*. *Voiez*, CARGAISON & CHARGEMENT.

Le vaisseau à toute sa charge. *Het schip heeft syn volle laading*.

CHARGE de fusil, Charge de canon. *Kruidt-maat van een roer*, *van een stuk geschuts*.

C'est une certaine mesure de poudre, qu'on met dans les armes-à-feu, pour leur faire faire leur éfet. La charge du canon est environ la troisiême partie du poids de son boulet; mais on lui donne double charge pour l'essaïer.

CHARGE. *Bandelier*.

Ce sont les fournimens qui son attachez à la bandouliére, & qui servent à donner la charge aux armes.

CHARGEMENT, CARGAISON. *Laading*.

C'est la charge d'un vaisseau, & aussi les marchandises chargées dans un

vaisseau marchand. On s'en sert dans toutes les significations du Mot de charge. Les vaisseaux Anglois furent déclarez de bonne prise, avec une partie de leur chargement. Un Maître peut pendant le cours de son voiage, mettre des apparaux en gage, ou vendre des marchandises de son chargement. Si des hasards de Mer, où d'autre causes l'y obligent. Les Ordonnances de la Marine reglent ce que les Armateurs ou Chargeurs du Vaisseau sont tenus d'y contribuër.

Police de chargement. *Voiez*, POLICE.

CHARGEOIR. Lanterne à charger, Lanterne à poudre. *Laadt-leepel*, *Laader*.

C'est un instrument de Canonier qui est de fer garni de deux boites, & de sa hampe par le moien duquel il met la poudre dans l'ame de la piéce, & la bale, lors-que l'on charge un canon sur mer.

CHARGER un vaisseau. *Laaden*, *Inlaáden*, *Last inneemen*.

C'est le remplir de marchandises propres pour les lieux où sa cargaison doit être déchargée & venduë.

CHARGER en grenier. *In 't ruim los laaden*, *Met stort-goederen laaden*.

C'est charger un vaisseau dans son fond de cale, comme du Sel, du plomb & autres semblables, que l'on jetteroit au fond sans précaution; car pour charger en grenier, il faut que la marchandise ne soit ni en fûtaille, ni en balots.

CHARGER la pompe. *Waater van boven in de pomp ingieten*.

C'est y jetter de l'eau par le haut pour la faire prendre, quand elle s'est déchargée, & qu'il n'y est plus resté d'eau.

CHARGE à cueillette, ou au tonneau. *Met stuk-goederen gelaaden*, *of bevragt*.

C'est un terme usité sur l'Océan. On dit qu'un vaisseau est chargé à cueillette, lors-que sa charge a été faite de l'amas de diverses marchandises, que le Maître a reçuës de divers Particuliers, pour faire le chargement de son vaisseau.

CHARGE au quintal. *Met stuk-goederen gelaaden*.

C'est un terme de la Méditerranée, qui signifie la même chose que charge à cüeillette.

Vaisseaux qui chargent à cueillette. *Scheepen die op stuk-goederen leggen*.

Vaisseau trop chargé. *Een overlaaden schip*.

CHARGE à la côte. Vaisseau qui est chargé à la côte. *Een schip dat op laager wal is*, *dat benard is*.

C'est quand il a été forcé par le gros vent à se tenir près de la terre, dont il ne peut s'éloigner, quelque éforo qu'il fasse pour cela. *Voiez*, AFFALE'.

Vent qui charge sur la côte. *Een windt die op de wal waayt*, *die uitter zee komt*.

CHARGEUR. *Laader*.

C'est

C'est un Officier d'artillerie commis pour charger le canon.

CHARGEUR, Marchand chargeur. *Reeder*, *Bevragter*, *Belader*.

C'est le Marchand à qui apartiennent les marchandises dont on charge un vaisseau.

CHAROL *Een dubbelde sloep om bakellieuw na Terre-neuve te overvoeren.*

C'est une grande chaloupe qui est relevée de deux fargues de toile, pour porter la morüe en Terre-Neuve.

CHARPENTIER, Charpentier de navire, Maître Charpentier. *Timmerman*, *Scheeps-timmerman*, *Bouw-meester*, *Byl*.

C'est un Charpentier qui travaille aux vaisseaux de marine. Les autres Charpentiers qui travaillent aux maisons, & aux autres édifices qui sont à terre, sont appellez par ceux-ci, Charpentiers des grosses œuvres.

Maitre Charpentier, Premier Charpentier, Maître de hache. *Opper-timmerman*.

Contre-maître Charpentier. *Onder-scheeps-timmerman*.

En l'absence des Maîtres ils ont les mêmes fonctions, & les doivent avertir des remarques qu'ils font dans leurs travaux, afin que les Maîtres y aient égard.

Le Charpentier doit être présent à la visite & à la caréne du vaisseau, & pendant le cours de la navigation, il doit veiller à empêcher la pourriture des bois, & que rien ne largue; consulter souvent avec les Maîtres sur l'état des mâts & des vergues, & dans un combat avoir au fond de cale des tampons & des planches, pour remédier aux coups de canon; & faire de fréquentes visites, pour voir s'il n'y a point de voie d'eau, observant de ne dire qu'au Capitaine le danger auquel pourroit se trouver le vaisseau, par la faute de quelque piéce de bois.

Il doit faire des observations exactes, dans la navigation, de tout ce qui concerne son métier, & en tenir un journal; & lors du desarmement il en doit mettre copie entre les mains du Grêfier de construction.

„ Le Charpentier doit se pourvoir de tous les instrumens nécessaires pour
" son métier, soit pour calfater, ou pour tenir le bâtiment sain, étanche
" & franc d'eau, ou pour donner le radoub &c. Il doit aussi se pourvoir
" de matériaux, savoir de bois, de mâts, d'étoupes, de goldron, de brai,
" de mousse, de suif, de bourrées, de paille ou de roseaux, & des autres
" choses dont on peut avoir besoin dans la Navigation. C'est lui qui doit
" regarder aux coutures, aux voies d'eau, à la pourriture & aux autres
" défauts du bois, ou aux accidens qui lui arrivent: il nétoie les pompes &
" les tient en état. Mais il doit bien prendre garde qu'en radoubant quel-
" que endroit, ou boûchant les voies d'eau, il ne le fasse pas avec trop de
" force, sur-tout quand c'est sous l'eau; & qu'il ne frape pas si rudement
" que le vaisseau en demeure incommodé.

„ Un Charpentier n'est point reçu Maître qu'il n'ait fait épreuve; ce
" qu'il consiste à dresser une planche de vingt-cinq pieds, sans la présenter,
" & à la poser & la coudre; à calfater une coûture neuve, & à faire un
" gouvernail dont la ferrure soit de cinq gonds & roses, ou un cabestan à
" cinq trous.

Les

Les metiers de *Charpentier*, *Calfateur* & *Perceur de Navire*, peuvent être exercez par une même personne, suivant le Titre 9 du livre 2 de l'Ordonnance de la Marine de 1681.

CHARRIER, CHARRIER. La marée Charrie. *Het ty waamt.*

Elle fait rouler du sable & de la boüe avec elle.

La riviére charrie. *Daar spant het ys af van de rivier*, *Het ys begint te gaan.*

C'est quand il dégèle, & que le cours d'une riviére emporte les glaçons & les bancs de glace qui se séparent.

CHARTE-PARTIE, *Certe partye*, *Contract van Bevragting*, *Charte-partie.*

C'est un Acte d'affrettement sur l'Ocean, ou de Nolissement sur la Mediterranée, c'est-à-dire un écrit conventionel que fait le proprietaire d'un vaisseau avec un Marchand qui veut charger ses marchandises dans ce vaisseau, pour les porter dans quelque autre lieu seurement, sauf les risques de la mer. Cet Acte doit contenir le nom & le port du navire; celui du Maître & de l'Affreteur; le lieu & le tems de la charge & décharge; le prix du fret, avec les interêts des retardemens & séjours, & les autres conditions dont les Parties seront demeurées d'accord. Comme il est porté au Tit. 1. du Livre 3 de l'Ordonnance de la Marine en 1681. La Charte-partie se fait pour l'entier affretement du navire, & pour le retour aussi bien que pour l'aller; ce qui la distingue du connoissement, qui ne se fait seulement que pour l'aller, & non pour le retour.

Le tems de la charge & décharge des marchandises, se règle suivant l'usage des lieux ou elle se fait, s'il n'est point fixé par la Charte-partie. Si le navire est freté au mois, & que le tems du fret ne soit point aussi réglé par la Charte-partie, il ne court que du jour que le vaisseau fait voiles.

La Charte-partie est aussi un Acte, dans lequel sont rédigées par écrit les conventions des gens qui font une societé pour naviguer ensemble. Ces Flibustiers firent avec le Capitaine une Charte-partie qui leur étoit desavantageuse.

„ La Charte-partie est une Police de chargement, par laquelle le Pro-
" prietaire ou Maître s'engage à fournir incessamment un vaisseau prêt, é-
" quipé, bien étanché, & bien calfaté, pourvû d'ancres, de voiles de cor-
" dages, de palans, & de tous les apparaux & agreils nécessaires pour navi-
" guer, & pour faire le voiage dont il s'agit; comme aussi de fournir l'é-
" quipage, les vivres & autres munitions. Et l'Affreteur s'oblige de paier
" le Maître, suivant la convention contenüe dans le même Acte, dans le-
" quel on exprime le nom du vaisseau, sa capacité, les noms du Maître &
" de l'Affreteur, avec la somme dont ils sont convenus &c.

Celui qui après une sommation par écrit, de satisfaire à ce qui est porté par la Charte-partie, refuse ou est en demeure de l'executer, doit être tenu des dommages & interêts.

Si néanmoins avant le depart du vaisseau, il arrivoit interdiction de commerce par guerre, represailles, ou autrement, avec le Païs pour lequel il est destiné, la Charte-partie doit être resoluë, sans dommages & interets de part

ni

ni d'autre, en payant cependant par le Marchand les fraix de la charge, & decharge de ses marchandises, mais si c'etoit avec un autre Païs, la Charte-Partie doit subsister en tout son entier.

Lors que les Ports sont seulement fermez, ou les Vaisseaux arrêtez pour un tems, par autorité superieure, la Charte-partie doit subsister aussi en son entier, & le Maître & le Marchand doivent être tenus reciproquement d'attendre l'ouverture des Ports, & la liberté des Vaisseaux sans dommages & interêts de part ni d'autre.

Le Marchand peut neanmoins, pendant le tems de la fermeture des Ports, ou de l'arrêt faire decharger sa marchandise à ses depens, à condition de la recharger, ou d'indemniser le Maître.

Les Maître sont obligez d'avoir dans leur bord pendant leur voiage, la Charte-partie, & les autres pieces justificatives de leur chargement.

Le navire, ses agreils & apparaux, le fret & les marchandises chargées, sont respectivement affectez aux conventions de la Charte-partie.

CHASSE. Prendre chasse. *Vlugten*, *Vlieden*, *Wyken*, *Sorlen*.

C'est une fuïte ou retraite précipitée. On dit, Prendre chasse, pour dire, Prendre la fuite.

Donner Chasse. *Jaagen*, *Te rug dryven*, *Jagt maaken*.

C'est obliger & contraindre un autre à la fuite. *Voiez*, CHASSER.

Soutenir Chasse. *Al wykende vegteu*.

C'est se battre en retraite. Nôtre galére aiant soutenu trois lieües de chasse, à la fin elle changea de bord, & portant le cap sur l'ennemi, elle fit joüer son coursier, qui abatit le grand mât de hune du vaisseau Turc qui l'avoit chassée.

CHASSE de proüe, ou Piéces de chasse de l'avant. *De voorste Boegstukken*; *Voor-stukken*.

Ce sont des canons logez à l'avant, pour battre par-dessus l'éperon, & tirer sur les vaisseaux qui font retraite, qui prennent chasse, ou qui sont à l'avant. Comme les deux corsaires avoient pris chasse, & que nous ne pouvions plus nous servir de nos batteries, & leur envoier nos bordées, nous les battimes de nos canons de chasse de proüe; pendant-que de leur côté ils faisoient joüer leurs canons de l'arriére, ce qui favorisoit leur retraite, & les faisoit voguer plus vîte, à-cause de la poussée des coups.

CHASSER sur un vaisseau. *Jaagen*, *Jagen*, *Jagt-maaken*.

C'est courir sur lui. Nous chassâmes tout le jour sur quatre vaisseaux, mais la nuit étant venüe nous les perdîmes de vûë.

CHASSER, ou Chasser sur ses ancres. *Driftig raaken*; *Van anker spoelen*, *spillen*, *gesmeeten worden*; *Gaande raaken of zyn*; *Door-gaan*; *Meegaan*.

C'est lors-qu'un vaisseau entraîne ses ancres. Un navire chasse sur ses ancres, lors-qu'aiant mouillé dans un fond de mauvaise tenüe, & l'ancre n'aiant pas bien mordu le terrein, elle est entraînée par la tire du vaisseau, ou par la force des marées, ou des courans, & par ce moien contrainte d'arer. Les vaisseaux ne chassent pas si-tôt dans un fond de vase. Comme nous étions en ce mouillage, le vent aiant secondé la force du jussant, nôtre vais-

ſeau chaſſa, & nous fûmes contrains de filer du cable.

Nôtre vaiſſeau Chaſſa ſur ſon ancre. *Ons ſchip ging ſyn anker door.*

CHASSER au Sud, Chaſſer à l'Eſt. *Noord of Ooſt over zeilen.*

Quelques-uns ſe ſervent de ce terme pour dire Courir au Sud &c. Nous chaſſâmes à l'Eſt-quart-de-Sud-Eſt, pour terrir.

CHASTAIGNER, CHATEIGNER. Bois de Chaſtaigner. *Kaſtanie-boom.*

Le bois de Chaſtaigner eſt bon à faire des poutres, des ais, des douves, de tonneaux, & des cercles pour les relier.

CHASTEAU, CHATEAU. *Plegt.*

C'eſt une élévation au-deſſus des ponts, ou des portions de pont que l'on fait à l'avant & à l'arriére de chaque vaiſſeau. Il y avoit des ſoldats placez ſur les dunettes, & ſur les châteaux.

CHATEAU d'avant, CHATEAU ſur l'avant, CHATEAU de proüe, GAILLARD d'avant, ou THE'ATRE. *Bak, Voor-kaſteel, Voor-plegt.*

C'eſt l'exhauſſement qui eſt à la proüe des grands vaiſſeaux, au-deſſus du dernier pont, vers le mât de miſéne. Dans les vaiſſeaux François les cuiſines ſont ordinairement dans le château d'avant, à babord & à ſtribord, une pour le Capitaine, & l'autre pour l'équipage. De tous les vaiſſeaux du premier rang il n'y avoit en France que le Roial Louis, & le Soleil Roial, qui euſſent un château ſur l'avant de leur troiſiéme pont; & à l'égard des autres vaiſſeaux à trois ponts, le Roi de France défendit en 1670 d'y faire des châteaux d'avant, à-cauſe que ce haut acaſtillage incommodoit.

„ On fait les châteaux d'avant ouverts ou fermez. Ceux qui ſont ouverts „ ont un fronteau par où l'on deſcend au coltie, & à l'éperon. Les châ- „ teaux de proüe fermez vont juſqu'à l'étrave, & ſont de ſa même hauteur. „ Quelques-uns les font unis, & d'autres leur donnent un peu de pente vers „ l'avant.

„ La plûpart des Charpentiers donnent à la ſerre-goutiére du château „ d'avant le quart de l'épaiſſeur de l'étrave; & aux baux la moitié de l'é- „ paiſſeur de l'étrave; aux ſerre-bauquiéres une cinquiéme partie de cette „ même épaiſſeur; & aux courbatons auſſi la moitié.

„ Le fronteau du château d'avant n'eſt pas droit; on le fait un peu „ pancher & courber: on y fait une porte ou deux, & des ſabords. On en „ fait auſſi à l'avant, & ſur le château même. Il y a des baluſtrades ſur ce „ fronteau, & ſur celui qui eſt à l'avant ſur l'éperon, ou ſur le coltie; cel- „ les-ci ſont les plus grandes & les plus belles, comme étant plus expoſées „ en vûë. Outre les ſabords des fronteaux du devant & du derriére, on y „ fait auſſi des meurtriéres, & préſentement, tout autour, ſur le château, „ on fait dans les navires de guerre des fronteaux impénétrables aux coups „ de mouſquet.

CHATEAU d'arriére, CATTEAU de poupe, ou GAILLARD d'arriére. *Agter-kaſteel, Agter-verdek, Schans, Stuur-plegt, Stier-plegt.*

C'eſt toute l'élevation qui regne à la poupe, au-deſſus du dernier pont. Le corps-de-garde eſt dans le château d'arriére proche l'artimon.

„ Quand

„ Quand le château de poupe est bas, on pratique une place pour le Ti-
„ monier, qu'on élève autant qu'il faut, afin qu'il puisse s'y tenir commo-
„ dement.

„ Le château d'arriére d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long,
„ doit avoir seize pieds de longueur, & six à sept pieds de hauteur.

CHAT. *Schraaper.*

C'est un racloir à grater le long de l'ame d'une piéce de canon nouvellement fondu, pour le rendre plus uni.

CHAT. *Kat*, *Kat-schip.*

C'est une sorte de vaisseau du Nord, qui ordinairement n'a qu'un pont: il a le cul rond, & porte des mâts de hune, quoiqu'il n'ait ni hunes, ni barres de hunes.

„ Les bâtimens nommez *Chat*, sont une espéce de flûte, large de l'avant
„ & de l'arriére, & qui a une petite arcasse: on s'en sert beaucoup parce-
„ qu'elles sont d'une grande capacité: d'ailleurs la fabrique en est grossiére,
„ sans aucune forme agréable, & sans ornement.

„ Le Chat ne peut être regardé ni comme une pinasse, ni comme une
„ flûte; parce-qu'il est construit d'une maniére qui tient de la flûte & de la
„ pinasse. On donne à ces sortes de bâtimens, peu de queste à l'étra-
„ ve & à l'étambord, afin qu'il y ait plus d'espace dans le rum. Les
„ mâts sont petits & legers. On amène les voiles sur le pont, au-lieu de les
„ ferler. Ils n'ont point de hunes, & sont montez de peu de gens d'équi-
„ page.

„ Ils ont peu d'acastillage à l'arriére. La chambre du Capitaine est suspen-
„ duë, s'élevant en partie au-dehors, & l'autre partie tombe sous le pont,
„ comme dans les galiotes. Ils n'ont point de dunette, mais ils ont une
„ chambre sous le pont à l'avant. La quille est le plus souvent de bois de
„ chêne, & quelquefois aussi de sapin. Ils ne tirent que quatre à cinq pieds
„ d'eau. Leur voile d'artimon est faite comme celles des Bélandres, ou des
„ bâtimens qui naviguent sur les eaux internes, aïant un gui par le bas. La
„ plûpart des voiles sont quarrées.

„ Il faut que les bois dont on se sert pour la construction des Chats, aïent
„ beaucoup de courbe: ils ont ordinairement les côtez plats, parce-que le sa-
„ pin rouge ne plie pas aisément. Ils sont à plates varangues; & l'on s'en
„ sert principalement pour naviguer sur des eaux peu profondes. Ils n'ont
„ de façons ou de fleurs, qu'un bordage, qui monte en-travers, depuis le
„ dernier bordage du fond jusqu'au bordage du côté, & ce bordage continüe
„ ensuite à monter tout-droit jusqu'au pont, en élargissant à-mesure qu'il s'é-
„ lève; & après cela il commence à se rétrecir.

„ On ne peut pas donner à un Chat sa charge entiére de sel, ni d'autres
„ chargemens en grenier, parce-que cela pèse trop, & qu'une pareille car-
„ gaison, qui n'est pas arrimée, & qui roule, pourroit, de gros tems, faire
„ périr le vaisseau. On met le plus souvent des étançons sous le pont afin
„ de l'assurer. La barre du gouvernail passe sous la dunette ou chambre du
„ Capitaine; mais elle n'a point de manivelle, & elle sert seule à gouver-
„ ner. On fait ordinairement devant la chambre du Capitaine de petits cou-

„ verts, en forme d'apentis, sous lesquels l'équipage se met, & quelquefois
„ on met à la barre du gouvernail une corde avec laquelle on gouverne. En
„ un mot les Chats naviguent mal, mais ils contiennent beaucoup d'espace,
„ & portent une grande cargaison.

„ Voici le devis d'un Chat de cent seize pieds de long de l'étrave à l'étam-
„ bord, vingt-trois pieds de large de-dedans en-dedans, & douze pieds de
„ creux. La quille a quinze à seize pouces de large; & quatorze pouces
„ d'épais. L'étrave a un pied.

„ Les varangues ont huit pouces d'épais, & sont moitié de chêne moitié
„ de sapin rouge. Sous le mat il y a trois ou quatre genoux de chêne, les
„ autres sont de sapin. Les allonges sont de sapin, hormis celles de l'avant,
„ qui sont de chêne jusques au gabarits: elles ont six pouces d'épais dans le
„ gros du bâtiment, & cinq pouces par le haut. La carlingue a deux
„ pieds & demi de large, & huit à neuf pouces d'épais. Les vaigres de
„ fond sont de chêne, & ont deux pouces & demi d'épais. Tout le bois
„ qui est dans les façons de l'avant & de l'arriére, est de chêne. La vaigre
„ d'empature est de chêne, & a trois pouces & demi d'épais; & les vaigres
„ qui sont entre la vergue d'empature & la serre-bauquiére, ont deux pou-
„ ces d'épais, & sont de sapin. Les baux ont un pied en quarré; ceux qui
„ sont aux côtés du mât, & aux côtés de l'écoutille, sont de chêne; le reste
„ est mêlé, un de chêne & un de sapin. Les courbes sont de sapin rouge,
„ ou blanc. Il y a trois baux qui ont de doubles courbes. Il y a trois con-
„ tre-lisses dans les façons de l'arriére; & à l'avant deux guerlandes, forti-
„ fiées par des courbes sous le tillac. Il y a aussi huit porques, avec la car-
„ lingue du mât d'avant. Il y a sur les serre-goutiéres, dans les façons de
„ l'arriére, deux courbes, & autant dans celles de l'avant. La serre-gou-
„ tiére a quatre pouces d'épais. Chaque bau est entretenu par deux chevil-
„ les de fer. Les branches des courbes sont aussi assurées par quatre che-
„ villes de fer; aussi-bien que les serre-goutiéres, où il y en a deux en-de-
„ hors, entre chaque bau. Les chaintes ont quatre pouces trois quarts d'é-
„ pais, & un pied de large, & sont de chêne. Les fermures sont de sapin;
„ les bordages qui couvrent le pont ont deux pouces d'épais, & sont de sa-
„ pin, dont on a bien ôté l'aubier. Le bas plancher de la chambre du Ca-
„ pitaine baisse assez bas au-dessous du pont. Les baux sont à la distance
„ de trois pieds les uns des autres. Les chevilles de fer ont trois quarts de
„ pouce d'épais, aussi-bien celles qui entrent dans les branches des courbes
„ que celles qui servent ailleurs. Les baux du bas pont sont fortifiez de
„ deux courbes, de même que les courbatons du pont d'enhaut. La fosse
„ aux cables est à l'avant, suspendüe, & baissant dans le fond de cale autant
„ qu'il faut. La cuisine & les cabanes sont aussi vers l'avant. Les chevil-
„ les de fer, sont arrêtées par des clavettes. Il y a de doubles cadénes à
„ chaînons, & des anneaux ou boucles pour amarrer les écoutes. Chaque
„ membre qui répond à la carlingue est entretenu avec elle par une cheville
„ de fer.

CHATTE. *Kat sonder ooren.*

C'est une barque qui a les hanches & les épaules rondes, dont les moindres
sont

ſont de ſoixante tonneaux: elle eſt raſe, groſſiérement conſtruite, preſque ſans façons, & ſans aucun acaſtillage; apareillée à deux mâts dont les voiles portent des bonnettes maillées. On s'en ſert à tranſporter du canon & les proviſions d'un vaiſſeau.

CHAUDERON de pompe. *Pomp-keetel, of Looden-daal van de pomp.*

C'eſt une piéce de plomb, ou de cuivre, faite en maniére de chauderon, qui eſt troué en pluſieurs endroits, & qui embraſſant le bout d'embas de la pompe, empêche qu'il n'y entre des ordures.

CHAUDIE'RE. *Keetel.*

C'eſt un grand vaiſſeau de cuivre, dans lequel on fait cuire les viandes, ou autres vivres de l'équipage.

Faire chaudiére, *Keetel kooken.*

C'eſt faire à manger pour l'équipage. Il n'y avoit plus de viande à faire la chaudiére des malades.

CHAUDIE'RE à goudron, Chaudiére à brai. *Pek-keetel, Teer-keetel.*

C'eſt un grand vaiſſeau de cuivre, ou de fer, dans lequel on fait chaufer du goudron lors-qu'on s'en veut ſervir.

CHAUDIE'RE d'étuve. *Stoof-keetel.*

C'eſt une chaudiére de cuivre maſſonnée, où l'on fait chaufer le goudron, pour goudronner le cordage.

CHAUFAGE. *Voiez*, Bois de chaufage.

CHAUFAGE. *Tak-boſſen, Brandt-hout.*

Ce ſont des bourrées de menus bois, dont on ſe ſert à chaufer le fond d'un vaiſſeau, pendant qu'on lui donne la carène.

CHAUFER un vaiſſeau, lui donner le feu. *Sengen, Gaar maaken, Blaaken, Barnen, Branden.*

C'eſt chaufer le fond d'un vaiſſeau, lors-qu'il eſt hors de l'eau, afin d'en découvrir les défectuoſitez, s'il en a quelqu'une, & de le bien nétoier. Il y a des lieux propres pour chaufer les bâtimens.

CHAUFER un bordage. *Het hout, of een boei-plank, op de loog leggen, of gaar-maaken.*

C'eſt le chaufer avec quelque menu bois, afin qu'il prenne la forme qu'on lui veut donner en le conſtruiſant.

„ Les planches & bordages qu'on veut chaufer, doivent être tenus plus „ longs que la proportion requiſe, c'eſt-à dire, plus longs qu'il ne faudroit „ qu'ils fuſſent, s'ils devoient être poſez tout de leur long, & en leur état „ naturel; parce-que le feu les acourcit, ſur-tout en-dedans, en les faiſant „ courber; c'eſt le côté qui ſe doit mettre en-dedans qu'on préſente au feu,

» parce-que c'est le côté sur lequel le feu agit, qui se courbe.

CHAUFER les soutes. *Droogen.*

C'est les sécher afin que le biscuit se conserve mieux.

CHAVIRER, ou TREVIRER. *Omkeeren.*

C'est tourner le-dessus-dessous une manœuvre qu'on roüe, dont le double est dessous.

CHAUSSE d'aisance. *Gemak-pyp.*

C'est le tuïau d'un privé: on le fait de plomb dans les vaisseaux.

CHE.

CHEF. *Steven, Voor-steven.*

C'est la partie qui termine le devant d'un bateau, & qu'on appelle étrave sur la mer. Ce foncet a tant de toises entre chef & quille, c'est-à-dire, depuis le fond qui commence à se courber jusqu'à l'autre bout.

CHEF, ou CAP. *Kaap, Hoek, Hoofdt.*

En quelques endroits du Païs d'Aunix, de Normandie, & de Picardie, on dit Chef, au-lieu de dire Cap, ou Pointe: ainsi on dit, Le Chef de baie, ou de bois, auprès de la Rochelle; &, Le Ratier est un banc entre le Chef de Caux & les falaises de Couques, vers l'embouchure de la Seine.

CHEF d'Escadre. *Hoofdt van een Esquadre, Kapitien en Kommandeur, Admiraal van een bysondere hoofdt-deiling.*

C'est un Oficier Général qui commande une escadre, un détâchement, ou une division de vaisseaux. Sa Charge est à-peu-près sur mer ce qu'est dans les armées de terre la Charge d'un Brigadier des derniéres créations. Le Roi de France a présentement six escadres, sous les titres de Poitou, de Normandie, de Picardie, de Provence, de Guïenne, & de Languedoc. Les Chefs d'escadre ont séance & voix délibérative dans le Conseil de guerre, chacun selon son ancienneté. La cornette est le pavillon du Chef d'escadre. Le Commandant d'une division, ou d'une troisiéme partie d'une escadre, se nomme en Flamandt, *Hoofdt van een smal-deeling.* M. Desroches dit que le Chef d'escadre est le quatriéme Oficier de marine, & qu'il tient à la mer le rang que tient à terre un Maréchal de camp.

CHEF. *Torntouw.*

C'est un bout de cable, qui est amarré à l'arriére d'un vaisseau qu'on veut lancer à l'eau, & à une boucle de fer, ou à un pieu qui est en terre, & qui sert à retenir le vaisseau, pendant qu'on en ôte les acores, & qu'on enfonce les coins dessous avec le belier; & lors qu'on voit que l'ouvrage est en état, & que le vaisseau peut se lancer, on coupe le Chef avec une hache. D'autres l'appellent aussi Clef. *Voiez*, LANCER.

CHELINGUE. *Voiez*, CHALINGUE.

CHEMIN. *Een stelling van berkoenen.*

Ce mot se dit d'une suite de chantiers, ou de grosses solives, sur lesquelles les Tonneliers, ou ceux qui ont droit de décharger le vin sur les ports, de mer, roulent les tonneaux des bateaux jusques à terre.

CHEMIN du halage. *Trek-weg.*

C'est un chemin de vingt-quatre pieds de largeur, qui est, ou doit être, sur

sur les bords des riviéres navigables, pour le passage des chevaux qui tirent les vaisseaux.

CHEMISES à feu, Chemises soufrées. *Geswavelde hembden.*

Ce sont des piéces de vieilles voiles, de differentes grandeurs, qu'on trempe dans une compositions d'huile, de petrol, de camfre, & d'autres matiéres combustibles, que l'on attache avec quatre cloux au bordage du vaisseau que l'on veut brûler, & où l'on met ensuite le feu avec une méche.

CHENAL. *Kil, Kille, Guil, Sloef, Slaak.*

C'est le mot corrompu de canal, qui veut dire un courant d'eau, qui est une maniére de riviére, que bornent des terres de chaque côté, soit naturelles, soit artificielles; & dans lequel un vaisseau peut passer. On court risque de perdre le vaisseau si on n'enfile pas bien les cheneaux, parce que les bords sont plats.

CHENALER. *In 't vaar-waater zeilen.*

C'est chercher un passage dans la mer, en un lieu où il y a peu d'eau, en suivant ou rangeant les sinüosités d'un chenal, soit par le secours des balises, soit par celui de la sonde.

CHENETS. *Brandt-ysers.*

Ce sont des utensiles de fer, dont les uns servent à la cuisine, & les autres à l'atelier, pour chaufer des planches; & par leur moien les Hollandois donnent le feu aux planches, avec une grande facilité.

CHERSONE'SE, PE'NINSULE, ou PRESQU'ISLE. *Een half-eilandt.*

C'est une terre que la mer environne, à l'exception d'un seul endroit par où elle est jointe au continent. C'est ce que les anciens Géografes ont nommé Péninsule, ou Presqu'isle. La Chersonèse Taurique est célébre dans les Ecrits des Grecs. On a donné au Jutland, qui appartient au Roi de Danemarc, le nom de Chersonèse Cimbrique; à-cause des Cimbres qui l'ont habité.

CHESNE, CHENE. *Eike-boom.*

Il y a plusieurs espéces de chêne: il n'y a point de meilleur bois pour bâtir les navires, sur-tout depuis cinquante ans jusques à cent-soixante; & il dure jusques à six cents ans sans dégénérer, & jusques à quinze cents, étant emploié en pilotis, c'est-à-dire selon le sentiment de quelques-uns, car il y a beaucoup de gens qui ne le font pas tant durer. *Voiez*, BOIS de chêne.

CHEVAL. *Paart.*

„ Pour embarquer des chevaux, il faut premiérement faire des retranche-
„ mens dans le fond de cale, & prende garde à les bien placer, afin que les
„ chevaux ne se puissent incommoder les uns les autres, & que pendant tout
„ le voiage ils ne se puissent coucher. La paille pour les nourrir, doit être
„ botelée, afin qu'on la puisse bien arrimer, & qu'il en tienne beaucoup.
„ On place les futailles à eau sous les pieds des chevaux, & après en avoir
„ pompé l'eau au besoin, on les remplit d'eau salée. Le grenier, ou la
„ garniture qu'on met sur les fûtailles, c'est-à-dire, sous les pieds des che-
„ vaux, doit tenir ferme, & être bien attachée.

„ Les

„ Les chevaux sont rangez tête contre tête, l'un devant l'autre; & au mi-
„ lieu du vaisseau on laisse entre eux un espace vuide, ou un courroir. Les
„ créches où on leur donne à boire & à manger, ne sont point séparées,
„ quoique chaque cheval le soit, & qu'il ait son retranchement ou écurie
„ particuliére. Ils ont besoin qu'on mêle de la farine de froment dans leur
„ eau, pour les rafraîchir, & les mieux nourrir. Il faut mettre à part ceux
„ qui deviennent malades, & les éloigner des autres, à qui ils communi-
„ queroient leur maladie.

CHEVALET. *'t Punt in het center van de wyser van een astrolabium.*

C'est le clou qui atache l'alhidade à l'astrolabe.

CHEVALETS. *Schraagen, Schaagen.*

Ce sont aussi les tretaux qui servent pour scier de long. *Voiez*, BAUDET, & la figure.

CHEVALET. *Rol, Rol-bank.*

C'est une machine avec un rouleau mobile, qui sert à passer des cables d'un lieu à un autre.

CHEVAUCHER. Bois qui se chevauchent. *Houten die op malkanderen leggen.*

On dit ce terme à l'égard des piéces de bois qui se mettent ou qui se croisent l'une sur l'autre. Ce barrot doit chevaucher d'avantage sur cette vaigre.

CHEVET de traversin de bittes. *Vuuren-wang aan de beeting, of aan de beeting-balk.*

C'est une doublure de bois de sapin, qu'on joint au derriére du traversin de bittes, parce-que le chêne ragne trop le cable. *Voiez*, BITTES, & TRAVERSIN.

CHEVET de canon, COUSSIN. *Kussen, Groote Wigge.*

C'est un gros billot de bois de sapin, ou de peuplier, qui étant mis dans le derriére de l'afût du canon, en soûtient la culasse.

CHEVILLE de fer. *Bout, Yzere bout, Spije.*

„ Pour un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'é-
„ tambord, on doit donner aux chevilles de fer destinées à être mises
„ dans le gros, un pouce d'épais, & trois quarts de pouce pour celles
„ qui sont emploiées au-dessus. On met huit chevilles de fer à chaque
„ écart de la quille, & l'on en fait passer dans l'étrave quatre, ou
„ cinq, ou davantage. A l'assemblage de la quille & de l'étambord il
„ y en doit avoir six qui passent au-travers de la quille, du contre-é-
„ tambord, & de l'étambord.

CHEVILLE de pompe. *Pomp-bout.*

C'est une cheville de fer mobile, qui sert à assembler la bringuebale avec la verge de pompe.

CHEVILLE de potence de pompe. *Bout tot de pomp-knie, of tot de gek.*

Ce sont certaines chevilles de fer qui passent dans les deux branches de la potence de la pompe, & dont l'usage est de tenir les bringuebales: elles ont environ un pied de longueur.

CHE-

CHEVILLE d'afût. *Bout tot een roopaard.*

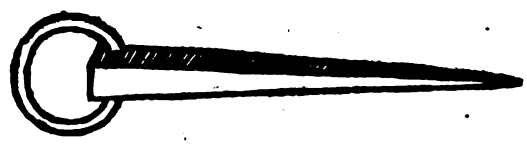
C'eſt une autre cheville de fer, qui fait la liaiſon de tout l'afût du canon qu'elle traverſe. Il y en a où ſont des boucles de fer, qu'on appelle chevilles à oreilles, & en Flamand. *Oor-yſers*, *Boks-ooren*, *of Boks-boorens.*

CHEVILLES de fer à charger le canon. *Schiet-bouten.*

Ce ſont des morceaux de fer plus longs que larges, dont on charge les canons, pour mieux couper les manœuvres des vaiſſeaux ennemis. On en met de diverſes longueurs.

CHEVILLES à boucle. *Ring-bouten.*

Ce ſont des chevilles de fer à la tête deſquelles il y a une boucle.

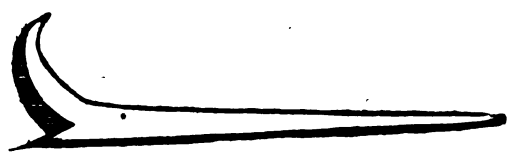


CHEVILLES à grille & à boucle. *Oog-bouten met tacken.*

Ce ſont des chevilles de fer en bois.

CHEVILLES à croc. *Haak-bouten.*

Ce ſont celles qui ont des crocs, & qui ſont aux côtés des ſabords, pour y amarrer les canons: elles ſont auſſi de fer.



CHEVILLES à tête de diamant, ou à tête ronde. *Bouten met ronde hoofden.*

Ce ſont des chevilles de fer dont la tête ne ſauroit entrer dans le bois du vaiſſeau, à-cauſe de ſa groſſeur.

CHEVILLES à tête perdüe. *Slegte Bouten.*

Ce ſont d'autres chevilles dont la tête entre dans le bois.

„ CHEVILLES à boucles & à goupilles, pour aider à faire venir les „ piéces d'un vaiſſeau, lors-qu'on les poſe, dont les Hollandois ſe ſervent „ au lieu d'antoit. *Schot-bouts. Voiez*, ANTOIT.

CHEVILLES à goupilles. *Oog-bouten met ſpeilen.*

CHEVILLES de cadénes de haubans. *Bouts tot de puttings.*

CHEVILLES de bois. *Houte Naagels.*

„ Pour lier les membres du vaiſſeau, &, ſur-tout, le bordage & le ſerra- „ ge, on ſe ſert plûtôt de chevilles de bois, dans les œuvres vives, que l'eau „ couvre, que de chevilles de fer; parce-que l'eau ſalée ronge & gâte plu- „ tôt le fer que le bois. On trouve des ſentons à vendre en divers endroits

„ de la Hollande, & entr'autres, à Sardam, à dix sous le cent, pour les
„ plus longues chevilles, & à huit ou neuf sous, si elles sont plus courtes;
„ car il y en a depuis quatorze jusqu'à vingt-six pouces de long, & on leur
„ donne de l'épaisseur à proportion de la longueur. On en apporte de tou-
„ tes faites d'Irlande, où le bois se trouve propre à en faire.

CHEVILLER. *Naagelen.*

C'est mettre, pousser & fraper les chevilles dans les trous qui ont été percez pour les recevoir. Ces trous se font par des Maîtres perceurs, c'est-à-dire par des ouvriers qui ne travaillent qu'à cette sorte d'ouvrage, pour lequel il faut une plus grande expérience, que peut-être on ne s'imagineroit d'abord; car de-là, autant que d'aucune des principales parties, ou d'aucun des principaux membres du vaisseau, dépend sa conservation. Pour peu qu'on manque à bien cheviller, l'eau s'insinüe & pourrit la cheville & le bois, & les petites voies d'eau qui se font par ce défaut, étant d'abord imperceptibles, elles ont déja tiré à grande conséquence, lors-qu'on vient à s'en appercevoir; & si c'est en mer, il arrive quelquefois qu'il n'est plus tems, ou qu'il n'y a pas lieu d'y remédier, à-cause que c'est sous l'eau. Outre cela il y a des chevilles qui entrent dans la quille, & qui ne vont pas jusques au bout du trou qui est percé pour les recevoir; & il faut remplir par-dehors le vuide de ce trou, qui est d'un, ou deux pouces & demi; ce qui demande beaucoup de soin & d'adresse.

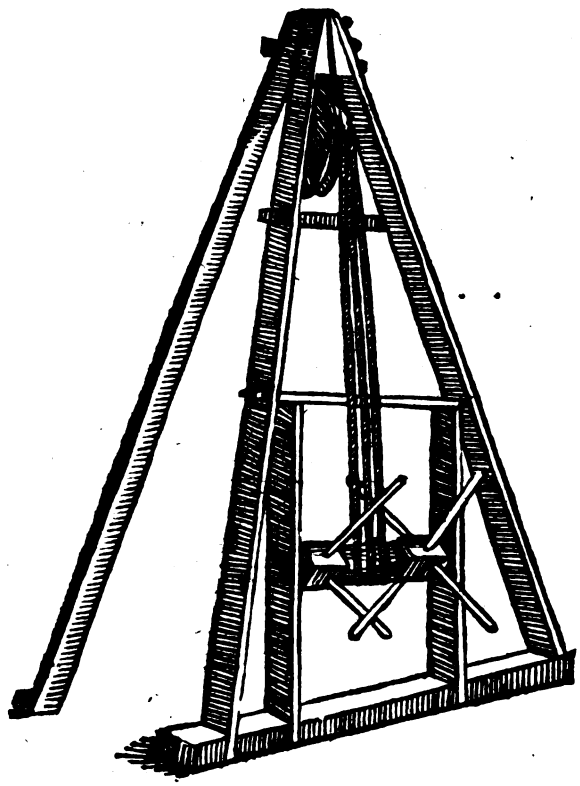
CHEVILLOTS. *Karviel-naagels*, *Kuvyn-naagels*, *Pennen om touwen aan te beleggen.*

Ce sont des piéces de bois tournées, dont on se sert quand on veut lancer les manœvres le long des côtes d'un vaisseau. C'est proprement une sorte de grosse cheville. *Voiez*, CABILLOTS.

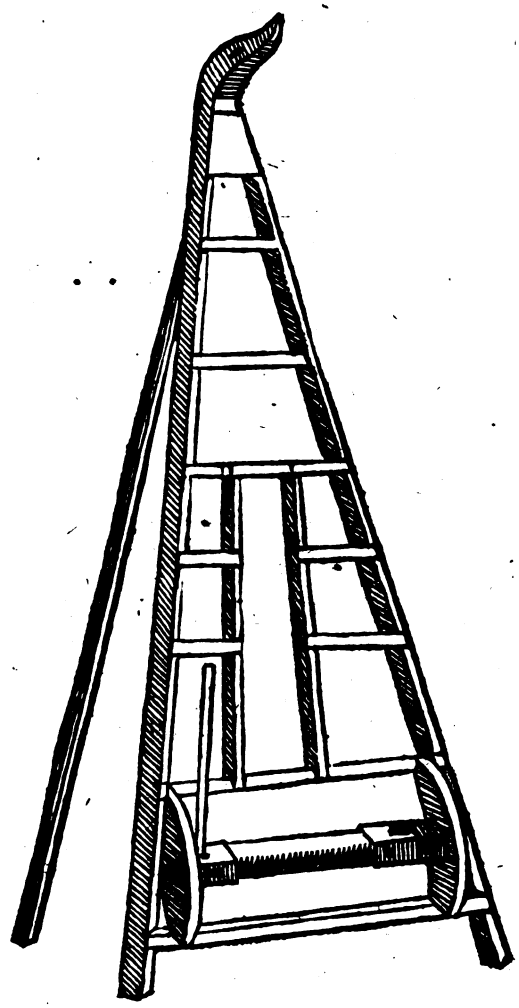
CHEVRE. *Bok.*

C'est une machine de Charpentier, par le moien de laquelle on tire avec le cable des poutres, & d'autres grosses piéces de bois & fardeaux. Elle est composée de deux piéces de bois qui servent de bras, *Beenen*, *of Paalen*, pour appuïer, & qui sont jointes par une clef, & par une clavette, *Sluitbout in de kop*, & par-embas elles s'écartent l'une de l'autre, & sont assemblées en deux différens endroits avec deux entretoises, *Klampen*, *of Scheyen.* Le treüil, *De Spil*, *of Windas*, est au milieu de ces entretoises, avec deux leviers, *Spaaken*, qui servent de moulinet pour tourner le cable, au bout duquel la poulie est attachée. Quand il n'y a point de mur, contre lequel on puisse apuier les deux premiéres piéces, on y en ajoûte une troisiéme, qui sert à les soutenir, & que l'on appelle Bicoq, ou Pied de chevre, *Het derde been.* La corde s'appelle *Looper*, *of Touw*; & les deux piéces de bois qui supportent le treüil, & sur lesquelles il tourne, s'appellent *Klampspant.* Voici la figure d'une Chévre dont on se sert ordinairement en France.

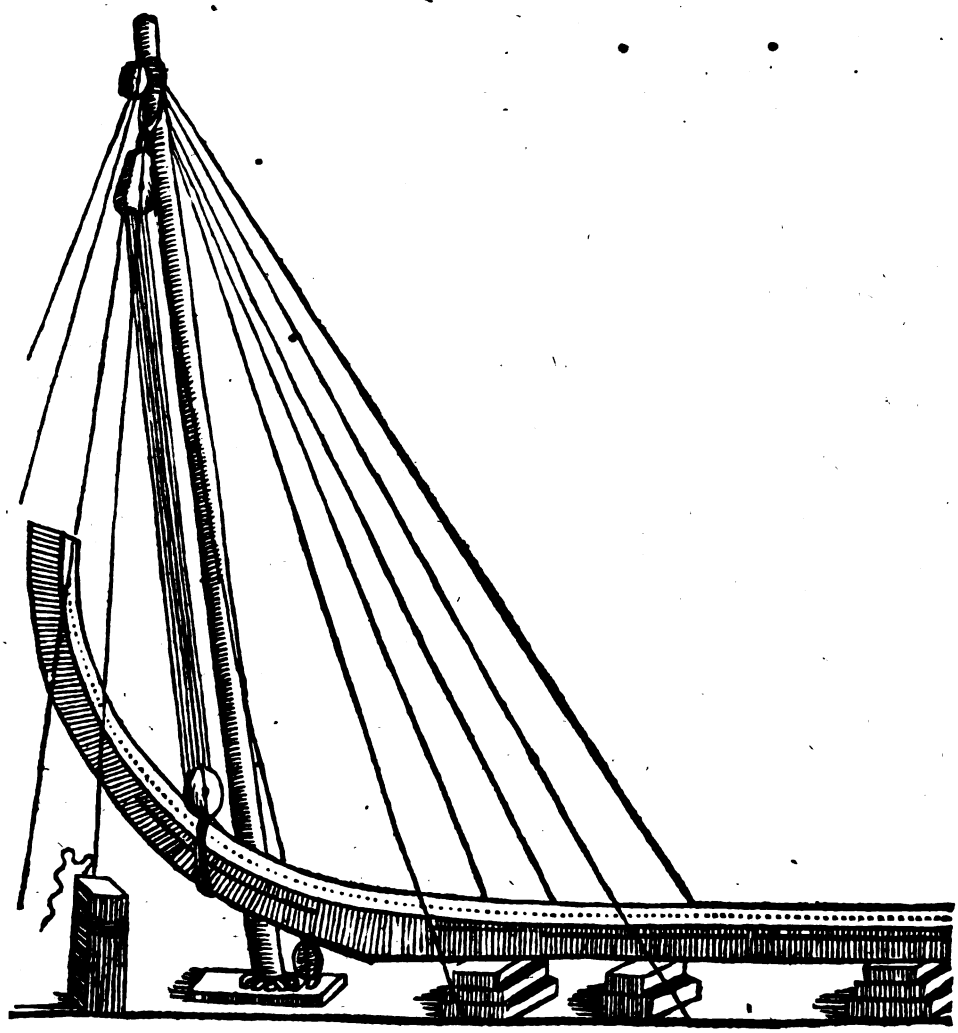
Voi-



Voici aussi la figure d'une Chévre dont on se sert dans les ateliers de construction de Hollande. Elle est plus haute que la précédente : elle a une tête, & l'autre n'en a point : elle a diverses entretoises, & il y a de la difference entre la maniére dont les treüils, ou tours, sont placez : mais ces différences ne sont pas grandes, & elles n'empêchent pas que l'une & l'autre ne puissent être emploiées au même usage, & produire le même effet.



Et voici une ſorte particuliére de Chévre dont on ſe ſert auſſi dans les ateliers de Hollande, pour poſer une étrave. Les cordages ſe nomment des Haubans, *Hoofdt-touwen*: le mât du milieu ſe nomme l'Arbre, *Stut*: la poulie qui eſt à la tête, ſe nomme Poulie de cartahu, *Katteblok*: la poulie qui eſt au-deſſous avec ſes cordages, eſt une Caliorne, *Gein-blok*: celle qui eſt au bas, eſt une ſimple poulie, *Een enkel blok*: la piéce de bois ſur laquelle l'arbre eſt poſé s'appelle l'Empattement, *De plaat*: les piéces, billots, ou pieux, où les haubans ſont amarrez, ſont nommez en Flamand, *Paalen* ou *Stutten*.



CHEUTE, ou CHUTE des voiles. *De lengte, of de diepte van 't zeil.* C'eſt leur longueur.

CHI.

CHICABAUT, CHICAMBAUT, BOUTE-LOF. *Bot-loef.*

C'eſt une longue & groſſe piéce de bois, qui eſt vers l'avant d'un petit vaiſſeau, & qui lui ſert d'éperon, ou de poulaine. Chicabaut eſt moins en uſage que Boute-lof.

CHICANER le vent. *Waifelen, Worſtelen tegen de windt, Schraavelen tegen de windt op, In de windt oplaveeren, opzeilen.*

C'eſt prendre le vent en louviant, en faiſant pluſieurs bordées, tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. *Voiez*, BORD. Tenir bord ſur bord.

CHIENS marins. *Zee-honden, Zee-robben.*

C'eſt une ſorte de poiſſon long, à nez pointu, & qui a des dents. Il y en a de

a de grands fort dangereux; & il y en a de petits dont il se fait une pêche, ou une chasse, dans l'Ile de Schelling en Hollande, à l'embouchure de la *Zuider-zee*. Les Habitans de cette Ile se déguisent, & revêtent autant qu'ils peuvent la forme de bêtes, puis ils vont faire des caprioles qui attirent les chiens sur le rivage, & plus loin, où ils leur tendent des filets, & les prennent.

CHIONS de marticles. *Voiez*, MARTICLES.

CHIORME, *Roeijers op een Galey*.

C'est la troupe de forçats & des bonavoglies, ou volontaires, qui tirent la rame dans une galére.

CHIRURGIEN. *Heel-meester*, *Genees-meester*, *Chirurgyn*, *Barbier* celui qui fait profession de la Chirurgie.

CHIRURGIEN Major. *Opper-heel-meester*, *Opper-barbier*.

C'est celui qui est préposé pour penser & médicamenter les blessez & le malades qui se trouvent dans le vaisseau. *Voiez* les Ordonnances.

„ Le rang du Chirurgien vient après celui de l'Ecrivain. Dans les navi-
„ res de guerre il a toûjours un second, & est pourvû des instrumens néces-
„ saires pour son art, & de quantité de médicamens. C'est une grande &
„ dangereuse malversation que d'en prendre qui n'aient pas l'expérience re-
„ quise, & à qui on ne fasse pas faire preuve auparavant.

„ Outre les onguens & médicamens nécessaires pour les blessez, il faut
„ que le Chirurgien fasse aussi une bonne provision de ceux qu'on administre
„ pour les maladies que la mer engendre, & sur-tout pour le scorbut; ma-
„ ladie fort commune, qui est causée par le genre sédentaire de vie qu'on
„ mène, par la qualité des alimens dont on se sert, par l'air marin, par les
„ peines qu'on soufre souvent, & par le peu de commodité & de moiens
„ qu'on a de soigner sa personne.

„ Le flux de sang est aussi beaucoup à craindre, & il regne souvent, ou
„ se fait sentir dans les vaisseaux. C'est quelquefois la grande chaleur qui le
„ donne; quelquefois c'est la quantité de fruits qu'on mange, quand on en
„ trouve. Il se forme encore des hydropisies, & on y est attaqué de fiévres
„ chaudes, qui sont causées par des vents de terre très-mal-sains. Si les vo-
„ iages sont de long cours, & dans des pais chauds, il s'engendre des vers
„ dans les jambes; & si c'est à *Groene-landt*, ou en d'autres pais froids qu'on
„ va, ce sont des douleurs dans les membres, & des paralisies qu'on à com-
„ batre. Un Chirurgien doit principalement être pourvû de médicamens
„ contre ces sortes de maux.

„ Pendant le combat, le Chirurgien se tient dans la cuisine, ou dans la
„ dépence, parce qu'il y a plus d'espace vuide qu'ailleurs. D'abord on porte
„ les blessez dans la dépence, d'où on les passe dans la cuisine, chacun à
„ son tour, pour les mettre entre les mains du Chirurgien, lors qu'il y est,
„ par une fenêtre qui est dans le fronteau qui sépare la cuisine de la dépen-
„ ce, & par laquelle on distribüe ordinairement les vivres.

„ Le Chirurgien va se mettre une fois le jour devant le grand mât, sous
„ le haut pont, où les blessez, qui peuvent marcher, viennent à lui, &

„ se

„ se font penser ; & lors-qu'il vient s'y placer, on l'annonce par une sorte
„ de cri qui est destiné pour cela.

„ On choisit dans un vaisseau la place la moins sujette aux ébranlemens
„ que causent les mouvemens dont il est agité, pour mettre le cofre du Chi-
„ rurgien. Pendant le combat il tient ses fers au feu, & tous ses onguens au-
„ près de lui.

„ Il est obligé de penser, sans aucun salaire, toutes les blessures que les
„ matelots se font à la manœuvre du vaisseau, aussi-bien qu'au combat. Lors-
„ qu'il y a un Médecin à bord, le Chirurgien est obligé de le consulter, &
„ de suivre son avis.

„ Comme il ne se donne guéres de combat qu'il n'y ait en même tems
„ plusieurs blessez, ce n'est pas trop qu'il y ait deux premiers Chirurgiens,
„ & deux seconds, sur un navire de guerre, & on le pratique ainsi le plus
„ souvent.

Second Chirurgien. *Onder-barbier*, *Onder-heelmeester*.

CHO.

CHOPINE, ou CHOPINETTE de pompe, POT de pompe. *Pomp-emmertje*, *Emmertje*.

C'est un petit cylindre qu'on arrête fixe dans le corps de la pompe, un peu au-dessous de l'endroit où descend la heuse: il est percé au milieu, & une soupape en couvre le trou.

CHOQUER la tournevire. *De Kaabelaaring vervangen.*

C'est rehausser la tournevire sur le cabestan, afin d'empêcher qu'elle ne se croise, ou qu'elle ne s'embarasse lors-qu'on la vire.

CHOSES de la mer. *Zee-driften*, *Al het goedt dat aan de strandt dryft.*

C'est tout ce que la mer jette sur ses bords, soit de son propre cru, soit des debris d'un naufrage, ou par quelque autre accident.

CHOSES du cru de la mer. *Zee-gewas dat komt aan te dryven.*

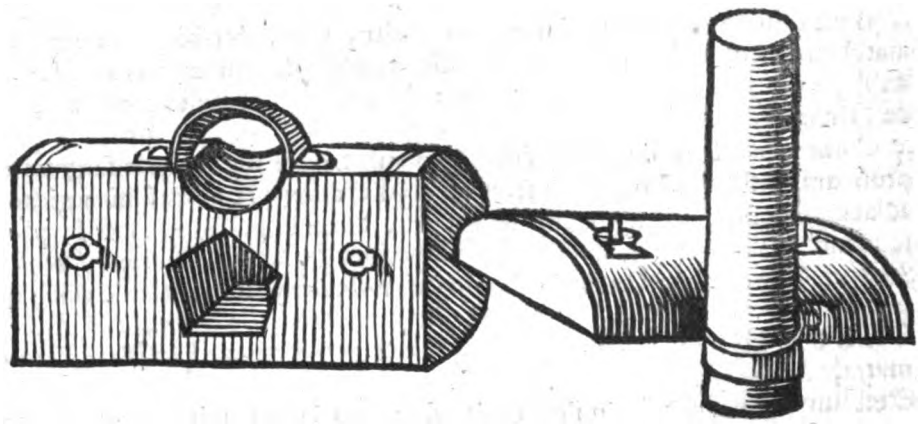
Ce sont les choses qui sont nées dans le sein même de la mer, & qu'elle roule à ses bords; comme ambre, corail, poisson à lard &c.

Les choses du cru de la mer, qui n'auront apartenu à personne, demeureront entiérement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou pêchées sur les flots; & s'ils les ont trouvées sur les gréves, ils n'en auront que le tiers, & les deux autres seront partagez entre le Seigneur ou le Souverain & l'Amiral.

CHOUQUET, CHUQUET, BLOC, TETE de More. *Ezels-hoofdt.*

C'est une espéce de billot, taillé à-peu-près en quarré par-dessous, & rond

rond par-dessus. On s'en sert pour couvrir la tête du mât, & pour empêcher que la pluie ne tombe dessus, & aussi pour emboiter un mât à côté de l'autre. Il est percé en mortaise, pour embrasser le tenon des mâts. Le pendour des balancines & leur branche supérieure sont amarrez au chouquet. Voici deux différentes figures de chouquets.



„ Le Chouquet est un gros billot à-demi rond, avec une grande en-
„ taille ou mortaise: il est de peu d'ornement. Les mâts de hune, les
„ perroquets & les bâtons de pavillon, entrent chacun dans un chou-
„ quet, qui les afermit, & les entretient avec le mât qui est au-des-
„ sous, & ce chouquet est enfermé dans un collier de fer qui l'embras-
„ se. On le taille en demi-rond, plus pour le décharger que pour l'a-
„ grément.

„ Au-dessous du chouquet il y a deux boucles, ou petits cercles de fer,
„ par où passent les palans qui servent à hisser & à amener les mâts de
„ hune.

„ Il y aussi dans les chouquets, des clefs de bois qui sont garnies de fer,
„ qui embrassent les vergues. On les couvre de peaux de mouton, pour em-
„ pêcher que les voiles ne se gâtent, & ne s'usent trop contre ces endroits-là.
„ Les côtés en sont garnis d'une grande quantité de petits cloux, afin qu'ils
„ en soient plus solides.

„ Le grand Chouquet d'un vaisseau de cent-trente-quatre-pieds de long de
„ l'étrave à l'étambord, doit avoir trois pieds & un pouce de long, deux
„ pieds de large, & quatorze pouces de haut.

„ Le Chouquet du mât de misène doit avoir deux pieds & demi de
„ long, vingt & un pouce & demi de large, & douze pouces & demi
„ de haut.

„ Les Chouquets de l'artimon, du grand mât de hune, & du beaupré,
„ doivent avoir seize pouces de long, douze pouces de large, & sept pouces
„ d'épais, ou de haut.

„ Les Chouquets du grand & du petit perroquet, doivent avoir quatorze
„ pouces de long, un pied de large, & six pouces & demi de haut: celui du
„ bâton de pavillon doit avoir douze pouces, & celui du petit beaupré, neuf
„ pouces.

„ Quel-

„ Quelques Charpentiers donnent de longueur au Chouquet du grand „ mât, *Het Eesels-hoofdt op de groote mast*, la septiême partie de la largeur „ du vaisseau; & ils lui donnent de largeur les cinq huitiêmes parties de sa „ propre longueur. Pour son épaisseur ils lui donnent les deux tiers de sa „ largeur.

„ Le Chouquet du mât de misêne, *Het Eesels-hoofdt op de fokke-mast*, „ selon ces mêmes Charpentiers, doit être d'une huitiême partie plus „ court que celui du grand mât. Sa largeur & son épaisseur doivent „ être proportionnées à celles du grand chouquet. Ces deux chouquets, „ où passent des drisses, doivent être plus longs que les autres à pro- „ portion. Ceux où il ne passe point de drisse, doivent avoir de largeur les „ trois quarts de leur propre longueur; & d'épaisseur la moitié de leur lon- „ gueur.

„ Au regard de leur longueur. Le Chouquet du mât d'artimon, *Het Ee- „ sels-hoofdt op de besaans-mast*, doit avoir justement la moitié de celle du „ grand chouquet. Et le Chouquet du grand mât de hune, *Het Eesels- „ hoofdt op de groote steng*, doit avoir la même proportion. Le Chouquet du „ mât de hune d'avant, *Het Eesels hoofdt op*, *of*, *van de voor-steng*, doit „ être d'une huitiême partie plus court que ces deux derniers: celui du beau- „ pré, *Het Eesels-hoofdt op de boegspriet*, doit être égal à celui du mât de „ hune d'avant.

„ Le Chouquet, ou Bloc, ou Tête de more qui est à l'arriére. *Het Ag- „ ter eesels-hoofdt*, *staande op de kampanie*, doit être d'une huitiême partie „ plus court que celui du mât de hune d'avant: & le chouquet du per- „ roquet d'artimon, *Het Eesels-hoofdt op de kruis-steng*, doit être d'un „ tiers plus court que ce dernier. Les Chouquets du grand perroquet, du „ perroquet de misêne, & du perroquet de beaupré, *De Eesels-hoofden „ van de groote-en-voor bram-stengens*, *en van de blinde steng*, doivent être „ égaux en longueur à celui d'artimon, & entre eux, à un ou deux „ pouces près, selon que le Charpentier le juge plus à propos. Néammoins „ le perroquet de beaupré doit toûjours être le plus gros. Par exemple, si „ le chouquet du mât de hune d'avant à vingt-huit pouces, celui de l'arriére en aura vingt-quatre, celui du perroquet de fougue en aura seize, celui „ du perroquet de beaupré en aura quinze, celui du grand perroquet en au- „ ra quatorze, celui du perroquet de misêne en aura treize, & les autres à „ proportion.

CHU.

CHUTE de voiles. *Voiez*, CHEUTE.

CIE.

CIEL. Ciel embrumé. *Mistig weer*.

Lors-que l'on voit l'horison couvert de nuages, on dit que le Ciel est embrumé.

CIEL fin. *Helder weer*.

C'est quand le Ciel est clair, & sans nuages.

Gros Ciel. *Swaar weer*, *Donker en guur weer*.

Cela se dit quand de gros nuages paroissent en l'air.

Le Ciel se hausse. *Het weer klaart op.*

C'est pour dire qu'il s'éclaircit.

CIM.

CIMAISE. *Voiez*, SIMAISE.

CIN.

CINCENELLE, ou CHABLEAU, que les Mariniers appellent plus communement CABLEAU ou petit Cable. *Een Paardelyn.*

C'est une corde de grosseur moïenne, ou une espece de petit cable, dont les Bateliers se servent à remonter leurs bateaux, trains, & couches d'eau, en montant, ou en descendant, & à d'autres usages suivant les Ordonnances de la Ville de Paris, la Cincenelle du bateau montant, doit voler par-dessus le bateau descendant; & la cincenelle du descendant, se lacher & passer par dessous le montant.

CINGLAGE, SINGLAGE. *De loop van een schip geduurende een eetmaal.*

C'est le chemin qu'un vaisseau fait en vingt-quatre heures.

CINGLAGE. *Zee-volks-loon.*

C'est le loïer des gens de marine.

CINGLER, ou SINGLER. *Loopen, Vaart-maaken, Zeilen.*

C'est, Faire route, Aller ou courir à la voile, ou Conduire un vaisseau sur l'eau.

CINGLER. *Zeilen met alle de zeilen by.*

C'est aussi, Aller à toutes voiles.

CINQUENELLE. *Een Paarde-lyn.* Terme d'Artillerie, par lequel on comprend tous les longs cordages qui servent à l'artillerie. Quelques-uns disent aussi *Cincenelle.*

CINTRAGE, CEINTRAGE. *Touwen, om om te binden, of om te gorden; Sortouwen.*

On appelle Cintrage toutes les cordes qui ceignent, qui lient & qui entourent quelque chose.

CINTRE, CEINTRE. *Boog.* Signifie une construction ou assemblage de Charpente, sur lequel on bande un arc, ou une croisée qu'on veut faire cintrer; on s'en sert aussi à construire des voutes, & à soutenir les pierres, en attendant que les clefs y soient mises pour les fermer. Le Cintre est composé d'un entrait qui lui sert de base; d'un poinçon, de deux contre fiches, de quatre autres piéces de bois cintrées, ou de deux Arbalètriers, de deux dessus sur lesquelles on maçonne un cintre de moilon. Plein Ceintre. *Ronde Boog.*

CINTRER un vaisseau quand il largue. *Een schip met touwen in noodt ombinden, gorden, sorren, omgorden.*

CIS.

CISEAU. *Bytel, Beitel.*

C'est un instrument de fer tranchant par une des extremités, & servant à tailler le bois.

Grand

Grand ciseau. *Breede beitel.*
CISEAU à deux biseaux. *Een drieling steek-beitel.*
CISEAU de lumiére. *Een half-steek-beitel.*
C'est pour percer le bois de Guillaume, & rabots pour y mettre les fers.

CISEAU Ebauchoir. *Een groote Fermoor.*
C'est celui qui sert à ébaucher les mortaises: il a un manche de bois, avec des viroles par les deux bouts.

CISEAU à manche de bois avec viroles. *Een groote Fermoor met een hecht, met ysere banden.*

C'est la même chose qu'ébauchoir.

CISEAU à froid. *Kou-beitels.*

C'est pour couper de petites piéces de fer à froid.

CISEAU, ou Tranches pour fendre les barres de fer à chaud. *Breek-beitels.*

CISEAU à fiches. *Een Fermoortje.*

C'est pour ferrer les fiches dans le bois.

CIV.

CIVADIE'RE, ou SIVADIE'RE. *Groot-blindt, Onder-blinde, Blinde.*

C'est la voile du mât de beaupré : comme elle est fort inclinée elle a deux grands trous à chaque point, vers le bas, afin que l'eau qu'elle reçoit se puisse écouler au même instant quand il arrive qu'elle touche la mer. Nous nous servîmes utilement de la civadiére, ou voile de beaupré, qui par sa situation a l'avantage de tirer le vaisseau, là où les autres voiles ne font que le pousser. La voile de beaupré prend tout le vent qui échape le long du bordage; mais à vent en poupe le tappecul y fait quelque obstacle. Quelques-uns estiment que la civadiére sert plus à soutenir le navire, & à le dresser vers le haut, qu'à le pousser en avant. *Voiez*, VOILE.

CLA.

CLAIRON. *De Roode in den hemel.*

C'est un endroit du ciel qui paroît clair dans une nuit obscure.

CLAMP, GABURON, GEMELLE. *Voiez*, JUMELLE.

CLAMP. *Een schyf in een gat van een dik stuk houts.*

C'est une petite piéce de bois, en forme de rouët, qu'on met, au-lieu de poulie, dans une mortaise.

CLAMP, ou CLAN du mât. *De schyf van 't hombergat, of tuingat, of ommergat.*

C'est un demi-rond dans une mortaise appellée Encornail, qui est au ton du mât; lequel demi-rond est fait dans le bois du même mât, & c'est-là que passe l'étague. *Voiez*, ENCORNAIL.

Il y a deux Clans au grand mât de hune, parce-qu'il y a deux étagues, ou une étague & une guindéresse; mais aux petits mâts il n'y en a qu'un.

CLAMP de beaupré. *Bolster, Twil, Klos.*

C'est une piéce de bois en forme de demi rouët, que l'on met dans une mor-

mortaise, & qui soutient le beaupré près de l'étrave.

„ On pose le mât de beaupré sur l'étrave, ou sur un clamp qu'on met à „ côté de l'étrave. Ce clamp, dans un vaisseau de cent trente-quatre pieds, „ doit avoir neuf pouces d'épais. On dit aussi COUSSIN.

CLAPET. *Klap*, *Klep*.

C'est une espece de petite soupape qui se leve & qui se ferme par le moien d'une simple charniere: on la fait de fer ou de cuivre. Elle sert à attirer l'eau.

CLAPET de pompe. *Klap*, *Klep*, *Hilletie*, *Klap en leer*.

C'est une soupape de cuir, cloüée à la chopinette de la pompe d'un vaisseau: elle sert à attirer l'eau du fond.

CLAPETS. *Leertjes tot de maamieringen van de bossen*.

Ce sont les petits morceaux de cuir qu'on met au-lieu de maugéres, devant les dalots des petits vaisseaux.

CLASSE. *Verdeeling van matroosen om by beurten op des Konings oorlogscheepen te dienen*.

C'est un ordre établi pour faire trouver les matelots par années; ou-bien une division de tous les Pilotes, Maîtres, Contre-maîtres, Calfateurs, Canoniers, & généralement de tous les matelots des Provinces maritimes du Roïaume de France, qui par l'ordre du Roi sont enrolez, & distribuez par parties, chacune desquelles on appelle Classe. Ceux des Provinces de Guienne, Bretagne, Normandie, Picardie, Païs conquis & reconquis, sont divisez en quatre classes; & ceux de Poitou, Xaintonge, Païs d'Aunix, Iles de Ré & d'Oleron, Riviére de Charente, Languedoc & Provence, en trois classes. Chaque classe sert alternativement, de trois ou quatre années l'une, suivant la division qui en a été faite, ce qui facilite les armemens, sans qu'il soit nécessaire de fermer les ports, ni d'interrompre la navigation des Particuliers, comme on étoit obligé de faire avant l'établissement des classes. Le dernier enrolement fut distribué en trois classes, & l'Edit en fut donné à Nanci, l'année 1673.

CLAVETTE, ou GOUPILLE. *Schaar*, *Speil*, *Spil*, *Spie*.

C'est un petit morceau de fer pointu & plat, qui sert à entrer dans le trou d'un boulon, ou d'une cheville de fer, pour l'arrêter & la tenir ferme. Les clavettes d'un tour servent à affermir & à soutenir les pieces que l'on tourne dans une certaine situation.

CLE.

CLEF de ton de mât, Clef de mât de hune. *Slot-bout*, *Slot-yser*.

C'est le bout d'une grosse barre de fer, ou de bois, qui entre dans une mortaise, au bout d'embas du mât de hune, & qui sert à le soutenir debout; & que l'on ôte chaque fois qu'il faut amener ce mât: ou-bien, C'est une cheville quarrée de fer, ou de bois, qui joint un mât avec l'autre, vers les barres de hune; & que l'on ôte quand il faut amener le mât.

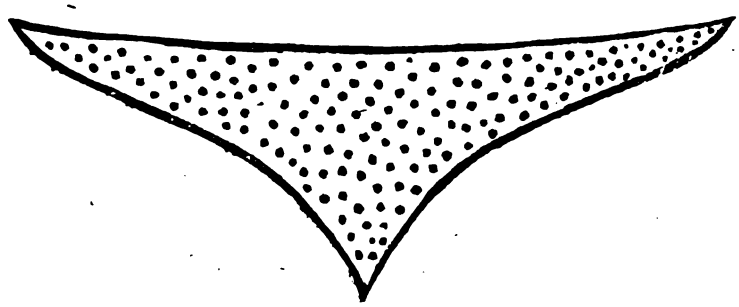
CLEF des estains, ou CONTRE-FORT. *Broek stuk*.

C'est une piéce de bois triangulaire qui se pose sur le bout des estains, & qui les entretient avec l'étambord. On dit aussi *Contre-fort*.

„ La Clef des estains a un pouce d'épaisseur moins que l'étrave.

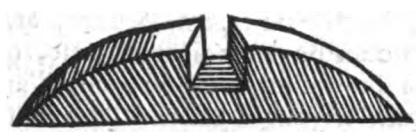
„ Selon le sentiment de quelques Charpentiers, la Clef des estains d'un „ vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, ne „ doit avoir que sept pouces d'épais, & elle doit couvrir les bouts des estains.

„ Elle est renforcée de deux courbatons; & jointe à l'étrave par quel- „ ques chevilles de fer qui passent au-travers, dans son milieu; & il y „ en a quatre autres à chaque côté.



TAQUET de la Clef des estains. *Klos onder 't broek-stuk.*

Comme on n'emploie pas de pareille piéce en France, on se trouve obligé d'attribuer ce nom à cette piéce, qui est une piéce de bois d'épaisseur convenable, qui se met sous la clef des estains. La figure fera comprendre ce que c'est La pointe de la clef des estains tombe dans l'entaille qui est au taquet. Les Charpentiers François disent que comme les Hollandois ne tiennent pas le contre-étambord long, ainsi que la figure le fait connoître, ils ont besoin quelquefois d'ajoûter ce taquet entre le contre-fort & le contre-étambord : mais les François faisant le contre-étambord plus long, il s'éténd jusqu'au contre-fort, & ne laisse point de place pour un tel taquet.



CLEF de pierrier. *Spil van een basse.*

C'est une clef de fer, faite en façon de goupille, qui tient la boîte du pierrier où elle doit être.

CLEF de pompe. *Pomp-bout.*

C'est une maniére de cheville de bois quarrée, par le moien de laquelle la bringuebale est teniie sujette avec la pompe.

CLEF. *Torn-touw.*

Ce mot se dit aussi d'un bout de cable qui tient un vaisseau par l'arriére, quand on le veut mettre à l'eau. D'autres l'appellent Chef. *Voiez*, LANCER.

CLEFS

CLEFS du guindas. *Schillipen, Dekſels op de ſchild-banken.*

Ce ſont de petites piéces de bordage, entaillées en rond, qui tiennent les bouts du guindas ſur les coites.

CLEF de mouſquet. *De Sleutel van een musket.*

C'eſt un inſtrument de fer qui n'a qu'un trou quarré, & qui eſt fait en eſpéce de manivelle; & qui ſert à bander le reſſort d'un mouſquet.

CLEF de rouët de piſtolet. *De Trekker.*

C'eſt un petit inſtrument qui n'a qu'un trou quarré, & qui eſt fait en eſpéce de manivelle, qui ſert à bander le reſſort d'un piſtolet, ou d'une carabine &c.

„ CLERC de la Secretairie, ou du grêfe de l'Amirauté. *Clerc ter Secretarie.*

„ Ce ſont des Clercs ſous le Secretaire ou Grêfier, dont il ſe ſert pour „ toutes les dépêches & expéditions. Ils prêtent ſerment à la chambre.

CLERC de guet. *Een ſeeker Beampteling, die de wagt op de kuſten doet vergaaderen.*

Celui dont la fonction eſt d'aſſembler le guet ſur les ports de mer, & ſur les côtes, & qui en fait le raport à l'Amirauté. Suivant le titre 6 du Liv. 4. de l'Ordonnance de la Marine. Dans chaque Compagnie des Gardes du corps il y a un *Controlleur Clerc du Guet*, qui eſt auſſi le Secretaire de Compagnie. Il y a auſſi un *Clerc du Guet* dans la compagnie des cent ſuiſſes de la Garde du Roi: c'eſt lui qui appelle ceux qui doivent être de garde, ou le ſoir ou le matin.

C L I.

CLIMAT. *Landt-ſtreek, Landts-douw, Klimaat, Clima.*

C'eſt un eſpace de terre dans lequel les plus grands jours d'Eté vont juſqu'à une certaine heure; & un climat n'eſt différent de celui qui eſt le plus proche de lui, qu'en ce que le plus grand jour d'Eté eſt plus long, ou plus court d'une demie-heure en un endroit qu'en l'autre. Il y a vingt-trois climats de chaque côté de la Ligne. Le vulgaire appelle Climat une terre différente de l'autre, ſoit par le changemens des ſaiſons, ou des qualitez de la terre, ou même des peuples qui y habitent, ſans aucune rélation aux plus grands jours d'Eté.

„ Un Climat eſt une certaine étendüe de la terre, compriſe entre deux „ parallèles, dans laquelle le plus long jour d'Eté eſt plus long d'une demie „ heure que dans l'étendüe qui en eſt proche. Quelquefois ces deux termes „ de Climat, & de Parallèle, ſont pris dans le même ſens, pour cet eſpace „ entre deux Parallèles. Les Climats ſont diviſez en Septentrionaux & Mé„ ridionaux, les uns étant depuis la Ligne Equinoxiale juſques au Pole Arc„ tique, & les autres juſques au Pole Antarctique.

CLINCART, ou CLINCAR. *Klinkaart.*

C'eſt un nom que l'on donne à certains bateaux plats de Suéde, & de Danemarc.

CLISSON. *Voiez*, CLOISON, & FRONTEAU.

C L O.

CLOCHE, Clochette. *Klok, Bel, Bengel.*

Sonner

Sonner la clochette. *Bengelen.*

„ On la sonne ordinairement pour avertir l'équipage de venir à la priére, „ ou de venir manger.

„ CLOCHE. *Klok, Een werktuig daar men mede onder water gaat.*

„ C'est une machine, dans laquelle un homme peut demeurer quelque „ tems sous l'eau.

„ Les choses qui sont tombées au fond de la mer, ou ailleurs au fond de „ l'eau, soit par naufrage ou autrement, peuvent en être retirées par le mo- „ ien de cette machine, dont voici la description & l'usage.

„ Elle doit être de bois, de plomb, de fer, ou de cuivre. Néanmoins la „ matiére la plus pesante est la meilleure pour résister à la force de l'eau, qui „ brise aisément les matiéres legéres; & pour plonger & descendre à fond „ avec plus de facilité, & y demeurer droite dans la même situation où elle „ y est descendüe.

„ Cette machine a la figure d'une Cloche, ou d'une de ces tonnes qui ser- „ vent de boüée, & qui seroit ouverte par-dessous. Sa hauteur est à-peu- „ près comme celle d'un homme de moienne taille. Par le bas, autour du „ bord, il y a un gros cercle de fer, pour maintenir la cloche; autrement, „ & si ce gros cercle de fer n'y étoit pas en-dedans, la force de l'eau pour- „ roit enfoncer les côtés de la machine, & les faire joindre l'un à l'autre.

„ Le diamétre de la cloche est de trois grands pieds par le bas, (on supo- „ se que l'Auteur, qui a écrit. *Een groote schreede.* Un grand pas, a voulu „ parler d'un pas géométrique) & par le haut elle est fort pointüe, parce- „ que cette sorte de figure coupe mieux l'eau, que ne feroit une plus ronde. „ Elle est surliée de cordes tout-autour, dont il y en a quelques-unes qui „ vont jusques au bas; & on y attache des plaques de plomb d'un pied en „ quarré, & de l'épaisseur de deux pouces. A chaque coin de ces plaques „ il y a un trou, par lequel les cordes passent, & ces plaques pendent deux „ pieds au-dessous de la cloche.

„ C'est sur ces plaques que l'homme qui est dans la cloche, & qu'on a des- „ cendu sous l'eau, pose ses pieds, & tous les utensiles dont il a besoin pour „ son travail; ce qui fait qu'on les tient plus ou moins grandes, selon la qua- „ lité & quantité des utenciles qui doivent aussi descendre sous l'eau.

„ Au-dessus de la cloche il y a un grand croc, où l'on attache un corde, „ & cette corde est passée dans une poulie qui est proche de l'étrave du „ vaisseau, d'où l'on coule l'homme & la cloche dans l'eau: & c'est avec „ le cabestan, qu'on lâche ou qu'on retire la corde.

„ Toutes les parties des jambes de l'homme qui descendent plus bas que le „ bord de la cloche, & qui sont appuiées sur les plaques, toutes ces parties, „ dis-je, & encore deux pouces au-dessus se mouillent en entrant dans l'eau, „ parce-qu'il entre deux doigts d'eau dans la cloche, lors-qu'elle commen- „ ce à en toucher la superficie.

„ On a déja pû comprendre qu'il faut que la machine soit d'un grand „ poids pour enfoncer. C'est avec de grandes par le moien de tenailles, qui „ se ferment & se serrent avec des cordes, qu'on prend les choses qui sont „ sous l'eau. Les figures de ces tenailles sont différentes: on les fait par raport

„ raport aux choses qu'on veut pêcher. Les unes sont destin ées à enlever du „ canon; d'autres à enlever des ancres & des balles de marchandises; & „ d'autres à enlever des barres de fer. Les branches étant attachées aux pié- „ ces qu'on veut avoir, sont retirées par des cordes attachées aux tenailles, „ qu'on enlève par le moien du Cabestan du navire.

„ Il faut laisser couler la cloche fort doucement dans l'eau, autrement el- „ le pourroit tourner sur le côté. Mais quand on la retire il faut le faire le „ plus vîte qu'on peut.

„ Un homme qui a été sous l'eau, dans une de ces machines, a raporté „ qu'on y peut demeurer une demie heure, & quelquefois un peu plus, „ ou un peu moins. La vûë y est fort libre: & l'homme qui touche „ au fond, peut voir distinctement l'eau qui monte peu à peu dans la „ machine; & lors-qu'elle lui vient jusques à la gorge, & qu'il se voit „ en danger de se noïer, il tire une corde, qui est attachée autour de son „ corps, & à ce signal ceux qui sont dans le vaisseau le retirent. A-mesure „ qu'on l'enlève l'air augmente dans la machine, & l'eau y baisse; & elle se „ trouve tout-à-fait vuide lors-qu'elle vient sur l'eau.

„ Plus le plongeur demeure sous l'eau, & plus l'air de la cloche devient „ chaud, si-bien que quelquefois même il saigne du nez.

„ Lors-qu'il veut être plus à côté, soit à droite, soit à gauche; en avant „ ou en arriére, il fait des signaux par des cordes qui sont attachées au bord „ de la cloche, par le bas, & qui répondent au vaisseau, où en est l'autre „ bout.

„ A-moins que les effets naufragez, ou jettez à la mer, ne soient enfon- „ cez fort avant dans le sable, on peut compter qu'ils peuvent être retirez „ par le moien de cette machine, dans laquelle on se peut mettre cent fois „ en un jour, & aller visiter les plus profonds abîmes de l'Océan.

„ Il est bon aussi d'avertir, que tout ce qui est sous l'eau se trouve extre- „ mement leger, & comme destitué d'une partie de sa pesanteur naturelle, „ ensorte qu'un homme peut enlever des fardeaux très-pesans.

„ Il est à présumer que si l'on faisoit une telle machine pour enfermer la „ tête où le haut d'un homme seulement, & qu'on trouvât le moien de l'at- „ tacher assez ferme à son corps, il pourroit marcher sous l'eau comme sur „ la terre.

CLOISON. *Schot*, *Beschot*, *Schutting*.

C'est un rang de pôteaux espacez environ à quinze ou dix-huit pouces, & qui étant remplis de panneaux partagent les appartemens des chambres dans les navires. Les cloisons d'ais sont faites avec de simples ais, & lambrissées de chaque côté, & les cloisons de menuïserie sont faites de planches à languettes, posées en coulisse.

Faire une cloison. Séparer d'une cloison. *Met planken beschieten.*

CLOISON à jour. *Traalie-schot.*

C'est celle qui est faite de barreaux de bois tournez, ou quarrez, qui ne vont qu'à certaine hauteur, & qui sont à certaine distance les uns des autres.

CLOU. *Spyker*, *Naagel.*

C'eſt un petit morceau de métal qui eſt pointu par un bout & a une tête plate, ou un crochet à l'autre; qui ſert à divers uſages dans les vaiſſeaux. *Voiez*, FER.

„ L'uſage des cloux eſt d'attacher un bois à un autre bois, c'eſt pourquoi „ ils doivent, en général, avoir une fois plus de longueur que n'ont d'é- „ paiſſeur les bois qu'ils doivent cloüer & joindre enſemble.

CLOUX de poids & de fiches. *Duim-ſpykers.*

Ce ſont des cloux qui ont depuis un pouce de longueur juſqu'à vingt-ſept, & de largeur depuis une ligne juſques à douze. Il s'en trouve dans les magaſins du Roi de France, pour tout ce qui eſt néceſſaire dans la marine, ſoit pour joindre des mâts de pluſieurs piéces, pour aſſembler les piéces du gouvernail, pour clouer les bordages contre les membres, pendre & doubler les mantelets des ſabords, & pour d'autres uſages. Les plus longs cloux dont les Hollandois ſe ſervent, ne paſſent guéres quinze pouces de long.

„ Les Cloux de quatre, cinq ſix juſqu'à dix pouces de long, valent dix li- „ vres les cent livres peſant.

CLOUX de ferrure de gouvernail & de pentures de ſabords. *Roer-naagels*, *Klamp-ſpykers*, *Anker-ſpykers*, *Bandt-naagels.*

Il y en a de trois ſortes de longueurs, l'une de trente livres le millier; l'autre pèſe cinquante ſix livres le millier; & l'autre eſt de cent livres le millier.

CLOUX de double carvelle. *Spykers van vyf duim.*

Ils ont cinq pouces de long, & trois lignes de large, & pèſent cent livres le millier.

CLOUX de carvelle. *Spykers van ſeſtig pondt.*

Ils ne peſent que cinquante ſix à ſoixante livres, & ont quatre pouces de long, & deux lignes & demie de large.

CLOUX de demi-carvelle. *Spykers van dertig pondt.*

Le millier pèſe trente livres, & ils ont trois pouces de long & une ligne & demie de large.

CLOUX de ſabords. *Spykers tot poorten met vyf ſlaagen op het hoofdt.*

Ceux-ci ſont à tête de diamant, & ſervent à doubler les mantelets des ſabords, & le millier pèſe trente livres.

CLOUX de doublage. *Cent-of-zoom-of-huidt-ſpykers.*

Ce ſont des cloux gros & courts, & le millier pèſe auſſi trente livres.

CLOUX de double tillac. *Las-yſers.*

Ils ont deux pouces un quart de long, & une ligne & un quart de large. Le millier pèſe dix livres.

CLOUX de tillac. *Schot-ſpykers.*

Ils ſont larges d'une ligne, & longs d'un pouce & demi. Le millier pèſe cinq livres, ou ſept.

CLOUX de demi-tillac. *Vier-pondt-ſchot-ſpykers*, *Vier-pondt-ſluipers*, *of-duikers.*

Ils ont quinze lignes de long, & trois quarts de ligne de large. Le millier pèſe quatre livres. Les Hollandois en ont dont le bout eſt gros & plat, & les autres ont la pointe quarrée, & pourtant fort pointuë.

CLOUX

CLOUX à river. *Dertig-pondt-klamp-spykers, of Bandt-naagels.*

Ils n'ont point de pointe, & sont gros & courts: ils servent à joindre les bouts de cercles de fer ensemble, & pèsent trente livres le millier.

CLOUX de lisse. *Spykers van seventien pondt.*

Les deux ont six lignes de long, & une ligne & demie de large, & le millier pèse dix-sept livres. Chez les Hollandois ils ne sont pas de ce même poids.

CLOUX de maugére. *Vier-pondts naagelen met plaat-hoofden.*

Ils ont la tête fort large & plate, & sont d'un pouce de large. Le millier pese quatre livres.

CLOUX de Plomb. *Vier-pondt-lood-naagels met een slag.*

Ils ont un pouce de long, & une ligne de large. Le millier pese quatre livres.

C O B.

COBES, Ancettes. *Leeuwers, Oogen in 't lyk, Leeuwers-oogen.*

Ce sont des bouts de cordes qui sont jointes à la ralingue de la voile, & dont la longueur ne passe pas un pied & demi: elles servent en ce qu'on y passe d'autres cordes nommées Pattes de boulines.

C O C.

COCHE. Porter les huniers en coche. *Met mars-zeils in de top loopen.*

C'est les hisser au plus haut du mât.

COCHE d'afut de bord. *Inkeep.*

C'est ainsi que quelques-uns appellent les dents, ou entailles, qui sont dans les flasques, au derriére de l'afût, pour y poser le traversin.

COCOTIER. *Kokos-boom, Klap-neut-boom.*

Cet arbre est si nécessaire à la navigation des Indiens, qu'on à cru le devoir mettre ici. C'est une espéce de palmier le plus beau de tous. Son tronc n'a pas un pied d'épaisseur, & n'a ses branches qu'à l'extrémité, où elles s'étendent comme celles du datier. Son fruit ne vient point aux branches, mais au-dessous du tronc même, en des bouquets qui ont dix ou douze noix. Sa fleur ressemble à celle du chateigner, & cet arbre ne vient que sur les bords des riviéres, & près de la mer, dans une terre sabloneuse, où il croît fort haut. Il est extrémement commun dans les Indes, & son bois est spongieux. Dans les Iles des Maldives les habitans en font des navires, avec lesquels ils passent la mer, sans y emploïer que ce qui vient du Cocotier. Ils font leurs cables du brou qui envelope le fruit: les feuilles leur servent à faire des voiles; le bois à faire des planches, des chevilles, & des ancres; & le fruit leur sert de vivres.

C O F.

COFRE de bord. *Kist, Scheeps-kist.*

C'est un cofre de bois, dont l'assiette est plus large que le haut, & où les gens de marine mettent ce qu'ils portent à la mer pour leur usage.

COFRES à gargousses. *Kardoes-kisten.*

Ce sont des retranchemens de planches, faits dans les soutes aux poudres, où l'on met les gargousses après qu'on les a remplies.

COFRES à feu. *Vuur-kisten.*

Ce sont des cofres qu'on remplit de feux d'artifices & de matiéres combustibles, & qu'on tient en quelque endroit, pour endommager les ennemis qui

ont sauté à bord, ou pour faire sauter le vaisseau entier. On eut recours à deux cofres à feu qui avoient été placez sur la dunette, proche du mât d'artimon.

COG.

COGNAC. *t' Saamen-flooting, of t'saamen-vloeying van twee rivieren.*

On se sert en plusieurs endroits de ce mot pour signifier l'embouchure d'une riviére en une autre: ainsi on appelle Cognac la jonction de plusieurs ruisseaux dans la Charante.

COI.

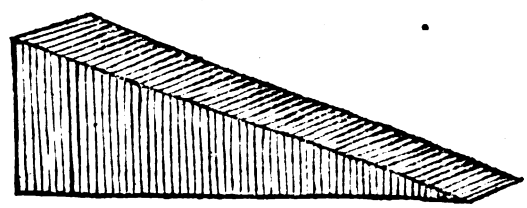
COIGNE'E. Espéce de hache. *Een Axe, Een Houw-byl.*

C'est un outil de fer acéré, plat & tranchant en forme de hache, qui sert aux Ouvriers en bois, Bucherons, Charpentiers, Charrons &c. à abattre, couper, fendre, & équarrir le bois. Toutes les coignées ont un manche de bois pour les tenir, & il y en a de grandes & de petites pour les Charpentiers. Les grandes sont à un ou à deux biseaux; c'est-à-dire, qu'elles s'affurent des deux côtez. Elles leur servent, pour équarrir & assembler le bois; & les petites, qui sont à grand manche, pour abattre le bois sur pied, & ébaucher les piéces afin de les équarrir. Il y a d'autres coignées appellées par quelques-uns, Epaules de mouton, à cause de leur grandeur, & d'autres petites à la grandeur & à la pesanteur près toutes semblables aux grandes Cognées, dont on peut se servir d'une seule main. On les appelle des petits Hachetaux. Toutes ces sortes de grandes Cognées ont le fer fort long, & fort large, fait en queuë d'Hirondelle, avec un manche rond, aussi de fer évidé en dedans; mais qu'on allonge avec un manche de bois. Le fer de la petite cognée à grand manche, est assez court, & seulement de trois à quatre pouces de large au tranchant. Le manche en est tout de bois, d'environ deux pieds & demi de longueur. Il se met dans l'oeil de la Cognée; c'est-à-dire, un large trou, qui traverse toute la largeur du haut du fer. *Voiez*, HACHE.

COIN. *Kegge, Scheeps-wigge, Mooker-bytel.*

C'est un morceau de bois, ou de fer, fort aiguë, qui a une tête & un taillant, & dont on se sert pour fendre le fer, ou le bois. Le Coin est composé de deux plans inclinez l'un vers l'autre, & pour bien fendre il faut nécessairement que l'angle en soit aigu.

Plus l'angle est aigu, plus l'effet du coin sera considerable, parce qu'il entrera plus facilement, à cause qu'il n'agit qu'en glissant contre les parties du corps qu'il separe. Le coin reçoit toute sa force de la percussion. On emploie plus ordinairement le coin pour fendre que pour lever des corps.



COINS

COINS de fer à fendre du bois. *Mookers-bytels.*

COINS de mât. *Vyftingen.*

Ce ſont certains coins de bois, qu'on fait de bouts de jumelles: ils tiennent de leur rondeur & de leur concavité, & ſervent à reſſerrer le mât, lorsqu'il eſt trop au large dans l'étambraie du pont. Ces coins ſont traverſez de chevilles de fer.

COINS de mire. *Koinen*, *Quoinen*, *Keggen*, *Wiggen.*

Ce ſont des piéces de bois épaiſſes d'un côté de deux à trois pouces, & de l'autre d'un demi pouce, ou d'un pouce tout-au-plus; & qui ont un pied de longueur, ou environ, & ſix à huit pouces de largeur. Les Coins de mire ont un manche du côté le plus épais, & ſervent à élever la culaſſe des canons juſques au point où l'on déſire qu'il ſoit pointé.

COINS d'arrimage. *Koinen*, *Quoinen.*

C'eſt pour mettre entre les fûtailles, en les arrimant, afin de les empêcher de rouler.

COINS de chantiers. *Stoot-keggen*, *Keggen*, *Stoot-wiggen.*

Ce ſont des coins qu'on met entre les tins & la quille, lors-qu'on la poſe ſur le chantier, afin de les enfoncer à coups de belin, quand on veut lancer le navire à l'eau. On les met à cinq ou ſix pieds ne diſtance.

COITTE, Coites. *Slag-bed*, *Bedding.*

Ce ſont deux longues piéces de bois qu'on met parallèles ſous un vaiſſeau, pour le porter quand on le veut tirer du chantier afin de le mettre à l'eau. *Voiez*, Colombiers.

COITES de guindas. *Koppen*, *Schildt-banken*, *Schildt-planken.*

Ce ſont des piéces de bordage de quatorze ou ſeize pouces de large, qui apuïent les bouts du guindas, & ſur leſquelles il tourne horizontalement.

COL.

COLLE'GES de l'Amirauté. *Voiez*, Amirauté.

COLLET de canon, ou de bombe. *Kraag.*

C'eſt un terme d'artillerie, qui veut dire, dans un canon, la partie la plus amoindrie entre le bourlet & l'aſtragal. Le bouton de la culaſſe du canon ſera bien fait, avec un collet pour amarrer la piéce.

COLLET d'étai. *Stag-kraag*, *Hals-band.*

C'eſt ainſi que l'on appelle un tour que fait l'étai ſur le ton du mât. Le collet d'étai ſe place au-deſſus de tous les haubans, & il paſſe entre les deux barres de hune d'avant.

COLLIER, ou COLIER d'étai. *Kraag van het boeg-spriet.*

C'est un bout de grosse corde semblable à l'etai. L'usage du collier d'étai est d'embrasser le haut de l'étrave, & d'aller se joindre au grand étai, où il est tenu par une ride.

COLLIERS de défence. *Kraagen, Kranssen.*

Ce sont plusieurs cordes tortillées en rond comme un collier, qu'on met à l'avant des chaloupes, ou autres petits bâtimens, à la place des défences ordinaires.

COLLIER du ton. Collier de chouquet. *Eezels-hoofdts-beugel, kalf, of klink.*

C'est un lieu de fer fait en demi-cercle, qui, conjointement avec le ton & le chouquet, sert à tenir les mâts de perroquet & de hune. Quelquefois ce lien est aussi fait d'une piéce de bois.

„ On peut donner d'épaisseur de haut en bas au collier du chouquet les „ trois cinquiémes parties de l'épaisseur du chouquet: c'est-à-dire, quand „ il est de bois.

COLOMBIERS. *Stutten of Schooren met tanden, dienende om de schepen te doen afloopen.*

Ce sont deux piéces de bois endentées, dont on se sert lors-qu'on veut mettre quelque bâtiment à l'eau. Les Hollandois ne s'en servent point; aussi leur maniére de lancer un navire à l'eau, est-elle bien différente de celle des François. Chez ceux-ci les coites, *Slag-bedden*, s'en vont à l'eau avec le bâtiment, & quand le bâtiment vient à flot les coites qui y sont attachées avec des cordes, venant aussi à floter, on les retire: mais chez les Hollandois les coites demeurent en leur place, & le vaisseau glisse dessus, & s'en va seul à l'eau: ainsi la plûpart des étances & des billots ou coins qui servent à lancer à l'eau chez les uns, ne sont pas d'usage chez les autres, & il y en a d'une autre façon. Par exemple; il y a chez les Hollandois, de chaque côté, sur les coites, des billots ou coins, qui s'appellent *Vang-bedden*, & qui servent à faire couler le vaisseau sur les coites; mais comme en France les coites vont à l'eau, on ne peut pas se servir de ces piéces-là, & l'on se sert de Colombiers, & de quelques autres piéces.

COLOMNE. Marcher en colomne. *In een regte streep zeilen, In 't lang zeilen.*

C'est marcher sur une même ligne, les uns derriére les autres; ce qui ne se peut faire facilement, que lors-que le vent est en poupe, ou largue.

L'armée marchoit en trois colomnes. *De vloot wierdt in drie ryen verdeelt.*

COLTIE d'un vaisseau. *Kort-plegtje, Voor-plegtje.*

C'est un retranchement qui se fait au bout du château d'avant, & qui descend jusques sur la plate-forme.

COM.

COMBAT naval. *Zee-slag, Zee-gevegt.*

COMBOURGEOIS. *Meede Reeder.*

C'est celui qui à part avec un autre à la proprieté & aux agreils d'un navire. Quand le maître est *combourgeois.* Les autres associez ne sont point responsables de sa baratterie.

COM-

COMBUGER des fûtailles. *Inwaateren*, *Verwaateren*, *Doorwaateren.*

C'est-à-dire, Imbiber, Remplir les fûtailles d'eau, afin de les imbiber.

COMITE Officier de Galere qui commande la chourme, & qui a le soin de faire ramer les forçats. Les comites ne sont point chiches de coups de bâtons.

COMMANDE. *Beveelt*, *of Laat beveelen.*

Ce mot de Commande est crié par l'équipage, pour répondre au Maître qui a appellé de la voix, ou du sifflet, pour quelque commandement qu'il veut faire.

COMMANDANT en Chef. *Opper-hoofdt*, *Als hoofdt commandeerende.*

C'est celui qui a le commandement d'une armée navale, ou d'une escadre, qui se trouve seule en mer; & qui tient la place & fait les fonctions d'Amiral lui-même.

COMMANDER à la route. *Streeken doen setten of veranderen.*

C'est donner la route, prescrire celle que doivent tenir tous les vaisseaux de flote; ce qui est attribué à l'autorité de l'Amiral, ou du principal Commandant, ou du Pilote dans un vaisseau marchand. Le Pilote commandera à la route, & se fournira de Cartes, Routiers, Arbalêtes, Astrolabes, & de tous les livres & instrumens nécessaires à son art.

COMMANDES. *Seisingen.*

Ce sont de petites cordes de merlin, dont les garçons de navires sont toûjours munis à la ceinture, afin de s'en pouvoir servir au besoin. Elles servent à ferler les voiles, & à renforcer les autres manœuvres. Elles sont faites de deux fils, à la main, dans le bord. On les appelle autrement *rabans.*

COMMANDES de palan. *Taakel-gaaren.*

COMMANDEUR. *Kommandeur*, *Commandeur.*

„ C'est un terme dont on se sert fort fréquemment parmi les Hollandois; il veut dire proprement Commandant? car voici la définition „ qu'en donne Thiassens: Le Commandeur est celui qui commande „ quelques vaisseaux, ou quelques flotes particuliéres. Et en éfet ce terme, dans les meilleurs Auteurs, & dans un même Auteur, est attribué au „ Commandant en Chef d'une petite armée navale; à celui d'une escadre qui „ croise sur les côtes de Barbarie; à un Capitaine de vaisseau, de brulot, „ de flûte, &c.

COMMERCE. Avoir commerce. *Voiez.* AVOIR pratique. L'Ordonnance dit aussi, Avoir commerce.

COMMIS. *Opper-koopman*, *Koopman.*

C'est celui qui à la direction de la vente des marchandises qui sont dans un vaisseau.

Sous-Commis. *Onder-koopman.*

C'est celui qui fait la fonction du Commis, en cas de mort, maladie, ou autre empêchement.

COMMIS du Munitionaire. Commis à la distribution des vivres.

Een Commys van de Voorraadt-meester. Deese is op koop-vaardy-scheepen de Bottelier.

C'est un homme embarqué dans le vaisseau, qui fait distribuer les vivres aux équipages, ainsi que le Munitionaire est obligé de faire, par le Traité qu'il a passé. Le Munitionaire fait embarquer sur les navires de guerre du premier rang, le nombre de huit personnes pour Commis, Maîtres-valets, Coqs & Cuisiniers, qui passent, ainsi que les matelots, en revüe, tant pour les vivres, dont il lui est tenu compte, que pour leur solde, qui est paiée sur le pied de seize livres par mois. Sur les vaisseaux du second & du troisiême rang il en met six; & sur les autres, il en met quatre.

„ COMMIS des bureaux des doüanes, Visiteurs. *Cherchers, Cherchers, Commysen ter rechercher, Toesienders op het regt der convoyen en licenten.*

„ Ce sont des Commis, qui sous la conduite d'un Commis Général, ont „ inspection sur les bâtimens qui entrent & qui sortent, se tenant pour cet „ éfet dans de petits bureaux & corps de gardes avancez dans l'eau, au bout „ des estacades, à toutes les ouvertures & barriéres. Ils examinent les pas- „ seports & patentes, & font la visite des marchandises pour connoître si „ tout est conforme aux déclarations qui en ont été faites; & s'ils décou- „ vrent quelque fraude ils en donnent avis au Commis Général, qui fait „ saisir les éfets ou marchandises, & les fait mettre en garde, jusques à ce „ que toutes les formalites aïent été observées, pour les confisquer, & les „ faire vendre, si le cas y échoit. Le Commis Général est ambulant, & „ n'a point de demeure fixe: mais il change souvent, & se transporte du „ ressort d'une Chambre, ou d'un département, à l'autre, selon les ordres „ qu'il reçoit des Etats-Généraux.

„ COMMIS Général des Convois & Congez. *Een Commys Generaal „ van Convoyen en de Licenten.*

„ Le nombre en est différent, selon les divers Quartiers des Provinces-U- „ nies. Dans les quartiers où il y a le plus d'afaires, il y en a cinq; & dans „ les autres il y en a moins. Ils ont inspection sur les Receveurs particu- „ liers, Controlleurs, Clercs, & Commis des bureaux, qui sont dans leur „ département. Il leur est défendu de faire aucun négoce, pour eux-mê- „ mes, ou en qualité de Facteurs; ni d'avoir part à quelque commerce que „ ce soit, directement, ou indirectement; ou d'exercer d'autres ofices; & „ encore d'acheter aucune part de vaisseau, étant même obligez de se défaire „ de celles qu'ils pouvoient avoir auparavant.

„ Lors-qu'ils découvrent quelque malversation dans les comptes des Re- „ ceveurs particuliers, ou dans les régitres des Controlleurs, la moitié du „ quadruple dont les délinquans sont tenus, tourne à leur profit; Il en est „ de même de quelques autres Amendes, qui sont décretées contre les mê- „ mes Oficiers, & autres Commis à eux subordonnez, lors qu'elles sont en- „ courües. Mais il y en a aussi de grosses décernées contre les Commis gé- „ néraux, en cas qu'ils tombent eux-mêmes en malversation, dont il y en a „ pareillement une partie aplicable au profit de ceux qui découvrent les „ fautes.

„ Si

„ Si lors-que les droits de convois, congés, ou doüanes, sont afermez, „ en tout ou en partie, le fermier découvre quelque fraude de la part des „ Marchands, ou des Maîtres de vaisseau, il n'a sur les éfets qui sont confis- „ quez, que le droit de dénonciateur, & rien de plus.

„ Enfin les Commis généraux doivent faire décharger, & donner ordre „ qu'on fasse décharger les charettes & bâtimens chargez de marchandises, „ qui ne peuvent être visitées autrement : laquelle décharge & charge se „ doit faire avec toute sorte de discrétion, & aux frais de l'Etat, s'il ne „ se trouve point de fraude. *Voiez*, ci-dessus, COMMIS des bureaux des „ doüanes.

COMMISSAIRE Général de la Marine. *De Opper-zee-commissaris.*

C'est le premier des Officiers qui est subordonné à l'Intendant de Marine dans son département.

COMMISSAIRE Général à la suite des armées navales. *Een Commissaris Generaal, of Opper-commissaris in een oorlogs-vloot.*

C'est une Officier qui reçoit les ordres & les instructions de l'Intendant de l'armée navale, & qui, en l'absence de l'Intendant, à les mêmes fonctions que lui.

COMMISSAIRE Général de l'artillerie de la Marine. *De Opper-commissaris, of Bewindt-hebber van 't geschut dat te waater gebruikt wordt.*

Il y en a deux, l'un en Ponant, l'autre en Levant. C'est aussi sous les ordres de l'Intendant qu'ils ont inspection sur les fontes & épreuves des canons & des mortiers, & sur toutes les autres armes, poudres, munitions, instrumens & outils servant à la guerre. Ils ont le commandement des Canoniers & Bombardiers entretenus dans les ports, qui sont divisez par escoüades, commandées sous lui par des Lieutenans de marine, ou de galiotes à mortiers.

COMMISSAIRE Général de la Marine ambulant. *Een Commissaris Generaal over de zee-saaken, die geen vast verblyf heeft, maar by d'ordre van 't Hof verplaastt wordt.*

C'est celui qui n'a point de département fixe, & qui va à ceux que la Cour lui ordonne.

COMMISSAIRE Ordinaire de la Marine. *Een ordinaris Zee-Commissaris, of over de zee-saaken.*

C'est un Officier qui étant dans un port, a l'œil sur les Gardiens, sur les Ecrivains distribuez dans les ateliers de construction, sur les livres de recepte & de dépence du Garde-magasin, & sur l'expédition des armemens & des desarmemens; & quand il est dans une armée navale, il examine la conduite des Ecrivains; fait passer l'équipage en revüe, & prêter serment de fidelité à tous les Officiers du vaisseau; & fait dresser les inventaires des prises qui se font.

COMMISSAIRE Ordinaire de l'artillerie de la Marine. *Een ordinaris Commissaris van 't geschut dat te waater gebruikt wordt.*

Il y en a d'établis en chacun des arcenaux de Toulon, Rochefort, Brest, Dunkerque, Havre & Port-Louïs. En l'absence du Commissaire Général le Commissaire ordinaire a les mêmes fonctions : il prend ordinairement

soin de ce qui regarde les fontes & épreuves des canons, mortiers, armes & munitions. Il a, conjointement avec le Garde-magasin, une clé des magasins aux poudres, & de ceux destinez pour tout ce qui regarde l'artillerie, & les outils & instrumens servant aux descentes & attaques des places. Il a aussi une clé de la sale d'armes, dans laquelle il fait ranger les armes par calibres & longueurs. Il tient régître de toutes les piéces de canon de fonte qui sont dans l'arcenal de son département, & dans ce régître il marque les fabriques d'où ils sont.

COMMISSAIRE prépofé à l'enrollement de matelots. *Een Commissaris van de verdeelingen der matroosen aangenomen om den Koning, alle jaaren, by beurten te moeten dienen.*

Ils tiennent, chacun dans leur département, le rolle des Officiers mariniers, matelots & gens de mer, & marquent les vaisseaux sur lesquels ils ont servi, en quelle qualité, & sur quel pied la solde leur a été païée. Ils font un rolle particulier des mousses, garçons de bord, & autres jeunes gens. Ils délivrent gratis, à chaque Officier & matelot, un bulletin en parchemin, contenant leurs signaux, leurs priviléges, & les années qu'ils ont servi. Ils visitent les bâtimens marchands, tant François qu'étrangers, & se font représenter les rolles des équipages François &c. *Voiez*, L'ORDONNANCE de 1689.

COMMISSAIRE aïant inspection sur les vivres d'un port. *Een Commissaris of Opsiender over de victualien in een haven.*

C'est un Officier qui est chargé d'examiner la qualité des vivres & denrées que le Munitionaire général de marine fait remettre dans ses magasins; & d'empêcher qu'il n'en soit reçu ni embarqué pour les équipages que de bonne qualité. Il fait aussi goûter les vins & autres bruvages.

COMMISSAIRE prépofé pour avoir inspection sur les constructions des vaisseaux. *Een Commissaris of Opsiender over den aanbouw der schepen.*

Il a l'œil sur l'Ecrivain & sur les Maîtres Charpentiers, afin qu'ils fassent leur devoir. Il prend soin que le bois de la plus vieille coupe soit le premier emploïé, & que les chevilles, cloux, & autres ouvrages de fer, soient des proportions ordonnées, & conformes aux échantillons. Il doit visiter continuellement les ateliers des constructions, & retirer tous les quinze jours les rolles des ouvriers, signez des Ecrivains; il empêche que les Maîtres Charpentiers ne se départent, en aucune maniére que ce soit, des devis qui ont été arrêtez par le Conseil de construction, dont il doit toûjours avoir une copie sur lui.

„ COMMISSAIRE des montres. *Monster-Commissaris.*

„ C'est un Officier, en Hollande, qui va faire les revües sur les vais-
„ seaux, lors-qu'il n'y a point de Conseillers de l'Amirauté qui puissent y al-
„ ler. Les Capitaines & Commandeurs sont obligez d'y assister, & de leur
„ tenir la main pour l'exécution de ce qui regarde leur charge. Le Com-
„ missaire doit envoier ses rolles au Conseil de l'Amirauté. Il a le pouvoir
„ de faire la destination des convois qui sont en état de mettre à la mer, lors-
„ qu'ils se trouvent dans un port où il n'y a point de Conseillers présens; &
„ il prend connoissance des fautes qui peuvent avoir été commises par les
„ Of-

„ Officiers, pour en donner avis, ou faire raport au Conseil. Il regle ce
„ qui concerne l'Amirauté que font les vaisseaux marchands qui vont de con-
„ serve, & leur ordonne les signaux dont ils doivent se servir.

„ COMMISSAIRES du Vlie, du Texel, de la Meuse, du Wieling,
„ & du Sond. *Commissarissen in 't Vlie, Texel, de Maase, de Wielinge, en*
„ *in de Sond.*

Ce sont des Commissaires établis dans tous ces ports, pour avoir inspec-
„ tion sur les vaisseaux des Provinces-Unies qui y entrent & qui en sortent,
„ & faire exécuter les Réglemens rendus à cet égard.

„ COMMISSAIRE des ventes. *Vendu-meester, Vendue-meester.*

„ C'est un Officier qui est obligé de prêter le serment, & de donner cau-
„ tion. Il prend soin de faire publier & mettre les afiches pour les ventes
„ qui se font publiquement de tout ce qui est confisqué, dequoi il reçoit
„ le prix, aussi bien que des prises qui se font; lequel prix il délivre ensuite
„ au Receveur Général des convois, déduits préalablement tous les
„ frais, tels qu'ils sont portez dans les Réglemens du Conseil de marine;
„ sans y comprendre néanmoins les droits dont l'acheteur est tenu, sa-
„ voir douze gros, ou six sous par chaque livre de gros qui fait six
„ florins, desquels douze gros la distribution, se fait en cette sorte. Sept
„ gros pour les nécessités des matelots blessez, qui sont remis entre les
„ mains du Receveur Général des convois du lieu où la vente se fait. Un
„ gros & demi pour les hopitaux du même lieu, ou ville, en considé-
„ ration des soldats malades & blessez, qui y sont reçus. Deux gros pour
„ le droit & salaire du Commissaire des ventes, à condition de faire bons les
„ deniers de la vente. Un gros pour le Controlleur, s'il y en a un, tant
„ pour la confection de l'inventaire, que pour le controlle de la vente, &
„ autres soins qu'il prend des effets confisquez, sans qu'il puisse prétendre
„ aucune autre recompense. Et le demi gros qui reste, apartient au Se-
„ cretaire, moïennant qu'il se soit bien aquité de ses fonctions. Le Com-
„ missaire des ventes est tenu de rendre son compte au bureau du Conseil de
„ l'Amirauté, dans quinze jours après la vente des prises, ou du butin
„ qu'on a fait.

„ COMMISSAIRES de la Chambre des Assurances. *De Regters,*
„ *of Gemagtigde, of Commissarisen van de Verseeker-kamer.*

„ Ce sont les Juges Commis pour régler les affaires de la Chambre des
„ Assurances, qui fut établie à Amsterdam l'an 1598. Ces Juges sont au nom-
„ bre de trois. Ils suivent dans leurs Sentences les Réglemens qui ont été
„ faits touchant les Assurances; mais sur-tout ils ne peuvent, à l'égard des
„ avaries, charger les Assureurs, que de ce qui est bien clairement exprimé
„ dans ces Réglemens. Ils ont le pouvoir de condamner les Parties en tous
„ les dépens, ou en la moitié, ou telle autre portion qu'ils jugent à pro-
„ pos; ou-bien de compenser les dépens.

„ COMMISSAIRE Général des vaisseaux. *Een Commissaris Gene-*
„ *raal van de schepen.*

„ C'est un Commissaire établi pour exécuter les ordres de l'Amiral, ou du
„ Conseil d'Etat, sur le nombre des vaisseaux qu'il a été réglé de prendre

„ pour le service de l'Etat; afin qu'il ne leur soit païé que la taxe ordon-
„ née, & qu'ils soient agréez & pourvus comme il faut, pour l'expédition
„ qu'on doit entreprendre. Et s'il y a des Maîtres ou Patrons qui refusent
„ de servir, il peut les faire arrêter, avec la connoissance du Magistrat.
„ Lors que les vaisseaux sont assemblez, il doit être présent, pour y faire
„ charger les munitions de bouche & de guerre, & les armes qu'ils doivent
„ porter; & faire embarquer les troupes, & avoir des Commis sous lui, qui
„ lui aident à faire ses diligences; aiant pouvoir de casser & renvoier sur le
„ champ tous ceux qui ne voudront pas faire leur devoir, & tous les hom-
„ mes & les vaisseaux qui seront incapables de servir.

„ Il fait donner à une Compagnie de soixante & dix à cent hommes, al-
„ lant de sa garnison à l'armée, ou retournant de l'armée à sa garnison, ou
„ devant être transportée ailleurs, deux bâtimens du port de vingt-six-à tren-
„ te lastes, & un troisiéme de seize lastes: à six-vingts hommes, trois bâ-
„ timens de vingt & un à vingt-cinq lastes, & un quatriéme de seize lastes:
„ à cent-cinquante hommes, trois bâtimens de vingt-six à trente lastes, &
„ un quatriéme de seize lastes: à deux cents hommes quatre bâtimens de
„ vingt-six à trente lastes, & un quatriéme de seize lastes: & c'est à quoi,
„ de leur part, les Capitaines doivent aussi se conformer; & s'il y en a qui
„ aient pris plus de bâtimens que ne porte ce Réglement, le Commissaire
„ doit renvoier sur le champ ceux qui sont les plus mauvais, ou obliger les
„ Patrons de tirer au sort, pour savoir qui demeurera.

„ Que s'il ne s'agit que de changer de garnison, & qu'il y ait beaucoup
„ de femmes, d'enfans & de bagage à voiturer, le Commissaire ajoûte au
„ second article ci-dessus, un bâtiment de vingt-six à trente lastes: au troi-
„ siéme article, deux bâtimens de vingt & un à vingt-cinq lastes: au qua-
„ triéme article, deux bâtimens de vingt-six à trente lastes:

„ Le Commissaire Général est chargé de faire jauger les vaisseaux qui sont
„ venus à l'armée: de les faire marcher soit avec l'armée, soit pour aller la
„ joindre, selon la repartition qui en a eté faite: de tenir régitre de ceux
„ qu'on décharge: de les renvoier en tems & lieu, & de donner des ateста-
„ tions aux Patrons.

„ COMMISSAIRE Général, & Commissaires Ordinaires des ports.
„ *Een Opper-commissaris, en Commissarissen van de havens.*

„ Ils ont inspection sur tout le port, & doivent prendre garde à ce que les
„ Réglemens & les Ordonnances touchant les ports soient executées, aussi-
„ bien par les Maîtres des ports, que par tous autres qu'il apartient. Ils
„ ont droit d'aller, toutes les fois qu'ils le jugent à propos, visiter les de-
„ hors des estacades, & les dedans, & les canaux qui y sont; afin de voir
„ si les navires, bateaux, alléges, & toutes sortes de bâtimens, sont ran-
„ gez en ordre, & chacun dans le lieu qui lui est assigné.

COMMISSAIRES des affaires de la Marine. *Commissarissen van de zee-saaken.*

„ Il y a cinq Commissaires des affaires de la Marine à Amsterdam. Ils
„ changent tous les ans, & l'élection s'en fait le huitiéme jour de Février.
„ Il faut qu'il y en ait au-moins trois, pour tenir le siége. Il doivent tâ-
„ cher

„ cher de terminer, dès la premiére comparution, les différens qui sur-
„ viennent entre les Marchands & les Maîtres de vaisseau; entre les Mar-
„ chands & les Mariniers: entre un Maître & un autre Maître; un
„ Maître & un Matelot; un Marchand & un Lamaneur; un Lamaneur
„ & un Maître: entre un Chargeur & un autre Chargeur, un Affre-
„ teur & un autre Affreteur, les Maîtres & les Affreteurs ou Char-
„ geurs, lors-que leurs procès sont pour le fait de la marine, hormis ceux
„ qui regardent les assurances, & ce qui en dépend, lesquels sont renvoiez
„ à la Chambre des Assurances. Et si le Maître est à gages, & qu'il n'ait
„ part ni au vaisseau, ni à la cargaison, ce sont les Affreteurs qui compa-
„ paroissent pour lui.

„ Les citations devant ces Commissaires se donnent de jour-à-autre, par
„ un des Huissiers de leur Chambre; & les Parties sont obligées de compa-
„ roître en personne, sans pouvoir se servir du ministére des Avocats, Pro-
„ cureurs, ou autres gens de Justice.

„ Si les Commissaires ne peuvent accomoder les Parties, ils leur font droit
„ sur le champ, soit en jugeant une provision & nantissement, soit en ren-
„ dant une Sentence definitive de condamnation, ou d'absolution, selon
„ qu'il y échoit.

„ Que si l'afaire est trop embroüillée, & qu'elle mérite un plus grand é-
„ claircissement, ils peuvent renvoier les Parties à une autre fois, pour re-
„ cevoir d'elles une plus nette instruction, & afin qu'on tâche encore de les
„ accorder avant le jour du retour.

„ Lors-que toutes les Parties comparoissent, & que le Demandeur paroît
„ fondé, sans néanmoins qu'il y ait lieu de juger définitivement, les Com-
„ missaires peuvent adjuger la provision jusqu'à une somme de cinq mille
„ livres inclusivement.

„ Si le défendeur ne comparoît point sur une troisiéme assignation, on ad-
„ juge, pour le profit du defaut, la provision des sommes contenües dans
„ la demande, quelque haut qu'elles se montent; & ensuite la cause est mi-
„ se au rolle, pour purger la contumace, si le cas y échoit, ou pour rendre
„ Sentence provisoire est déclarée définitive, lors-que l'afaire le peut per-
„ mettre.

„ Les Parties, qui croient avoir reçu des griefs par une Sentence défini-
„ tive, en peuvent appeller devant les Echevins, & relever leur apel dans
„ trois jours après la prononciation de la Sentence par le Secretaire, s'il s'a-
„ git d'une somme de cinq cents livres, ou au-dessous; & dans dix jours,
„ s'il s'agit d'une somme au-dessus de cinq cents livres.

„ L'Apellant étant reçu en son apel, est tenu de consigner entre les mains
„ des Echevins, la somme de dix livres, qui lui est restituée, si la Senten-
„ ce dont est apel est mise à néant.

„ Chaque fois qu'on manque de comparoître, on paie quatre sous d'a-
„ mende. Et pour prévenir toutes les voies de fait & désordres entre les
„ Maîtres de vaisseau, ou entre les Maîtres & les Matelots, & même entre
„ ceux-ci & les Chargeurs, ou les Directeurs des Compagnies des Indes O-
„ rientales & Occidentales, il a été aussi établi un Sous-bailli, ou plûtôt

„ un Sous-Procureur Fiſcal des eaux, afin de faciliter aux Commiſſaires les
„ moiens de rendre la juſtice.

„ C'eſt a ce Sous-Procureur Fiſcal de requérir les peines pour les délits
„ arrivez ſur les eaux; de lever les amendes; de dénoncer les coupables; &
„ de demander qu'il plaiſe aux Commiſſaires de rendre Sentence; comme
„ auſſi de faire arrêter les coupables, & de les livrer entre les mains du Bail-
„ li d'Amſterdam.

„ Pour les frais de l'entretien de cette Chambre, & ce qui en dépend,
„ tous les vaiſſeaux marchands du port au-deſſous de cinquante laſtes, qui
„ ſortent des ports & des paſſes des Provinces-Unies, ſont tenus de paier cha-
„ cun quinze ſous, lequel droit s'appelle *Los-geldt*; mais les vaiſſeaux du
„ port au-deſſus de cinquante laſtes, enſemble ceux qui viennent de l'Oüeſt,
„ de la mer Baltique, de Norvège, d'Angleterre & d'Ecoſſe, ou des lieux
„ qui en ſont voiſins, paient trente ſous; & ceux qui viennent du Cap de
„ Finiſterre, par l'Oüeſt; ou du Hitlandt, par le Nord, paient ſoixante
„ ſous.

„ Un Maître de vaiſſeau qui loüe un matelot, eſt obligé de lui donner
„ ſix ſous de denier-adieu, ou pour vin de marché; & c'eſt ce qui conclud
„ l'engagement.

„ Les matelots ſont tenus de ſe rendre à bord, vingt-quatre heures aprés
„ la réception du denier-adieu, pour aider à mettre le vaiſſeau en état, à le
„ leſter, & à le charger, ſans pouvoir plus aller à terre, & encore moins y
„ paſſer la nuit, qu'avec le congé du Maître.

„ Si un matelot qui s'eſt loüé, ne ſe rend pas à bord au tems préfix, le
„ Maître en peut loüer un autre, & celui qui s'étoit loüé, ſi c'eſt un Offi-
„ cier, eſt ſujet à une amende de dix livres; & ſi c'eſt un ſimple matelot, à
„ une amende de cent ſous, au profit du Sous-bailli des eaux, auquel le
„ Maître eſt obligé d'en faire dénonciation, ſur peine de trente livres d'a-
„ mende, en cas de défaut. Et eſt néanmoins le matelot ou Officier loüé,
„ tenu d'aller à bord, & de ſervir, ſi le Maître le déſire.

„ Quand le vaiſſeau eſt en état de mettre à la voile, l'équipage doit rece-
„ voir la moitié de ſon ſalaire, & douze heures après il eſt tenu de ſe ren-
„ dre à bord, ſi le vaiſſeau eſt deſtiné pour la mer Baltique, ou pour les Païs
„ de l'Oüeſt, du Sud, ou du Nord: mais l'équipage a deux fois vingt-
„ quatre heures de tems, s'il doit aller juſqu'au Cap de Finiſterre. Et en
„ cas que quelqu'un manque à ſe rendre à bord dans le tems préfix, la moi-
„ tié de ſes gages demeure confiſquée.

„ Si quelqu'un des gens de l'équipage, au-lieu de ſe rendre à bord, de-
„ ſerte après avoir reçu la moitié de ſes gages, le Maître eſt tenu d'aller, a-
„ vant ſon départ, en donner avis au Sous-bailli, ſur peine de ſoixante li-
„ vres d'amende, qui demeurera par lui encourüe, s'il demeure en défaut
„ de faire ſa dénonciation.

„ Aucun Officier, ni matelot, ne peut, ſous quelque prétexte que ce ſoit,
„ ſe dédire de l'engagement qu'il a pris, après qu'il eſt une fois venu à bord,
„ ou qu'il a reçu la moitié de ſes gages, ſur peine de confiſcation de cette
„ moitié, à-moins qu'il ne ſe préſente devant les Commiſſaires, & qu'il ne
„ leur

„ leur ait déduit ses raisons, & si elles meritent qu'on y ait égard, il doit re-
„ stituer sur le champ ce qu'il a reçu.

„ Si c'est le Maître qui se dédit, & qu'il le fasse sans des raisons valables,
„ il est obligé de paier à celui qu'il renvoie la moitié de ses gages.

„ Aucun Officier, ni matelot d'un vaisseau parti d'Amsterdam, ne peut
„ plus aller à terre, soit dans ces Provinces, ou en Païs étranger, encore
„ moins y passer la nuit sans la permission du Maître.

„ Si un Maître veut faire débarquer quelque chose d'un vaisseau qui est dé-
„ ja chargé, & charger quelque autre chose en la place, l'équipage est o-
„ bligé de lui obéïr, sur peine de confiscation d'un mois des gages de ceux
„ qui en feront refus. Mais le Maître sera tenu, au retour du voiage, d'en
„ faire quelque recompense à ses gens.

„ S'il arrive quelque changement à l'égard du voiage, soit pendant-qu'on
„ est encore dans ces Provinces, ou en païs étranger; & que le voiage doi-
„ ve être plus court, ou plus long, ou qu'il faille aller d'une place à l'au-
„ tre, ou retourner dans un lieu d'où on étoit parti, ou décharger, char-
„ ger, & recharger ailleurs qu'au lieu de la destination, l'équipage est tenu
„ de le faire, soit qu'il soit loüé pour le voiage entier, ou par mois, à-
„ moins qu'on ne le veüille obliger d'aller en des lieux où il n'y a pas de
„ seureté: mais à la fin du voiage le Maître est obligé d'en recompen-
„ ser ses gens.

„ Si le Maître fait un ou plusieurs voiages entiers en Païs étranger, il est
„ tenu de faire l'entier paiement à l'équipage, au lieu où il décharge, à
„ peine de vingt-cinq livres de dédommagement; soit même qu'il survint
„ quelque different, au sujet de ce que le voiage auroit été plus long; la
„ décision duquel different demeure sursise, jusques au retour dans la ville
„ d'Amsterdam, sans que les Parties s'en puissent prendre en aucune ma-
„ niére l'une à l'autre, pendant le cours du voiage, sur peine de la perte
„ de tout le salaire des matelots, s'ils ozent rien entreprendre contre leur
„ devoir.

„ Si quelqu'un de l'équipage fait de la peine au Maître, il doit paier six li-
„ vres d'amende, aplicable aux pauvres.

„ Si un Officier, ou un matelot étant à bord, ou hors le bord, tire le cou-
„ teau contre le Maître, ou contre un autre de ceux qui sont au service du
„ vaisseau, il en doit être fait, dans la suite, une dénonciation au Sous-
„ bailli des eaux, qui ne manque pas de faire arrêter le coupable, & de le
„ faire mener dans les prisons du Juge à qui il appartient d'en connoître,
„ pour la punition en être faite en tems & lieu.

„ Lors-que le voiage est achevé, & que le vaisseau est déchargé dans la
„ quinzaine, c'est-à-dire quatorze jours ouvrables après avoir pris terre, ou
„ être amarré à quai, si le Maître ne paie pas l'équipage dans les vingt-qua-
„ tre heures après cette quinzaine, il est tenu de paier trois livres aux
„ Officiers, & cinquante sous aux matelots, par chaque jour de retarde-
„ ment.

„ Mais si c'est par la faute du Marchand à qui les marchandises apartien-
„ nent, que le vaisseau n'ait pas été déchargé dans la quinzaine, il est tenu

„ des

„ des dommages & interêts du Maître, & doit l'aquiter envers l'équipage
„ & le dédommager lui-même.
„ S'il survient quelque différent entre le Maître & l'équipage, sur le paie-
„ ment du salaire, il est défendu à l'équipage d'user d'aucun terme injurieux
„ envers le Maître, sur peine de l'amende d'un demi mois de gages: mais
„ les matelots doivent faire assigner le Maître devant les Commissaires, afin
„ que leur different soit accommodé, ou vuidé.
„ Un Maître qui doit faire route vers les Païs de l'Oüest, où le voiage se
„ paie par mois aux équipages, ne peut paier les gages à ses gens, ni leur
„ faire lecture du Réglement intitulé *Artykel-brief*, qu'en présence du Sous-
„ bailli des eaux, qui sous-signe lui-même ce Réglement, & le fait sous-
„ signer à tout l'équipage; & ce sur peine de vingt-cinq livres d'amende
„ contre le Maître, s'il demeure en défaut d'appeller le Sous-bailli. Bien-
„ entendu que les susdites Compagnies des Indes ne sont pas comprises en ce
„ présent article.
„ Quand un vaisseau fait naufrage, soit sur les côtes de ces Provinces, ou
„ ailleurs, l'équipage n'a pas la liberté de se retirer sans le congé du Maî-
„ tre; mais il est tenu de s'emploier de tout son pouvoir à sauver les appa-
„ raux & utensiles du vaisseau, & les effets des Marchands, qui de leur côté
„ sont obligez, avec le Maître, de leur paier raisonnablement le sauvage,
„ avec leur salaire ordinaire; auquel paiement les utensiles & effets sauvez
„ demeurent afectez.
„ Si quelqu'un, qui peut sauver quelque chose, demeure en défaut de le
„ faire, ou qu'il deserte & se retire, il y aura une amende de vingt livres en-
„ courüe contre lui, auec la perte de la moitié de ses gages, si c'est un Of-
„ cier; & de dix livres si c'est un simple matelot.
„ Toutes les affaires sur lesquelles les Commissaires auront rendu Sentence,
„ dont il y aura appel devant les Echevins, seront mises au rolle de l'Ordi-
„ naire, pour accélérer.
„ COMMISSAIRES des Canaux de l'Y, ou des Wales, à Amster-
„ dam. *Wal-redders*, *Waal-redderrs*.
„ Ce sont des Commissaires établis pour avoir inspection sur les vaisseaux
„ qui sont rangez le long des estacades d'Amsterdam, & sur-tout de ceux
„ qui y passent l'hiver. Il y a un Commissaire Général, ou Premier Com-
„ missaire & Capitaine, & un Lieutenant, avec d'autres Commissaires qui
„ leur sont subordonnez. *Voiez*, CANAUX de l'Y, & remarquez qu'il faut
„ écrire Y, & l'Y, & non-pas Ty ou Tey, ni Le Tey, comme font quel-
„ ques François, qui joignent le genre *'t*, qui signifie *le*, au mot Y; & il
„ faut prononcer Ey & l'Ey, ou même écrire, si l'on veut, Ey & l'Ey,
„ comme on le prononce, parce-qu'il y a peu de gens qui prennent garde
„ que l'*y* ou *ij* Flamand se doit prononcer comme *ei* ou *ey*.
„ Les fonctions du premier Commissaire, ou Capitaine, & des autres qui
„ sont sous lui, aprochent fort de celles du Capitaine de port & de Maître
„ de quai en France, & de celles des Matelots Gardiens, ainsi qu'on le peut
„ voir dans les Ordonnances & Réglemens qui ont été faits sur ce point, &
„ qu'on

„ qu'on insére ici afin de donner connoissance de l'ordre qui s'observe à Am-
„ sterdam.

„ Les Commissaires des Wales sont tenus de veiller toutes les nuits pour
„ prendre soin de ces canaux, depuis la *Kermisse*, qui est une espéce de foi-
„ re, qui tient à Amsterdam à la mi-Septembre, jusques au dernier jour
„ du mois de Mars suivant. Le salaire qu'ils reçoivent pour ce travail, est
„ deux sous par laste, de chacun des vaisseaux qui passe la mer; sans rien
„ plus, & sans pouvoir, sous aucun autre prétexte, soit de frais extraor-
„ dinaires, ou autrement, exiger rien au-delà. Ils ont outre cela deux sous
„ par laste, c'est-à-dire, par chaque laste que la capacité du vaisseau peut
„ contenir, lors-qu'un vaisseau, qui est dans ces canaux, se vend; lesquels
„ deux sous sont dûs par l'acheteur. Et si le vaisseau se vend & se revend,
„ ce droit se paie autant de fois qu'il en est fait de ventes, & il demeure
„ spécialement & par privilége afecté au paiement, tant-qu'il est dans le
„ canal.

„ Pendant tout ce tems-là, c'est-à-dire, depuis la mi-Septembre jus-
„ qu'à la fin de Mars, les Commissaires sont tenus de faire bonne gar-
„ de, & telle que porte l'ordre qu'ils en reçoivent des Seigneurs
„ Bourgmaîtres de la ville. Sur-tout ils doivent avoir l'œil sur les
„ bâtimens où il y a des marchandises sujettes à se gâter, afin qu'il ne
„ leur arrive point d'accident, & que s'ils les voient en état d'empirer,
„ soit par leur propre vice, ou autrement, ils en avertissent, à heu-
„ re & à tems, les Maîtres, ou les propriétaires: & s'ils négligent de
„ faire leur devoir à cet égard, ils sont responsables de la perte qui se
„ fait. C'est pour y pourvoir, que tant-que les eaux sont ouvertes, ils
„ vont jour & nuit dans des bateaux sur les Wales; ou sur les glaces,
„ lors-que les eaux sont fermées; & ils font couper les glaces en divers
„ endroits.

„ Il leur est défendu de laisser de la poudre entre les mains des Maîtres de
„ vaisseau; & c'est de quoi ils sont tenus d'avertir les Maîtres, ou autres qui
„ font entrer des bâtimens.

„ Ils ne permettent à aucun Maître de faire entrer son vaisseau chargé
„ dans les Wales, s'il tire plus de neuf pieds d'eau, dequoi le Premier Com-
„ missaire doit prendre connoissance.

„ Lors-que les vaisseaux sont entrez dans les Wales, les Maîtres sont
„ obligez de faire haler les ancres à bord, sans qu'elles puissent de-
„ meurer sur les bossoirs; de garnir les dehors de leurs vaisseaux de
„ boute-hors & de défenses; & de faire voir aux Commissaires des
„ Wales, où ils ont serré les cordages & les palans: dequoi les Com-
„ missaires sont obligez de tenir une nôte, pour s'en servir en cas de
„ besoin.

„ Les Maîtres sont tenus de haler à bord les chaloupes, qui sont pour le
„ service de leurs vaisseaux, & de les y tenir pleines d'eau; sinon il leur est
„ libre de les laisser hors des Wales.

„ Nul Maître, ni aucun des gens de son équipage, ne peut monter à
„ bord de son vaisseau, ni de jour, ni de nuit, sans la connoissance du Pre-

„ mier Commissaire. Néanmoins ils y peuvent coucher, jusques-à-ce „ qu'il y en ait eu défences de la part de ce Commissaire. Mais il n'est per- „ mis à personne du monde, d'y porter, ou d'y avoir du feu, ou de la lu- „ miére, tant qu'ils sont là. Les vaisseaux qu'on veut faire passer dans le „ Port-à-braier, pour leur donner le radoub, n'y sont point conduits, que „ les Charpentiers ne soient prêts à travailler. Que s'ils tirent trop d'eau, „ & qu'ils ne puissent passer dans ce Port, ou bassin, le Premier Commis- „ saire est obligé de marquer un endroit où l'on puisse commodément lui „ donner le feu, & le mettre sur le côté, parce-qu'il est défendu de le faire „ dans les Wales; & lors-que le vaisseau est espalmé, on le ramène dans les „ Wales.

„ Il n'est pas permis de lester un vaisseau dans les Wales, ni de jetter „ dans l'eau des coupeaux, ou d'autres choses sales, beaucoup moins „ d'y faire chaufer du brai, du Goudron, ou des étoupes. Néanmoins „ le Premier Commissaire peut permettre de lester, pourvû qu'il ait „ l'œil à ce que les sabords soient bien garnis de toiles, afin que le sa- „ ble ne puisse tomber dans l'eau. Mais depuis le premier jour d'Avril, „ jusques à la *Kermisse*, ou la mi-Septembre, les vaisseaux qui sont prêts „ à démarer, & qui ne peuvent sortir des Wales, parce-que l'eau n'est „ pas assez haute, ont la liberté de calfater leurs vaisseaux en-dedans, „ moiennant qu'ils en obtiennent permission du Premier Commissaire & des „ autres.

„ Il est défendu de tenir des mâts, ou des radeaux, dans les Wales, de- „ puis la mi-Septembre jusques au dernier de Mars.

„ Le Premier Commissaire, & les autres, peuvent en tout tems passer par „ les canaux, pour faire leurs visites, & prendre garde à ce que tout soit „ dans l'ordre requis, & si les veilles se font comme il faut.

„ Les veilles commencent le premier de Novembre, & durent jusqu'à la „ fin de Mars. Néanmoins on peut les avancer, ou les retarder, selon que „ le tems se porte, & que la gelée vient; ou pour d'autres accidens; & lors- „ qu'elles sont finies, le droit de veille & de garde se paie au Premier Com- „ missaire, ou à son Adjoint, & non à d'autres.

„ S'il survient quelque différent, c'est aux Commissaires à en connoître, „ & à le vuider; & s'il est de grande importance, on se pourvoit devant le „ Magistrat.

„ Un vaisseau peut entrer dans les canaux, ou dans le Port-à-braïer, pour „ y caréner, sans en rien paier. Mais s'il y demeure plus de huit jours, & „ jusques à trois semaines, il doit paier la moitié du droit de garde & de „ veille; & s'il y demeure au-delà des trois semaines il doit paier le droit „ entier.

„ Un vaisseau qui entre dans le Port-à-braïer, pour espalmer, & qui en „ veut sortir, doit le faire dans trois jours, si c'est un petit bâtiment; ou „ en six jours, si c'est un bâtiment du port de plus de cent cinquante lastes; „ à-peine de paier la moitié du droit de veille & de garde; mais il n'est per- „ mis à personne d'y passer la nuit, même pendant qu'on travaille au vais- „ seau.

„ Un

„ Un vaisseau qui a été construit hors de la ville d'Amsterdam, & qui y est
„ amené, pour être mis en la garde des Commissaires, doit paier le droit
„ entier; mais s'il est construit à Amsterdam, il ne doit rien qu'un présent
„ à discrétion; toutefois s'il est vendu, étant en la garde des Commissaires,
„ il doit la moitié du droit.

„ Les vaisseaux de plus de cinquante lastes, sont tenus d'hiverner dans les
„ Wales, avec défences de demeurer entre la place où sont les gruaux, &
„ le *Stads-herberg*, qui est une grande hôtelerie, bâtie sur des pilotis assez a-
„ vant dans l'eau, aussi-bien que les gruaux. Et lors-que l'on fait sortir des
„ Wales des bâtimens dont la capacité n'est pas de cinquante lastes, on est
„ obligé de prendre un plomb, ou une marque du Premier Commissaire, a-
„ fin qu'ils ne puissent sortir sans sa connoissance.

„ Il n'est pas permis de tenir du feu, ou de la lumiére, entre les barriéres
„ des Wales & les gruaux.

„ Il n'est permis à aucuns bâteliers, ouvriers, ou autres, de passer de nuit,
„ ni de jour, dans les Wales, sans en avoir donné connoissance au Capi-
„ taine.

„ Les propriétaires des vaisseaux qui ont hiverné dans les Wales, sont obli-
„ gez de paier le droit, avant le dernier jour du mois de Mars.

„ Il est défendu à toutes personnes, de quelque qualité qu'elles puissent
„ être, d'aller de nuit, ou de jour, sur les glaces, dans les Wales; d'y
„ joüer à la longue paume avec le battoir; ou d'y glisser sur les patins.

„ Ce sont-là les Articles & Instructions auxquels les Commissaires des Wa-
„ les doivent se conformer. Ces Commissaires sont changez, renouvellez,
„ ou confirmez tous les ans; mais d'ordinaire ils sont confirmez; & pour
„ cet effet ils se présentent, la veille du premier jour de Mai, au Magistrat,
„ qui en use à leur égard ainsi qu'il le juge à propos, & selon qu'il est infor-
„ mé de leur conduite.

COMMISSION. *Commissie*, *Bestellinge*.

C'est la permission & l'ordre que donnent l'Amiral, le Vice-amiral, ou d'autres Officiers, aïant pouvoir spécial du Roi, ou de l'Etat, pour aller en course, enlever les vaisseaux ennemis, & butiner sur eux tout ce qu'il est possible. Les Armateurs qui font la course sans commission, sont réputez Pirates & Forbans & comme tels punis de mort.

Aller en course avec Commission de leurs Hautes Puissances, du Lieute-
„ nant Amiral, des Conseillers de l'Amirauté, ou de leurs Commissaires.
„ *Vaaren op Commissie van Haar Hooge Mogende, van den Luitenant Admi-*
„ *raal, Raaden ter Admiraliteit, of haar Commissarissen.*

COMPAGNIE. *Maatschappy*, *Compagnie*.

Ce mot, en matiére de négoce, se dit d'une Société de Marchands, ou même d'autres personnes, qui ne sont point engagées dans le commerce; qui s'unissent d'intérêt & qui contribuent de leurs fonds, de leurs conseils, de leurs soins, pour entreprendre, ou soûtenir quelqu'établissement utile au négoce & si c'est par mer, on l'appelle aussi en Flamand, *Waater-societeit*.

COMPAGNIE des Indes Orientales, en Hollande. *De Oostindische Maatschappye*.

„ C'est une société très-fameuse dans l'Europe, dans l'Asie, & dans l'Afrique. Plusieurs Marchands Hollandois aiant entrepris d'envoier des vaisseaux aux Indes Orientales, & aiant assez bien réussi dans leur dessein, obtinrent des Lettres d'Octroi pour former une Compagnie reglée, en date du 20. de Mars, de l'an 1602. & firent un fonds de six millions-six-cents-mille livres, auquel la Chambre qui fut établie à Amsterdam participa pour une moitié, sous vingt Directeurs; la Chambre qui fut établie en Zelande, pour un quart, sous douze Directeurs; la Chambre de Delft & de Rotterdam ensemble, pour une huitieme, chacune sous sept Directeurs; & la Chambre d'Enchuse & de Hoorn, pour l'autre huitiême, aussi chacune sous sept Directeurs; faisant tous les Directeurs ensemble le nombre de soixante, à la charge de rendre compte de leur administration, tous les dix ans.

„ Afin de pourvoir aux affaires communes des quatre Chambres, il y a Dix-sept Directeurs particuliers, élus d'entre les autres, qui, autant de fois qu'il en est besoin, forment une Assemblée, pour en délibérer, & les regler. De ces Dix-sept il y en a huit de la Chambre d'Amsterdam; quatre de celle de Zelande, deux de celles de Delft & de Rotterdam, & deux de Nord hollande, & le Dix-septiême Directeur se prend tour-à-tour de Zelande, de la Meuse, ou de Nord-hollande, par la pluralité des voix.

„ Ce Collége des Dix-sept regle en quel tems il faut faire les équipemens, quel doit être le nombre des vaisseaux, pour quels lieux ils seront destinez &c. L'Assemblée se fait à Amsterdam, pendant six années consecutives, & ensuite en Zelande, pendant deux années: puis on recommence à Amsterdam, & l'on continue ainsi tour-à-tour.

„ Si les Dix-sept ne peuvent convenir ensemble sur quelque point important, ou qu'ils se trouvent embarrassez, l'afaire se raporte devant les Etats Généraux, qui la reglent.

„ Trois mois après le départ des vaisseaux, on rend le compte des frais des équipemens, & on l'envoie à toutes les Chambres dans un mois après. Et pour les frais du retour, les Chambres s'en envoient les Etats toutes fois & quantes qu'elles en sont requises les unes par les autres.

„ Le compte général se rend en public, & l'on en fait auparavant publier & afficher avis, afin-que ceux qui pourroient desirer d'y assister, aient à le faire.

„ Les Chambres sont obligées d'envoier aux Provinces ou Villes, dont les habitans ont fourni jusqu'à cinquante-mille livres de ce premier fonds, un état des cargaisons, au retour des vaisseaux; & aussi l'état des marchandises qui ont été vendues, lors-que ces Provinces ou Villes le requiérent.

„ Ceux qui sont élus Directeurs, doivent avoir un fonds de mille livres de gros, c'est-à-dire, de six-mille livres, pour le moins, hormis les Directeurs de la Chambre de Hoorn & d'Enchuse, qui peuvent être reçus, moiennant qu'ils participent pour cinq-cents livres de gros. Tous les Directeurs sont tenus de prêter le serment, sur les points énoncez dans les Lettres d'Octroi.

„ Ils

Ils ont droit de retenir un pour cent, sur les équipemens & cargaisons d'envoi, & autant sur les retours: laquelle provision se partage, savoir la moitié, pour la Chambre d'Amsterdam; un quart pour la Chambre de Zélande; & pour les Chambres de la Meuse & de Nord-Hollande chacune un demi quart.

Les Directeurs ne peuvent lever aucune somme de deniers pour la Compagnie & à sa charge, ni donner aucun bénéfice sur les marchandises, ni donner commission à qui que ce soit aux frais de la Compagnie.

Si quelqu'un des Directeurs vient non-seulement à ne s'aquiter pas bien de son administration, mais encore à causer quelque préjudice à la Compagnie, la perte en est portée par la Chambre où est le Directeur; mais aussi les sommes qu'il a portées dans la Compagnie, demeurent spécialement affectées pour répondre de son administration.

Les Directeurs de chaque Chambre demeurent responsables pour leurs Caissiers.

La Compagnie peut faire & contracter des Alliance, avec les Princes & Potentats, dont les Etats sont à l'Est du Cap de Bonne-Espérance, & dans le Détroit de Magellan, & le long du détroit, & au-delà, au nom des Etats Généraux des Provinces-Unies, ou des Magistrats & Souverains de ces Provinces; y bâtir des forteresses & places de seureté; y mettre des Gouverneurs & des gens de guerre; y établir des Officiers de Justice & de Police &c. Mais ils sont tous obligez de prêter le serment, au nom des Etats-Généraux, ou des Magistrats & Souverains des Provinces; quoiqu'ils le prêtent aussi à la Compagnie, à l'égard de ce qui peut concerner le commerce.

La Compagnie peut destituer les Gouverneurs & les Officiers de Justice, lors-qu'elle n'est pas contente de leur conduite. On ne peut néanmoins les empêcher de revenir dans les Provinces-Unies, pour porter leurs plaintes, s'ils croient en avoir sujet.

Les prises que les vaisseaux de la Compagnie font dans leur route, sur les ennemis de l'Etat, se partagent suivant l'ordre observé dans ces Provinces, qui est que l'Etat & l'Amiral y ont leur droit, lequel, toutefois, ne se lève, qu'après avoir déduit le dédommagement de la perte que la Compagnie a souferte dans l'action: & c'est le Collége de l'Amirauté du lieu où les vaisseaux arrivent, qui prend connoissance si les bâtimens enlevez sont de bonne prise.

Toutes les épiceries de la Compagnie se vendent à un même poids, qui est celui d'Amsterdam.

Il est défendu à toutes autres Personnes qu'à la Compagnie, d'envoier des vaisseaux aux Indes Orientales, & d'y trafiquer.

Après cet Octroi la Compagnie équipa une flote de quatorze vaisseaux, qui mit à la mer au mois de Juin 1602. dont elle eut une partie du retour dès l'année suivante.

Le tems des premiéres Lettres, étant expiré, elles furent renouvellées, le 22. de Décembre 1622. pour le tems de vingt & un an, à commencer

le 1. de Janvier 1623. avec pareilles défences à qui que ce fût, de trafiquer dans les Indes Orientales, & sous de nouvelles conditions dont voici les plus considérables.

„ Les Principaux Participans, ou Interessez, sont ceux qui ont, pour le „ moins, dans la Compagnie, autant de fonds que les Directeurs en doivent „ avoir à la Chambre où ils sont; & cela sans fraude, sans le secours de per- „ sonne, & sans avoir chargé ou engagé leurs autres fonds.

„ Il doit être choisi Neuf des Principaux Interessés de toutes les Cham- „ bres, savoir quatre d'Amsterdam, deux de Middelbourg, & trois des au- „ tres Chambres, pour assister, chaque fois, à la reddition des comptes „ annuels, que les Chambres se rendent les unes aux autres, ou qu'elles ren- „ dent aux Dix-sept. Les Directeurs & les Dix-sept doivent écouter leurs „ avis au sujet de la vente des marchandises, & lors-qu'il survient quelque „ importante affaire; le tout sans aucuns frais pour la Compagnie. Nul „ des Directeurs ne peut rien vendre, ni livrer directement ou indirecte- „ ment, à la Compagnie; dequoi ils sont tenus de prêter serment, de mê- „ me que les Conseillers de l'Amirauté le font en pareil cas; à-moins que ce „ ne soit du consentement des Etats-Généraux, ou des Provinces, ou des „ Magistrats des villes où les Chambres son établies, lequel consentement „ on est tenu d'obtenir chaque fois, avant-que de pouvoir rien acheter des „ Directeurs.

„ Les Directeurs sont reçus comme les autres à acheter les marchandises „ qu'on taxe à un certain prix, ou qu'on vend publiquement à l'enchére: „ mais aucun des Dix-sept, ni une Chambre en commun, ne peut ache- „ ter, ni enchérir; & il n'est pas fait plus de grace, ou de rabais aux Di- „ recteurs qu'aux autres, sur lequel point ils font aussi le serment. La mê- „ me chose, par conséquent, est permise à tous les autres Interessés.

„ Les Neuf Principaux Interessés, dont il a été parlé ci-dessus, peuvent „ assister & prendre séance dans toutes les assemblées que les Dix-sept tien- „ nent, & on doit écouter leurs avis sur les voiages, les équipemens des „ vaisseaux, la vente des marchandises, les levées de deniers, les répartis- „ tions à faire, & les autres affaires considérables. Ils ont droit d'assister „ à la lecture des lettres qui viennent des Indes, de visiter les magasins des „ Chambres, & les marchandises qui y sont; & s'ils sont obligez de vaquer „ à cet emploi hors des villes de leur domicile, ils sont paiez de leurs salai- „ res, aux dépens de la Compagnie.

„ De tout ce qui se vend publiquement à l'enchére, ou qui se met à prix, „ pour être exposé, & accepté par ceux qui en désirent, il n'en pourra „ rien être acheté ou accepté par les Directeurs que publiquement; & il ne „ sera conclu aucun marché avec eux, qu'après que les autres personnes qui „ se présenteront pour acheter, auront été entendües: & les Neuf Princi- „ paux Interessés seront soumis aux mêmes ordres & Réglemens.

Le tems de ces secondes Patentes étant expiré, elles furent renouvellées le 21. de Juin 1647. pour le tems de vingt-cinq ans, déja commencez au mois de Janvier de la même année 1647. sous les conditions & restrictions, des

les précédens Octrois, & aussi sous les changemens & nouvelles conditions qui suivent.

" Qu'au-lieu de la provision que les Directeurs ont ci-devant eüe sur l'ar-
" gent qui se touchoit, ceux de la Chambre d'Amsterdam auront à l'avenir
" trois mille cent livres d'apointemens fixes; ceux de la Chambre de Zélan-
" de auront deux mille six cents livres: ceux des petites Chambres, tant de
" la Meuse que du Quartier du Nord, auront chacun douze cents livres.
" Que les Directeurs de la part de chaque Province, compris celle de Gro-
" ningue, qui n'en avoit point encore eu, auront chacun douze cents livres,
" le tout annuellement: à condition que chacun des Députés des Provin-
" ces, à l'éxemple des Directeurs, aura, pour son propre compte, un fonds
" de trois mille livres dans la Compagnie.

" Que lors-qu'il y aura des places vacantes, elles doivent être remplies
" dans trois mois, & cependant les apointemens qui courront, tourneront
" au profit de la Compagnie.

" Que les Principaux Interessés, qui sont nommez, & qui prêtent le ser-
" ment, aûront tous les ans chacun deux cents livres d'apointement.

" Que les comptes généraux se rendront tous les quatre ans, en présence
" des Députez des Etats-Généraux, qui auront dix livres par jour, pendant
" l'audition des comptes, non compris les frais des voitures, sans aucune au-
" tre recompense, sous quelque nom ou prétexte que ce soit.

La Compagnie obtint encore de nouvelles Patentes le 7. de Février, 1665. qui la continuérent jusques à l'an 1700. inclus, sous les mêmes conditions contenües dans les Lettres précédentes. Et pour la fin de cette présente année 1700. elle en à obtenu de nouvelles, en date du 11. d'Août 1698. par lesquelles elle est continuée jusques à l'année 1740. inclusivement, toûjours sous les mêmes conditions.

" Avec de nouvelles défences aux Sujets de l'Etat d'envoier, ou de trafiquer
" directement ou indirectement, aux Indes; &c. de s'engager au service
" de Rois, Princes, ou Compagnies étrangéres, faisant commerce aux In-
" des Orientales; rapellant tous ceux qui se seroient engagez dans un tel ser-
" vice, ou à servir des Marchands étant dans les païs étrangers, pour trafi-
" quer aux mêmes Indes; & leur ordonnant de se rendre à leur domicile
" dans trois mois, sur peine de confiscation de leurs biens, & de bannisse-
" sement perpétuel de leurs personnes. Et à l'égard de ceux qui s'engage-
" roient de nouveau, soit dans l'Europe, soit aux Indes, au préjudice de
" ces Patentes, & du Placard qui en a été affiché, il y a peine capitale dé-
" cernée contre eux.

" Et encore avec défenses à tous les Sujets de l'Etat, de prendre des enga-
" gemens avec aucune Compagnie des Indes Orientales étrangére, & d'y
" avoir part, ou d'entrer dans les commerces que pourroient entreprendre
" des Négocians étant en païs étranger, sur les peines qui y sont énoncées.
" Dès l'an 1606. il avoit été défendu aux Sujets des Etats, non-seulement
" de n'aller point trafiquer dans les Indes; mais même de naviguer ou d'en-
" voier des vaisseaux au-delà du Cap de Bonne-Esperance, ni dans le détroit
" de Magellan: & dès l'an 1616. & diverses fois depuis, il leur avoit été
" fait

" fait défenses, de se mettre au service d'aucun étranger ; pour aller dans
" les Indes.

" Lors-que les vaisseaux des Indes sont de retour, il n'est permis à personne de descendre à terre, ou d'aller de terre à leur bord, sans le consentement des Directeurs. C'est la Compagnie qui fait établir des Curateurs à la succession de ceux qui meurent dans les Indes à son service.

" Pour l'élection des Directeurs, on appelle tous les Principaux Interessés de la Chambre pour laquelle il faut élire, afin-qu'ils députent un certain nombre d'entre eux, & ces Députés avec les Directeurs, nomment trois d'entre les Principaux Interessés, & portent la liste aux Bourgmaîtres du lieu où est la Chambre, & les Bourgmaîtres font le choix d'un des trois qui sont sur la liste, & cela en vertu d'un Acte décerné par les Etats de Hollande, l'an 1602.

" Cette Compagnie s'est enfin si bien établie, & a tellement prospéré, qu'aujourd'hui les actions qu'on a sur elle, valent ordinairement plus de quatre au-dessus du premier fonds, & quelquefois même on les pousse presque jusques à cinq.

" Ses principaux commerces se font dans les Empires & Roïaumes de Ceilon, Camboie, Martapura, Quinam, Cattaüaringe, & en divers autres. Elle a des Comptoirs ou Bureaux à Taiovam sur la côté de la Chine, à Nangisac au Japon, à Malacca, à Surate, à Amboine, à Banda, à Chiam, aux Moluques, à Jamhy, à Atchin, à Ariacan, à Wingurla, à Ispahan en Perse, à Ceilon, le long de la côté de Coromandel, à Palimbang, & en plusieurs autres endroits. Chacun de ces Bureaux est oblige d'envoier tous les ans son compte à Batavia, & un double en Hollande aux Dix-sept.

" Elle posséde dans les Indes de grands pais, & quantité de forteresses, & & y entretient beaucoup de milices : jusques-là que dès l'an 1645. comme il en paroît par le Régitre général du négoce des Indes, arrêté à Batavia le dernier de Novembre 1645. l'entretien des troupes montoit à 16023246. livres ; sans y comprendre la dépence d'une flote, qu'on tenoit alors devant Goa, parce-qu'on étoit en guerre.

VOICI une partie des choses qui se pratiquent dans la Compagnie des Indes Orientales, à l'égard de la navigation aux Indes, & des vaisseaux qu'on y emploie.

" Les vaisseaux qui vont aux Indes, sont pourvus de plus forts équipages que les navires de guerre ; mais il y a sur les uns & sur les autres pareil nombre d'Officiers Mariniers. Si le Maitre ou Capitaine vient à mourir, le Pilote prend sa place. C'est le Commis qui a la direction de la cargaison ; il en fait la vente, le trafic & les échanges : il a sous lui des Teneurs de livres & des Ecrivains.

" L'arriére des vaisseaux destinez pour les Indes, est construit comme l'arriére des autres vaisseaux marchands, avec beaucoup d'accastillage & d'étenduë en largeur & en profondeur, afin de contenir beaucoup de marchandises, & qu'on les y puisse facilement arrimer. Les Capitaines, ou Maîtres, commandent les équipages, & ont la direction de tout ce qui

" les

" les regarde. Ce sont eux qui ordonnent de la voilure, qui font faire plus " ou moins de voiles, selon qu'ils le jugent à propos, & qui prescrivent la " route.

" Lors-que plusieurs vaisseaux vont de flote, on établit un Commandant, " ou Amiral, qui porte pavillon, & qui commande à la route; & s'il n'y en " a point, ce sont les Commis qui commandent tour-à-tour.

„ Il y a sur chaque vaisseau un Conseil de cinq personnes qui sont établis „ Juges, & qui ont le pouvoir de faire justice, & de faire exécuter „ leurs ordres pour les fautes legéres. Le Commis est le premier de „ ces Juges, ou le Président; le Maître est le second; le Sous-Commis „ est le troisiême; le premier Pilote est le quatriême; & le Contre-„ maître est le dernier. Il n'est pas permis aux Officiers de divers vaisseaux „ de faire des assemblées sur un même bord, soit pour rendre justice, „ ou sous quelque autre prétexte que ce soit, sans un ordre précis de l'A-„ miral.

„ Toutes le nuits, pendant chaque quart, on fait trois ou quatre fois la „ ronde dans les hauts & dans les bas de chaque vaisseau, afin de prévenir „ tous les accidens, ou d'y remédier promtement; & d'empêcher que l'équi-„ page ne s'atroupe pour se mutiner; & si l'on entend quelqu'un qui jure, „ ou qui prenne le nom de Dieu en vain, & qui tienne des discours profa-„ nes, on ne manque pas de le punir.

„ Il n'est point permis de manier la hache, ni de faire aucune fonction de „ Charpentier, sans l'ordre du Maître Charpentier; ni de conserver aucune „ portion de ses rations de vivres & bruvages, ou de la vendre, ni de jetter „ des vivres à la mer, sous prétexte qu'ils soient gâtez, que du consente-„ ment du Commis & du Maître.

„ Chaque soldat est obligé d'avoir soin de ses armes, & de les tenir nettes, „ les représentant une fois la semaine devant ses Supérieurs, ou devant ceux „ qui ont droit de les visiter. Ceux qui jettent contre terre les instrumens „ du Chirurgien, des Charpentiers, ou des Cuisiniers, ou qui les vo-„ lent, sont battus de bouts de cordes au pied du mât. Quiconque „ tire un coup de canon sans ordre, en est puni par la confiscation d'un mois „ de gages.

„ Tous les jour on lave les vaisseaux par-dehors & par-dedans. On prend „ aussi un grand soin des malades, & ce soin regarde ceux qui sont du mê-„ me quart. Lors-que quelqu'un est mort, on fait la vente de ses hardes „ & de ses éfets au pied du mât. Il n'est pas permis de joüer aux dez, ni „ aux cartes, sur peine d'être huit jours aux fers; & s'il arrive à quelqu'un „ de jouer à quelque jeu que ce soit, celui qui perd n'est point obligé de „ paier.

„ Il est défendu de s'enivrer, de se battre, d'avoir du feu en aucun endroit „ qu'avec permission, de fumer du tabac que sur le haut pont, ou à l'épe-„ ron; le tout sur les peines qui y appartiennent.

„ Quand le quart est commencé, chacun doit se tenir en son poste, & ne „ le plus quitter. Aucun étranger ne doit être reçu à bord, sans permission

" des Directeurs. On ne porte ni paille ni foin dans les cabanes, ni de lits
" à bord, sans ordre.

" L'extravagante coutume du batême est retranchée ; mais au-lieu de
" cela on permet que l'équipage se fasse païer un frison de vin à chaque ga-
" melle.

" Les afaires qui concernent les soldats qui sont à bord, se vuident par le
" Conseil de guerre, qui est composé du Commis, du Maître, du Ser-
" gent, du Caporal, & de l'Anspessade : mais si l'afaire est d'importance,
" on tient un Conseil général de tous les Officiers du vaisseau, ou de la flote,
" s'il y a plusieurs vaisseaux, ou au-moins plus d'un.

" La lecture des articles sur lesquels on a pris les sermens, doit être reïté-
" rée tous les mois.

" Le Conseil général de la flote, est composé de tous les Commis, des
" Maîtres, des Sous-Commis, & des premiers Pilotes. Mais dans les afaires
" militaires, les deux premiers Commandans des soldats, soit Capitaines ;
" ou Officiers d'un moindre rang, entrent au Conseil, & les Sous-Commis &
" Pilotes en sont exclus. C'est le Commandant de la flote qui préside dans
" ce Conseil, naiant qu'une voix quand le nombre des Officiers qui assis-
" tent au Conseil, n'est pas pair ; mais il en a deux quand le nombre est
" pair.

" Ce Conseil a droit de remplir les places qui viennent à vaquer par
" mort, & de destituer ceux qui sont incapables de servir ; il a droit
" de prononcer Sentence de condamnation contre les criminels, à bord
" de l'Amiral ou Commandant de la flote. Il délibére & résout sur
" les routes qu'il faut prendre, & sur les ports où il faut toucher ; &
" prévient, avec exactitude, ou punit la dissipation de la poudre.

" Lors-qu'on veut jetter un mort à la mer, on tire seulement un coup de
" pierrier. Le Pasteur & le Consolateur des malades, ne se mêlent
" que des choses qui regardent le service divin & la conscience. Le Con-
" seil leur fait rendre le respect qui leur est dû, & s'ils tombent en quel-
" que faute, ils n'en sont repris qu'en particulier, à-moins que ce ne fût
" quelque faute bien scandaleuse. En exhortant les équipages à la piété &
" à la vertu, ils ont ordre de ne traiter d'aucunes controverses. A leur
" tour s'ils ont quelque censure à faire aux Officiers, ils la font en par-
" ticulier. Ils font tous les jours publiquement la priére, de laquelle
" personne ne s'absente, non-plus que du sermon aux jours qu'il se fait.
" Chaque personne de l'équipage doit être pourvû de quelques livres de
" piété.

" Le Commandant de la flote a droit d'assister à tous les Conseils partic-
" liers de chaque vaisseau, & d'y présider. Les Sentences renduës contre
" les coupables s'exécutent à bord du vaisseau où le délit a été commis.
" Lors-que le Conseil particulier a prononcé Sentence dans les afaires qui
" sont de sa compétence, & sur lesquelles il a droit de prononcer, le Com-
" mandant du vaisseau doit se tenir, tout le jour qui précede l'exécution,
" aussi proche qu'il lui est possible du vaisseau de l'Amiral, & faire mettre un
" pavillon à l'artimon, près de la hune, où il demeure une heure entiére,
" afin-

" afin-que l'Amiral soit informé que le jour suivant on doit faire justice sur " le vaisseau, & qu'il y passe lui-même, ou y envoie quelqu'un avec ses or- " dres. Que si personne de sa part ne vient à bord avant le midi du jour " marqué, le Conseil du vaisseau passe outre; & si la faute mérite peine " afflictive, on fait de nouveau le même signal que le jour précédent, afin " d'en donner avis à l'Amiral.

" Lors-que les Maîtres & les Pilotes ne se trouvent pas d'acord sur les rou- " tes qu'il faut prendre, ils sont tenus d'en donner connoissance au Comman- " dant ou Commis, afin qu'il tâche de les faire convenir.

" Les Contre-maîtres & les Esquimans prennent soin de faire bien arri- " mer, & pour cet éfet ils font percer des trous à bord, & entrer les fron- " teaux, pour charger plus commodément en grenier ce qui doit y être " chargé. Il ne faut mettre avec le poivre, ni avec les noix muscades & le " clou de girofle, aucunes autres marchandises, parce-qu'elles se gâte- " roient avec celles-ci, qui échaufent & font fermenter; & chacune de ses " trois sortes doit être aussi chargée à part, en différens fonds de cale. " L'huile doit être placée au haut, &, pour ainsi dire, sous la main, afin- " qu'on puisse veiller à sa conservation: il faut laisser un peu de vuide " dans les tonneaux où elle est, dont les cercles & le fond doivent être " frotez d'une composition de sel, de sable & d'eau, pour empêcher le " coulage.

" Les grosses balles, paquets & fardeaux doivent être arrimez proche des " épiceries; en mettant néanmoins les plus précieuses marchandises dans les " rangs du milieu; mais sur-tout il faut prendre garde que le poivre ne puisse " engorger la pompe.

" Les vaisseaux qui vont aux Indes sont ordinairement pourvus de vi- " vres pour douze mois; savoir vingt & une mille livres de biscuit par " vaisseau, pour cent personnes, & au-dessus à proportion de ce qu'il y " a plus de gens, ou au-dessous s'il y en a moins; & l'on en donne à " chaque homme quatre livres par semaine: plus vingt tonneaux de " viande, chacun de cinq-cents-cinquante livres; dont on en donne deux " fois la semaine trois quarterons à chaque homme: vingt tonneaux de " chair de pourceau, chacun de trois-cents-cinquante livres, & l'on " en sert une fois la semaine: & trois mille livres de stocfisse, dont " on en sert quatre fois la semaine, chaque fois un quarteron à chaque " homme.

" On embarque aussi cinq fromages du poids de six à sept livres pour cha- " que homme, pendant tout le voiage: trente tonneaux d'eau, tenant deux " bariques & deux tiers, pour cent hommes, dont chaque homme a un " plein frison par jour; & dix-huit autres pipes d'eau pour la cuisine: un " tonneau de biére par tête: dix-huit tonneaux, aussi de deux bariques & " deux tiers de vin d'Espagne, & deux de vin de France, dont on en donne " par jour un demi-setier à chaque homme: deux bariques d'eau de vie: dou- " ze tonneaux de beurre: quatre petits tonneaux de Vinaigre d'une barique " & demie; vingt-quatre demi-aemen d'huile; un aemen ou 256. pintes, " mesure de Hollande, de saumure de limon: quatre quartauts de prunes:

„ cinquante sacs d'Orge mondé; vingt sacs de Pois gris, & vingt de Pois „ blancs: un gros tonneau d'une certaine espéce de Raiforts sauvages: „ un demi-tonneau de semence de Moutarde: quarante jambons fumez: cin- „ quante piéces de viande fumée: huit langues de bœuf fumées. Le tout „ est distribué à l'équipage selon les ordres prescrits, par les soins du Capi- „ taine ou Maître.

„ COMPAGNIE des Indes Occidentales, en Hollande. *De West-* „ *indische Maatschappye, in Hollandt.*

„ Cette Compagnie se forma l'an 1621. & obtint des Lettres d'octroi des „ Etats-Généraux le 10. de Juin de la même année, avec divers priviléges, „ & entr'autres.

„ Que pendant le tems de vingt-quatre ans aucun des Sujets de l'Etat ne „ pourroit naviger ni trafiquer aux Indes Occidentales, & que ce seroit la „ Compagnie seule qui en feroit tout le commerce, aussi-bien que celui des „ Païs de l'Afrique, qui sont situez depuis le Tropique du Cancer jusques „ au Cap de Bonne-Espérance, & pour ceux de l'Amerique, depuis „ la pointe Méridionale de Terre-neuve, par le détroit de Magel- „ lan, celui du Maire, ou autres, jusques à celui d'Anjan, tant dans „ la mer du Nord, que dans la mer du Sud: ni dans aucune des Iles „ gisantes à l'un ou l'autre côté: ni dans les Païs du Sud, s'étendent „ entre les deux Méridiens, touchant par l'Est au Cap de Bonne-Espé- „ rance, & par l'Ouest à la pointe Orientale de la Nouvelle Guinée inclu- „ sivement.

„ La Compagnie est divisée en cinq Chambres de Directeurs, dont „ il y en a une à Amsterdam, qui a la direction de cinq neuviêmes „ parties: une en Zélande, pour deux neuviêmes parties: une sur la „ Meuse, pour une neuviême: une dans le Quartier du Nord, pour „ une autre neuviême; & la cinquiême en Frise, pour les Provinces de „ Frise & de Groningue, aussi pour une neuviême partie. Et les Pro- „ vinces où il n'y a point de Chambre, donnent néanmoins autant de Di- „ recteurs qu'elles ont fourni de cent mille livres de fonds dans la Compag- „ nie, c'est-à-dire, pour la Chambre où elles ont trouvé bon de mettre „ leur fonds.

„ La Chambre d'Amsterdam est composée de vingt Directeurs; celle de „ Zélande de douze; celles de la Meuse & du Quartier du Nord chacune „ de quatorze; & celle de Frise aussi de quatorze.

„ L'assemblée générale des Chambres se fait par Dix-neuf Députes; ti- „ rez de chaque Chambre, à proportion de ce qu'elle contribuent au Capi- „ tal de la Compagnie: savoir huit de la Chambre d'Amsterdam, quatre de „ Zélande, deux de la Meuse, deux du Quartier du Nord, deux de Frise, „ & un de la part des Etats-Généraux, & même plusieurs, & autant qu'ils „ le jugent à propos. Mais quelques résolutions qu'on prenne dans cette „ Assemblée, sur le fait de la guerre, il faut encore l'aprobation des Etats- „ Généraux.

„ Quand il y a une place de Directeur vacante, les Principaux Interesses „ nomment trois personnes, & en présentent la liste aux Etats de la Pro-

„ vince

„ vince où est la Chambre qui a besoin d'un Directeur, & les Etats en font „ le choix.

Le tems de l'Octroi étant expiré, la Compagnie obtint de nouvelles Patentes en date du 4. de Juin 1647. pour vingt-cinq années consécutives, à compter du premier de Janvier, du même an 1647.

„ Le commerce de cette Société a été fort traversé par les guerres „ qu'elle a eu à soutenir. D'abord le succès en fût favorable: elle fit „ de grandes conquêtes, & parut fort bien établie. Mais comme le „ sort des armes est inconstant, & qu'il en est de la guerre comme du „ jeu, ou ceux qui perdent, perdent beaucoup, & ceux qui gagnent, „ se trouvent à la fin n'avoir gueres gagné, cette Compagnie, harce- „ lée premiérement par les Espagnols, puis par les Portugais & par les An- „ glois, fut dépouillée d'une partie de ses conquêtes, & eut assez de peine „ à se soutenir.

La Prise de la Baie de Todos los sanctos sur les Portugais auroit été d'un profit pour la Compagnie, si elle eût pû s'y maintenir: mais les depences qu'elle fût obligée de faire à cette occasion la ruina quoiqu'en 1629. son Amiral Pierre Hain eût pris la Flotte d'argent Espagnole.

„ Néanmoins elle subsista jusqu'à la fin du tems de son Octroi, où elle fût „ dissoute, & comme changée en une nouvelle, qui obtint des Patentes des „ Etats-Généraux, le 20. de Septembre 1674.

„ Cette nouvelle Compagnie est composée des anciens participans, & de „ leurs Créanciers, & est entrée dans les même droits & les mêmes établis- „ semens que la premiére. Elle s'est toûjours bien maintenuë: elle possede „ les païs, forteresses & conquêtes de l'ancienne, & fait un commerce avan- „ tageux, dont il seroit encore fait plus de mention dans le monde, si le „ grand éclat de la Compagnie des Indes Orientales n'atiroit pas tous les „ yeux de son côté.

Son premier fonds a été d'environ six millions de florins & ses établissemens principaux sont, l'un au Cap verd, & l'autre sur la côte d'or en Guinée, pour les côtes d'Afrique; & les autres pour l'Amerique, à Tabago, à Curassao, & dans le nouveau Pais-Bas, situé entre la nouvelle Angleterre & la Virginie.

„ COMPAGNIES de Surinam, du Nord, de Groenlandt de la mer „ Baltique &c. en Hollande. *Surinamse, Noordtse, Groenlandtse, Ooste Maat-* „ *schappyen, in Hollandt.*

„ Ce sont d'autres Compagnies beaucoup inférieures à ces premiéres, qui „ se sont formées en divers tems, & établies à la faveur de Lettres d'octroi „ des Etats-Généraux.

„ La Compagnie de Surinam ne s'est formée que depuis les guerres que „ les Provinces-Unies ont eu contre les Anglois, pendant le cours desquel- „ les les Zélandois prirent cette Ile, & l'an 1682. les Etats de Zélande la „ cédérent à la Compagnie des Indes Occidentales, pour une certaine som- „ me de deniers; & la Compagnie obtint des Patentes pour cette Ile, le 23. „ de Décembre de la même année. 1682.

„ Depuis ce tems-là la colonie de Surinam a été divisée en trois parties, dont

" dont il y en a une qui apartient à la ville d'Amsterdam, une autre apartient encore à la Compagnie des Indes Occidentales; & la troisiême, aux héritiers du Sieur de Somelsdyk.

" Il y a cinq Directeurs de le part d'Amsterdam, pour la Compagnie de Surinam, quatre de la part de la Compagnie de l'Amerique, qui sont quatre Directeurs de cette même Compagnie, & un de la part de la Maison de Somelsdyk. Le feu Seigneur de Somelsdyk lui-même y alla au mois d'Août 1683. comme Gouverneur général établi par tous les Interessés.

" Les Compagnies du Nord, pour la pêche de la nouvelle Zemble & du détroit de David, celles de Groenlandt, & de la mer Baltique, ont aussi leurs Patentes & leurs priviléges; mais ces établissemens n'ont pas eu grande suite, & chaque Particulier ne laisse pas de faire les mêmes commerces que font ces Compagnies, & dans les mêmes lieux.

" La différence qu'il y a entre la Compagnie de Groenlandt & les Particuliers, c'est qu'il n'est pas permis à ceux-ci de descendre à terre; au-lieu que ceux qui sont incorporez dans la Compagnie, y peuvent aller faire fondre le lard des baleines qu'ils pêchent.

" Mais les Particuliers sont obligez de couper leurs poissons par morceaux, & de les mettre en des tonneaux, pour être aportez au païs, & y être fondus. Il va tous les ans une infinité de bâtimens à cette pêche. L'an 1662. la pêche fut si heureuse, qu'il resta jusqu'à quatorze mille bariques d'huile, qui ne purent être vendües; & l'année suivante il fut encore fait trente-sept mille bariques d'huile, des baleines qui furent prises.

COMPAGNIES de Négoce en France. *Fransche Maatschappyen, tot Koophandel, en om 't selfde te bevorderen.*

Il s'est formé aussi diverses Compagnies en France, pour faire le commerce aux Indes Orientales, aux Indes Occidentales, dans les païs du Nord, & à la côté d'Afrique; mais jusques à présent elles n'ont pas eu un grand succès. Les unes ont manqué, & se sont éteintes; & les autres subsistent avec peine, quoi-qu'il se fasse tous les jours des mouvemens pour en former de nouvelles: ce qui fait voir qu'on n'a point encore trouvé de moiens pour faire de ces grands établissemens, & solides, tels que sont ceux qui se sont faits en Hollande & en Angleterre.

COMPAGNIE de navires, ou CONSERVE. *Admiraalschap, Compagnie.*

Ce sont les vaisseaux qui sont obligez de s'attendre les uns les autres, pour faire une flote, & se défendre réciproquement pendant un voiage; & cela s'appelle; Aller de conserve, Aller de flote, ou d'escorte réciproque. Comme j'étois desemparé ma Conserve ne me voulut pas quiter, & m'aïant donné le cable elle me tira en oüaiche. Nous allions trois vaisseaux de conserve, par un vent de Sud. *Voiez*, CONSERVE.

" C'est une Société de vaisseaux pour aller ensemble, & qui font entre

" eux

„ eux élection d'un Amiral, tant afin de se mieux défendre, en cas d'ata-
„ que, que pour leur prescrire la route; & tous les autres se soumettent aux
„ ordres de cet Amiral. Ils s'engagent à demeurer joints, à s'attendre les
„ uns les autres, à se donner des avis, & pour cet effet ils conviennent de
„ certains signaux. L'Amiral a droit de faire le signal de Conseil, & d'as-
„ sembler les Officiers à son bord, pour prendre leurs avis, comme dans une
„ escadre de navires de guerre. Les bâtimens qui n'ont point de canon, &
„ qui veulent être reçus dans la flote, paient ordinairement en argent la
„ protection que les autres seront tenus de leur donner en cas de besoin.

VOICI un Acte de Société, ou de Conserve, tel qu'on le fait pour aller en France, lequel peut aussi servir de modèle pour tous les autres qu'on voudroit faire, en y ajoûtant ou retranchant les clauses nécessaires, selon le changement de route & de destination.

„ Nous Sous-signez Maîtres de vaisseau promettons, & nous engageons
„ par ces présentes, de faire voiles d'ici à Nantes, à la Rochelle, & à
„ Bourdeaux, en France, au premier bon vent; & d'entretenir tous les
„ points qui sont contenus dans ce présent acte de société & compagnie: le
„ tout sur les peines qui y appartiennent & qui y sont énoncées.

„ Nous établissons & tenons pour nôtre Amiral, N. N. pour nôtre Vi-
„ ce-Amiral, N. N. & pour nôtre Contre-amiral N. N. & afin-qu'en
„ cas de dommage, (ce qu'à Dieu ne ne plaise) il puisse être amendé par
„ la susdite société, chacun de nous a estimé & mis à prix son vaisseau & la
„ cargaison, de bonne foi, & selon la connoissance que nous pouvons avoir
„ de leur valeur, & en avons fait écrire le prix au pied des présentes par les
„ Commissaires par nous nommez à cet effet, & en avons aussi signé l'Ac-
„ te de nôtre main. En outre chacun de nous qui n'a point de canon sur
„ son vaisseau a paié comptant..... par chaque cent florins de la valeur,
„ selon la prisée & estimation que nous avons faite, pour contribution aux
„ frais & dépences des susdits Amiral & Vice-Amiral, & des autres vaisseaux
„ qui portent du canon.

„ Il ne sera permis à aucun de nous de porter des feux, qu'à l'Amiral &
„ au Vice-Amiral, qui en mettront toutes les nuits, & qui seront toutes les
„ nuits tour-à-tour, l'un à la tête de la flote, & l'autre à la queüe, sur
„ peine de quatre livres d'amende. Et pour recompense de leurs services il
„ leur sera paié la somme de dix sous par chaque bâtiment, dont l'Amiral
„ aura la moitié, le Vice-amiral un tiers, & le Contre-Amiral une sixiéme.
„ Sera tenu l'Amiral, ou le Vice-Amiral, c'est-à-dire, celui qui portera le
„ feu à la queüe de la flote, de se tenir toûjours de l'arriére du vaisseau qui
„ sera le plus mauvais voilier; & il ne sera permis à aucun vaisseau de
„ se mettre de l'avant du feu qui sera à la tête: le tout sur peine de dix li-
„ vres d'amende.

„ Si quelqu'un des vaisseaux qui sont de Compagnie, perd mât, ver-
„ gue, étambord, ou voile, ou qu'il ait quelque voie d'eau, ou qu'il
„ soit incommodé en quelque autre maniére, il déploiera de jour un
„ morceau de toile, ou une bonnette, à la hune, ou au ton du mât,
„ & de nuit il y mettra trois feux l'un sur l'autre: & les autres voiant

„ ce

„ ce signal, éleveront aussi un feu pour y répondre, & mettront le cap
„ sur lui, pour aller le secourir, sans l'abandonner, jusques-à-ce qu'ils
„ l'aïent conduit dans un port, s'il en est besoin, & s'il est possible; à
„ peine de cinquante livres d'amende, paiable par chaque vaisseau qui sera
„ en défaut, la moitié aplicable au profit de celui qui aura été abandonné,
„ & l'autre moitié aux pauvres.

„ Si quelqu'un échoüe en quelque port, ou ailleurs, hors de ces Pro-
„ vinces, ou qu'il s'y trouve incommodé en quelque autre sorte, les au-
„ tres seront obligez de le secourir, & d'attendre pendant vingt-quatre
„ heures, qui seront emploiées à le déchoüer, ou le racommoder, sur
„ pareille peine de cinquante livres d'amende aplicable comme dessus.

„ Tous les matins & tous les soirs chacun sera tenu d'aller faire le tour
„ derriére le vaisseau qui sera le plus demeuré de l'arriére: & lors que
„ l'Amiral, ou le Vice-Amiral jugera à propos de virer de bord, ou
„ de changer de route, il sera obligé de tirer un coup de canon, & de
„ mettre deux feux l'un sur l'autre; mais par un tems embrumé il ne
„ fera que tirer un coup de canon; & si c'est de nuit, chaque vaisseau
„ sera tenu de mettre un feu, & de virer aussi, afin-qu'on ne s'appro-
„ che pas trop les uns des autres; & ce sur peine de trois livres d'a-
„ mende.

„ Si quelqu'un se trouvant de nuit en danger cargue ses voiles, il sera obli-
„ gé mettre aussi deux feux, & tous les autres seront tenus de faire comme
„ lui; sur peine de douze livres d'amende, toutes les fois qu'ils seront en
„ défaut.

„ Ceux qui appercevront quelques vaisseaux étrangers parmi la flote, se-
„ ront obligez d'en donner avis, à-cause du péril, de jour en hissant & a-
„ menant trois fois la misène, & de nuit en élevant un feu; & l'Amiral
„ mettra deux feux, & côté en travers, jusques-à-ce que tous les vaisseaux
„ soient auprès de lui; & tous les autres voiant sa manœuvre, feront la mê-
„ me chose, afin-qu'on puisse faire voir qu'on se reconnoit; & alors tous se
„ joindront, afin de s'entre-secourir, s'il en est besoin; & ce sur peine de
„ dix livres d'amende.

„ Si quelqu'un vient à s'écarter de la flote, par la tempête, par la bru-
„ me, ou par quelque autre accident, & qu'ensuite il vienne à découvrir le
„ gros, ou par quelqu'un des autres vaisseaux, il sera obligé de dresser, de
„ jour, l'artimon, c'est-à-dire de le traverser horizontalement vers les deux
„ bords; & de nuit, de mettre un feu, pour signal de reconnoissance: & il
„ sera tenu de faire la même chose, si celui qui porte le feu, fait fausse rou-
„ te. Celui qui sera en doute ou soupçon, soit de jour ou de nuit, sera te-
„ nu de crier *Hola* &c. & on sera obligé de lui répondre. Et si on ne lui
„ fait point de reponce, il en donnera aussi-tôt connoissance; par une ma-
„ nœuvre particuliére de l'artimon, si c'est de jour; & en mettant un feu,
„ comme dessus, si c'est de nuit; & alors tous les autres feront la même
„ manœuvre, & iront se joindre à celui qui aura fait le signal, pour le se-
„ courir, s'il y a lieu: à peine de dix livres d'amende paiable par chacun de
„ ceux qui seront en défaut.

„ Si

„ Si la flote moüille l'ancre en quelque rade, ou en quelque port, & que „ l'Amiral, après en avoir déliberé avec quelques-uns de la Compagnie, au „ moins s'il lui a été possible, trouve a propos de mettre à la voile, il en „ avertira par deux coups de canon, afin-que les autres aïent le tems d'apa- „ reiller. Et si c'est de nuit, chacun mettra un feu, afin qu'on ne s'apro- „ che pas trop les uns des autres. Et personne ne pourra faire route jusques- „ à-ce que le moins diligent soit sous voiles, chacun étant tenu de l'atendre, „ sur peine de six livres d'amende.

„ Si l'ennemi venoit à se mêler parmi la flote, (ce qu'à Dieu ne plaise) „ tous les vaisseaux se joindront ensemble, aussi-bien ceux qui seront sans „ canon que ceux qui en auront, & ils se tiendront serrez afin de résister & „ ataquer de toutes leurs forces; mais ceux qui ne seront point armez pren- „ dront garde à n'être pas sous le canon des autres, & à ne les empêcher pas „ de pourvoir à la défence commune, à moins qu'eux-mêmes n'aïent lieu „ d'entreprendre quelque chose contre les ennemis. Et seront tous les frais, „ dommages & pertes qu'on soufrira en pareille occasion, soit par le canon „ des ennemis, ou en quelque autre maniére, paiez & rembourcez par toute „ la Compagnie en général.

„ Si l'Amiral désire que les Maîtres viennent à son bord, il fera mettre une „ petite enseigne sur la dunette, & tirer un coup de canon; & à ce signal tous „ seront obligez de se rendre auprès de lui, pour lui parler & savoir ce qu'il „ désire; & ce sur peine de six livres d'amende contre ceux qui seront en „ défaut.

„ Il ne sera permis à aucun de la Compagnie d'entrer dans un port, ou de „ se rendre à une rade avant l'Amiral & le Vice-Amiral, lesquels ne „ pourront non plus le faire, que le dernier de toute la flote, c'est-à-di- „ re, celui qui sera le plus de l'arriére, ne soit assez avancé, & qu'on ne „ voie qu'il ait assez de jour pour s'y rendre aussi; & ce sur peine de soixan- „ te livres d'amende, contre chacun de ceux qui seront en défaut à ces „ égards; la moitié aplicable au profit de celui qui aura été abandonné, & „ l'autre moitié aux pauvres. En naviguant, tous les vaisseaux tiendront „ chacun le rang qui leur aura été ordonné. Si quelqu'un se trouve en péril „ à son bord, par la mutinerie de l'équipage, il attachera un linceul à une „ éparre, & le mettra à l'arriére, à la chambre du Capitaine, pour en don- „ ner avis.

„ Si quelqu'un de la compagnie découvre une terre, pendant la „ nuit, ou durant une brume, il allumera deux fanaux, & les hissera & „ les amenera, les faisant passer l'un devant l'autre, ensorte qu'ils fas- „ sent le même éfet qu'une scie en sciant du bois; & de jour il fera la mê- „ me chose avec deux justaucorps de péchina, sur peine d'une amende de six „ livres.

„ Les amendes qui ne sont déclarées aplicables à personne dans le présent „ Acte, tourneront au profit de toute la société.

Si l'on a dessein de voir un Acte de Compagnie ou Conserve en François, on peut lire les Ordonnances. Cependant voici encore quelques-unes des choses qui s'observent à l'égard des Compagnies ou Sociétés qui se font, & qu'on

est même obligé de faire en divers endroits, autres que ceux qui sont spécifiez dans cet Acte, soit pour aller, ou pour revenir.

„ Tous Les vaisseaux des Provinces-Unies qui seront destinez pour la mer „ Méditerranée, feront conserve ou compagnie ensemble, dans les ports; „ & il n'en sera point reçu dans la société qui ne soient montez de canon, „ ou qui n'en soient pas suffisamment montez; ce qui s'entend de ceux qui „ chargent à cüeillette; car les Réglemens sont différens pour les particuliers „ qui ne chargent que pour eux-mêmes. Ceux donc qui chargent au quin- „ tal, doivent premiérement être du port de cent-quatre-vingts lastes, ou „ au-dessus, & ils doivent être armez de vingt-quatre petits canons, dont „ les moindres soient de cinq livres de bale. Outre cela ils doivent être pour- „ vus d'autres armes à proportion, & être montez de cinquante hommes, „ en y comprenant deux ou trois mousses; & ils ne peuvent partir qu'ils ne „ soient au-moins trois de compagnie. S'il se trouve des vaisseaux en mer, „ ou en quelque port d'un Etat avec qui l'on soit en paix, ou neutre, qui „ soient destinez pour le Détroit de Gibraltar, ils seront aussi obligez de fai- „ re conserve.

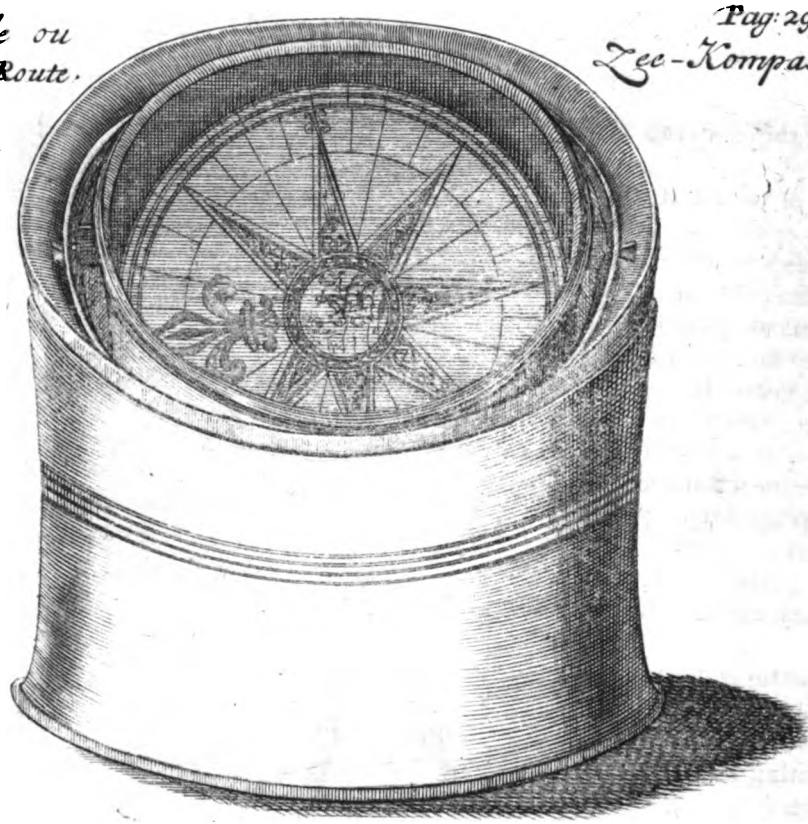
„ Les vaisseaux qui voudront revenir de Levant, ne pourront mettre à „ la voile, qu'après avoir attendu quatre ou cinq semaines, depuis le tems „ qu'ils seront chargez, afin-qu'ils viennent dans la plus nombreuse com- „ pagnie qu'il sera possible; & tous ceux qui viennent de l'Est du golfe de „ Venise, iront relâcher à Zante, où les vaisseaux qui viendront du golfe „ seront aussi tenus de toucher; & ils s'atendront les uns les autres, pen- „ dant quinze jours, s'il y a lieu de croire qu'il y en doive encore venir. „ Là, tous ceux qui s'y trouveront, feront compagnie, & éliront un Ami- „ ral, pourvû qu'ils soient au moins trois ou quatre, montez ensemble de „ soixante & dix à quatre-vingts piéces de petit canon; mais s'ils en ont „ moins, ils iront relâcher à Livourne, où se devront rendre aussi tous les „ vaisseaux qui viendront de l'Oüest du golfe de Venise; & les uns & les „ autres seront tenus d'attendre quinze jours pour avoir une plus nombreuse „ Compagnie; le tout sur peine de mille livres d'amende contre les Conter- „ venans.

„ Et afin-que la sociéte s'entretienne avantageusement, tous ceux qui y „ seront entrez, seront tenus de demeurer joints, sans qu'aucun puisse, pour „ quelque raison que ce soit, se séparer de la flote, que lors-qu'on sera venu „ à la hauteur où les diverses destinations en obligeront quelques-uns à chan- „ ger de route. Pour les autres ils continüeront à aller de flote jusques au „ lieu où il y aura pareille nécessité de se séparer. Mais il ne sera permis à „ aucun de se séparer sans la permission de l'Amiral, sur peine de paier d'a- „ mende, au profit de la compagnie, telle somme qu'il aura été réglée, & qui „ sera marquée dans l'Acte de conserve. Et en cas de delai, ou de refus de „ paier, le vaisseau qui aura été mis dans la conserve, pourra être arrêté par „ forme d'exécution: & cela sans préjudice des peines portées par les Ordon- „ nances & Réglemens de l'Etat en pareil cas; & sans que les vaisseaux, qui „ auront ainsi abandonné leur flote, puissent être reçus en la protection des „ navires de guerre de l'Etat.

COM-

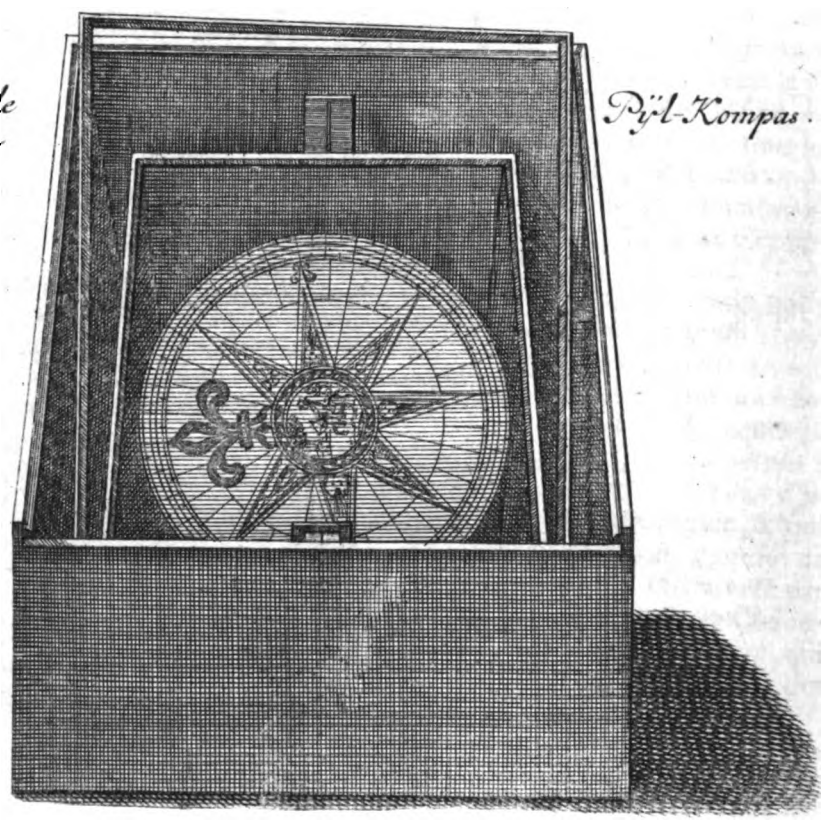
Boussole ou Compas de Route.

Zee-Kompas.



Compas de Variation

Pÿl-Kompas.



COMPAGNONS de bateau. *Gaſten die vaaren op een ſelve ſchuit.*

Ce ſont les bateliers ou matelots de l'équipage d'un vaiſſeau d'une Fregaite, ou d'une Barque & qui le conduiſent, ſous celui qui en eſt le Capitaine, le Pilote, le Patron, ou le Maître Par les Ordonnances de la marine. Il eſt fait défences à toutes perſonnes d'acheter des Matelots & Compagnons de bateau, des cordages, ferrailles, & autres utenſiles des navires, à peine de punition corporelle. Par les mêmes Ordonnances de la Marine en France l'âge des Compagnons eſt fixée au deſſus de dix-ſept ans & au deſſous de cinquante.

COMPAS. *Paſſer.*

C'eſt un inſtrument de métal, dont on ſe ſert à tracer des cercles, & à prendre des meſures. Il y en a de différentes ſortes, parmi leſquelles le Compas droit eſt de plus grand uſage.

COMPAS Droit. *Een regt Paſſer.*

Il ſert aux Charpentiers & aux Pilotes.

COMPAS courbé. *Een kromme Paſſer.*

Il ſert pour meſurer les groſſeurs d'un corps rond; ainſi il eſt propre pour ceux qui travaillent à la mâture des vaiſſeaux.

COMPAS de mer, COMPAS de route, BOUSSOLE, VOLET, *Zeekompas.*

C'eſt un inſtrument compoſé d'un carton mince, coupé circulairement; diviſe en trente-deux parties égales, repréſentant l'horizon, avec les trente-deux vents. Au centre du compas eſt un cône concave de laiton, appellé chapelle, avec une aiguille en loſange, de bon fer, ou d'acier; cloüée au-deſſous du carton, & touchée d'une pierre d'aimant; & tout ce compoſé eſt appellé Roſe.

On met cette Roſe ſur un pivot, puis dans une boîte couverte d'une vitre, & cette boîte eſt enfermée dans une autre qui ſert à ſoutenir un ou deux cercles de cuivre, ou de laiton, appellez Balanciers, qui ſervent à tenir horiſontalement le compas. *Voiez*, BOUSSOLE, & AIGUILLE aimantée.

„ Avant que l'on eût connoiſſance du compas, ou que, du moins, il eût „ été amené à la perfection où on le voit aujourd'hui, & qu'on ſe fût aviſé

„ de mettre l'aiguille sur un pivot, afin qu'elle tournât, on la mettoit sur „ de l'eau, dans un bassin; & là elle se tournoit vers le Nord, à-peu-près „ de même qu'elle fait sur la pointe du pivot, où elle est élevée.

COMPAS de variation. *Peil-kompas.*

Outre tout ce qui a été dit du Compas de route, ou de la Boussole, le Compas de variation a encore un cercle de cent-soixante & dix degrés, avec un fil qui traverse par dessus la vitre, passant au dessus du centre, & tombant perpendiculairement le long de la boîte, d'un côté & d'autre. Elle est ouverte en cet endroit-là avec une vitre, pour aider à observer la variation de l'aimant.

COMPAS Equinoxial. *Een Aequinoctiaal Kompas.*

On se sert du compas équinoxial pour savoir à quel point est la Lune. Ce compas étant élevé sur la superficie de la Ligne Equinoxiale, la partage justement en parties égales, comme l'ordinaire compas plat & flotant fait l'horison. On voit dans la figure ici jointe le plat de ce compas. Le trait qui passe au travers, marque l'aissieu du monde. Le rond qui est devant le compas doit être marqué des deux côtez, tant dessus que dessous, en dedans, avec un compas ordinaire, & au bord exterieur avec deux fois douze heures; & aux deux côtés, qui marquent l'Est & l'Oüest, il doit être suspendu sur deux bouts de chevilles, comme sur un aissieu, de sorte qu'il puisse tourner en haut & en bas; & que le bas de la fléche, qui est sur le quart de nonante, puisse être mis sur toutes les hauteurs du pole.

COMPAS de Proportion. *Proportie-kompas.*

C'est un instrument de Mathématique, composé de deux lames de laiton, ou de quelque autre matiere solide, appellées Jambes de compas de Proportion, dont les extrémités sont jointes ensemble par une charniére, autour de laquelle elles sont mobiles, & sur lesquelles il y a des lignes droites divisées en parties égales & inégales. Naviguer par le Compas de proportion, c'est se servir de cet instrument, pour résoudre les problêmes nautiques.

COMPAS démonté. *Een los Kompas.*

C'est celui dont la rose est hors de dessus le pivot.

COMPAS mort. *Een Kompas sonder kracht.*

C'est celui dont l'aiguille a perdu qu'elle avoit reçüe de l'aimant.

COMPAS renversé. *Een Hang-Kompas, Een verkeert Kompas.*

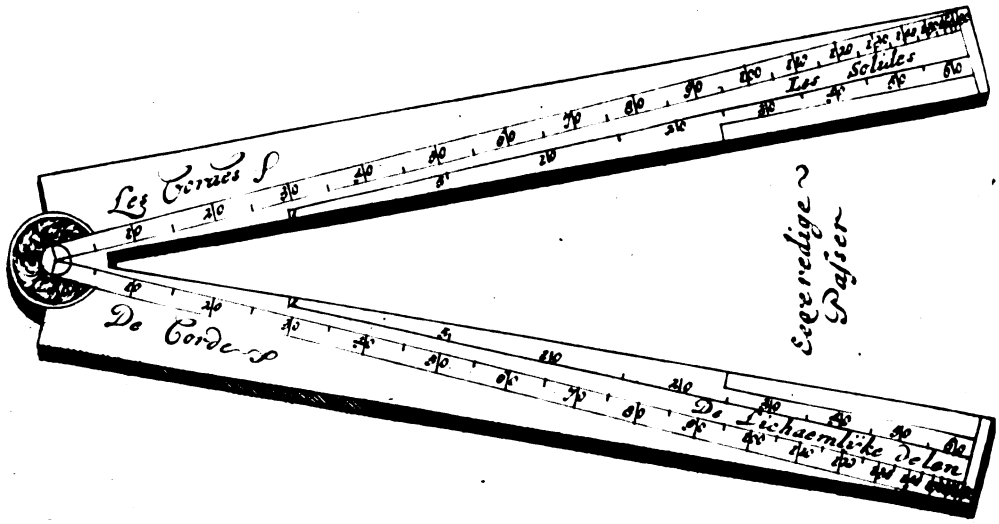
C'est celui qui est suspendu, en sorte qu'on le voit par le dessous, comme on voit une autre boussole par le dessus.

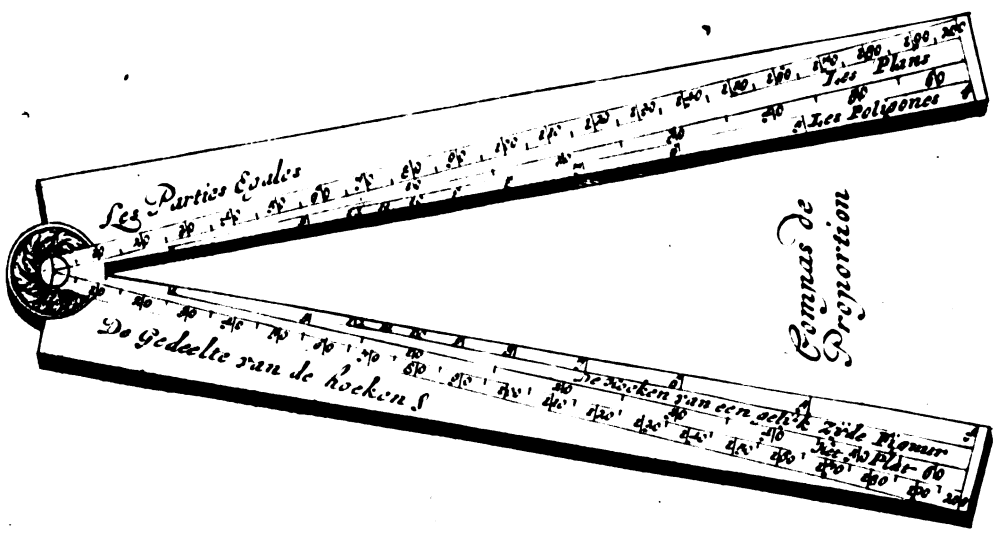
COMPAS bien touché. *Een wel gestreeken Kompas.*

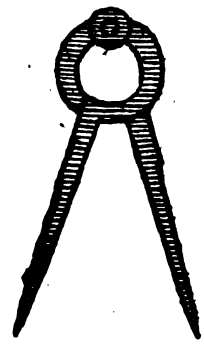
COMPAS de carte. *Kaart-passer.*

Les Pilotes appellent un Compas de carte celui qui s'ouvre en le pressant du côté de la tête. Il leur sert à compasser les cartes marines.

COM-







COMPASSER la carte, Pointer la carte. *Bestek maaken, De Kaart passen.*

C'est trouver avec la pointe d'un compas, où peut être le vaisseau.

COMPTOIR. *Voiez*, CONTOIR.

CON.

CONDE'. *t'Saamen-stooting, t'Saamen-vloeying van twee rivieren.*

C'est un terme dont on se sert en plusieurs endroits, pour dire Confluent. Il se dit de la jonction de l'Aisne ou Haisne à l'Escaut.

CONDUCTEURS d'ouvriers dans un atelier. *Kommandeurs, Aanvoerders van tsiouwers en timmerluiden.*

CONDUIRE une prise dans un port. *Een prys opbrengen.*

CONFLUENT de deux riviéres, CONFLANT. *t'Saamen-stootinge van twee rivieren, t'Saamen-vloeying.*

CONGE', PASSE-PORT. *Afscheidt-brief, Zee-brief.*

C'est en France une espéce de Passe-port ou permission de naviguer de Mr. l'Amiral, que le Maître d'un navire est obligé de prendre, lorsqu'il desire sortir du Port, pour aller en Mer. C'est ordinairement le Receveur des droits d'Amirauté, qui delivre ces Congez. On dit Congé pour sortir, & Permission pour entrer. L'Ordonnance defend qu'aucun vaisseau ne sorte des ports du Roiaume de France, pour aller en mer, sans congé de l'Amiral, enrégîtré au Grêfe de l'Amirauté du lieu de son départ, à peine de confiscation. Le Maître du Bâtiment n'est cependant pas obligé d'en prendre un pour retourner au Port de sa demeure, s'il est situé dans le ressort de l'Amirauté où il a fait sa décharge. Le Congé doit contenir le nom du Maître, celui du vaisseau, son port & sa charge, le lieu de son départ, & celui de sa destination.

Quand un Bâtiment est entré dans un Port, le Maître doit représenter son Congé au Lieutenant de l'Amirauté, dans l'instant qu'il fait son raport, & s'il étoit obligé pendant son voiage de relâcher en quelque port, il doit déclarer à l'Amirauté la raison de son relâchement, & y représenter son Congé; sans être cependant tenu d'en reprendre un nouveau, pour se remettre à la Mer. Les Greffes des Amirautez sont ordinairement ouverts, pour les

enregistremens des Congez, depuis huit heures jusqu'à onze heure du matin, & depuis deux heures après midi jusqu'à six heures. *Titre* 10 *du Livre.* 1 *de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août* 1681. Si un Maître de vaisseau étoit trouvé sans Congé, il seroit regardé comme Forban, ou Ecumeur de Mer.

En Bretagne, on appelle Congé, ou Brieux, une certaine expedition, que les Maîtres des Navires sont tenus de prendre au Bureau des Fermes du Roi, pour laquelle ils paient un droit dominial, que l'on nomme droit de Brieux. Tout ce qui est paié pour raison des Congez, n'est point réputé du nombre des avaries: c'est le Maître seul qui doit porter ces menus frais *Art.* 9. *Tit.* 7. *du Liv.* 3. *de l'Ordonnance.*

CONNOISSANCE d'une terre, des côtes. *Landt-kenning*, *Landt-verkenninge*, *Landt-vallinge*; *Ontdekking*, *opdoening van eenig landt.*

Ce terme se dit de tout ce qui peut faire connoître au Pilote le parage où il est arrivé, soit par les marques qui sont à terre, rochers, montagnes, herbes, ou oiseaux; soit par les vents & les courans qui peuvent regner en ces lieux-là, dans de certaines saisons; soit enfin que l'on distingue le fond d'un parage par le nombre des brasses de sa profondeur, ou par la qualité de son sable gros ou delié, blanc, rouge, ou grisâtre, & quelquefois de coquillage, ou de pierre; à quoi on ajoûte les vents & les courans qui peuvent regner en certaines saisons, les poissons & les oiseaux qu'on y voit paroître; enfin tous les indices qui peuvent donner connoissance au Pilote du parage où il est arrivé.

Avoir Connoissance, Découvrir. *Verkent raaken of zyn*, *Kennis krygen.*

Avoir connoissance d'une terre, d'un païs, c'est voir les choses qui doivent faire reconnoître cette terre, ou ce païs.

Avoir la Connoissance d'une terre. *Een Landt in 't gesigt krygen*, *ontdekken.*

C'est la voir. Le premier de Juin nous eûmes la connoissance d'une terre, que nous ne connoissions pas.

CONNOISSANCE du fond de la mer. *Zee-kenning*, *Grondt-kenning.*

C'est la connoissance de l'état du fond, & s'il est de bonne ou de mauvaise tenue, d'argile, de sable, de vase, de roches &c.

CONNOISSEMENT, POLICE DE CHARGEMENT. *Connoissement*, *Vragt-brief.*

C'est une espece d'acte ou de reconnoissance sous signature privée, que donne le Maître ou le Patron d'un vaisseau à un marchand de la qualité & de la quantité des marchandises, qui ont été chargées dans son bord, avec soumission de les porter au lieu de leur destination moiennant un certain prix.

Le mot de connoissement n'est en usage que sur l'Ocean; & sur la Mediterranée, on dit Police de chargement, qui a la même signification. Chacun des Particuliers à qui apartiennent ces marchandises, prend un connoissement pour sa seureté. Quelquefois c'est l'Ecrivain qui les signe suivant l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681. *Tit.* 2 *du Liv.* 3. les connoissemens doivent contenir la qualité, quantité & marque des marchandises, les marques & numeros des bales, balots ou cuisses, le nom du Chargeur,

geur, & de celui auquel elles doivent être consignées, les lieux du départ & de la décharge, le nom du Maître & celui du vaisseau, avec le prix du fret. Chaque connoissement doit être fait triple; l'un pour demeurer au Chargeur, l'autre pour être envoié à celui auquel les marchandises doivent être consignées, & le troisiéme doit demeurer entre les mains du Maître, ou de l'Ecrivain. Vingt-quatre heures après que le vaisseau est chargé les Marchands sont tenus de présenter au Maître les connoissemens, pour les signer; & de lui fournir les aquits de leurs marchandises, à peine de paier l'interêt du retardement.

Les Facteurs Commissionnaires & autres, qui reçoivent les marchandises mentionnées dans les connoissemens sont tenus d'en donner le reçu aux Maîtres qui le leur demandent, sous peine de tous dépens, dommages & interêts, même de ceux du retardement.

Lors qu'il se trouve de la difference dans les Connoissemens d'une même marchandise, celui qui est entre les mains du Maître, doit faire foi, s'il se trouve rempli de la main du Marchand, ou de celle de son Commissionnaire, & celui qui est entre les mains du Marchand, doit être suivi, s'il est rempli de la main du Maître.

Il faut remarquer, que le Connoissement ne se fait que pour une partie de la Marchandise chargée dans un Navire: car quand un Négociant charge tout le Bâtiment pour son compte personnel, alors on appelle Charte-partie, l'acte qui se fait entre lui & le Maître, ou Proprietaire du Bâtiment. *Voiez*, CHARTE-PARTIE.

CONSEIL de Marine. *Zee-raadt.*

Ce sont des Conseils secrets que le Roi de France tient avec ses Ministres. On y délibére de ce qui regarde la guerre sur mer, & le Roi y appelle quelquefois les Princes & les plus considérables Officiers de ses armées.

CONSEIL de l'Amirauté, CONSEIL DE MARINE. *Voiez*, AMIRAUTE'.

CONSEIL de guerre. *Krygs-raadt.*

C'est l'assemblée des Chefs d'une armée navale, ou d'une flote, pour maintenir en vigueur les loix militaires, ou pour prendre une résolution selon les occasions qui se présentent. Conseil de guerre se dit encore de l'assemblée des Officiers d'un vaisseau, pour juger les soldats & matelots qui ont commis quelque crime.

CONSEIL d'un vaisseau. *Raadt*, *Scheeps-raadt.*

CONSEIL de guerre d'un vaisseau. *Scheeps-krygs-raadt. Voiez*, CAPITAINE.

Tout ce qui regarde les Conseils de guerre en France; & les loix militaires qu'il fait observer, est suffisamment connu, par le moien des Ordonnances, & sur tout des Nouvelles Ordonnances du Roi à présent regnant. Les Hollandois ont aussi leurs Loix & leurs Réglemens. Entr'autres ils ont un Réglement fameux parmi eux, & comme fondamental pour la marine, & pour la guerre maritime, qu'ils nomment *Artykel-brief*, auquel sont rélatifs tous les autres qui peuvent avoir été faits depuis. On ne croit pas qu'il ait été traduit en François, & sans doute qu'on

qu'on ne sera pas fâché de le voir en cette langue, dans laquelle on le donne ici.

„ Les Etats Généraux des Provinces-Unies, &c.

„ Comme l'ordre & la discipline sont absolument nécessaires dans la con-
„ duite de la guerre maritime, pour réprimer les courses des Pirates, résis-
„ ter aux ennemis de l'Etat, & maintenir la navigation & le commerce des
„ habitans de ces Provinces, Nous avons trouvé bon de faire les Ordonnan-
„ ces, & établir les Articles suivants, pour être observez sur mer: enjoi-
„ gnant à tous Amiraux, Vice-Amiraux, Capitaines, Lieutenans, Officiers,
„ Soldats, Matelots, & généralement à tous ceux qui seront à nôtre servi-
„ ce sur mer, ou des Colléges de l'Amirauté, de s'y conformer, & de les
„ observer & faire observer exactement, sur les peines qui y apartiennent, &
„ qui y sont énoncées.

I. L'Amiral, le Vice-Amiral, le Capitaine, Lieutenant, ou tout autre
„ qui commandera un vaisseau, prendra soin qu'on fasse tous les matins &
„ tous les soirs la priére sur son bord, où tout le monde se tiendra prêt pour
„ y assister, sur peine, en cas de défaut, de quatre sous d'amende pour la
„ premiére fois; du double pour la seconde fois; & d'être huit jours aux
„ fers, au pain & à l'eau, pour la troisiéme fois.

II. Ceux qui ne se comporteront pas comme il faut, pendant qu'on lira
„ la Parole de Dieu, ou qu'on fera la priére; qui riront, qui feront du
„ bruit, & qui, de quelque maniére que ce soit, ne se tiendront pas dans
„ un état modeste, seront conduits devant le mât, y recevront des coups
„ de corde de tout leur Quart, & paieront six sous d'amende au profit du
„ Prévôt.

III. Quiconque prendra le nom Dieu en vain, ou jurera, sera aussi mené
„ devant le mât, & battu de coups de corde par son Quart; & paiera deux
„ sous d'amende, aplicable aux pauvres, & six sous au Prévôt.

IV. Seront tenus tous en général, & chacun en particulier, de nous ser-
„ vir fidèlement, & de nous obéïr, & à tous autres qui sont établis à la di-
„ rection de l'Amirauté; & d'éxécuter tout ce qui leur sera enjoint & com-
„ mandé de la part de ces mêmes Officiers de l'Amirauté: d'être toûjours
„ prêts & disposez pour toutes expéditions, entreprises, gardes, & autres
„ services où ils pourront être emploiez, sans pouvoir s'en dispenser, ni
„ quiter le service, pour quelque cause que ce soit, sans congé, sur
„ peine de punition corporelle & de confiscation de biens, selon l'exi-
„ gence du cas: le tout exécutable à la rigueur, selon qu'il sera ci-après
„ plus amplement déclaré.

V. Personne n'entreprendra de faire résistance au Grand Prévôt, ou
„ à ses Archers & Sergens, ou aux autres Prévôts établis dans chaque vais-
„ seau; ni de leur donner aucun empêchement dans l'exercice de leur
„ charge; de les menacer, ou de les fraper: au contraire on sera obligé
„ de leur prêter la main pour la fonction de leur charge, lors-qu'il en sera
„ besoin; d'aider à saisir les coupables, & à les punir, sur peine de puni-
„ tion corporelle.

VI. Tous Lieutenans, Maîtres, Pilotes, Officiers & Matelots, seront

sou-

„ soumis à l'Amiral, au Vice-Amiral, & à leurs Capitaines, chacun dans le „ vaisseau pour lequel il se sera engagé, ou dans lequel il sera établi, sans „ pouvoir l'abandonner, ni s'en retirer, qu'avec le congé du Capitaine; sur „ peine de punition capitale.

VII. Quiconque entreprendra de faire quelque violence à son Capitaine, „ ou à ceux qui rempliront sa place, ou de leur faire des insultes par mena- „ ces, ou autrement, sera puni de peine corporelle.

VIII. Tous Capitaines, Officiers & matelots, seront tenus de servir par ter- „ re, quand il leur sera ordonné par les Conseillers de l'Amirauté, sans pou- „ voir abandonner le service, jusques-à-ce qu'ils aïent leur congé; sur peine „ de punition capitale.

IX. Les Conseillers de l'Amirauté pourront congédier une partie des „ équipages, soit que les vaisseaux soient encore en mer, ou qu'ils soient „ dans le port; ou les faire passer, en tout ou en partie, d'un bord à „ l'autre, sans que personne n'entreprenne de s'y opposer, ou refuse „ d'obéïr, sur peine de la perte de leurs gages, & de peine afflictive „ arbitraire.

X. A l'avenir les mois de gages, & les frais de la nourriture des Capitaines „ & Matelots nouvellement enrollez, ne commenceront à courir que quatre „ jours avant qu'on mette à la voile, quand même ils demeureroient au port „ plus de quatre jours après la revüe: mais aussi quand on mettroit à la „ voile deux jours après la revüe, ils auront toûjours leur paie pour quatre „ jours.

XI. Quiconque aïant fait le serment, aïant reçu de l'argent, ou s'étant fait „ enroller, deserte & s'en va sans passeport, sera puni corporellement; & „ noté d'infamie, s'il ne peut être saisi.

XII. Quiconque se sera enrollé pour deux ou plusieurs vaisseaux, „ ou sous deux Capitaines, sera puni du suplice de la cale par dessous „ la quille, & mené à terre dans la chaloupe; & il demeurera noté d'in- „ famie.

XIII. Tous ceux qui seront pris à la solde, auront, outre leurs gages, les „ vivres & le bruvage ordinaire, & tels qu'ils sont réglez pour les navires de „ guerre; & ils leur seront fournis par les Capitaines de chaque vaisseau, sans „ qu'il soit permis à aucuns Officiers, ou matelots, de faire insulte à person- „ ne, au sujet des vivres, sur peine d'être huit jours aux fers, au pain & à „ l'eau. Que s'il y a quelqu'un qui ne soit pas content des vivres qui seront „ fournis, il pourra le déclarer à l'Amiral, au Vice-Amiral, ou à leurs Lieu- „ tenans, afin-qu'il y soit pourvû.

XIV. Si quelqu'un descend à terre sans permission, ou sans que ce soit „ son tour, il ne pourra à son retour se présenter à la gamelle, la premiére „ fois qu'on servira, ni demander à boire & à manger; & il paiera, outre „ cela, vingt sous d'amende, la moitié aplicable aux pauvres, & l'autre „ moitié au profit du Prévôt; ou bien il sera puni arbitrairement de telle „ punition qu'il plaira au Capitaine. Que si quelqu'un se rend à bord après „ que le Quart sera commencé, il sera quinze jours aux fers, & outre cela „ puni d'une peine arbitraire. Pour ceux qui ne se rendront point à bord,

„ & qui passeront la nuit à terre, ils seront punis de la cale par dessous la
„ quille.

XV. Chacun sera tenu de répondre de ce qui regarde son devoir & sa char-
„ ge; savoir, les Maîtres & les Pilotes, pour les choses qui sont de leur
„ fonction; les Canoniers pour le canon, la poudre & le plomb; & ainsi
„ chacun à son regard. Que si par négligence, ou par malice, il arrive
„ quelque desordre, & qu'il y ait quelque chose de perdu, ou de consom-
„ mé inutilement, chacun en son endroit sera tenu d'amender le domma-
„ ge, & de le paier selon l'estimation qui en sera faite par le Conseil: &
„ pour cet éfet chacun de ceux qui ont quelque inspection, & à qui il a
„ été donné quelque chose en garde dans un vaisseau, sera obligé, au re-
„ tour, de délivrer à son Capitaine un état en forme de toutes les choses
„ qui lui auront été mises entre les mains, des usages auquel elles auront
„ été emploiées, & de ce qu'il en reste; & il ne sera fait aucun paiement
„ de solde, soit entiére, ou en partie, que l'état n'ait été fourni au Capi-
„ taine; que le Capitaine ne l'ait remis au Conseil; & qu'il n'ait été véri-
„ fié. Et afin que les munitions des vaisseaux soient ménagées & dispen-
„ sées avec plus d'ordre, les Officiers, ni autres personnes, ne pourront en
„ prendre aucune pour s'en servir, si ce n'est de la connoissance & avec une
„ permission expresse du Capitaine, sur les mêmes peines contenües en ce
„ présent article.

XVI. Nuls Officiers, Canoniers, ni matelots, n'entreprendront de soustrai-
„ re ni poudre, ni boulets, ni autres munitions de guerre; d'en vendre, ou
„ d'en porter à terre, soit dans des barils, dans des cornes, en leurs habits,
„ ou autrement, sur peine de la corde.

XVII. Personne n'entreprendra de transporter les instrumens des
„ Canoniers, ou des Charpentiers, ou de les changer de place, les jet-
„ ter à terre, ou les soustraire, sur peine d'être puni selon l'exigence
„ du cas.

XVIII. Les Charpentiers qui serviront sur les navires de guerre, seront
„ obligez de les radouber, calfater, & tenir étanchez d'eau, & de rabouber
„ tout ce qui sera dans leur pouvoir. Et en cas d'une négligence qui cau-
„ sât de l'incommodité & du dommage au vaisseau, où qu'il fallût radou-
„ ber dans les bassins du port, ce qui auroit pû être radoubé en mer, le
„ coût du radoub sera retenu sur leurs gages, & ils seront encore sujets à une
„ punition arbitraire; étant, outre cela, obligez de travailler eux-mêmes
„ au radoub, avec les autres Charpentiers qui sont aux gages de l'Etat; à pei-
„ ne comme dessus.

XIX. Tous les Canoniers, & les matelots qui manœuvrent les manœuvres
„ hautes, seront tenus de faire le quart, & de prendre le timon à leur tour;
„ d'aller servir dans les chaloupes; de veiller & manœuvrer les étagues,
„ les écoutes & les couëts; sur peine d'être jettez trois fois du bout de la
„ vergue.

XX. Lors-que le Quartier-Maître crie, *Embarque*, *Embarque*, afin-
„ que ceux qui sont commandez pour la chaloupe y descendent, si
„ quelqu'un demeure en défaut, il sera mis aux fers pour quinze
„ jours

„ jours, au pain & à l'eau, & paiera six sous d'amende, au profit du „ Prévôt.

XXI. Lors-que le Quart sera posé, il ne sera permis à personne de parler „ une langue étrangére; ni de faire des signaux avec du feu, ni aucun bruit, „ ou cri de guerre, à moins qu'on ne découvre quelque sujet d'alarme: & „ cela sur peine de punition corporelle.

XXII. Il n'est pas permis de demeurer debout quand le Quart est com- „ mencé; mais chacun doit se retirer en sa place, sur peine d'être mis aux „ fers pour quatre jours, au pain & à l'eau.

XXIII. Quiconque excitera ou fomentera une mutinerie, & donnera lieu „ à quelque assemblée séditieuse, à terre, ou à bord, sous quelque prétexte „ que ce puisse être, sera puni de peine afflictive, ou capitale, selon l'exi- „ gence du cas. Et si quelqu'un a connoissance qu'il se fasse de telles as- „ semblées, ou qu'on ait projetté d'en faire, ou qu'il ait été sollicité d'y „ donner son consentement, il sera tenu d'en avertir, sur l'heure; le Capi- „ taine, ou le Conseil; sur peine de punition corporelle, en cas de defaut. „ Et si quelqu'un, qui ait eu part à de telles assemblées, les vient décou- „ vrir, & en nomme les auteurs, non-seulement il sera exemt du châti- „ ment, mais il aura encore une recompense de vingt-cinq livres. Pour „ ceux, qui n'aïant point eu de part à la conspiration, la découvriront, & „ en donneront avis, ils auront cinquante livres de recompense, & seront „ pourvus de la premiére charge qui viendra à vaquer, & qui leur con- „ viendra.

XXIV. Personne ne recevra de lettres, n'en donnera, ni n'en envoiera, „ qu'en présence du Capitaine, & après qu'il les aura visitées; & le Capitai- „ ne sera obligé de se soumettre à la même chose, à l'égard de l'Amiral & „ du Vice-Amiral, sur peine de la hart.

XXV. Les Quartiers-Maîtres seront obligez, tant de nuit que de jour, de „ se tenir sur le haut pont avec leur Quart, & de faire le quart comme les „ autres, sur peine d'avoir la cale par-dessous la quille.

XXVI. Les Quartiers-Maîtres seront tenus de se trouver sur le pont, lors- qu'on servira à manger à l'équipage, afin d'avoir l'œil à ce que la distri- „ bution s'en fasse comme il faut, que rien ne se perde, & que ce qui de- „ meure de reste, soit reporté dans la dépence; & ils ne descendront point „ que l'équipage n'ait achevé de manger; sur peine d'avoir trois fois la cale „ du bout de la vergue.

XXVII. Personne ne quitera son poste, qu'il ne soit relevé par un autre; " sur peine d'avoir trois fois la cale par dessous la quille, & d'être battu de " cordes par tout l'équipage, devant le mât.

XXVIII. Quiconque sera trouvé dormant en faisant son quart, aura trois " fois la cale par dessous la quille, & sera battu de cordes par tout l'équi- " page.

XXIX. Ceux qui demeureront endormis lors-que le siflet se fait " entendre, & lors-qu'il faut venir faire le quart, seront punis pour " la premiére fois arbitrairement, par l'ordre du Capitaine, & de l'avis " des Officiers; pour la seconde fois ils seront battus de bouts de cor-

" de par tout l'équipage; & la troisiême fois ils auront la cale par dessous
" la quille.

XXX. Lors-qu'on battra la caisse pour mettre à la voile, chacun sera te-
" nu de se rendre à bord, pour aider à conduire le vaisseau à la rade; sur
" peine, pour ceux qui demeureront en défaut, sans congé de leur Capitai-
" ne, lequel congé ne se pourra donner que pour des raisons très-importan-
" tes, d'être jettez trois fois du bout de la vergue, & de paier chaque fois
" trois escalins de gros, ou trois fois douze sous, les deux tiers aplicables aux
" pauvres, & l'autre tiers au Prévôt, auquel il est enjoint de tenir un bon
" regître des amendes, afin de les faire retenir sur la paie de ceux qui y seront
" condamnez.

XXXI. Lors-qu'il y aura quelque travail à faire au port, où à la rade;
" comme de charger des vivres, ou de faire quelque autre manœuvre; ceux
" qui seront commandez pour cela, seront tenus de le faire, sur peine, pour
" quiconque demeurera en défaut, d'avoir trois fois la cale du bout de la ver-
" gue, & de paier chaque fois deux escalins de gros, dont les deux tiers tour-
" neront au profit des pauvres, & l'autre tiers au profit du Prévôt; auquel
" il est enchargé d'en tenir bonne nôte, afin que les amendes soient rabatües
" sur la paie de ceux qui les devront.

XXXII. Chacun sera obligé de se rendre à bord, à heure & à tems, lors-
" qu'il faudra mettre à la voile; sur peine, pour ceux qui laisseront partir
" les vaisseaux, sans être venus à bord, d'avoir trois fois la cale par dessous
" la quille. Et à l'égard de ceux qui demeureront à terre, après que les
" vaisseaux auront pris le large, ils seront punis du suplice de la corde, sans
" rémission; à moins qu'il ne parût clairement qu'ils auroient été empêchez
" de s'embarquer par une nécessite inévitable. Pour cet éfet les Capitaines
" seront tenus d'en donner connoissance au Prévôt, par le moien des premiers
" bâtimens qui se rendront au port; afin que le Prévôt fasse saisir les deser-
" teurs, & qu'il les fasse punir.

XXXIII. Si l'on envoie des chaloupes avec quelques gens de l'équipage,
" pour faire des vivres, ou pour d'auires raisons, il ne sera permis à personne
" de demeurer à terre, ni de retarder en aucun endroit; mais chacun sera te-
" nu de revenir dans la même chaloupe; sur peine d'être mis huit jours aux
" fers, au pain & à l'eau; & ceux qui passeront la nuit sans revenir à bord,
" auront trois fois la cale du bout de la vergue, & seront battus de bouts de
" corde de tout l'équipage.

XXXIV. Celui qui sera envoié par son Commandant ou à terre, ou à d'au-
" tres vaisseaux, ne demeurera dans son voiage qu'autant de tems qu'il lui est
" ordonné, à moins qu'il ne fût contrarié par le vent; sur peine d'avoir trois
" fois la cale du bout de la vergue, & d'être battu de cordes par un quart de
" l'équipage.

XXXV. Personne n'entreprendra de fraper un manant, ou un bourgeois, ou
" d'en piller le bien; sur peine de punition corporelle.

XXXVI. Il est défendu aux Capitaines, aux Officiers, aux matelots, &
" aux soldats, de prendre querelle les uns contre les autres; sur peine d'ê-
" tre punis selon l'exigence du cas, & à la discrétion de l'Amiral. Et
" comme

„ comme la plûpart des desordres sont des éfets de l'ivrognerie, il est défen-
„ du très-expressement par ces présentes, à tous & chacun, soit Officiers,
„ ou autres, de s'enivrer à bord, sur peine, pour les Officiers qui seront
„ reconnus ivres, d'être tenus aux fers pendant quinze jours, pour la pre-
„ miére fois; & au regard des matelots, d'y demeurer pendant huit jours:
„ mais pour la seconde fois les uns & les autres seront punis à la discrétion de
„ l'Amiral, ou à celle du Capitaine sous lequel seront les gens qui au-
„ ront été ivres.

„ XXXVII. Et afin de prévenir aussi toutes les occasions de différent que
„ font naître les jeux de dez, de cartes, & autres, il est défendu à qui que
„ ce soit, d'aporter à bord des dez, des cartes, ni aucune de toutes les au-
„ tres choses qui servent à joüer; sur peine de châtiment arbitraire.

XXXVIII. Ceux qui entreprendront de fraper par méchanceté, soit de
„ coups de poing, ou de bâton, ou de corde, auront trois fois la cale du
„ bout de la vergue, & seront battus de bouts de corde, par un quart de l'é-
„ quipage.

XXXIX. Quiconque, étant à bord, tirera le couteau à mauvais dessein,
„ quoiqu'il n'ait blessé personne, on lui atachera la main au mat avec un
„ couteau qu'on lui passera au travers, & sa main demeurera atachée jus-
„ ques à ce qu'il retire lui-même le couteau.

XL. Quiconque blessera un de ses Compagnons, soit à bord, ou à terre,
„ aura la cale trois fois par dessous la quille, & paiera les frais, avec le salai-
„ re du Chirurgien.

XLI. Quiconque osera se battre à bord, ensuite d'une réconciliation,
„ perdra le main avec laquelle il aura rompu la paix, & enfraint la réconci-
„ liation.

XLII. Quiconque donnera la mort à un autre, soit en le perçant, ou en
„ le frapant, sera lié avec le mort, dos contre dos, & tous deux seront jet-
„ tez ensemble à la mer. Que si le meurtre s'est fait à terre, le criminel
„ sera puni par le coutelas jusques-à-ce que mort s'en ensuive.

XLIII. Il ne sera permis à personne de porter des chandelles au travers du
„ vaisseau, ni d'autres lumiéres, qu'à ceux à qui le Capitaine en aura don-
„ né charge, ou permission; & cela sur peine de punition arbitraire.

XLIV. Et afin de mieux pourvoir au danger du feu & des incendies, qui
„ peuvent si aisément arriver dans un vaisseau, il ne sera permis à personne
„ de faire du feu à bord; & il est defendu aux matelots, & à tous autres,
„ d'avoir à bord, ou d'y porter aucuns sacs remplis de foin ou de paille,
„ ni armoires, ni tonneaux, sans un consentement exprès du Capitaine, sur
„ peine de confiscation d'un mois de gages.

XLV. Il n'est permis à personne de fumer du tabac en aucun autre endroit
„ qu'aux lieux marquez, ni d'aller au soir, avec de la lumiére, ou de la mé-
„ che, dans la fosse aux cables; sur peine d'être condamné, par le Conseil
„ de guerre, à telle punition qu'il jugera y écheoir. L'endroit où l'on
„ pourra fumer du tabac, sera entre le grand mât & le mât de misène: on
„ le pourra faire aussi en quelques autres lieux, lors qu'il en aura été donné
„ permission.

XLVI. Ceux qui se seront blessez en faisant la manœuvre; ou qui le se-
" ront à bord, en guerre, seront pensez & gouvernez aux dépens de l'Etat,
" & leurs gages ne laisseront pas de courir à leur profit, pendant tout le
" tems de leur maladie. Que s'il arrive que quelqu'un demeure mutilé de
" quelque membre, soit dans le combat, ou par maladie, il aura une recom-
" pense selon la qualité de la perte qu'il aura faite.

XLVII. Tous ceux qui reçoivent la solde de l'Etat, seront obligez, tou-
" tes les fois qu'il en sera besoin, de se présenter avec les armes qui leur con-
" viennent, & de se mettre actuellement en défense dans leur quartier, sur
" peine de punition corporelle, pour ceux qui se trouveront en défaut. Et
" s'il y a quelqu'un qui refuse de faire son devoir, & de se battre quand l'oc-
" casion l'y appellera, il sera puni de mort, sans rémission.

XLVIII. Personne n'entreprendra de manier le canon, ni de tirer, ni
" d'aller dans la soute aux poudres, que le Maître Canonier, & les Cano-
" niers dont il aura besoin pour lui aider; sur peine d'avoir trois fois la cale
" par dessous la quille, & de confiscation d'un mois de gages.

XLIX. Les Cuisiniers seront obligez de conserver la graisse & le suif qui
" vient des viandes, afin d'emploier à faire des potages celui qui se pourra
" manger; & ce qui sera mauvais, ou trop sale, servira à l'entretien du vais-
" seau: & ne pourront les Cuisiniers en rien réserver pour eux, ni le faire
" tourner à leur profit, sur peine de châtiment arbitraire.

L. Quiconque répandra de la biére pour la perdre, ou qui jettera des vi-
" vres à la mer, ou en portera à terre, ou en vendra, sera puni de peine af-
" flictive.

LI. Il est défendu, à qui que ce soit, de donner à manger, ou à boire, à
" ceux qui seront détenus dans les fers; à peine de confiscation d'un mois de
" gages, & d'être mis, durant huit jours, au pain & à l'eau.

LII. Quiconque se levera, & quitera sa gamelle, pour aller manger à une
" autre, ou prendra quelques vivres, ou en cachera, sera puni arbitraire-
" ment, & selon qu'il sera ordonné par le Capitaine, & par son Conseil.

LIII. Quiconque osera prendre & emporter, par violence, des vivres
" ou du bruvage de la dépense, ou qui trempera dans une telle entreprise,
" soit par conseil, ou actuellement, aura trois fois la cale par dessous la quil-
" le, & sera battu de bouts de corde de tout l'équipage.

LIV. Ne pourront les Maîtres-Valets faire tourner à leur profit aucune
" fûtaille vuide, soit petite ou grande; & ils seront tenus de les garder pour
" le service des victuailleurs; sur peine de châtiment arbitraire.

LV. Personne n'entreprendra, soit Nobles, ou Roturiers, Grands, ou
" Petits, de mener quelque femme à bord; à peine d'être puni selon l'éxi-
" gence du cas.

LVI. Ceux qui voleront aux autres de l'argent, ou quelque autre chose,
seront tenus de restituer le quadruple, & seront, outre cela, arbitrairement
" punis, pour la premiére fois: mais s'ils y retournent, ils feront la même
" restitution, & auront la cale par dessous la quille, avec cent coups de
" bouts de corde; & pour la troisiéme fois ils seront punis du suplice de la
" corde, sans rémission.

LVII.

LVII. Personne n'entreprendra, non plus, d'attaquer des vaisseaux étrangers, qui viendront des places avec qui on est en alliance, ou du moins avec qui l'on n'est pas en guerre; ni ceux qui feront route vers ces mêmes places: on ne leur fera aucun tort, ni on ne leur causera aucun desordre, de quelque maniére que ce puisse être; si ce n'est avec permission expresse de l'Amiral, ou du Commandant; sur peine de punition corporelle.

LVIII. Personne n'entreprendra, soit Capitaines, ou autres, de faire descente en païs ennemi, pour faire du butin, ou des prisonniers, que par l'ordre ou permission expresse de l'Amiral, ou de celui qui a droit de commander en sa place.

LIX. Lors-que les vaisseaux entreront dans le port, personne n'entreprendra de débarquer sans le congé du Capitaine, ou de celui qui remplira sa place en son absence; sur peine d'être huit jours aux fers, au pain & à l'eau.

LX. Si l'on prend des vaisseaux ennemis, ou qu'on fasse d'autre butin, personne n'entreprendra d'ouvrir cofres, armoires, ou paquets, ni de visiter & lire les lettres, qui seront incessamment portées à l'Amiral, ou, en son absence, au Vice-Amiral, ou autre Commandant, lequel prendra soin de mettre toute la prise en seureté, & de l'envoier aussi-tôt, sans qu'il en soit rien ôté, ni soustrait, aux Conseillers de l'Amirauté du quartier, & à la même place d'où l'on aura fait voiles, afin qu'ils déclarent si le vaisseau est de bonne prise. Et si un Capitaine, ou plusieurs, sont commandez pour aller veiller à la conservation de quelques armoires, cofres, ou autre butin, ils seront aussi obligez de les envoier incessamment au port, sans attendre d'en parler à aucuns Amiraux, ou Vice-Amiraux; le tout sur peine de la corde.

LXI. Personne n'entreprendra de passer à un autre bord, soit de vaisseaux marchands, ou autres, sans un ordre formel de son Capitaine; & encore moins d'y commettre quelque violence, soit en jettant ce qui s'y trouve, ou en frapant, ou en blessant, ou en faisant d'autres mauvais traitemens; ni d'y rien prendre, ou d'en rien enlever; le tout sur peine de punition, selon l'exigence du cas.

LXII. Si l'on fait des prisonniers, personne n'entreprendra de les soustraire, ou de les cacher: mais sans faire aucune convention avec eux, on les menera à l'Amiral, ou au Commandant, pour être interrogez. Et il ne sera point relâché de prisonniers sans nôtre participation, ou sans en avoir donné connoissance aux Conseillers de l'Amirauté, sur peine de la corde.

LXIII Personne ne transportera les armes d'un endroit dans l'autre, ni n'en pourra soustraire, ou vendre; à peine de restitution du prix de leur valeur, & de confiscation d'un mois de gages, pour la premiére fois; & d'être mis à terre sans passeport, en cas de récidive.

LXIV. Personne n'entreprendra d'aller à terre avec des armes, sans permission du Capitaine, ou de son Lieutenant, en son absence; sur peine de la cale du bout de la vergue, pour la premiére fois; & sur la même peine

enco-

" encore, avec confiscation d'un mois de gages, au profit de l'Etat, en cas
" récidive.

LXV. Tous les Matelots, Soldats & autres, qui voudront servir sur
" mer, & qui n'auront pas été pretens à la lecture de ce Reglement, & à la
" prestation du serment qui a été fait de s'y soumettre, & de l'observer; &
" qui se feront encore enroller ci-après, & prendront l'argent des Etats, ne
" seront pas moins tenus que les autres à l'observation de tout ce que les pré-
" sens Articles contiennent & tout de même que s'ils avoient assisté en per-
" sonnes, lors que le serment a été prêté.

LXVI. Personne n'apportera de tabac ni d'eau de vie à bord, pour en re-
" vendre, sur peine de confiscation de ce qui aura été aporté, & de puni-
" tion selon l'exigence du cas; sans que ceux qui pourroient en avoir ache-
" té à crédit, puissent être contrains de païer. Et seront les choses confis-
" quées applicables, un quart au profit du Prévôt, & le reste à l'Etat.

LXVII. Tous les autres points convenables, qu'on a coutume d'observer,
" dans la guerre maritime, & qui ont été observez de tout tems, quoiqu'ils
" ne soient pas couchez ici, pourront y être ajoûtez, suivant les occasions
" qui s'en présenteront. Et seront les présens Articles observez & exécutez
" respectivement, & par chacun en son particulier, entant qu'ils le regarde-
" ront; tous Capitaines, Lieutenans, Nobles, Maîtres, Officiers, Soldats,
" Matelots, & tous autres de quelque qualité & condition qu'ils soient, qui
" se sont engagez & s'engageront au service sur mer, étant tenus de les ob-
" server fidèlement, & d'en prêter le serment devant les Conseillers de l'A-
" mirauté, ou tels autres qui seront commis à cet effet.

Prestation de Serment

" Nous promettons & jurons à L. H. P. Nos Seigneurs les Etats-Géné-
" raux des Provinces-Unis, entant que demeurans attachez à l'Union, & au
" maintien de la vraie Réligion Chrétienne Réformée, de les servir bien &
" fidèlement: de reconnoître les ordres des Colléges de l'Amirauté, des A-
" miraux particuliers, des Vice-Amiraux, & des Capitaines & autres Chefs
" sur nous établis, ou à établir; de les respecter & d'y obéïr; & de nous
" conformer en tout aux Articles & Ordonnances publiées sur le fait de nô-
" tre service. Ainsi Dieu nous aide.

" C'est aussi une punition fort ordinaire sur mer, que de mettre un hom-
" me à terre sans passeport, soit en des lieux connus, ou inconnus; & par là
" il se trouve souvent exposé à de grands dangers, & est en même tems nôté
" d'infamie: dequoi voici un exemple, qui a quelque chose de singulier.

" Quelques Vaisseaux des Indes Orientales étant en route pour le retour,
" & étant moüillez sous l'Ile Sainte-Héléne, un d'entre eux, qui étoit de
" Hoorn, avoit à son bord un homme qui étoit tombé en beaucoup de fau-
" tes, pour lesquelles on le mit à terre, lors-qu'on leva l'ancre. Il n'y avoit
" point d'habitans dans cette Ile, & ce malheureux se voiant seul, & vo-
" iant les vaisseaux qui alloient mettre à la voile se trouva réduit au dese-
" spoir. Il étoit mort un homme à bord d'un de ces vaisseaux devant l'Ile,

" &

„ & on étoit allé l'y enterrer dans un cercüeil. Le rélégué déterre le corps, „ lève le dessus du cercueil, traine le cercueil à la mer, se met dedans, & „ nage vers les vaisseaux, avec une piéce de bois au lieu de rame. Un calme qui survint, favorisa son dessein, si toutefois il avoit autre dessein que „ de mourir, puis que sans ce calme, qui vint comme par hazard, sa perte „ étoit inévitable. Les vaisseaux tombez dans le calme n'avançoient point, „ & l'homme, quoi que déja dans le cercueil, ranimé par l'espérance d'en „ sortir, fit de si grands éforts qu'il se rendit à bord, à une lieüe & demie „ de l'Ile. Les équipages voiant ce spectacle, ne savoient ce que c'étoit qui „ s'approchoit d'eux. On en fut bien-tôt éclairci par la venüe de l'homme qui demandoit sa grace, avec toute l'instance qu'on peut bien s'imaginer. On tint conseil, & comme les Hollandois sont naturellement pleins „ de bonté & de compassion, il fut reçu dans le même vaisseau de Hoorn, „ d'où il avoit été tiré.

„ Quand il s'agit de fautes legéres de quelqu'un des gens de l'équipage, laquelle toutefois mérite correction, on le ceint d'une maniére ridicule, & „ en cet état on lui fait ballier le vaisseau, afin qu'il serve de risée à tous les „ autres.

CONSEIL de construction. *Raadt tot den aanbouw van oorlogs-schepen.* C'est un Conseil composé des principaux Officiers de la marine; de l'Amiral, des Vice-Amiraux, des Lieutenans généraux, Intendans, & Commissaires généraux; des Chefs d'escadre, des Inspecteurs & Capitaines des ports, qui délibérent avec des Charpentiers sur le radoub des vaisseaux, & sur ceux que l'on construit dans les arsenaux de marine. Le Controlleur en chaque port est Greffier de Conseil. *Voiez*, CONSTRUCTION.

CONSEILLER de l'Amirauté. *Voiez*, AMIRAUTE'.

CONSERVE Aller de conserve, Aller de flote, Faire conserve. *Onderadmiraalschap*, *In Compagnie zeilen.*

Ce mot signifie Escorte, ou Compagnie. Vaisseaux de conserve sont ceux qui font même route & vont ensemble de Compagnie; afin de s'éscorter, s'entraider, & se défendre les uns & les autres en cas de besoin. Ainsi on dit. Il est sorti de Marseille pour les Iles de l'Amerique, tant des Bâtimens marchands qui vont de conserve pour signifier, qu'ils font route ensemble. Conserve, ou Convoi, est aussi un navire de guerre qui conduit des vaisseaux marchands. Aller de conserve, Aller de flote, c'est aller d'escorte réciproque. Comme j'étois desemparé ma conserve ne me voulut pas quiter, & m'aïant donné le cable, elle me tira en oüaiche. Nous allions trois vaisseaux de conserve par un vent de Sud. *Voiez*, COMPAGNIE.

Nul vaisseau ne peut charger à cueillette pour la Méditerranée qu'il ne soit du port au moins de 180 l'est, & qu'il ne soit armé de 24 petits canons; d'autres armes à proportion, & de 50 hommes d'équipages.

Il ne pourra partir de vaisseaux des Pais-bas qu'il n'y en ait au moins „ quatre ensemble pour aller de conserve: mais pour y revenir, s'il paroît „ que le Maître ait fait tous ses éforts afin de trouver de la compagnie, sans „ avoir pu y réussir; & qu'il soit chargé de marchandises de prix, sujettes „ à empirance & dépérissement; ensorte qu'il n'ait pu retarder plus long-

„ tems, sans un notable interêt des Marchands, il pourra faire voiles, à „ condition toutefois de chercher des conserves sur la route. Pour ceux qui „ seront chargez d'autres marchandises, comme laine, fer, alun, pastel, „ garance, draps &c. lors qu'ils seront en des lieux, où, selon les aparen- „ ces, ils trouveront bien-tôt compagnie, ils y séjourneront jusques-à-ce „ qu'il y ait au moins trois vaisseaux pour revenir ensemble; & ils s'acorde- „ ront sur le choix d'un Amiral; & étant en plus grand nombre ils feront „ un Amiral, un Vice-Amiral & un Contre-Amiral, se soumettant aux „ Réglement faits sur ce point, & aux conditions particulieres qui seront „ dans leur Acte.

A l'egard des vaisseaux qui reviennent du Levant, ils ne peuvent mettre à la voile, qu'ils n'aient attendu un mois, ou cinq semaines du jour qu'ils seront achevez de charger; afin que la conserve soit la plus nombreuse que faire se peut.

Ceux qui viennent de l'Est du Golfe de Venise sont tenus de relâcher à Zante, où les vaisseaux, qui viennent du Golfe, sont aussi obligez de toucher. Après quinze jours de sejour, ils peuvent partir; pourvû qu'ils soient au moins trois ou quatre montez ensemble de soixante & dix à quatre vingt pieces de canon. De Zante, les vaisseaux en conserve doivent relâcher à Livourne, ou doivent aussi se rendre tous les vaisseaux qui viennent de l'Ouest, du Golfe de Venise, où les uns & les autres sont tenus de rester encore quinze jours, pour que la flotte de retour soit plus nombreuse & par consequent plus en état de se défendre contre les Ennemis & contre les Pirates. Les Capitaines & Maîtres de vaisseaux Hollandois sont obligez d'observer tout ces Reglemens à peine de mille livres d'amende contre les contrevenans & de plus sont tenus de se tenir joints, sans qu'aucun puisse pour nulle raison que ce soit se séparer de la Flotte, sans la Permission de l'Amiral & encore seulement à la hauteur, où les diverses destinations peuvent obliger quelques-uns à changer de route: ceux qui auroient ainsi quitté la Flotte, ne pouvant plus être reçûs sous la protection des navires de guerre de l'Etat, qui ont coutûme de servir de conserve aux vaisseaux marchands Hollandois, qui font le commerce de la Mediterranée, & particulierement du Levant.

CONSOLE. *Sleutel*, *Balk sleutel.*

C'est la partie d'une piéce de bois qui en soutient une autre, qui est coupée en diminuant par le bout.

CONSOMMATION. *Slytagie*, *Het Slyten*, *Vermeling.*

C'est tout ce qui s'est emploïé au service du vaisseau, pendant le voiage, comme cordage, toile de voile, poudre & bales. L'Ecrivain doit tenir un régitre de la consommation. Les magasins doivent être toûjours fournis, pour remplacer les consommations.

CONSTRUCTION. *Timmering*, *Bouwing*, *Aanbouw.*

C'est la maniére de bâtir les vaisseaux, & l'ouvrage même.

On trouve dans les Ordonnances les choses qu'elles doivent contenir touchant la construction, & pour le reste on peut voir ce qu'en dit M. Dassié, & quelques autres. Voici ce qu'en disent aussi quelques Auteurs Flamands, & une table qui aïant été dréssée par un des plus fameux Maîtres.

Char-

Charpentiers, se trouve insérée dans les deux meilleurs Auteurs.

„ *Mr. Witsen* dit que le tems qu'on a coutûme de mettre, pour la „ construction d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'é- „ trave à l'étambord, est, à-peu-près, quatre mois, & qu'on y emplo- „ ie vingt à vingt-deux ouvriers. Il dit encore que cinquante ouvriers „ Hollandois construisent en cinq mois, un navire de cent-quatre-vingts „ a cent-quatre-vingts-cinq pieds, aussi de l'étrave à l'étambord. A ce- „ la on peut ajoûter qu'on tient communément en Hollande, que le „ Bourg de Sardam, où est la grande fabrique des vaisseaux, peut, „ pendant une campagne entiére, fournir tous les jours un vaisseau, en „ donnant tour-à-tour un du plus haut rang, jusques au cinquiéme & „ plus bas rang, pourvû qu'on soit averti, & qu'on en soit convenu „ quatre ou cinq mois auparavant. Que si cela n'est pas tout-à-fait vérita- „ ble, il est constant néanmoins que ceux qui le disent, ne s'éloignent pas „ fort de la vérité.

A l'égard des frais de la construction d'un vaisseau, *M. Witsen* a aussi donné une liste du coût d'un navire qui fut construit au tems qu'il mit son livre au jour. C'étoit un navire de cent-soixante-cinq pieds de long, de l'étrave à l'étambord, de quarante trois pieds de large, seize pieds de creux du premier pont à fond de cale; huit pieds du premier au second pont; & sept pieds du second pont au troisiéme. Livres.

La Quille, qui étoit de quatre piéces, coûtoit, 2000

L'Etrave, 300

L'Etambord 120. Les Estains 200. La Lisse de hourdi 60. faisant ensemble, 380

Deux Contre-lisses 80. La Clef des estains 15. Les Allonges de poupe 36. faisant ensemble, 131

Sept Bordages de fond, chacun de quatre planches & un quart de planche en longueur, 2460

Cinq Bordages des fleurs, chacun de cinq planches, faisant cinquante planches, 2100

Quatre-vingts-quinze varangues à 40. la piéce. Deux cents Genoux de fond & de revers à 20. faisant ensemble, 7800

Deux-cens-vingt Allonges à 18. 3960

La Contre-quille, 200. Trois Vaigres d'empature des varangues & des genoux, de cinq pouces 600. faisant ensemble, 800

Pour les Vaigres de fond & des fleurs. 2200

Pour deux Serre-bauquiéres l'une sur l'autre, de sept pouces, 500

Treize Porques à 45. & vingt-six Genoux à 30. ensemble, 1365

Pour sept Guerlandes, quatre Porques aculées dans les façons de l'arriére, à 40. & dix-huit Genoux à 30. 980

Trente Baux pour le bas pont à 85. & soixante Courbes, 6050

Pour les Serre-goutiéres, & Entremises. 450

Pour les Barrots & Arc-boutans. 150

Pour la Serre-bauquiére & la Vaigre d'empature. 560

Pour le Serrage, ou les Vaigres entre la Serre-bauquiére & la Vaigre d'empature. 560

Trente-deux Baux du second pont à 50. & soixante quatre Courbes à 25. livres, 3200
Deux Guerlandes à l'avant. 150
Six Courbes d'arcasse, 400
Pour Faix de pont, 160
Quatre Bordages pour mettre entre les fleurs & la premiére préceinte, chacun de cinq planches, faisant quarante planches, 1400
Deux Préceintes de neuf pouces d'épais, 1000
Quatre-vingts-dix Bordages, ou Planches, pour couvrir le pont, à 9. livres, 810
Pour le Serrage au-dessus de la serre-goutiére, 250
Deux-cens-trente Allonges à 15. 3500
Pour tout le bois des sabords & de leurs fermures, 300
Une Préceinte 300. & un Couple de Bordages, faisant ensemble, 550
Une autre Préceinte & deux larges Fermures, 280
Une Lisse de vibord, & le Bordage au-dessus, 200
Pour les Lisses, & pour l'Esquain, 70
Pour les Porte-haubans, bordures & taquets des Dogues d'amure, 120
Pour l'Eperon, 300
Pour le bois de sculpture & les Termes tant en-dehors qu'en-dedans, 400
Pour tout l'ouvrage du dedans, Fronteaux & Voutis, 150
Pour le bois des Chambres, de la Cuisine &c. 1600
Pour Planches de deux pouces, 900
Pour Planches de deux pouces & demi, 700
Pour Planches d'un pouce & demi, & Lattes, 700
Trente-huit Barrots pour le troisiéme pont, à 25. livres, & soixante & seize Courbatons à 8. 1558
Pour Serre-bauquiéres & Vaigres d'empatures des genoux & des varangues, 296
Pour les Faix de pont du second pont, & pour les Serre-goutiéres, 300
Pour les Caillebotis & les Vassoles, 150
Pour les Caillebotis du haut & les Vassoles, 190
Pour Serre-goutiéres & le serrage. 199
Pour les Barrots & les Courbatons de la dunette, 120
Pour tous les Seps de drisse grands & petits, 200
Pour les Bittes, Traversins & Courbes. 200
Pour.... 60
Pour Taquets de diverses sortes, Acotards & Platbords. 400
Deux Cabestans & un Gouvernail. 200
Pour Salaires d'Ouvriers. 15000
Pour les mâts. 4100
Pour le couple de Bordages d'entre les deux plus basses préceintes. 200
Pour Brai, Goudron & Etoupe. 500
Pour Chevilles & échafauts. 600

Ainsi

„ Ainsi toute la dépence du bois d'un vaisseau, tel qu'il est spécifié au „ commencement de cet article, se monte à 74152. livres: bien-entendu „ que c'est du meilleur bois; car si l'on vouloit se contenter d'un bois com- „ mun & mêlé, on pourroit ménager jusqu'à 11070.

„ Tout le fer, ou l'ouvrage de fer qui s'emploie dans un tel vaisseau, re- „ vient à. 7784

„ Les Utensiles de la Cuisine, tels qu'ils sont requis dans un navire de cet- „ te qualité. 352

„ Il faut tirer de la Corderie 35261. livres de Cordages, à quarante-cinq „ livres le *Schip-pondt*, qui est de trois-cents livres. 5289

„ Les Voiles doivent coûter pour le moins. 2827

„ Toutes les Ancres doivent peser ensemble 6450. livres, à trois sous la „ livre. 967

„ Et pour d'autres petites choses, ou de nécessité, ou d'ornement, qu'on „ n'exprime pas ici en détail. 2264

„ Ensorte que sans compter les apparaux qui regardent la guerre, & les „ victuailles qu'il faut pour aller à la mer, un tel vaisseau doit coûter au „ moins. 93635

„ Mais un autre Auteur, qui est un Charpentier Flamand, & qui a „ examiné ce devis, croit, premiérement qu'il faut augmenter de deux „ mille livres l'article qui regarde la main de l'Ouvrier. Il estime aussi „ qu'il y a faute d'impression dans l'article des Cordages, parce-que, „ non-seulement selon la pratique ordinaire, mais encore selon les règles „ proposées dans le livre de M. Witsen, il trouve que tous les corda- „ ges ensemble doivent peser beaucoup plus, & par conséquent coûter „ beaucoup plus que l'article ne porte. Il juge donc qu'au-lieu de 35261. „ livres de poids, & 5289. de prix, il faut mettre 78718. livres de „ poids, & 11807. de prix, à 45. livres le *Schip-pondt*, ainsi qu'il est porté „ dans l'article.

„ Il est aussi d'avis qu'il y a erreur à l'égard des ancres; car, dit- „ il, un tel vaisseau doit être pourvû de trois ancres, pour le moins, „ chacune du poids de 5000. livres, ce qui fait 15000. livres, à quin- „ ze florins le cent; ainsi ce seroit 2250. pour ces trois ancres, & davan- „ tage si l'on donnoit plus d'ancres au vaisseau, comme c'est la plus ordinai- „ re pratique.

„ L'article du Poulieur est aussi omis dans le devis, & le Maître „ Charpentier fait monter cet article à-peu-près à 2500. livres. A quoi „ il ajoûte les ralingues, qu'il estime à-peu-près trois mille livres: si- „ bien qu'il trouve que le coût du navire proposé dans ce devis, doit „ monter à 113000. livres, sans y comprendre les apparaux & les munitions „ de guerre.

" Un navire construit de cette maniére, & où l'on n'a rien emploié que de " bon, peut durer un grand nombre d'années, avant-que d'être dégradé & " hors d'état de plus servir, à moins qu'il ne lui survienne de ces accidens " ou fortunes de mer extraordinaires, qui hâtent sa ruïne. Sans cela sa du- " rée peut aller jusqu'à quarante ans, & même jusqu'à cinquante, moïen-

" nant qu'il soit bien entretenu. M. Witsen dit qu'il a vû un navire Anglois, " qu'il y avoit près de soixante & dix ans qui étoit construit. Mais la plû- " part des vaisseaux n'ont pas le même sort. Il en périt plus par les fortunes " de mer, & par les insultes des ennemis, qu'il n'en est de dégrade à cause " de leur vieillesse.

" Voici encore ce qu'un autre Auteur Flamand dit des prix de la Cons- " truction.

„ On ne sauroit déterminer quelle proportion peut avoir le salaire de „ l'ouvrier avec le bois qui est la matiére de l'ouvrage; car il est certain „ que les grands navires coûtent beaucoup plus en matiére, & moins „ en ouvrage, que les petits bâtimens. Ainsi un navire de cent-cinquan- „ te à cent-soixante pieds, ne coûtera de salaire d'ouvriers qu'environ une „ sixiême partie du prix du bois; au lieu que, par exemple, le salaire „ d'ouvriers d'une buche de soixante & dix à soixante & douze pieds, coû- „ tera bien les deux septiêmes parties du prix du bois. En éfet, le prix „ d'une buche, sans y comprendre les mâts, les vergues, ni la grosse ferru- „ re, monte ordinairement à deux mille-six-cens, ou deux mille-huit-cens li- „ vres, quelquefois plus, quelquefois moins, selon que le bois se trouve cher, ou „ qu'on les fait plus ou moins grandes. Mais sur le pied ici marqué pour „ la grandeur & pour le prix, un Maître fait ordinairement son compte de dé- „ bourcer sept-cens-cinquante à huit-cens livres pour la main de l'ouvrier.

„ Un vaisseau de cent-cinquante-trois pieds de long, de l'étrave à l'étam- „ bord, dit le même Auteur; de trente-sept pieds de large, & de quinze „ pieds de creux, sans faux-pont, peut coûter de la main de l'ouvrier.

	Livres Sous Den.
„ Pour les Charpentiers de vaisseau.	10109 — 17 — 2
„ Pour les autres Ouvriers d'atelier, & garçons „ Charpentiers.	2303 — 5 — 8
„ Pour les Scieurs de bois.	8171 — 0 — 0
„ Pour les Perceurs des trous à chevilles.	550 — 0 — 0
„ Pour les Perceurs des trous à cloux.	157 — 10 — 0
„ Pour les Menuisiers.	430 — 0 — 0
„ Pour la façon de deux chaloupes & d'un canot.	260 — 0 — 0
„ Pour le Sculpteur.	315 — 0 — 0
„ Pour le Peintre.	200 — 0 — 0
En tout	15196 — 12 — 0

„ Selon le même Auteur, qui est un fameux Maître Charpentier de vais- „ seau, une flûte de cent-trente-deux pieds de long, trente pieds de large, „ treize pieds six pouces de creux, six pieds six pouces de hauteur entre deux „ ponts, vingt-six pieds trois pouces de large sur le haut pont, vingt-quatre „ pieds de large à la lisse de hourdi, & deux pieds cinq pouces de ligne „ droite dans la rondeur des fleurs, à son gros; le tout, mesure d'Am- „ sterdam, ou d'onze pouces le pied, a coûté de main d'ouvrier, à paier „ trente sous par jour aux ouvriers communs, 11632. livres, savoir,

Li-

	Livres, Sous, Deniers.
„ Pour les Charpentiers de vaisseau, pendant que le „ vaisseau étoit encore sur les chantiers.	4338 — 10 — 0
„ Pour les mêmes Charpentiers, après-que le vais- „ seau a été mis à l'eau.	2040 — 1 — 0
„ Pour les Scieurs, pendant-que le vaisseau étoit sur „ le chantier.	459 — 11 — 0
„ Pour les mêmes Scieurs, après-que le vaisseau a „ été à l'eau.	89 — 15 — 0
„ Pour les Perceurs sur le chantier.	320 — 0 — 0
„ Pour les Perceurs sur l'eau.	100 — 0 — 0
„ Pour les Ouvriers d'atelier, & garçons Charpen- „ tiers, sur le chantier.	887 — 14 — 11
„ Pour les mêmes Ouvriers sur l'eau.	704 — 5 — 8
„ Pour les mêmes Ouvriers, comme aïant été les „ Agréeurs.	442 — 8 — 0
„ Pour les mêmes Ouvriers, pour avoir conduit le „ vaisseau à Helvoetsluis, & l'avoir là chargé.	1850 — 0 — 0
„ Pour le Sculpteur.	180 — 0 — 0
„ Pour le Peintre.	160 — 0 — 0
En tout	11632 — 0 — 0

„ Dans le même livre, le salaire de tous les ouvriers qui ont travaillé à la „ construction d'un navire à poupe quarrée, de cent-quarante-sept pieds six „ pouces de long, de l'étrave à l'étambord, trente-six pieds de large, & „ quinze pieds de creux, se monte à 12913. livres, 12. sous. Et le salaire „ des ouvriers d'un autre vaisseau à-peu-près égal en tout, se monte à 15231 „ l. Et le prix du bois d'une Buche, avec le salaire des ouvriers, se monte à „ 2166. liv. savoir.

„ Toutes les piéces de bois droites, pour la quille, pour la carlingue, les „ serre-bauquiéres, les vaigres d'empature, les serre-goutiéres, les faix de „ pont & les préceintes.	Livres. 400
„ Tous les bois courbes,	400
„ Les planches du bordage & du serrage.	400
„ Trente planches, de deux pouces d'épais, à 2. liv. 10 sous la piéce.	75
„ Pour autres planches,	80
„ Pour voiture & frais,	50
„ Pour gouvernail, cabestans ou virevauts, bittes, coites de virevauts; „ chandeliers & écubiers,	150
„ Pour le salaire des Charpentiers,	400
„ Pour les Scieurs,	70
„ Pour le Perceur,	10
„ Pour les garçons,	15
„ Pour étoupe, mousse, roseaux, brai, goudron, épites, coins, échafauts	160

„ En tout 2166. livres, non compris la ferrure, le clou, & la mâture.

Voici une Table de construction, ou des proportions des principales parties d'un vaisseau, qui a été autrefois dressée par J. D. Grebber, & que M. Witsen & un Charpentier de la Meuse ont inserée dans leurs livres. TA-

TABLE.

Longueur du vaisseau, de l'étrave à l'étambord.	Largeur de dedans en dedans prise au premier pont.		Creux sous le premier pont.		Largeur du fond de calc.		Rondeur ou façons des cotes.		Largeur dans les fleurs.		Ligne droite des fleurs.		Hauteur de l'étrave.		Sa queste.		Hauteur de l'étambord.		Sa queste.	
Pieds.	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces
60	15	0	6	0	10	0	0	6	13	10	2	5½	11	0	10	5½	10	5½	1	8½
65	15	5½	6	5½	10	3¾	0	6½	13	10¼	2	6½	11	5½	11	0	10	5¾	1	9¼
70	17	5½	7	0	11	7½	0	7	16	2½	2	7	12	0	11	5½	12	2½	2	0
75	18	8½	7	5½	12	2½	0	7½	17	4	2	5½	12	5½	12	0	13	7½	2	9
80	20	0	8	0	13	3¼	0	8	18	6	2	8	13	7½	13	0	14	0	2	3¾
85	21	2½	8	5½	14	1¾	0	8½	20	3½	2	9	14	9	14	0	14	6	2	4¾
90	22	5½	9	0	15	0	0	9	21	1½	3	0	15	10	15	0	15	8	2	7½
95	23	8¼	9	5½	15	9	0	9½	22	¼	3	1¾	16	8	16	0	16	4	2	8½
100	25	0	10	0	16	7¾	0	10	23	3	3	5	18	1	17	8	17	5½	2	9
105	26	2¾	10	5½	17	3½	0	10½	24	8¾	3	7	19	1	18	5½	18	1½	3	2½
110	27	5½	11	0	18	3¾	1	0	25	5½	3	9	19	6	19	0	19	3	3	2
115	28	8½	11	5½	18	9¼	1	½	26	8¼	4	0	20	3	20	0	19	9½	3	3¼
120	30	0	12	0	20	0	1	¾	27	9¼	4	0	21	3	21	0	21	0	3	5½
125	31	2¾	12	5½	20	7¾	1	1	28	9	4	4¼	21	5	21	3	21	4	3	7½
130	32	5½	13	0	21	7	1	½	30	1½	4	5¼	22	8½	22	8	22	8½	3	9½
135	33	8¾	13	5½	22	5½	1	1	31	3¼	4	5½	23	4¼	23	4	23	3	3	10½
140	35	0	14	0	23	2¾	1	1½	32	7	4	7	23	10½	23	10	24	5½	4	1
145	36	2¾	14	5½	24	2	1	2	33	8¼	4	7½	24	3	24	0	25	½	4	2
150	37	5½	15	0	24	10¾	1	2½	34	8½	4	9	25	4	25	4	26	3	4	4
155	38	8¼	15	5½	26	1½	1	3	35	10¼	4	10	26	0	26	0	26	9	4	5
160	40	0	16	0	27	4	1	4	37	3	5	0	26	6½	26	6	28	0	4	8
165	41	2¾	16	5½	27	5½	1	4½	38	2¾	5	2	27	2	27	2	28	5½	4	8¼
170	42	5½	17	0	28	3¾	1	5	39	3½	5	5	27	8½	27	8	29	8	4	9
175	43	8¼	17	5½	29	3¼	1	5½	40	6½	5	5½	28	3	28	0	30	6	5	0
180	45	0	18	0	30	0	1	6	42	1	5	7	29	5½	29	5½	31	2½	5	2
185	46	2¾	18	5½	30	10	1	6½	43	1¾	5	9	30	1½	30	0	32	0	5	4
190	47	5½	19	0	31	7½	1	7	44	½	6	0	30	8½	30	8	33	4	5	6½
195	48	8¼	19	5½	32	5½	1	7½	45	2½	6	2	31	6½	31	6	34	0	5	8
200	50	0	20	0	33	4½	1	8	46	4	6	5	32	8	32	8	35	0	5	10

TA-

TABLE.

Longueur de la lisse de hourdi.		Epaisseur largeur & courbe de la lisse de hourdi qu'on tient toûjours deux pouces plus large que ne requiert la proportion.		Relevement des ceintes à l'avant.		Relevement des ceintes à l'arriére.		La hauteur d'entre le haut pont & celui qui est au dessous, prise à la terre-goutiére, au grand gabarit.		Les allonges tombent de		Les estains s'étendent depuis leur bas bout jusques à la lisse de hourdi		Les allonges de poupe ont de hauteur au dessus de la lisse de hourdi		Largeur d'entre les allonges de poupe par le haut.		Le rétrecissement des allonges au grand gabarit.	
Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces	Piés	Pouces
10	0	0	6	1	5½	4	5½	0	0	0	6	5	5	10	5	5	0	0	0
10	3¾	0	6½	1	6½	4	9½	0	0	0	6¼	5	5½	10	5½	5	3	0	0
11	7½	0	7	1	6½	5	2¼	0	0	0	7	6	2	12	2	6	0	0	0
12	2½	0	7½	1	6¼	5	4	0	0	0	7½	7	0	13	7	6	3	0	0
13	3¼	0	8	1	7½	6	0	0	0	0	8	7	4	14	6	6	8	0	0
14	1¾	0	8½	1	7¾	6	5½	4	6	0	8½	7	8	15	0	7	2	1	2
15	0	0	9	2	2½	6	8¼	4	8	0	9	8	0	15	5	8	0	1	8
15	9	0	9½	2	3¼	7	3½	4	10	0	9½	8	4	16	5	8	3	1	10
16	7¾	0	10	2	6	7	5½	5	6	0	10	9	0	17	6	8	8	1	10½
17	3½	0	10½	2	5½	8	2	6	0	0	10½	9	5	18	1½	9	0	2	0
18	3¾	1	0	2	6¼	8	3	6	1½	0	0	10	6	19	3	9	3½	2	¼
18	9½	1	½	2	7½	8	5¾	6	2	1	½	10	6	19	9	9	5	2	½
20	0	1	1	3	0	9	0	6	3	1	¾	10	8	21	0	10	0	2	1
20	7¾	1	1½	3	1	9	4	6	4	1	1	11	0	21	4	11	0	2	1¾
21	7	1	2	3	3	9	8	6	5½	1	2	11	8	22	8½	11	5½	2	2
22	5½	1	2½	3	4	9	8½	6	5¾	1	2½	11	10	23	3	12	0	2	2¼
23	2¾	1	3	3	5	10	5½	6	6	1	3	12	5	24	5½	12	5½	2	3
24	2	1	3½	3	5½	10	6	6	6½	1	3½	13	0	25	0	12	10	2	3½
24	10¾	1	4	3	8	11	3	6	7	1	4	13	6	26	3	13	6	2	4
26	1½	1	4½	3	9	11	3½	6	7½	1	4½	13	10	26	9	13	10	2	4¾
27	4	1	5	3	9½	12	0	6	8	1	5	14	5	28	0	14	9	2	5
27	5½	1	5½	3	10	12	¼	6	8½	1	5½	14	9	28	5½	14	10	2	5½
28	3¾	1	6	3	10½	12	8	6	9	1	6	15	0	29	8	15	0	2	6
29	3¾	1	6½	4	0	12	9½	7	10	1	6½	15	6	30	0	16	10	2	6½
30	0	1	7	4	5½	13	5½	6	0	1	7	16	0	31	0	17	0	2	7½
30	10	1	7½	4	6	13	6	7	1	1	7½	17	0	32	0	17	5	2	8
31	7½	1	8	4	6½	14	3	7	2	1	8	17	5	33	4	17	10	2	8½
32	5½	1	8½	4	7	14	5½	7	3	1	8½	18	0	34	0	18	0	2	9
33	4¾	1	9	5	2½	15	0	7	5	1	9	18	0	35	0	18	0	2	10

CONSTRUIRE, Bâtir. *Bouwen, Timmeren.*

C'est faire & fabriquer un vaisseau.

CONSULS, Juges & Consuls. *De Regters van 't hándel.*

Ce sont certains Juges éleus entre les Marchands, & toutes autres personnes qui se mêlent du négoce pour y trouver du profit, afin de leur rendre gratuitement la justice. Ils connoissent des lettres de change, & des billets à ordre & au porteur, qui courent dans le commerce. Les Sentences des Consuls portent contrainte par corps. La Juridiction des Consuls à été établie par le Roi Charles IX. par Edit du mois de Novembre 1563. Dans les Parlemens de Rouën & de Thoulouse, au lieu de Juges & Consuls, on les apelle Prieurs & Consuls.

CONSUL. *Consul.*

C'est aussi un Officier établi en vertu d'une Commission du Roi, dans toutes les Echelles du Levant, ou autres Villes de commerce. Sa fonction est de faciliter le négoce, & de protéger les Marchands de la Nation. L'Ordonnance de la Marine veut qu'un Consul soit âgé de trente ans, & que les Actes expédiez en païs étranger, ne fassent point de foi en France, que quand le Consul les a légalisez. Il y a des Consuls à Alep, en Alexandrie, à Smirne, à Said, à Tripoli, à Alger &c. Le Consul du Caire est celui qui fait le trafic du Séné qu'on vend en Europe. Mais il n'y en a plus en France de la part des Etats-Généraux des Provinces-Unies; ni dans les Provinces-Unies de la part de la France, & cela en conséquence du trente-neuviême article du Traité de commerce, navigation & marine, fait entre les deux Nations le 20. de Septembre 1697. qui porte, qu'à l'avenir aucuns Consuls ne seront admis de part & d'autre.

„ Les Consuls sont autorisez à juger les afaires civiles & criminelles qu'on „ introduit devant eux, afin-que les démêlez, qui pourroient survenir en- „ tre les gens de la nation, soient promtement décidez, & que la bonne in- „ telligence se rétablisse. Ils prennent des Assesseurs, lors-qu'ils le jugent „ à propos, & que les afaires sont épineuses. Ils sont tenus de juger suivant „ les Us & Coutumes de la mer. Ils peuvent aussi substituer, à leurs frais, „ des Assesseurs dans les places qui sont de leur ressort, & où ils ne ré- „ sident pas. Ils prennent, pour leurs vacations, le droit de Consulat tel „ qu'il leur est attribué par les Réglemens des Etats-Généraux. Lors-qu'il „ est fait quelque tort, ou quelque insulte, aux Marchands qui se trouvent „ dans les pais où ils sont établis, ou à leurs Facteurs, ou à leurs éfets, les „ Consuls sont obligez d'agir vigoureusement auprès des Puissances, pour „ faire obtenir réparation & dédommagement; & de donner avis à Leurs „ Hautes Puissances de ce qui se passe. Tous Marchands, Négocians, Maî- „ tres, & Facteurs, sont obligez de reconnoître leur autorité, de leur por- „ ter respect, & de leur obéir sans résistance, sur les peines portées par leur „ Instruction.

CONTINENT. *Een vast landt.*

C'est une grande étendüe de la terre qu'aucune mer n'interrompt, ni ne sépare. Il y a deux grands Continens; L'Ancien & le Nouveau. L'Ancien comprend l'Europe, l'Asie, & l'Afrique. Le Nouveau Continent est ainsi

ainsi appellé de ce qu'il ne nous est connu que depuis la découverte de l'Amerique, que nous appellons autrement le Nouveau Monde. Continent se dit par opposition aux Iles. L'Afrique est un grand Continent qui n'est ataché à l'Asie que par un isthme.

CONTOIR, COMPTOIR. *Komptoir*, *Kantoor*, *Negotie-plaats*, *Logie*.

C'est un bureau établi en quelque lieu de commerce, soit dans l'Europe, dans l'Asie, ou dans l'Afrique, pour la facilité du négoce. Il y a des lieux où plusieurs Nations ont des comptoirs, comme à Surate & à Andabar, où les François, les Hollandois & les Anglois en ont. Les plus fameux comptoirs sont ceux des villes Hanséatiques, établis à Anvers, à Berghen, à Novograd, & en d'autres villes de l'Europe; car ce sont de grandes maisons, magnifiquement bâties, qui ont trois ou quatre cents chambres superbement meublées, qui entourent une grande cour, avec plusieurs cabinets, portiques, galeries, magasins & greniers, pour y recevoir toutes sortes de Marchands & de marchandises. Il y a un Consul ou Juge avec plusieurs Officiers & Serviteurs de la Nation.

CONTRACT à la Grosse. *Voiez*, GROSSE, & BOMERIE.

CONTRARIE' par le vent. *Door tegen-windt verhindert*, *Van weer en windt belet*.

On dit qu'on a été contrarié par le vent, pour dire que le vent a été longtems contraire à la route qu'on prenoit, ou qu'on vouloit faire.

CONTRE-AMIRAL *Schout-by-nacht*.

C'est un Officier qui commande l'arriére garde, ou la derniere division d'une armée navale. Cette charge n'est qu'une simple qualité en France; car il n'y a point de Contre-Amiral fixe: il ne subsiste que pendant un armement considérable, où les Officiers Généraux sont emploiez. Dans ces occasions le plus ancien des Chefs d'escadre porte le pavillon de Contre-Amiral, qui est blanc, de figure quarrée, & qui s'arbore à l'artimon. Mais en Hollande la qualité de *Schout-by-nagt* est fixe comme les autres; aussi les fonctions de cet Officier ne sont-elles pas les mêmes en tout, que celles d'un Contre-Amiral. Cependant comme elles en aprochent plus que des fonctions d'aucun autre Officier, & que c'est en Hollande, comme en France, le troisiéme Officier en rang, on ne peut traduire plus convenablement le terme de Contre-Amiral en Hollandois, que par celui de *Schout-by-nagt*.

„ Le Contre-Amiral, ou *Schout-by-nagt*, est le troisiéme Officier des ar-
„ mées navales. Ses principales fonctions sont d'avoir l'œil, pendant la nuit,
„ à ce que tous les vaisseaux gardent leur rang en naviguant, afin qu'ils ne
„ s'abordent pas, & qu'il n'y ait point de confusion; & c'est à lui de dénon-
„ cer ceux qui ne font pas leur devoir à cet égard.

CONTRE-BANDE. Marchandises de contre-bande. *Verbodene Waaren*.

Ce sont toutes celles dont le transport est défendu sous peine de confiscation, & qui sont déclarées de bonne prise, parce qu'elles ont été chargées dans un vaisseau contre les loix d'un Etat, comme sont particuliére-

ment les munitions de guerre, pendant qu'une nation est en armes contre l'autre.

CONTRE-BITTES, Courbes de bittes. *Beeting-knies of stuinders, Steek-knies tot de beeting.*

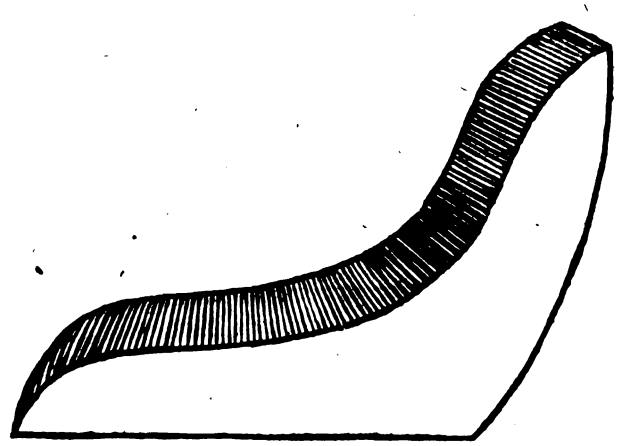
„ Les Contre-bittes d'un vaisseau de cent trente-quatre pieds de long, de „ l'étrave à l'étambord, qui sont aux piliers de bittes, doivent avoir deux „ pieds sept pouces de large du côté des piliers, & douze pouces en devant. „ *Voiez*, BITTES, & la figure.

CONTRE-CARE'NE. *Tegen-Kiel.*

C'est une piéce de bois opposée au dessus à la carène qui est à l'égard d'une Galére la même chose, que la quille à l'égard d'un vaisseau. *Voiez*, QUILLE.

CONTRE-E'TAMBORD. *Agter-slemphout, Knie aan de agtersteven en op de kiel.*

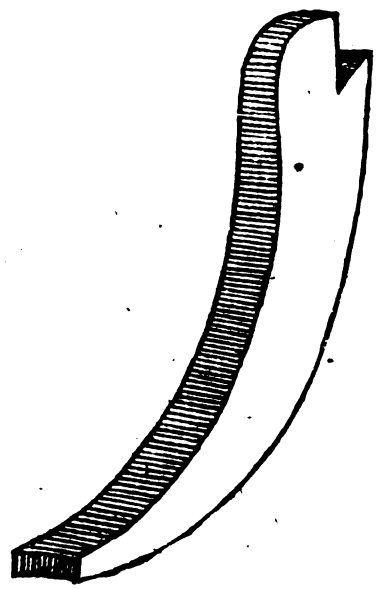
C'est une piéce courbe, triangulaire, qui lie l'étambord sur la quille.



CONTRE-E'TRAVE. *Voor-slemphout, Binne-steven, Slaper, Knie op de kiel en aan de voorsteven; of Knoop van de kiel en steven in de fluit-schepen.*

C'est une piéce de bois courbe, posée au-dessus de la quille & de l'étrave, pour faire liaison conjointement ensemble.

CON-



CONTRE-FANON. *Voiez*, CARGUE-BOULINE.
CONTRE-FORT. *Voiez*, CLEF DES ESTAINS.
CONTRE-LISSES. *Voiez*, BARRES D'ARCASSE.
CONTRE-MAITRE, ou Nocher. *Boots-man*, *Hoog-boots-man*.

C'est un Officier de l'équipage qui est l'Aide du Maître, ou Patron. Il exécute & fait exécuter dans le vaisseau, tant de jour que de nuit, les ordres du Maître, & en cas de maladie, ou d'absence, il commande en sa place. Il fait faire la manœuvre du mât d'avant & du beaupré, sur la parole du Maître; moüiller & lever les ancres, les bosser & mettre en place, fourrer les cables, & virer au cabestan, quand le vaisseau apareille. Il a soin de faire agréer le vaisseau, & avant que de faire voiles il voit s'il est suffisamment garni de cordages, poulies, voiles, & de tous les apparaux nécessaires; & en arivant au port il fait préparer les cables, les ancres, & amarrer le vaisseau, ferler les voiles & dresser les vergues. L'Ordonnance dit, Contre-Maître & Nocher.

„ Le Contre-Maître met l'équipage en besoigne: il a inspection sur les a-
„ greils du grand mât & du mât d'artimon.

„ Le Contre-Maître & l'Esquiman, ont tous deux inspection sur les ma-
„ nœuvres des écoutes & des coüets, ils tiennent les palans parez. Chacun
„ d'entre eux a un Aide, ou un Seçond. Ils sont comme des Sous-Maîtres.
„ Le Contre-Maître prend soin de tout ce qui regarde le grand mât, & le
„ second Contre-Maître, a le soin de l'artimon. L'Esquiman travaille au
„ mât d'avant, & son Second au beaupré. Leur fonction est encore de fai-
„ re hisser & embarquer ce qui se présente, & de prendre garde qu'il n'y ar-
„ rive point d'accident. Ils ont aussi inspection sur les vergues, pour les

„ faire bien amarrer, & tenir toûjours parées. Ce sont eux qui regardent „ si le vaisseau est bien net, & qui le font nétoïer & laver: ils empêchent „ qu'on ne fume du tabac ailleurs que devant le grand mât; & ils font ob- „ server à ceux qui fument en ce lieu-là, de mettre des cornets sous leurs „ pipes, de crainte qu'ils ne causent quelque embrasement.

Second Contre-maître. *Bosseman*, *Hoog-boots-mans-maat*.

C'est l'Aide du Contre-maître. *Voiez*, BOSSEMAN.

CONTRE-MARCHE. Faire la Contre-marche. *Wenden en agter 't agterste schip, of smaldeel, een gang gaan, om weer over te wenden.*

Cela se dit, quand tous les vaisseaux d'une armée, ou d'une division, qui sont en ligne, vont derriére le dernier, jusqu'à un certain lieu, pour revirer, ou changer de bord.

CONTRE-MARE'E. *Tegen-stroom.* Marée differente. Il y a des Contre-marées dans certains endroits, ou la mer est resserée.

CONTRE-QUILLE. *Voiez*, CARLINGUE.

CONTRE-SABORDS. *Voiez*, MANTELETS.

CONTRE-SALUT. *Resalutatie*, *Weer-groet*, *Voiez*, SALUER, & PAVILLON.

CONTROLLEUR de la Marine. *Contrerolleur.*

C'est un Officier qui a l'œil sur tous les marchés qui se font dans un arcenal de marine; sur l'achat des marchandises & provisions; sur les receptes & les dépences; sur le travail & le salaire des ouvriers; sur les montres & revües des équipages; & il mêle sa fonction avec celle du Commissaire Ordinaire.

„ Les Controlleurs tiennent un controlle, ou régître, de tous les inven- „ taires & de toutes les ventes, & lors-qu'on décharge les vaisseaux ils pren- „ nent connoissance des gens qui sont à bord, & de ce qu'on fait des mar- „ chandises; & selon les occasions ils en donnent avis au Fiscal.

„ Les Controlleurs prêtent le serment comme tous les autres Officiers: ils „ n'ont de gages, ou de profit, qu'un gros des douze gros qui sont ici men- „ tionez sous le mot de Commissaire des ventes; & néanmoins il sont obli- „ gez d'exécuter tout ce qui est dans leur Instruction, & qui les regarde, „ sans avoir aucune part à l'achat des éfets des prises, ou d'aucuns autres „ éfets confisquez.

CONVERSO. *'t Dek tusschen de groote en fokke-mast.*

C'est la partie du tillac d'enhaut qui est entre le mât de miséne est le grand mât. C'est le lieu où l'on se visite les uns les autres, & où l'on fait conversation: c'est un mot de Portugal.

CONVERTIR. Convertir des marchandises. *De stoffen Verwerken.*

C'est les mettre en œuvre. Par exemple, du chanvre, c'est le convertir que d'en faire des cordes. On évitera, autant qu'il se pourra, de donner des marchandises à convertir hors des ateliers des arcenaux, à des Maîtres particuliers des villes.

CONVERTISSEMENT de marchandises. *Het Verwerken der stoffen.*

CONVOI. *Geley*, *Convoy*, *Geley-schip.*

C'est

C'est un vaisseau de guerre qui conduit des vaisseaux marchands.

On appelle Lettres de Convoi, un billet ou écrit, que le commandant de l'Escorté donne à chaque Capitaine, ou Maître de Vaisseaux marchands par lequel on leur permet de se mettre sous la Protection du Convoi. *Voiez*, CONSERVE.

Lettres de Convoi. *Convoy-of-geley-cedullen.*

Chambre des Convois. *Convoy-kaamer.*

C'est la chambre où se délivrent ces billets, & où s'expédie tout ce qui regarde les convois.

CONVOIER des vaisseaux marchands. *Koopvaardy-schepen geleiden.*

C'est le soin que le vaisseau de guerre prend de leur conduite, la route qu'il fait pour cela, & le tems qu'il y emploie.

COQ.

COQ du vaisseau. *De Kok.*

C'est le Cuisinier de l'équipage.

„ Le Coq doit être propre, & tenir bien nets les vivres qu'il fait cuire; „ mais il ne doit point consumer d'eau ni de bois inutilement. Il doit „ laver tous les jours sa cheminée. Il ne sert à manger que quand il en a „ l'ordre du Capitaine; & il sonne la clochette pour avertir l'équipage de „ s'asseoir.

„ Le déjuner qu'il sert le lundi matin, est de l'orge mondé; le dîner est „ de même; ce qu'il continüe jusqu'au jeudi qu'il donne à dîner du lard, „ ou du bœuf, avec des pois gris, & au soir des pois gris & du stocfisse. „ Le vendredi & le samedi on sert comme le lundi, & le dimanche comme „ le jeudi; mais pendant toute la semaine, le déjûner est toûjours d'orge „ mondé.

„ Il y a beaucoup de vaisseaux marchands, où l'on fait, dans une semai- „ ne, vingt & un repas d'orge mondé, principalement sur ceux qui sont „ destinez pour la mer Baltique, ou pour la France; & l'on y joint du lard „ & du bœuf, à certains jours réglez. Il y a des navires de guerre, ou „ l'on ne sert jamais de viande, si ce n'est lorsqu'on peut envoier à terre, „ & en faire acheter de fraiche en quelque endroit. On estime que le lard „ vaut mieux que le bœuf pour les gens de mer, parce qu'il se conserve „ mieux, & qu'il n'est pas de si dure digestion que de la viande de bœuf „ quand elle est vieille.

„ Le fromage, le beurre, & le biscuit se distribuent par mesure, toutes „ les semaines, à chacun des gens de l'équipage en particulier: mais pour „ le beurre on ne leur en donne pas ordinairement; ce n'est que dans les vo- „ iages de long cours qu'on leur en donne une demie livre par semaine, avec „ une livre de fromage, & cinq livres de biscuit par tête. Pour la biére, „ ils en ont autant qu'ils en veulent.

„ Le Cuisinier doit emploïer la graisse qui vient de la viande, à cuire des „ potages de gruau & d'orge; & celle qui est trop sale, & qui ne se peut „ manger, sert à l'entretien du vaisseau: & comme il s'en faut beaucoup

„ qu'il

„ qu'il ne puisse sufire à toutes les occupations de la cuisine, il a d'ordinaire
„ un Aide sous lui, avec un Détrempeur de viandes & de poisson, & un
„ mousse.

„ Dans les vaisseaux marchands il n'y a point de Coq: c'est un mousse qui
„ fait la cuisine, & qui sert dans une même gamelle pour tout l'équipage,
„ sans qu'il y ait de rations ordonnées comme dans les navires de guerre.

COQUÉ. *Kink*, *Draay*, *Kreuk*, *Slag*.

C'est un faux pli qui se fait à une corde qui est trop torse, ou qu'on n'a
„ pas pris soin de détordre.

COQUERON. *Voor-onder*.

C'est ainsi que quelques-uns nomment une petite chambre, ou retranchement, qui est à l'avant des petits bâtimens, sur tout de ceux qui naviguent dans les eaux internes, parce qu'il y sert de cuisine.

COQUET. *Koquet*.

C'est une sorte de petit bateau qu'on amène de Normandie à Paris.

COQUETER. *Wrikken*, *Wiegen*.

Cela se dit d'un homme qui avec un aviron mène & fait aller un bateau au vent, en remuant son aviron par le derriére.

COR.

CORADOUX, Couradoux. *De tusschen-wydte tusschen twee dekken*, *De hoogte of diepte tusschen twee dekken*.

C'est proprement l'espace qui est entre deux ponts.

CORALINE. *Koralyn*.

C'est une espéce de chaloupe legére, dont on se sert au Levant pour la pêche du corail. C'est ce qu'on appelle un Satteau au Bastion de France.

CORBEILLON, Corbillon. *Korf*, *Broodt-korf*.

C'est une espéce de demi-barillet, qui a plus de largeur par le haut que par le bas, & où l'on tient le biscuit qu'on donne à chaque repas, pour un plat de l'équipage.

CORDAGE. *Koord*, *Kordasie*, *Touwerk*.

C'est le nom que l'on donne à toutes les cordes qui sont emploiées dans les agrès d'un vaisseau.

„ Les cordages se vendent ordinairement au poids. Le prix en augmente
„ ou diminuë si considérablement, & en si peu de tems, qu'on n'en sauroit
„ rien dire de certain. Quelquefois, par exemple, le *Schip-pondt*, ou trois
„ cents livres, de chanvre de Riga, vaut jusqu'à soixante & dix livres, &
„ quelquefois il baisse jusqu'à vingt-trois livres. Et pour la façon des cor-
„ dages on paie neuf à dix livres, pour ce même poids, soit que le cordage
„ soit blanc, ou goudronné. Chaque quintal de cordage prend communé-
„ ment vingt livres de goudron, mais le chanvre de Riga en prend un peu
„ plus que celui de Hollande. Le gros cordage ne se peut faire sans roüe, &
„ sans machine.

M. Dassié dit que les cordages communs, qui servent à toutes sortes de manœuvres, doivent être de trois torons: que le tournevire est de quatre torons, avec la méche au milieu, garnie de fusées: que les écoutes du grand & du petit pacfi doivent être aussi de quatre torons, avec une méche au milieu,

&

& chaque touron de trois cordons : qu'il en doit être de même des écoutes du grand & du petit hunier, aussi bien que des coüets du grand & du petit pacsi, qui doivent être faits à queüe de rat.

Selon le même Auteur, le grand étai doit être composé de quatre tourons, au milieu desquels est un nombre de fils de carret qu'on appelle l'ame, ou la méche ; & ces fils se mettent par proportion, sur le nombre des fils qui font le cordon du touron, dont ils font une quatriéme partie ; si bien que quand le touron est de quarante fils, l'ame est de dix fils, & la grosseur des fils doit être aussi à-peu-près égale ; car si les fils de la méche étoient plus petits, il en faudroit davantage. Chaque touron est fait de trois cordons.

L'étai du mât de misène doit être aussi de quatre tourons ; celui du grand mât de hune tout de même ; ceux du mât de hune d'avant, & du mât d'artimon encore de même : mais l'étai du perroquet doit n'avoir que trois tourons, & il doit être de cordage commun.

Voici l'état des cordages d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, tel qu'il est souvent proposé en ce livre, & par raport a la mâture qui en a été ci-devant décrite sous les mots, Bois, & NEGOCE du Bois.

„ Quatre cables de treize pouces de circonférence, & de cent brasses de „ long, avec un autre de douze pouces de circonférence, tous les cinq pe- „ sant ensemble 14560. livres.

„ Le grand étai, qui a treize pouces de circonférence, & vingt-quatre „ brasses de long. L'étai du mât de misène, qui a neuf pouces & demi de „ circonférence.

„ Les grands haubans, qui ont six pouces un quart de circonférence : les „ haubans de misène, qui ont cinq pouces & demi de circonférence ; les uns „ & les autres pesant ensemble 740 livres. Les haubans d'artimon qui ont „ quatre pouces de circonférence ; pesant 208 livres.

„ Six paquets de corde tournée à broches de fer, pesant 1290 livres. Deux „ paquets de corde tournée à la roüe, pesant 122 livres. Trente-quatre „ hansiéres, pesant 377 livres. Trois cents livres de fil de carret. Douze „ lignes d'amarrage du poids de 25 livres. Trente-six paquets de lúsin, „ & autant de merlin. Deux paquets d'autre corde tournée à la roüe, „ pesant 218 livres.

„ Les haubans du grand mât de hune, qui ont quatre pouces de circon- „ férence : les haubans du mât de hune d'avant, qui ont trois pouces & demi „ de circonférence, pesant ensemble 690 livres.

„ L'étai du mât de hune, & les deux guinderesses, qui ont cinq pouces „ & demi de circonférence. Deux paires d'écoutes de hune, pesant 1062. „ livres, & aïant quatre pouces trois quarts de circonférence. Les drisses „ qui ont quatre pouces, ou quatre pouces & demi de circonférence. La „ candelette qui en a cinq pouces & demi.

„ La grande étague, qui a six pouces trois quarts de circonférence, & „ vingt-six brasses de long : l'étague de misène qui a six pouces de circon- „ férence, & vingt-quatre brasses de long ; pesant ensemble 461. livres. „ L'étague du mât d'artimon & celle du grand mât de hune, qui ont quatre

„ pouces de circonférence; & l'étague du mât de hune d'avant, qui en a
„ trois & demi; pesant 112. livres.

„ Cinq différens paquets de cordage tourné à broches de fer, pesant 883.
„ livres. Huit paquets de cordage fait à la roüe, longs chacun de cent
„ brasses, pesant 775. livres. Trois cents livres de fil de carret. Dix-huit
„ hansiéres, de deux cents livres. Vingt-quatre paquets de lusin & vingt-
„ quatre de merlin.

„ Deux paires d'écoutes, de quatre pouces & demi à cinq pouces de cir-
„ conférence, & de quatorze brasses & demie de long; pesant 521. livres.

„ Deux paquets de cordage fait à broches de fer, du poids de 312. livres.
„ Sept paquets de cordage fait à la roüe, de dix, douze, quinze, dix-huit
„ & vingt pouces de circonférence, du poids de 512. livres. Vingt lignes
„ goudronnées.

„ Et lors-qu'un tel vaisseau est destiné à faire un voiage de long cours, il
„ est nécessaire de le garnir encore, pour rechange.

„ De quatre paquets de cordage fait à broches de fer, du poids 840 li-
„ vres: d'une grande étague: de deux étagues de hune, de quatre pouces
„ de circonférence, pesant 375. livres: de deux grandes écoutes de soixan-
„ te brasses de long, pesant 272. livres; d'une paire de coüets du poids de
„ 160. livres. d'une caliorne de quatre pouces de circonférence, & de qua-
„ rante-six brasses de long du poids de 154 livres: de vingt-hansiéres: de
„ quatre-cents-cinquante livres de fil de carret: de vingt-quatre paquets de
„ cordage blanc: de deux cordes pour une seine: de soixante paquets de lusin,
„ & soixante de merlin: de douze piéces de lignes blanches: de douze lignes
„ à hameçon: & de deux paquets de cordage blanc fait à broches de fer,
„ du poids de 236. livres.

C'est-là le devis des cordages que M. Witsen destine au vaisseau qu'il a proposé, de la longueur ci-dessus exprimée, dans les pages 119. & 120. de son Livre. Et comme on en a aussi trouvé un, dans un autre Auteur pour un vaisseau à-peu près égal, savoir de cent-trente-deux pieds de long de l'étrave à l'étambord, trente pieds de large, & treize pieds six pouces de creux, on l'ajoûte ici, pour faire voir les divers sentimens des Maîtres de l'Art.

„ Premiérement six cables, de quinze pouces de circonférence, & de cent
„ cinq brasses de long.

„ Un cable d'affourché de quatorze pouces de circonférence, & de six-
„ vingts brasses de long.

„ Un cableau de sept pouces & demi de circonférence: un autre de six
„ pouces; un autre encore de six pouces pour faire des drisses: Une hansiére
„ de quatre pouces, & une de deux pouces trois quarts.

„ Un grand étai de quatorze pouces de circonférence, long de vingt-deux
„ brasses, le collet compris: un étai de mât de misène de douze pouces de
„ circonférence, & de douze brasses de long: un étai de mât d'artimon, de
„ six pouces de circonférence, & de vingt trois brasses de long: un étai de
„ grand mât de hune, de cinq pouces un quart de circonférence, & de
„ dix-huit brasses de long: un étai de mât de hune d'avant, de quatre pou-

„ ces

„ ces de circonférence, & de quinze brasses de long: tous de cordage à qua-
„ tre tourons.

„ Une piéce de cordage pour les manœuvres dormantes, ou haubans du
„ grand mât, de sept pouces de circonférence: une piéce de six pouces,
„ pour les haubans du mât de misène: une piéce de cinq pouces pour les hau-
„ bans du mât d'artimon: une piéce de quatre pouces, pour les manœuvres
„ dormantes du grand mât de hune: une piéce de trois pouces pour le mât
„ de hune d'avant.

„ Une piéce de cordage, de huit pouces de circonférence, pour l'étague
„ de la grande vergue: une piéce de six pouces un quart pour la guindereſſe
„ du grand hunier: une piéce de sept pouces, pour l'étague de la vergue de
„ misène: une piéce de cinq pouces & démi, pour la guindereſſe du petit
„ hunier: une piéce de quatre pouces un quart pour l'étague du grand hu-
„ nier: une piéce de trois pouces un quart pour l'étague du petit hunier:
„ une piéce de trois pouces un quart pour l'étague du petit hunier: une pié-
„ ce de quatre pouces trois quarts pour la grande drisse: & une piéce de
„ quatre pouces pour la drisse de misène.

„ Quatre coüets pour la grande voile, de sept pouces de circonférence,
„ & de longueur chacun de seize brasses: quatre coüets pour la misène, de
„ six pouces de circonférence, & de douze brasses de long: quatre écoutes
„ pour la grande voile, de quatre pouces & demi de circonférence, & de
„ trente-deux brasses de long: quatre autres pour la misène, de quatre pou-
„ ces, & de vingt-quatre brasses: quatre pour le grand hunier, de cinq pou-
„ ces & de vingt brasses: quatre pour le petit hunier, de quatre pouces, &
„ de dix-huit brasses: quatre pour le perroquet d'artimon, de trois pouces,
„ & de douze brasses.

„ Deux piéces de cordage de vingt-six fils par touron; deux de vingt-qua-
„ tre fils; deux de vingt-deux fils; quatre de vingt fils; quatre de dix-huit
„ fils; quatre de seize fils; quatre de quatorze fils; quatre de douze fils;
„ quatre de dix fils; six de huit fils, dix de sept fils; douze de six fils; dou-
„ ze de cinq fils; & douze de quatre fils.

„ Vingt-cinq lignes de neuf fils; quarante de six fils: quarante sortes de
„ lignes à emmieller assorties; quarante piéces d'autres petites lignes; deux
„ cents paquets de merlin, & trente pour funer: deux cents paquets de lu-
„ sin, & cent paquets de trois fils, & deux cents de deux fils.

„ Douze lignes de sonde de douze fils, & dix de neuf fils; vingt lignes
„ pour pêcher.

On peut voir d'autres devis de manœuvres, pour de plus grands vaisseaux sous les mots, MANOEUVRE & FRE'GATE.

CORDAGE étuvé. *Een gestooft of verwarmt Touw.*

C'est celui qu'on a mis dans un lieu fort chaud, ou il a ressüé, & jetté toute son humeur aqueuse.

CORDAGE goudronné. *Een geteert Touw.*

C'est celui que l'on a passé dans un goudron chaud. Il y a un cordage goudronné en fil, & un autre goudronné en étuve. Le premier est fait de fil de carret, que l'on avoit goudronné avant que de l'emploïer,

ier; & l'autre est un cordage passé dans du goudron chaud, après qu'il est sorti de l'étuve. Chaque quintal de Cordage peut prendre environ vingt livres de Goudron.

CORDAGE filé trop roide, ou trop mou. *Een Touw dat al te styf, streng, sterk, krap, of al te slap gedraaidt is.*

CORDAGE blanc. *Witte Touw, ongeteerde Touw.*

C'est un cordage que l'on n'a pas goudronné.

CORDAGE. Refait. *Opgeslaagen Tros.*

C'est celui qu'on a fait de cordes qui avoient déja servi. Le cordage tout à fait vieux est propre à faire de l'étoupe, pour calfâter les coûtures des vaisseaux; on l'appelle en Hollandois. *Pluis-touwen.*

CORDAGES à deux tourons. *Knits, Knitsels.*

CORDAGES de rechange. *Touwen van verwisseling.*

C'est du Cordage qu'on met en reserve dans les Navires, pour s'en servir au défaut de celui qui est en place.

CORDAGE moisi, gâté. *Een verstikt Touw.*

CORDAGE rague. *Voiez*, RAGUE.

CORDAGER, Faire du cordage, Corder. *Touw spinnen*, c'est pour le menu cordage: *Touw-slaan, Touwen strengelen, Kaabels draaijen*, pour le gros cordage.

CORDAGE de tant de pouces. *Een Touw van 3. 4. 5. 6 duim, ens.*

Quand on dit, par exemple, qu'un cordage est de six pouces, c'est-à-dire, que sa circonférence est de six pouces.

CORDAGE à tant de fils. *Een touw van 3. 4. 5. draaden, ens.*

Quand on dit, par exemple, qu'un cordage est de 60. fils, c'est-à-dire, que sa grosseur est composée de 60. fils de carret.

CORDE. *Touw, Lyn.*

C'est un tortis ordinairement fait de chanvre: on en fait aussi de coton, de laine, de soie, d'écorces d'arbres, de poil, de jonc, de boïaux, de brou de noix de coco, de cuir & autres matiéres ploïantes & flexibles.

Pour éprouver la qualité d'une corde il la faut mettre tremper quatre ou cinq jours dans de l'eau salée, après qu'elle a été goudronnée dans l'étuve; & si le fil en est de mauvaise qualité, elle rompra au premier éfort: mais si le fil en est de bonne qualité, elle n'en durera que plus long-tems & n'en sera que plus forte.

CORDE. Piéce de Corde tournée ou faite à la roüe. *Wiel-tros.*

Piéce de Corde tournée à broches. *Ysere Tros, tros met ysers gedraait en geslaagen.*

CORDE de retenue, ATRAPE. *Een Uithouder.*

C'est une corde dont l'usage est de retenir un pesant fardeau lors qu'on l'embarque.

CORDE de retenüe. ATRAPE. *Houder, Ophouder.*

C'est une grosse corde, dont on se sert dans les petits bâtimens qu'on emploie, pour coucher un vaisseau sur le Côté. *Voiez*, CÔTE', Mettre un vaisseau sur le côté.

CORDE de retenüe, ATRAPE, Chef. *Torn-touw.*

C'est

C'est une grosse corde qu'on met à l'arriére d'un vaisseau, lors-qu'on veut le lancer à l'eau, pour le retenir, afin qu'il ne se lance pas trop vîte.

CORDE à tirer un bateau. *Treil*, *Lyntje*.

CORDE à tirer un bateau avec un cheval. *Paard-lyn*.

CORDE de Palan. *Voiez*, PALAN.

CORDES de défense. *Willen*, *en Kransen*.

Ce sont de grosses cordes mêlées ensemble, qu'on fait pendre le long des flancs des petits bâtimens & des chaloupes. On en met aussi aux vaisseaux qui sont à l'ancre, pour les conserver, lors-qu'ils sont proches de plusieurs autres bâtimens, qui par leur choc pourroient les incommoder.

CORDELLE. *Lyntje*.

C'est une corde de moienne grosseur, qui sert à haler un vaisseau d'un lieu à un autre. C'est aussi la corde avec laquelle on conduit une chaloupe de terre à un navire qui est dans un port, ou que l'on passe du côté d'une riviére à l'autre.

CORDERIE. *Lyn-baan*.

C'est une espéce d'atelier, ou lieu disposé d'une certaine maniere, propre & commode pour fabriquer des cordes, des cables, des hansiéres, ou haussiéres, & toutes les autres manœuvres des vaisseaux.

Dans les Villes de terre, les Corderies sont à decouvert, & pour l'ordinaire situées sur les remparts le long des murailles, & dans les villes maritimes, ou Ports de mer, où il se fait des armemens considérables, ce sont des bâtimens bas, couverts, longs, & étroits, construits près des Arsenaux, & Magazins, dans lesquels l'on file, & l'on corde les cables.

Ce sont ces dernieres corderies que l'on appelle d'ordinaire Corderies Royales, à cause que la plûpart sont construites & entretenues au depens du Roi.

La Corderie Roiale de Rochefort est l'une des plus considerable qui soit en France.

" La Corderie de l'Amirauté d'Amsterdam, & celle de la Compagnie des " Indes Orientales, sont proches de la maison, magasin & atelier de la mê- " me Compagnie, à Oostenburg. Elles ont chacune cinquante-cinq pieds " de large, & près de deux mille pieds de long.

CORDIER. *Touw-slaager*, *Lyn-slaager*, *Lyn-draaier*, *Touw-spinder*.

C'est celui qui fait ou qui vend de la corde.

Maitre Cordier. *Opper-lyn-slaager*.

C'est celui qui a l'intendance & la direction de la corderie d'un arsenal.

CORDON d'une corde. *Een slag*.

C'est une des petites cordes dont est fait un touron.

Chaque touron est de trois cordons. *Elk streng is van drie slaagen om*.

Les cables sont composez de tourons, & les tourons de cordons, & lorsque les tourons en sont détors, tous les fils qui en sortent sont appellez Fils de carret.

CORMIERE. *Hek-stut*.

C'est la derniére piéce de bois au plus haut d'un vaisseau, laquelle étant assemblée avec le bout supérieur de l'étambord, forme le bout de la poupe. *Voiez*, ALLONGE de poupe, & TREPOT.

CORNE de vergue. *Gaffel*.

Ce terme s'emploie pour signifier une concavité en forme de croissant, qui est au bout de la vergue d'une chaloupe, & qui embrasse le mât, lors-qu'on hisse la voile. Il y a plusieurs sortes de bâtimens qui ont des vergues à cornes.

CORNE à amorcer. *Kruidt-hoorn.*

C'est une grosse corne de bœuf, qu'on remplit de poudre fine, pour amorcer les canons : elle est garnie de liége, ou d'un autre bois.

CORNET de mât. *Kooker*, *Keering.*

C'est une espéce d'emboîtement de planches, vers l'arriére du mat de divers petits bâtimens, qui est néanmoins ouvert du côté de l'arriére, où s'emboîte le pied du mât qui se baisse du côté qui n'est point fermé, c'est-à-dire, vers l'arriére, & qui se relève, autant de fois qu'il en est besoin.

CORNET d'épisse. *Voiez*, EPISSOIR.

CORNETTE. *Een witte-vierkante-vlag op het schip van een Esquaders-hoofdt.*

C'est un pavillon quarré & blanc, qui marque la qualité, ou le caractére du Chef d'escadre qui le porte au grand mât, quand il a le commandement en Chef, & il ne le porte qu'au mât d'artimon, quand il est en corps d'armée. La Cornette doit être fendüe par le milieu des deux tiers de sa hauteur, & son battant doit avoir quatre fois la hauteur du guindant. Les Hollandois ne se servent point de cette sorte de pavillon.

CORNIE'RE. *Voiez*, ALLONGE de poupe.

CORPS. Le Corps du vaisseau. *'t Hol van 't schip.*

C'est tout le bâtiment sans apparaux.

Le corps & les apparaux & agrès. *Het hol en het tuig.*

CORPS de bâtaille, Esquadre du milieu de la ligne. *Middel-hoop*, *Middel-togt.*

Dans une armée navale, le corps de bâtaille est presque toûjours la division, ou l'escadre du Commandant, laquelle fait le milieu de la ligne.

CORPS de garde d'un vaisseau, Demi-pont. *Schans*, *Half-verdek.*

C'est ordinairement la partie qui se trouve sous le gaillard de l'arriére.

CORPS-mort. *Kat.*

C'est une piéce de bois qu'on a mise de travers dans la terre, & à laquelle tient une chaîne qui sert à amarrer les vaisseaux.

CORPS de pompe. *Het breedste van de pyp van een pomp.*

C'est la partie du tuïau d'une pompe qui a plus de largeur que le reste : c'est où le piston agit pour élever l'eau par aspiration, ou la refouler par compression.

CORREAU. *Voiez*, COUREAU.

CORRECTIONS de quartier. *Verbeetering der zee-vaart*

Ce sont les métodes par lesquelles on corrige les règles de la navigation.

CORSAIRE, PIRATE, ECUMEUR DE MER, FORBAN. *Zeerooover.*

C'est celui qui court les mers avec un vaisseau armé en guerre, sans aucune commission, & pour voler les vaisseaux marchands. On appelle Armateur celui qui fait le même metier, mais avec commission, & qui n'attaque que des vais-

vaisseaux Ennemis, & qui sont en guerre avec les Princes & Etats, de qui il a la commission. Quand on peut atraper un Corsaire, il est pendu sans rémission. L'armateur au contraire, doit être traité en Prisonnier de guerre. *Voiez*, FORBAN.

Vaisseau Corsaire *Rof-schip*.

C'est un bâtiment de Corsaire; ou de Pirate. Tous les vaisseaux corsaires sont de bonne prise.

COS.

COSSE. *Voiez*, DELOT.

COT.

COTE, COSTE, CÔTES, *Kust*, *Kusten*.

Ce sont les terres, les rivages, ou les rochers du bord de la mer. On dit, dans ce parage, les côtes du Nord sont basses, & celles du Nord-Est sont hautes. Auprès de cette Ile le vent de Nord pousse à la côte.

COTE. La côte est saine. *De kust is gesond*.

C'est-à-dire, qu'il n'y a point de rochers, ni de bancs de sable, aux environs.

COTE sous le vent. *Laager-wal*.

C'est la côte où le vent pousse le vaisseau.

COTE d'où le vent vient. *Opper-wal*, *Hooger-wal*.

COTE en écorre. *Een steil-kust*.

C'est une côte taillée en précipice.

La Côte court au Nord, au Sud. *De kust strekt na het Noorden, of Suiden*.

C'est-à-dire, qu'elle regarde & est opposée. Par exemple; D'un tel Cap à un tel lieu la côte court cinq lieües Nord-Nord-Oüest; c'est-à-dire, qu'elle s'avance & regne vers le Nord-Nord-Oüest.

Allonger, Ranger, Raser la côte. *Langs de kust heen zeilen*, *By de wal langs loopen*. *Voiez*, RANGER.

Etre jetté à la côte. *Opspoelen*.

Cela se dit des choses qui sont dans la mer, ou qui sont jettées à la mer, ou naufragées, & que la mer rejette à la côte.

Donner à la côte. *Voiez*, DONNER.

Vaisseau qui est allé à la côte. *Een schip dat gestrandt is*.

C'est-à-dire, qu'il s'est perdu à la côte.

COTES, ou MEMBRES de Marine. *Ribben*, *Inhouten*.

Ce sont les piéces d'un vaisseau qui sont jointes à la quille, & qui montent jusques au platbord.

COTE' du vaisseau. *Zy*, *Zyde*.

C'est le flanc du vaisseau. Les côtés se distinguent en stribord & en babord, c'est-à-dire, en main droite & main gauche. Bâtiment qui est sur le côté, qui panche sur le côté. Notre navire se trouva sur le côté, faisant beaucoup d'eau par les canonades qu'il avoit reçües.

Mettre ou Coucher un vaisseau sur le côté. *Een schip op zy haalen*, *over kant laaten vallen*, *doen krengen*.

C'est le faire tourner & renverser sur le côté, par le moien de vérins & d'autres

tres instrumens, pour lui donner le radoub, ou pour espalmer.

„ Il y a maintenant beaucoup de gens qui font difficulté de renver-
„ ser ainsi un vaisseau sur terre, soutenant que cela l'incommode, &
„ qu'on ne le peut faire sans que ce corps, qui est si lourd, en soit ébran-
„ lé, & que ses liaisons en soufrent: c'est pourquoi on ne couche presque
„ plus les vaisseaux sur le côté que dans l'eau, laquelle le soutient & facilite
„ le travail.

„ Lors-qu'on veut coucher un navire dans l'eau, pour le nétoïer, pour ca-
„ réner, ou pour lui donner quelque autre radoub, on apuie les mâts avec
„ des mâteraux, qui viennent se rendre sur le bord du vaisseau, & l'on fait
„ aprocher un petit bâtiment, au plus bas bord duquel est amarrée un fort
„ gros cordage, sur quoi l'on se met pour virer au cabestan qui est dans ce
„ petit bâtiment, & qui tire le vaisseau sur le côté par le mât; cette grosse
„ corde, sur quoi l'on est, servant à tenir le bâtiment en équilibre, & à
„ empêcher qu'il ne renverse; & elle est appellée à-cause de cela Atrape, ou
„ Corde de retenuë, & en Flamand *Houder*, ou *Ophouder*. On peut bien
„ mettre aussi cette corde de retenüe au plus haut bord du vaisseau, en l'a-
„ marrant à quelque chose de ferme, qui soit hors le bord. On peut bien
„ encore apuïer le vaisseau sur le mât du ponton, ou de l'allége, & en ce cas
„ on l'amarre bien avec des cordes.

„ Lors-qu'un vaisseau est chargé, & qu'il est dans un endroit où il y a flot
„ & jussant, on cherche un fond mou, & aïant mis le bâtiment à sec, on
„ passe tous les canons d'un bord, ou bien l'on met toute la charge à la ban-
„ de, ce qui fait doucement tourner le vaisseau, & tomber sur le côté; &
„ quand on l'a nétoïé ou radoubé d'un côté, on atend une autre marée, &
„ l'on passe toute la charge de l'autre côté, pour donner lieu à le nétoier
„ par tout; car lors-que la charge est ainsi transportée, le vaisseau se relève
„ de lui-même, & va tomber sur le côté où elle est.

Preter ou Donner le côté, Présenter le côté, se prêter le côté. *Zy bieden, Zy aan zy leggen, Breedt leggen.*

C'est présenter le flanc. Nôtre frégate, qui étoit dans le dessein de se battre, vingt donner le côté à leur Amiral, & lui envoia une bordée.

Le vaisseau ennemi étoit à nôtre côté. *Het vyantlyk schip lag ons op de zyde.*

Le COTE' du vent. *Hooger boord.*

C'est le côté d'où le vent vient.

Le COTE' sous le vent. *De zyde aan ly, 't Slag van 't schip.*

Un faux COTE'. *Een misbouwde of scheve scheeps zyde, Een slag-zy.*

Un vaisseau qui a un faux-côté. C'est ainsi que l'on parle d'un vaisseau qui a le côté foible, droit, & mal garni. *Voiez*, BORDIER. C'est aussi le côté où le vaisseau panche, quand il n'est pas bien sur sa tonture.

La lame prend le vaisseau par son faux-côté. *Het waater slaat tegen de slag-zy van het schip, Daar slaat het waater in 't slag.*

C'est quand la lame vient du côté qui cargue.

Plier le COTE' de stribord, Cargeur à stribord. *Een slag-zy over stuurboord maaken.*

Met-

Mettre côté en travers. *Op de ly smyten, werpen, gooyen, of draayen; Onder de winat steeken; 't Onder de windt smakken; Aan de windt leggen; Onder de windt laaten loopen; Schieten onder zee.*

C'est présenter le flanc au vent, ou mettre le vent sur les voiles de l'avant, & laisser porter le grand hunier, en sorte que le vaisseau présente le côté au vent, dans un parage où il est nécessaire de jetter la sonde. On met aussi côté en travers pour avoir le loisir de sonder. On met encore côté en travers pour attendre quelqu'un. On se sert de la même façon de parler, & l'on dit que l'on a mis côté en travers, quand le vaisseau présente le côté à une forteresse qu'on veut canonner, ou contre quelque vaisseau ennemi. Nôtre frégatte se voiant à la petite portée du canon, mit côté en travers & envoia sa bordée à l'ennemi.

Etre Côté en travers. *Op ly leggen.*

COTIER, PILOTES CÔTIERS. *Loods-man, Loods-luiden.*

Ce sont ceux qui ont une grande connoissances des côtes, des Rades, des Ports, des Rivages. On leur a donné ce nom pour les distinguer de ceux qui gouvernent les vaisseaux en pleine mer, en prenant la hauteur des astres, & qu'on appelle Pilotes Hauturiers. *Voiez*, PILOTE.

COTONS. *Wangens.*

Ce sont des piéces de bois dont on se sert à fortifier un mât, auquel on les joint étroitement. *Voiez*, JUMELLES.

COTONNINE. *Italiaans zeil-doek van half-katoen.*

C'est une grosse toile dont la chaîne est de coton, & la trème de chanvre, dont on se sert pour les voiles des galéres, & en certains païs pour les petites voiles des autres vaisseaux.

COU.

COUBAIS. *Koebais.*

C'est un bâtiment du Japon, qui ne sert qu'à naviguer dans les eaux internes, où il y a environ quarante hommes à ramer, qui le font avancer avec beaucoup de vîtesse. Il est embelli de divers ornemens, qui le rendent fort agréable aux yeux. Il y a une chambre à l'avant, qui s'élève au dessus du bâtiment, & qui forme comme un petit gaillard.

COUCHE. *Een plaat onder een stut.*

C'est une piéce de bois qui se met sous une étaie qui sert de patin. On l'appelle ainsi à cause qu'elle est couchée de plat. Elle est quelquefois élevée à plomb, pour arrêter un étançon.

COUDE d'une équerre. *Hoek.*

C'est ce qui fait un angle, ou un retour par lignes droites.

COUDE d'une riviére. *Rak.*

C'est la sinüosité qui s'y trouve, & qui va en serpentant. La riviére faisoit un coude, d'où la rapidité de la marée qui montoit, nous jettoit sur ces feux.

COUDRAN. *Een bysondere soort van teer tot 't touwerk.*

C'est une composition de certaines herbes mêlées de plusieurs autres ingrediens, dans laquelle les bateliers de Paris font tremper leurs cordages pour empêcher que les cordes ne se pourrissent.

COUDRANNER. *Teeren, Smeeren.*

C'est tremper & passer plusieurs fois une corde dans le coudran; & l'on appelle Coudranneur celui qui coudranne les cordes.

COUETS, Ecoits. *Halsen, smyten.*

Ce sont quatre grosses cordes, dont il y en a deux amarrées aux deux points d'embas de la grande voile, & les deux autres aux deux points d'embas de la misène. Les écoutes sont amarrées à ces mêmes points; & les coüets s'amurent vers l'avant du vaisseau, & les écoutes vers l'arriére. Les coüets sont beaucoup plus gros que les écoutes. Quand on veut porter la grande voile, ou la misène, de l'un des bords du vaisseau sur l'autre bord, selon que le vent change, ou qu'on veut changer de route, on largue ou lâche les écoutes, & on hale sur les coüets, c'est-à-dire, qu'on les bande pour ramener la voile sur l'autre bord, & lui faire prendre le vent. La manœuvre des coüets s'appelle Amurer, & lors-que la voile est apareillée, & qu'elle prend le vent, les coüts qui la tiennent en état, sont dans leurs amures vers l'avant, tandis que les écoutes sont amarrées vers l'arriere. Mais la manœuvre des coüets est bien différente de celle des écoutes; car des deux coüets, & des écoutes qui sont au vent, les coüets sont halez & les écoutes larguées; & au contraire, des deux coüets & des deux écoutes qui sont sous le vent, les coüets sont larguez & les écoutes halées. On dit, Halez avant sur les coüets, Halez arriére sur les écoutes; c'est-à-dire, Bandez les coüets vers la prouë, & les écoutes vers la poupe. Il y a des coüets à queuë de rat. En un mot les coüets & les écoutes peuvent être considerez comme les mêmes cordages, étant amarrez aux mêmes points de la voile. Il n'y a presque de différence qu'en ce que les coüets sont destinez à faire le même éfet vers l'un des bouts du vaisseau, que les écoutes font vers l'autre bout. L'artimon n'a point de coüets.

COUILLARD. *Schoot-hoorn.*

C'est un vieux terme de marine qui signifie le point d'embas d'une voile. Le coüet, dit Mr. Dassié, est un cordage gros par le bout qui passe & est frapé au Couillard de la grande voile, & fort menu par l'autre. On appelloit aussi autrefois Couillards, des pierriers ou anciennes machines de guerre, dont on se servoit pour jetter des pierres.

COULAGE. *Lekkadie, Lekkagie.*

C'est la perte ou la consommation qui se fait de toutes les liqueurs qui composent la charge du vaisseau. On dit, Marchandises sujettes à coulage.

Nous comptons tant pour le Coulage. *Wy reekenen soo veel voor de lekkadie.*

Coulantes, ou Courantes. Manœuvres coulantes, ou courantes. *Voiez*, Manœvres courantes.

COULE'E. *Het wringen, Het draaijen van 't schip; Vereenging.*

C'est l'évidure qu'il y a depuis le gros d'un vaisseau jusqu'à l'étambord: ou bien, l'adoucissement qui se fait au bas du vaisseau, entre le genou & la quil-

le

le, afin que le plat de la varangue ne paroisse pas tant; & qu'il aille en étrecissant insensiblement.

Vaisseau qui a beaucoup de coulée. *Een schip dat van onder scherp is, dat wel geveegt is.*

COULER-BAS, Couler à fond. *In de grondt slaan, Te grondt slaan, In de grondt booren.*

C'est faire enfoncer & périr. On fit couler bas deux vaisseaux qu'on avoit pris sur l'ennemi, parce qu'ils retardoient nôtre course.

Percer des trous dans un navire pour le faire couler bas. *Een schip in de grondt booren.*

COULER bas, Couler à fond. Le vaisseau coule bas. *Sinken. Het schip sinkt, gaat te grondt, loopt in de grondt.*

C'est quand le vaisseau s'enfonce sous l'eau, & périt.

COULER à fond. Le vaisseau a coulé à fond ensorte que rien ne s'est sauvé.

Het schip is met man en muis te grondt gegaan.

COULER bas d'eau. *Onder waater vallen.*

C'est-à-dire, qu'il entre plus d'eau dans le vaisseau qu'on n'en peut jetter, dehors, de sorte qu'avec le tems le vaisseau s'en va au fond.

COULER. *Lekken, Lek worden, Lekkinge krygen.*

C'est quand un vaisseau perd, par quelque fente, la liqueur qu'il contient. Nos fûtailles avoient toutes coulé. On avoit fait couler tous les bruvages.

COULEVRINE. *Een Slang.*

C'est une sorte de piéce d'artillerie qui porte d'ordinaire seize livres de bale. Il y a aussi des Demi-coulevrines.

COULISSE. *Schuif-plank, Schuif-deur, Schuif-venster.*

C'est un canal fait de bois, ou autrement, dans lequel on fait aller & venir un chassis, une fenêtre, ou autre chose. Quand on fait des écluses on se sert de planches qui entrent l'une en l'autre, en rainure & en coulisse; cela s'appelle Mâle & Fémelle, & en Hollandois, *De schuif van de sluis.*

COULOIR, Couroir, Courrier. *Gang.*

C'est le passage qui conduit dans les chambres d'un vaisseau.

COULOIRS, Courcives. *Waaringen, Leg-waaringen, Waringen, Wanderingen.*

Ce sont les petits passages qu'on voit autour des ponts, dans les petits bâtimens, où le pont tout entier n'est que des écoutilles cintrées, ou du moins où le pont est cintré, & élevé. *Voiez,* Courcives.

COUP de partance. *Schoot tot een sein om t'zeil te gaan.*

C'est un coup de canon sans bale, qui se tire par l'ordre du Commandant, pour donner avis que l'on va partir.

COUP de vent. *Een Storm, Een Storm-windt.*

C'est l'orage, ou le gros tems, qui survient, quelque longue durée qu'il puisse avoir; ou tout le tems que dure un gros tems de mer.

COUP de mer. *Stamp-zee, Klop-zee, Aanloop van de zee, Slag van de zee, Een smak-of-worp-waater.*

C'est le coup qu'un vaisseau reçoit d'une vague de la mer.

COUP de gouvernail. Donner un coup de gouvernail. *'t Roer aan boord steeken.*

On dit, Donner un coup de gouvernail, pour dire, Pousser le gouvernail avec vîtesse à stribord, ou à babord.

COUP d'épreuve d'un canon. *Een Proef-schoot.*

C'est la quantite de poudre, & le coup qu'elle tire, pour éprouver une piéce d'artillerie. *Voiez*, CANON.

COUP de canon à l'eau. *Een schoot onder waater.*

On dit aussi, Avoir des coups de canon à l'eau, pour dire, qu'on les a reçus dans la partie du vaisseau que l'eau couvre.

Recevoir des coups à l'eau. *Schooten onder waater, of grondt-schooten krygen; Onder waater geschooten zyn.*

COUPS de canon en bois. Recevoir des coups en bois. *Koogels in 't doodt-werk krygen.*

C'est les recevoir dans la partie du vaisseau qui est hors de l'eau.

COUPE. Coupe perpendiculaire d'un vaisseau. *Een Schip gesneeden langs scheeps.*

C'est le plan d'un vaisseau pris perpendiculierement.

COUPE horizontale d'un vaisseau. *Een Schip gesneeden over-dwars.*

COUPE-GORGE. *Onderknies, Schegge. Voiez*, GORGE'RE.

COUPELLE. *Kruidt-leepel.*

C'est une espéce de pelle de fer blanc, ou de cuivre. Elle sert aux Canoniers pour manier la poudre, quand ils en emplissent les gargousses.

COUPER le cable, Couper les mâts. *Afhouwen, Het kaabel afkappen, De masten kerven.*

C'est couper le cable sur les bittes, ou sur l'écubier, & le laisser aller à la mer; ce qui se fait par commandement, à l'égard du cable, lors qu'il faut apareiller promtement: ou par nécessité, à l'égard des mâts aussi bien que des cables, lors que la tempête presse, & qu'on craint de choquer contre d'autres vaisseaux, ou de sancir sous ses amarres.

" S'il arrive qu'un Maître de vaisseau soit contraint de couper son mât, par " l'éfort de la tempête, il est obligé d'en communiquer aux Commis, ou " au Pilote & aux principaux de l'équipage, s'il n'y a point de Commis ni " de Sous-Commis, & de prendre leur avis; leur faisant connoître le péril, " & qu'il ne paroît point d'autre ressource pour se sauver. Quelquefois aussi " il est contraint de couper ses cables, & de laisser ses ancres. En ce cas il " doit faire l'estimation de ses mâts & de ses ancres, qui sont considérez com- " me une marchandise dont on auroit fait le jet; & les Marchands sont tenus " d'en faire le remboursement, avant que leurs marchandises soient débar- " quées.

COUPER l'ennemi. *De vyanden afsnyden, of onderscheppen.*

COUPER la lame. *De baaren snyden, dwars zees zeilen.*

C'est quand la pointe du vaisseau fend le milieu de la lame, & passe au travers.

COUPLE. *Een Span, of Spant.*

On appelle Couples les côtes, ou membres, d'un navire, qui étant égaux de

de deux en deux, croissent & décroissent couple à couple également, à mesure qu'ils s'éloignent de la principale côté.

COUPLE, COUPLES, FERMURES. *Vulling, Spant-vulling.*

Ce sont deux planches du franc-bordage entre chaque préceinte.

„ Le Couple d'entre les deux plus hautes préceintes doit être placé ensorte que les dalots du haut pont y puissent être percez convenablement; & la plus basse planche de ce couple, où sont les dalots, doit être de la même largeur qu'une des préceintes entre lesquelles elle est posée. L'autre planche qui est sur cette premiére, doit, en cas que le vaisseau ait deux batteries avoir autant de largeur qu'il en faut aux sabords, sans qu'on soit obligé de toucher aux préceintes, ou à la lisse de vibord: mais si le vaisseau à trois batteries, il faut prendre d'autres mesures. En un mot il n'y a pas de règles certaines à donner; tout dépend du gabarit, & c'est au Maître Charpentier, qui a donné un beau gabarit pour la forme du vaisseau en général, à y bien accommoder & proportioner les piéces particuliéres. *Voiez*, BORDAGES.

" COUPLE de haubans. *Een span hooft-touwen.*

" Ce sont deux haubans.

COURADOUX. *De hoogte van een verdek, Tusschen-deks.*

C'est l'espace qui est entre deux ponts.

COURANT, COURANS. *Stroomen, Vloeden.*

Ce sont des mouvemens impétueux des eaux, qui, en de certains endroits, ou parages, courent & se portent vers de certains rumbs de vent. Ordinairement leur force se conforme au cours de la Lune, de sorte qu'ils sont plus rapides quand elle est nouvelle & pleine, & plus foibles dans le decours. On dit, Il y a des courans en ce parage. Les courans portent au Nord. Le vent portoit contre les courans. Nous fûmes contrains de tenir le Cap aux courans, parce qu'ils étoient plus forts que le vent. Le vent se tourna à l'Est, qui nous fit surmonter la force des courans. Les courans qui viennent de ces Iles, suivent quelquefois les vents d'Est, & portent à l'Oüest. Les courans nous jettérent au large. La Lune étoit forte, les courans l'étoient aussi.

COURANS qui varient, & qui forment des ras, ou qui viennent se joindre. *Dwars-stroomen, Maal-stroomen, Raveling van stroom.*

COURANT rapide. *Stroom als een zel, Ty-weg.*

LES COURANS portent contre le vent. *De stroomen die loopen tegen de windt aan.*

COURANS qui portent vers le vent. *Stroomen die windt-waarts loopen.*

COURANS qui portent à l'Oüest. *Stroomen die na 't West loopen.*

Etre emporté par les courans. *Afstroomen.*

De nos trois vaisseaux, qui étoient alors à l'ancre, il y en eut un qui sancit sous ses amarres; l'autre, qui avoit coupé son cable, fut emporté par les courans; & l'autre se maintint. *Van onze drie scheepen, die ten anker laagen, 't een reed onder zee; 't ander, dat syn touw afgekapt had, wierd afgestroomt; en het derde bleef behouden voor syn anker.*

Etre porté par le courant. *Aanstroomen*, *Aanvlieten.*

COUREAU. *Een soort van een schuit op de rivier van Bordaux.*

C'est un petit bateau de la riviére de Garonne, qui sert à charger les grands bateaux, on s'en sert aussi pour décharger les barques & autres bâtimens de sel qui se mettent en coûtume pour être taillé au large.

COURBATONS. *Knies*, *Knietjes.*

On appelle Courbâtons des piéces de charpenterie, fourchües, ou à deux branches presque courbées à angle droit. On les emploie pour lier les membres, & pour servir d'arc-boutans. Il y en a au dessous de chaque barrot: il y en aussi vers l'arcasse & ailleurs. Ce sont proprement des courbes petites ou minces.

COURBATONS, ou TAQUETS de hunes. *Mars-knien*, *Klampen op den haart van de marssen.*

Ce sont plusieurs piéces de bois longues & menües, qui sont mises en maniére de raïons autour des hunes, & qui servent à lier ensemble le fond, les cercles, & les garites, qui composent la hune.

„ Le nombre des courbatons de hune se règle sur le nombre de pieds que le „ fond a dans son tour où sont les cercles; si bien que lorsqu'il y a douze „ pieds de tour, il faut mettre vingt quatre courbatons. En faisant les trous „ par où passent les cadènes de haubans, il faut bien prendre garde qu'il se „ trouve toûjours un trou tout droit devant le courbaton du milieu. *Voiez*, „ HUNE.

COURBATON de beaupré. *Knie op de boegspriet.*

C'est une piéce de bois qui fait un angle aigu avec la tête du mât, au bout duquel est un petit chouquet, où l'on passe le perroquet de beaupré.

" Le Courbaton qu'on place sur le perroquet de beaupré, doit avoir, en " sa branche supérieure, un pied de longueur par chaque dix pieds de long " qu'on donne au mât; & pour sa branche inférieure, on la tient aussi lon- " gue qu'il est possible. Il faut qu'il soit quarré sous le chouquet, & que " dans ce même endroit il ait la même épaisseur que le perroquet. On doit " bien se souvenir, en dressant ce courbaton, que le beaupré n'est pas posé " horisontalement, mais qu'il va toûjours en s'élevant, afin qu'il ne panche " pas en arriére, & qu'il n'y fasse pas pancher le perroquet, ce qui seroit un " grand défaut: au contraire, le perroquet peut bien, sans danger, pancher " un peu en avant.

COURBATONS de l'éperon. *Knies in 't galioen*, *of op 't galioen.*

Ce sont ceux qui font la rondeur de l'éperon, depuis la fléche supérieure jusqu'au premier porte-vergue.

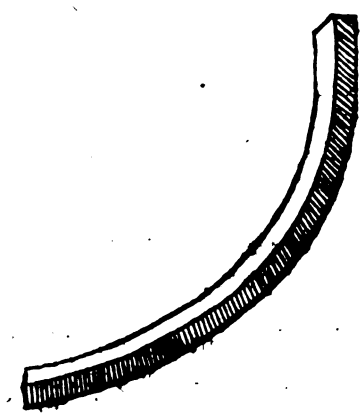
" Le premier de ces Courbatons touche à l'étrave, & celui qui le suit doit " être deux pieds au delà, c'est-à-dire, dans un vaisseau de cent-trente-qua- " tre pieds: l'un & l'autre doivent avoir sept pouces & demi de large, & " cinq pouces d'épais. Le troisiéme doit être aussi à deux pieds du second, " & avoir sept pouces de large, & six pouces d'épais. Le quatriéme doit " être à deux pieds deux pouces du troisiéme, & avoir six pouces & demi de " large, & quatre pouces & demi d'épais. Ils sont tous bien liez & attachez " par le bas à l'aiguille supérieure, & cloüez aux porte vergues par le haut.

C'est

" C'eſt entre ces courbatons que dans les grands vaiſſeaux on fait des com-
" modités pour la décharge des excrémens.

Voici ce qu'un Charpentier Flamand a écrit touchant ces courbatons.

" Lors que le plus haut & le plus bas porte vergues ſont poſez, on poſe
" les courbatons de l'éperon, qui panchent un peu en avant, en ſuivant la
" quête de l'étrave, & font une rondeur entre les porte vergues; puis après
" on poſe le troiſiéme porte vergue par deſſus. Les courbatons ſont quarrez,
" & aux endroits où ils portent ſur les porte vergues ils ont autant d'épaiſ-
" ſeur que le porte vergue a de largeur. Les bouts d'embas de ceux qui ſont
" devant, portent ſur l'aiguille inférieure; mais ceux qui ſont derriére,
" portent ſur de petits barrots, qui ſont poſez en travers ſur les porte-
" vergues.



COURBATONS de bittes. *Beeting-knies.*

COURBES. *Knies.*

Ce ſont des piéces de bois beaucoup plus groſſes que les courbatons, dont elles ont la figure. Leur uſage eſt pareillement de lier les membres des côtés du vaiſſeau aux baux, & de gros membres à d'autres. L'angle de la courbe s'appelle en Flamand, *Knies-hals.*

Voici ce que le même Charpentier Flamand a écrit au ſujet des Courbes.

„ Sous chaque bout des baux on met une courbe, ou courbaton, pour le
„ ſoutenir, & pour lier le vaiſſeau. Ces courbes ſont des bois courbez, qui
„ ont à-peu-près la figure des genoux d'un homme qui eſt aſſis. On les prend
„ ordinairement dans un pied d'arbre, au haut duquel il y a deux branches
„ qui fourchent, & l'on coupe ce pied en deux, y laiſſant une branche four-
„ chuë de chaque côté. On ne ſauroit en mettre de trop fortes au grands
„ gabarits, & ſous toute l'embelle, où le vaiſſeau a le plus à ſoufrir; à moins
„ qu'on n'aime mieux avoir égard à l'eſpace, pour arrimer beaucoup de mar-
„ chandiſes, qu'à la force du bâtiment.

„ Il y a des Charpentiers qui, pour gagner de l'eſpace & ne faire pas les cour-

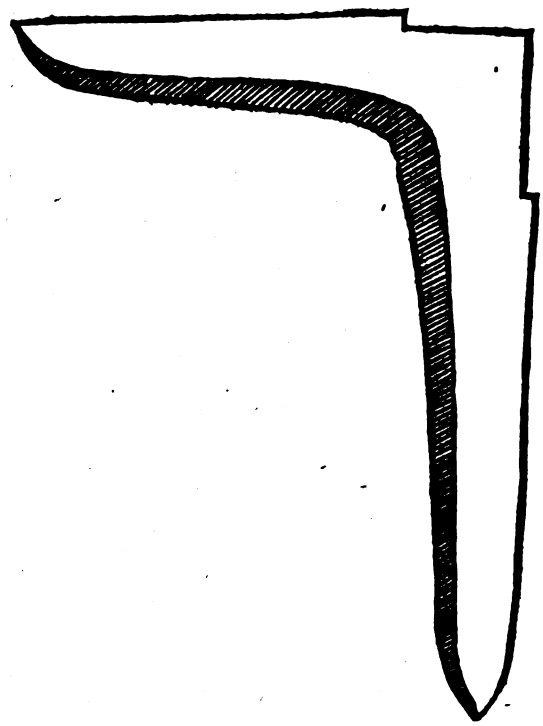
„ courbes trop foibles, font faire des courbes de fer, de trois à quatre pou-
„ ces de large, & d'un quart de pouce d'épais, qu'ils apliquent sur les côtes des courbes qui sont les plus foibles, ou qui ont le plus à soufrir, & la branche supérieure s'aplique aux baux avec des cloux & des chevilles de fer. Mais à l'égard des courbes, ou courbatons; qui se posent en travers, dans les angles de l'arriére & de l'avant du vaisseau, on leur laisse toûjours toute la grosseur que le bois peut fournir, & l'on tâche d'en avoir d'un pied d'arbre entier, où il n'y ait qu'une fourche, & qui n'ait point été scié; parce que celles qui sont sciées, sont bien plus foibles. Enfin on tâche de faire ensorte que les courbes, qui se posent en travers, aïent à l'endroit du bas des serre-bauquiéres, autant d'épaisseur que le bau auquel elles sont jointes.

„ Dans les endroits où les baux sont à plus de distance les uns des autres, à cause des écoutilles, on redouble le nombre des courbes, & on y en met à chaque bout de bau deux ou trois, parce que ce sont ces mêmes endroits qui suportent le faix des mâts & de la voilure. Celles des angles de l'avant & de l'arriére se posent en travers, parce qu'il y faudroit trop de fausse équaire, & qu'il faudroit que les deux branches s'aprochassent trop l'une de l'autre. Celles qu'on met à l'arcasse, sur la lisse de hourdi, doivent être les plus fortes de toutes.

COURBES du premier pont. *Knies in 't ruim.*

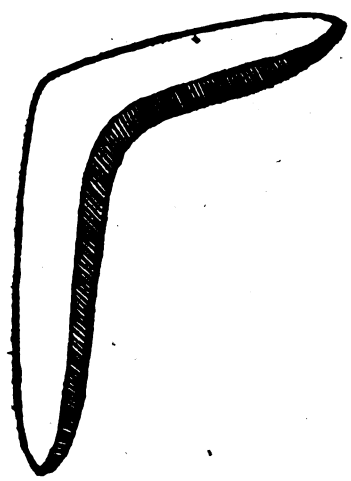
„ Les Courbes du premier pont doivent avoir les deux tiers de l'épaisseur de l'étrave.

„ Quelques Charpentiers donnent aux courbes du premier pont d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord, sept pouces & demi, ou huit pouces d'épais. Les branches inférieures doivent être de sept, huit, neuf, dix, ou onze pieds de long, selon l'endroit où elles sont posées, c'est-à-dire, vers l'avant, ou vers l'arriére, où elles doivent être plus courtes; ou vers le milieu, où elles doivent être plus longues: & les branches supérieures doivent être de quatre, cinq, ou cinq pieds & demi. Les courbes sont liées avec les baux par une entaille sous le bau. Celles des deux derniers baux, ou bien du premier de l'avant & du dernier de l'arriére, sont à l'équerre. Il y a aussi deux courbes à chaque contre-lisse, & quatre à la clef des estains.



COURBES, ou plûtôt Courbatons du haut pont. *Verdeks-knies.*

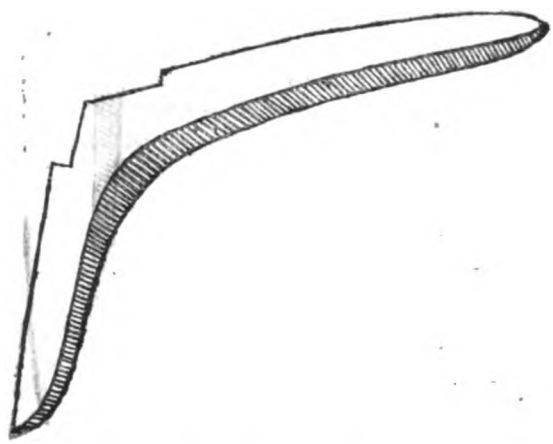
„ Les Courbatons du haut pont doivent avoir le deux tiers de l'épaisseur
„ de l'étrave. Pour ce qui regarde les proportions particulieres des courba-
„ tons d'un vaisseau de cent-trente-quatre-pieds de long, *Voiez* sous le mot,
„ BARROTS du pont d'enhaut.



COURBES d'arcasse. *Hek-knies*, *Knies aan het hek*, *Tuimelaars*.

Ce sont des piéces de liaison assemblées dans chacun des angles de la poupe, d'un bout contre la lisse de hourdi, & de l'autre contre les membres du vaisseau.

„ Les Courbes d'arcasse d'un vaisseau de cent-trente quatre pieds de long, „ doivent avoir six pieds de long dans l'arcasse, & neuf pieds sur le bordage, „ avec un pied deux pouces de large, & un pied d'épais, & six pouces d'é- „ pais par les bouts; mais les bouts doivent être un peu plus larges qu'épais.



COURBES de contre-arcasse, ou de contre-lisses. *Worp-knies*.

Ce sont des piéces de bois posées en fond de cale, arc-boutées par en haut contre l'arcasse, & atachées du bout d'embas sur les membres du vaisseau.

COURBE de la clef des estains. *Knie aan het broek-stuk*.

COURBES, ou Courbatons de la sainte-barbe. *Knies in konstaapels-kamer*.

„ Les Courbatons de la chambre du Capitaine doivent avoir la même é- „ paisseur que les allonges, ou que les trepots.

„ Quelques Charpentiers leur donnent cinq pieds de long par le bas entre „ les allonges, & à la branche supérieure douze pieds & demi.

COURBES, ou Courbatons de la dunette. *Knies*, *of Knietjes in de hut*.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, ils doivent avoir cinq pou- „ ces de large, & quatre pouces d'épais, deux pieds trois pouces de long par „ la branche supérieure, & trois pieds & demi en bas.

COURBES ou Courbatons du château d'arriére. *Knies van de stuurplegt*.

„ Dans

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, les courbatons du château „ d'arriére doivent avoir six pouces de large, cinq pouces d'épais, cinq pieds „ six pouces de long par la branche inférieure, & trois pieds par la branche „ superieure.

COURBES, ou Courbatons du château d'avant. *Knies van de bak.*

„ On leur donne souvent la moitié de l'épaisseur de l'étrave.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, quelques Charpentiers „ leur donnent six pouces de large, & cinq pouces d'épais; quatre pieds & „ demi de long aux branches inférieures, & trois pieds aux branches supé- „ rieures.

„ COURBES, ou Courbatons de la chambre qui est sous le château d'a- vant. *Knies in 't kot.*

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, ils doivent avoir quatre „ pieds & demi de long par le bas, trois pieds par les branches supérieures „ en devant, & quatre pieds huit pouces par deriére, avec huit pouces d'é- „ paisseur.

COURBES de bittes. *Beeting-knies. Voiez*, BITTES.

COURBES d'écubier. *Kluis-knies.*

Ce sont deux pieces de bois larges & épaisses, qui joignent l'étrave, l'une à droite, l'autre à gauche.

COURBES, ou Courbatons à l'équaire. *Winkel-knies.*

On en met à l'équaire au gaillard.

COURBES, ou Courbatons à fausse équaire. *Knies binnen de winkel.* Celles du premier pont sont, à fausse équaire.

COURBES étendues, ou Courbatons étendus. *Knies buiten de winkel, die buyten de winkel loopen.*

Ce sont ceux du second pont. Les jottereaux sont aussi des courbatons étendus.

COURBURE. *Boog, Geboogenheid, Kromte.*

C'est l'inclination d'une ligne en arc. On appelle aussi Courbure l'état & la qualité de la chose courbée.

COURCIVES. *Waringen, Waaringen, Wanderingen, Gangen, Leg-waaringen.*

C'est un demi pont que l'on fait de l'avant à l'arriére, de chaque côté, à certains petits bâtimens qui ne sont point pontez, ou qui ont des ponts élevez: ou-bien, les Courcives sont des serre-goutiéres, ou piéces de bois qui font le tour du vaisseau en-dedans, & qui lui servent de liaison. *Voiez*, COULOIR.

COURE'E, COUROI, COURRET. *Pap.*

C'est une composition de suif, d'huile, de soufre, de résine ou brai, & de verre brisé, dont on frote le fond des vaisseaux qu'on met à l'eau, ou que l'on destine à faire un voiage de long cours, afin de conserver le bordage, & le garantir des vers qui s'engendrent dans le bois, & le criblent. On dit, Donner la courée à un navire, lors-qu'on enduit son fond avec la courée.

„ Le Couroi dont on frote aujourd'hui le dessous des vaisseaux, se fait de „ suif, de résine, de soufre, d'huile de baléne, & de verre pilé: on tient

„ que cela empêche que les vers ne s'y mettent. Quelquefois, lors-qu'on ne
„ veut pas faire un long voiage, on ne les frote que d'oint, sur-tout quand
„ on ne fait pas route vers l'Oüest. Cette derniére maniére de les suifver ne
„ laisse pas de les garantir long-tems des filandres, & des autres saletés qui y
„ naissent, ou qui s'y atachent.

Donner le Couroi, ou la Courée. *Pappen.*

C'est froter de couroi les parties d'un navire qui entrent dans l'eau. On dit, Donner le feu & le couroi.

COURIR. *Loopen, Zeilen.*

C'est faire route. Nous coûrumes tout le jour sur les Iles, & ne les doublâmes que le lendemain. Nous sommes à cinq cents lieües de terre, on peut laisser courir sans crainte. Avant-que le vaisseau pût gagner la terre vers laquelle il couroit.

Nous courûmes deux jours au Nord. Le navire changea de bord & courut au large. *Wy liepen twee daagen om 't Noord. Het schip wende, en liep t'zeewaarts.*

Où court ce vaisseau? *Waar loopt dat schip heen? Waar besteevent dat schip.*

On dit sur mer, quand on aperçoit un vaisseau de loin, Où court ce vaisseau? pour dire, Quelle route tient-il? Si l'on répond, Il court à l'autre bord, on fait entendre qu'il fait une route contraire à celle qu'on tient.

COURIR la mer. *De zee door-kruissen, In zee swerven om te kaapen.*

C'est aller & venir, croiser, & faire diverses courses pour butiner. Il est défendu aux François de prendre commission d'aucuns Souverains étrangers, pour armer des vaisseaux en guerre, & courir la mer sous leur banniére, à peine d'être traitez comme Pirates.

COURIR une bordée. *Een gang gaan.*

C'est conduire le vaisseau à stribord, ou à babord, jusqu'à un revirement. Nous courûmes deux bordées Nord & Sud. Nous fûmes deux jours à louvier, & courûmes différentes bordées, selon que le vent sautoit d'un rumb à l'autre, tâchant de nous maintenir, & de ne guéres dériver. Quand le vent me devint contraire, j'allai toûjours courant mes bordées avec la grande voile, & n'en fis déploïer que cinq à six brasses. Nous découvrimes ces Iles, sur lesquelles nous courûmes jusques au soir.

COURIR au large. *Voiez*, LARGE.

COURIR Nord, Courir Sud. *Noord of Suid over zeilen.*

C'est-à-dire, Aller au Nord, Cingler par le rumb de vent qu'on nomme, Courir par un tel air de vent.

Ce vaisseau court comme nous. *Dat schip loopt nevens ons.*

Cela se dit d'un vaisseau qui fait la même route que le vaisseau sur lequel on est embarqué.

COURIR en longitude. *In de lengte zeilen.*

C'est quand on cingle de l'Est à l'Oüest, ou de l'Oüest à l'Est.

COURIR en latitude. *In de breedte loopen.*

C'est lors-qu'on cingle du Nord au Sud, ou du Sud au Nord.

COURIR terre à terre. *Langs de wal, of de kust, heen zeilen.*

C'est naviger le long de la côte, ranger la côte.

COU-

COURIR toûjours sur un même air de vent, sans serrer aucune voile, nonobstant l'orage. *Voor-of-door-laaten-staan*, *Gaande houden*, *Geen zeil minderen*; *Niet wenden*, *maar met een selfde streek het schip doen zeilen.*

COURIR. *Sig strekken.*

Ce mot signifie aussi regner & s'étendre selon de certains rumbs de vent, quand il faut marquer & distinguer les gisemens par rapport à la mer. Il y a une chaîne de rochers dans ce parage, qui court Est & Oüest, c'est-à-dire, que ce banc s'étend en longueur de l'Est à l'Oüest.

La côte Court. *De kust strekt sig Noord-Noord-West en Suid-Suid-West.*

C'est-à-dire que la côte regarde & est oposée. Du Cap de Matapan à Bytoulo la côte court cinq lieües Nord-Nord-Oüest; c'est-à-dire que la côte s'avance regne vers le Nord-Nord-Oüest. On s'exprime encore ainsi: De Matapan à Bytoulo la côte est Nord-Nord-Oüest & Sud-Sud-Est, à la distance de cinq lieües. On peut dire encore, Matapan & Bytoulo gisent entre eux Nord-Nord-Oüest & Sud-Sud-Est, à la distance de cinq lieües.

COURIR le bon bord. *Zee-rooven*, *Kaapen.*

C'est une façon de parler de Corsaires, pour dire, qu'il ne faut insulter que les vaisseaux marchands, dont la prise les peut enrichir.

Fais COURIR. *Hou vol*, *Man te roer.*

C'est un ordre qu'on donne au Timonier afin qu'il fasse porter plein les voiles, ou qu'il n'aille pas au plus près du vent.

COURIR sur son ancre. *Voor 't anker opkoomen*, *Op het anker aankoomen.*

Un vaisseau court sur son ancre, lors-qu'il est porté par le vent, ou par le courant de la mer, du côté où son ancre est moüillée.

COURU, Avoir couru. *Gezeilt*, *of gevaaren hebben.*

COURONNE Navale, ou Rostrale. *Steeven-kroon*, *Scheeps-kroon*, *Zee-kroon.*

C'étoit chez les Romains un cercle d'or relevé de proües & de poupes de navires, qu'on donnoit à un Capitaine, ou Soldat, qui, le premier, avoit acroché un vaisseau ennemi, ou sauté à son bord.

COURONNEMENT. *Spiegel-boog*, *Het bovenste hakkebordt van 't agterschip*, *Doorlugtig hakkebordt*, *Het vierde en hoogste hakkebordt.*

C'est la partie du haut de la poupe, qui est un ornement de menuiserie & de sculpture, pour l'embellissement de l'arriére.

„ Le Couronnement est comme une couronne posée sur tout le reste de „ l'ouvrage du derriére de la poupe. Ordinairement il est orné de Tritons en „ sculpture, de Satires, ou de Lions rampans qui soutiennent les armes du „ navire, ou de l'Etat, ou celles du propriétaire. Le tout est ouvragé à jour, „ afin d'être moins exposé à la force du vent, L'ouvrage doit faire saillie à „ chaque côté, & y être suporté par les Termes, ensorte qu'il en couvre tou- „ te la tête. On a coutume d'y emploïer du bois de sapin rouge, de poutres „ de Stolpe sciées; & quelquefois on se sert de vieux mâts & de vieilles ver- „ gues, qu'on assemble bien avec des chevilles. Les Anglois font tomber en „ dehors le couronnement, & tout l'ouvrage de l'arriére; mais les Hollan- „ dois le tiennent plus droit.

„ Le Couronnement d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de „ l'étrave à l'étambord, doit avoir trois pieds six pouces de large, & cinq „ pouces d'épais. Au-dessus de ce couronnement, qui sert à s'apuïer, il y „ a encore une piéce de sculpture en arc, avec un daufin, ou quelque autre „ ornement. *Voiez*, ARCASSE.

COURRE la bouline. Faire Courre la bouline. *Tusschen de daggen door-loopen. Tusschen de daggen door laaten loopen.*

C'est lors-qu'on passe d'un bout du pont à l'autre, ou qu'on y fait passer quelqu'un, devant l'équipage rangé des deux côtés, qui frape avec des bouts de corde celui qui passe. La sentinelle de la dunette, qui aura manqué d'avertir l'Officier, lors-que quelque chaloupe ou bateau aura abordé, ou débordé du vaisseau, courra une fois la bouline, passant d'un bout du pont à l'autre, devant l'équipage rangé des deux côtés, qui le frapera de cordes. *Voiez*, BOULINE.

COURROI, COUROI. *Voiez*, COURE'E.

COURROIR, COURRIER. *Gang.*

C'est une allée, ou petit passage étroit, pour aller dans les chambres. Le Courroir de la soute aux poudres. Un Courier de communication de deux pieds & demi de large.

COURS, COURSE, CHEMIN, SILLAGE, COUTE. *Koers, Kours, Streek, Loop.*

C'est le mouvement du vaisseau, & le sillage & la route qu'il fait par ce mouvement. Par tout ce parage, vôtre cours doit être Nord-Est, afin de vous parer des bancs. Durant huit jours le cours de nos vaisseaux fut Nord. Nôtre frégate fit le même cours que la leur, la même navigation, la même route; gouverna de même; fut toûjours sur son eau, sur son sillage.

Prendre son cours vers quelque endroit. *Ergens op aanhouden, Ergens na toe vaaren.*

Prendre son Cours vers l'Angleterre. *Den koers naar Engelandt stellen, Zeil op Engelandt maaken, Naar Engelandt toe zeilen.*

Voiages de long Cours. *Verre Reisen.*

On entend principalement les voiages où il faut passer la Ligne équinoxiale.

COURS, COURSE, Faire le Cours. *Kaapen, Vry-buiten, Te kaap vaaren.*

C'est être en mer avec des vaisseaux armez en guerre, pour combattre les Corsaires, ou les ennemis, & enlever les vaisseaux marchands. Les Dunquerquois & les Maloüins sont très-experts, ou s'entendent bien à faire le cours; ils ont toûjours beaucoup de vaisseaux en cours.

Equiper des vaisseaux pour la course, les armer en course. *Schepen ten prys setten, ten kaap uitrusten, op vrybuit reeden.*

Aller en Course, ou en Cours, *Op vryen buit uitgaan, of uit vaaren.*

„ Il n'est permis à aucuns vaisseaux d'aller faire la guerre, ou d'aller en „ course, sans une Commission particuliére de l'Amiral Général, & sans „ qu'on ait prêté le serment devant un des Colléges de l'Amirauté, donné „ caution

„ caution, & pris son atache du Lieutenant Amiral du Quartier d'où l'on „ fait voiles.

COURS. Le Cours de l'eau. *De Waater-loop.*

COURSIER *Een Gang tot een stuk geschuts.*

Ce terme, qui ordinairement est de galére, se dit aussi de certaines chaloupes, où l'on pratique un lieu à l'avant & au milieu, pour y mettre une piéce de canon en batterie.

COURTIER. *Een Maakelaar.*

C'est celui qui s'entremet pour faire faire des ventes & des prêts d'argent; ce qui a été établi en titre d'office en plusieurs endroits. Il y a des Courtiers ou Agens de change, des Courtiers de marine, & divers autres, chaque corps de Marchands aiant les siens.

COURTAGE *Makelaars loon*, c'est le droit, ou salaire qui se paie à celui qui exerce de courtage.

COURVETTE. *Een soort van een dubbelde sloep.*

C'est une espéce de barque longue, qui n'a qu'un mât & un petit trinquet, & qui va à voiles & à rames. Les Courvettes sont fréquentes à Calais, & à Dunquerque. D'ordinaire on en tient à la suite d'une armée navale, pour aller à la découverte, & pour porter des nouvelles. L'Ordonnance dit indifféremment, les Capitaines de barques longues ou courvettes.

COUSSIN de canon, Chevet de canon. *Wigge*, *Groote kussen.*

C'est un gros billot de bois, posé dans le derriére de l'afût, & qui en soutient la culasse.

COUSSIN sous le beaupré. *Twil. Voiez*, CLAMP.

COUSSINS d'amures. *Matten.*

C'est un tissu de bittord, qu'on met sur le platbord du vaisseau, à l'endroit où porte la ralingue de la voile, afin d'empêcher qu'elle ne se coupe.

COUSSINS. *Matten*, *Kraag*, *Touwetjes of presening om de voorsteven, om de top van de grooten mast*, *mars*, *en randen*; *ook om de stag*, *en elders.*

C'est un semblable tissu qu'on met sur les cercles des hunes, autour du ton du grand mât, sur le mât de beaupré, & ailleurs: on l'emploie au même usage.

COUTEAU. *Een Werk-mes.*

C'est un Couteau que les Charpentiers ont presque toûjours avec eux, & dont ils se servent, au-lieu de compas, pour placer des lignes fort fines.

COUTELAS. *Voiez*, BONNETTE en étui.

COUTURE. *Naad*, *Voege.*

C'est une distance qui se trouve entre deux bordages, & dans laquelle on a calfaté.

COUTURE ouverte. *Een open naad.*

C'est

C'est lors-que l'étoupe, que le Calfat avoit mise entre deux bordages, en est sortie.

COUTURE de cüeille de voiles. *Pape-naad.*

C'est une couture plate, qui doit être bien faite.

COUVERTE. *Dek.*

C'est le mot des Levantins, pour dire, Pont ou Tillac. Ce bâtiment porte couverte, pour dire, qu'il est ponté, qu'il a un pont. On ne se sert plus guéres du terme Ponté.

COUVERTURES de fanaux. *Lantaarn-kleeden.*

Ce sont des baquets, ou autres choses, qu'on met dessus, lors-qu'on les serre, pour les couvrir, & les empêcher de se gâter.

CRA.

CRAIE. *Kraay.*

C'est une sorte de vaisseau Suédois & Danois, qui porte trois mâts, & qui n'a point de hune, ni de mât de hune.

CRAMPE. *Kram.*

C'est un crampon de fer dont la tête est arrondie. On dit aussi Crampon.

Pour carguer la voile, il y a huit poulies frapées à la vergue, avec des crampons, savoir quatre en haut, au dessus du racage, & deux à chaque côté.

CRAN. Mettre un vaisseau en cran. *Voiez*, CARENE.

CRAQUER *Kraaken.*

C'est quand le vaisseau ébranlé par les éforts de la tempête, fait un grand bruit, & semble se separer. Tout le vaisseau craquoit en ses membres, & trembloit.

CRAVANS *Schelpen.*

C'est une sorte de petit coquillage desagréable & vilain, que le tems forme sous les vaisseaux qui ont été long-tems sur mer.

CRAYE, Craie blanche. *Kryt.*

C'est une sorte de terre assez dure, dont les Charpentiers se servent pour tracer, & marquer au juste ce qu'il faut retrancher des piéces de bois qu'ils équarrissent.

CRAYE rouge. *Roode aarde.*

CRE.

CREPUSCULE du matin. *Morgen-scheemering.*

C'est le tems où l'on commence à voir un peu clair au matin.

CREPUSCULE du soir. *Avondt-scheemering.*

C'est le tems qui s'écoule depuis que le Soleil se couche sous l'horison, jusqu'à-ce que la nuit soit venüe.

CREVER. Le canon a crevé. *Het geschut is gesprongen*

CREUX d'un vaisseau, Pontal. *Het Hol, Holte.*

C'est la hauteur qu'il y a depuis le dessous du premier pont jusques sur la quille, ou la distance qui est entre les baux & les varangues.

„ Le creux du vaisseau se mesure du dessus du fond de cale, jusques au premier pont par son dessous & à son côté, sous les goutiéres, qui est l'endroit le plus bas, sans y comprendre la rondeur des baux & du tillac: bien entendu aussi que c'est à l'embelle qu'on mesure, ou à un tiers de la

„ lon-

„ longueur du vaisseau, à prendre du devant, qui est l'endroit le plus bas de „ tout le bâtiment.

„ Pour donner à un vaisseau son creux par proportion à sa longueur, il faut „ qu'il ait par chaque dix pieds de long de l'étrave à l'étambord, un pied de „ creux. Par exemple, cent pieds de long donneront dix pieds de creux sous „ l'embelle. Néanmoins il y a quelquefois des vaisseaux qui ont cent quatre pieds de long, ou qui sont de deux pieds plus courts que les cent pieds, „ & qui ont pourtant dix pieds de creux; & tout de même au dessus à proportion, mais cela est rare.

„ Ainsi un vaisseau de cent trente quatre pieds de long, doit avoir treize „ pieds de creux.

„ D'autres Charpentiers estiment qu'un vaisseau doit avoir de creux un „ quart moins qu'il n'a de largeur.

„ D'autres disent qu'on ne doit jamais donner au pontal d'un vaisseau plus „ que la moitié de sa largeur; ni lui en donner moins que les deux cinquiémes „ parties, parce que s'il en avoit moins il ne pourroit porter de canon, & „ s'il en avoit plus il ne porteroit pas bien ses voiles.

CREUX d'une voile. *Buik.*

C'est son sein, où elle reçoit & enferme le vent.

CRI.

CRIBLE'. Vaisseau criblé ou percé par les vers. *Een schip van de wormen geschonden en gegeeten.*

C'est un vaisseau criblé par ses fonds, c'est-à-dire, qu'il a son fond, ou ses œuvres vives percées par des trous de vers.

Un vaisseau Criblé ou percé de coups de canon. *Een doorgeschooten schip, doorgeboort met koogels, en doornaagelt.*

Voiles Criblées. *Zeilen doorgeschooten, en aan flenteren.*

Ce sont des voiles par où il a passé plusieurs boulets, qui les ont percées & déchirées.

CRIC. *Dommekragt.*

C'est un instrument de grande utilité pour lever toutes sortes de fardeaux.

Les deux principales pieces du Cric, sont de fer: l'une est un fort pignon, ou rouë à dents de deux ou trois pouces de diamétre, traversée de son axe, ou essieu: l'autre est une barre de fer, ou cremiliere, de dix huit ou vingt pouces de long, suivant la force de l'instrument, dont les dents s'engrainent dans le pignon. Celle-ci a une maniere de croissant au bout d'en haut, pour y appuïer ce qu'on veut élever.

L'une & l'autre sont enfermées dans une boite de bois, garnie & fortifiée de liens de fer. Enfin une manivelle aussi de fer, à manche de bois, se met à un des bouts de l'essieu du pignon, pour le tourner à droit ou à gauche; ces deux divers mouvemens faisant monter, ou baisser la cremiliere à la volonté de celui qui s'en sert. On s'en sert utilement dans les vaisseaux.

„ C'est avec le cric qu'on serre le franc-bordage, & qu'on le fait aprocher „ des côtes lors-qu'on borde un vaisseau, & que les bordages aïant été chau„ fez ont un courbe qui, sans le secours de cet instrument, ne seroit pas fa„ cilement réduit. Dans un atelier bien fourni il doit y avoir vingt à vingt „ cinq crics.

La Roüe du Cric se nomme en Flamand, *Rad*, ou *Rad-werk*; les Barres de fer, *Staven*; & les Dents, *Kammen*.

Les Charrons, Carossiers, Cochers, Voituriers par terre &c. Se servent du Cric pour soûtenir & élever les essieux & trains de leurs carosses, charriots &c. Lors qu'ils en veulent demonter les rouës. Les crics sont aussi du nombre des instrumens, dont se servent les charpentiers, & sont pareillement d'un grand usage dans la service de l'Artillerie.

CRIQUE. *Kreek.*

C'est une espéce de petit port, fait sans aucun art, le long des côtes, où de petits bâtimens trouvent retraite pendant la tempête.

CROC. *Haak.* CRO.

C'est un instrument de fer aïant deux pointes l'une droite l'autre recourbée qui s'enmanche à une longue & forte perche de Chêne avec lequel on tire, ou pêche, ou arrête quelque chose.

Les Passeurs d'eau, Bateliers & Pêcheurs à engins, s'en servent pour tirer, pousser & arrêter leurs flettes, bateaux & bachots.

Les Maîtres Passeurs d'eau de Paris, sont tenus, par les Ordonnances de la Ville, de tenir leurs flettes garnies d'avirons & de crocs, pour servir aux passages qui leur sont marquez par les Prevôts des Marchands & Echevins.

CROC de pompe. *Pomp-haak.*

C'est un crochet de fer, qui est au bout d'une longue vergue. On s'en sert à retirer l'appareil de la pompe, quand on y veut racommoder quelque chose.

CROC de candelette. *Partuur-lyns-haak.*

C'est

C'eſt un grand croc de fer, avec lequel on prend l'ancre qui eſt hors de l'eau, pour la remettre à ſa place.

CROCS de palans. *Taakel-haaken*, *Bier-haaken.*

Ce ſont deux crocs de fer qui ſont mis à chaque bout d'une corde fort courte, que l'on met au bout du palan, quand on a quelque choſe à embarquer.

CROCS de palans de canon; Crocs à breſſins. *Taalie-haaken tot 't geſchut.*

Ce ſont auſſi des crocs de fer mis à chaque bout de ces palans. Leur uſage eſt de croquer à l'erſe de l'afût, ou à un autre croc qui eſt à chaque côté du ſabord.

CROCS de palanquins. *Taalie-haaken.*

Ce ſont de petits crocs de fer qui ſervent à la manœuvre dont ils portent le nom.

CROC, Perche de Batelier. *Boom*, *Haak*, *Haak-ſteel*, *Boots-haak.*

Cette perche a neuf ou dix pieds de longueur, & au bout qui touche juſqu'au fond de l'eau une pointe de fer, avec un crochet. Les Bateliers tirent, pouſſent, arrêtent leurs bateaux avec des crocs.

Pouſſer avec le Croc. *Boomen.*

CROCHETS d'armes. *Rakken*, *Haaken om 't geweer op te hangen.*

Ce ſont des crochets de fer, qui ſervent comme de râtelier à tenir les armes dans les chambres des vaiſſeaux, ou dans les corps de garde.

CROCHETS de retraite. *Inwykende haaken.*

On appelle ainſi, dans l'afût d'un canon, des fers crochus qui ſervent à traîner la piéce. L'uſage des crochets les plus élevez eſt de la faire avancer, & on la fait reculer par le moien de ceux qui ſont les plus abaiſſez.

CROCHET ou Sergent. Outil de Menuiſier. *Voiez*, SERGENT.

CROCHET d'établie. *Klem-haak.*

C'eſt une eſpéce de crochet de fer à dents, qui eſt enfoncé dans l'établie, pour arrêter le bois, que le valet ou varlet tient auſſi.

CROISADE. *Suider-kruis.*

C'eſt une conſtellation qui eſt vers le pole Antarctique. Elle eſt compoſée de quatre étoiles diſpoſées en croix, & on s'en ſert au de là de la Ligne pour diſcerner le Pôle, comme on fait dans l'hémiſphére Septentrional pour obſerver la conſtellation de la petite Ourſe.

CROISE'E de l'ancre. *'t Kruis van 't anker.*

C'eſt la partie de l'ancre qui en fait la croix: les deux pattes ſont ſoudées deſſus, & la croiſée eſt ſoudée au bout de la verge. *Voiez*, ANCRE.

CROISE'E du Sud. *Voiez*, CROISADE.

CROISER. *Kruiſſen, Heen en weer vaaren.*

C'eſt faire des traverſes & des courſes dans un certain eſpace de mer, pour empêcher les Corſaires de piller les bâtimens marchands. Notre eſcadre a ordre de croiſer vers le cap de St. Vincent. On détache auſſi des navires de guerre des armées navales, pour aller croiſer ſur les ennemis.

On envoia ſix navires de guerre pour croiſer ſur une flote qu'on atendoit, & la conduire. *Daar wierden ſes oorlog-ſchepen afgeſonden, om een vloot, die verwagt wierdt, waar te neemen, en af te haalen.*

CROISER la lame. *Dwars-zees zeilen. Voiez*, DEBOUT à la lame.

CROISER la mer. *De zee bekruiſſen.*

CROISETTE. *Slot-hout van de vlagge-ſtok.*

C'eſt ainſi que quelques-uns appellent la Clef, ou les chevilles qui joignent & entretiennent le bâton du pavillon avec le mât qui eſt deſſous.

CROISIE'RES. *Zee-ſtreeken daar men gaat om te kruiſſen.*

Ce ſont des parages, ou étendües de mer, où les vaiſſeaux vont croiſer & faire des courſes. Nos détachemens ont quité leurs croiſiéres, & ſe ſont rendus ſous le pavillon de l'Amiral.

Bonne Croiſiére. *Een bequaame zee-ſtreek om te kruiſſen.*

C'eſt un endroit favorable, où les vaiſſeaux de guerre peuvent atendre les vaiſſeaux marchands. La vüe de l'Ile-Dieu eſt une bonne croiſiére pour atendre les vaiſſeaux qui veulent entrer dans les ports du Païs d'Aunix, de Poitou, & de Saintonge.

Vaiſſeaux en Croiſiére, ou Croiſeurs. *Kruiſſers.*

C'eſt-à-dire, Des vaiſſeaux qui ſont dans le parage qu'on a ordre, ou qu'on s'eſt propoſé de tenir.

CROISSANT. Armée navale rangée en croiſſant. *Een Oorlogs-vloot half-maans wyſe zeilende.*

CROITRE. L'eau croît. *Het waater loopt op, waſt.*

C'eſt-à-dire qu'il y a flux, ou que la marée monte.

CROIX du Sud. *Voiez*, CROISADE.

CROIX Géométrique, ARBALETRILLE, BATON DE JACOB. *Graadt-boog.*

C'eſt un inſtrument compoſé d'un long bâton, & d'un autre plus court, mis en croix, dont les Pilotes ſe ſervent pour meſurer les hauteurs. C'eſt ce qu'ils appellent autrement Arbalêtrille, Bâton de Jacob, Radiométre, Arbalête &c. D'abord il n'a été compoſé que d'une fléche & d'une croix; enſuite on y a mis trois croix, qui ont été appellées Marteaux ou Curſeurs, & enfin on y a ajoûté au bout un petit marteau, qu'on peut dire n'être pas mobile, parce qu'encore qu'il s'ôte, on ne le fait point courir ſur la fléche, & il demeure toûjours ſur le bout. *Voiez*, ARBALETE.

CROIX. Une croix ſur les cables. *Kruis op 't touw, 't Touw onklaar.*

C'eſt-à-dire que les cables qui ſont mouillez, ſont paſſez l'un ſur l'autre.

CRONE. *Een kraan in een kraan-huis.*

C'eſt

C'est une tour ronde & basse sur le bord de la mer, avec un chapiteau qui tourne sur un pivot: il est fait comme celui d'un moulin à vent, & a un bec qui sert à charger & à décharger les marchandises des vaisseaux. Cela se fait par l'aide d'une roüe à tambour, qui est en dedans, & avec des cordages. *Voiez*, GRUE.

CROQUER ou ACROCHER. *Aanhechten*, *Aanhaaken*, *Touwen en haaken aanslaan.*

CROQUER le croc de palan. *Aan de taakels slaan. De haak aan de ankerring aanhechten*, *Punteren.*

C'est-à-dire, le passer dans l'arganeau de l'ancre, afin de le remettre au bossoir.

CROULER ou Rouler un batteau. *Hobbelen. Voiez*, ROULER.

CROULER un bâtiment pour le faire lancer à l'eau. *Een schip wiegen, als het hapert in 't afgaan.*

CROUPIAT. *Springk*, *Sprenckel*, *Spring.*

C'est un nœud qu'on fait sur le cable, & l'emboffure est proprement quand on frape, ou l'action de fraper le croupiat sur le cable. Cependant on se sert indifféremment de croupiat & d'emboffure pour le nœud même; & l'on se sert plus souvent d'emboffure, parce que le terme sent plus son François. *Voiez*, EMBOSSURE.

Prendre un croupiat sur le cable. *Een springk op den kaabel maaken*, *of brengen.*

CROUPIE'RE, CROUPIAS. *Meer-touw agter-uit*, *Agter-dwaarstouw.*

C'est une corde qui tient un vaisseau arrêté par son arriére.

Mouiller en Croupiére, ou de Croupiére, ou en Croupe. *Vooor en agter vertuyen.*

C'est moüiller à poupe, afin de maintenir les ancres de l'avant, & empêcher le vaisseau de se tourmenter, ou faire ensorte qu'il présente toûjours le même côté. Pour mouiller de croupiére, le cable passe le long des ceintes, & de là il va à des anneaux de fer qui sont vers la Sainte-Barbe. Quelquefois on le fait passer par les sabords de la Sainte-Barbe. Quand le Comte d'Estrées entra dans le port de Tabago, en 1677. il trouva que les vaisseaux Hollandois étoient mouillez en croupiére à l'entrée du port, pour mieux prêter le flanc aux vaisseaux François. Quelques-uns disent, Croupiader, & Se Croupiader. Ce navire mouilla & se croupiada à une portée de canon de nos vaisseaux, si-bien que nous n'eûmes point envie de déchoüer.

Nous étions croupiadez. *Wy laagen vertuyt.*

CUB.

CUBE. *Cubyck*, *Een vastigheidt begreepen onder ses gelyke vlaktens.*

C'est un corps soude, régulier, que l'on appelle autrement Hexaedre, parce qu'il est composé de six faces quarrées, qu'il a égales, ainsi que ses angles. Le nombre cube est celui qui est multiplié deux fois, l'un par sa racine, & l'autre par son produit. On se sert quelquefois de cubes pour mesurer les bois & bordages, parce que le cube est un corps dont la longueur, la largeur, la profondeur ou l'épaisseur sont égales.

CUBIQUE, Pied Cubique, Toise cubique, *Vier-hoekig*, *Een vierkantig voet*, *cubyk.*

C'est un corps qui a la figure d'un cube. Pied Cubique, Toise Cubique. Quand on multiplie le quarré par sa racine quarrée, qu'on appelle Premier Nombre, le produit s'appelle Nombre Cubique, ou Cube du premier Nombre, lequel est nommé Racine Cubique du produit.

CUE.

CUEILLE. *Een zeil kleedt.*

C'est un des lez, ou des bandes de toile, qui composent une voile. Cette voile a quinze cüeilles & le pacfi est de vingt & une.

CUEILLETTE, à Cueillette, Chargé a Cüeillette. *Stuk-goederen. Met Stuk-goederen gelaaden.*

C'est un amas de diverses marchandises que le Maître d'un vaisseau reçoit de plusieurs Particuliers, pour en faire le chargement. *Voiez*, CHARGE.

Vaisseaux chargez à Cüeillette. *Schepen met stuk-goederen, en door particuliere Koopluiden bevragt.*

Ce terme n'est en usage que sur l'Ocean; sur la Mediterranée l'on charge au quintal. *Voiez*, QUINTAL.

CUI.

CUILLIE'RE de pompe. *Een Schulper, Een groote Pomp-boor.*

C'est un instrument de fer acéré & coupant, dont on se sert pour creuser les pompes: sa queuë, qui se nomme *'t Las*, est de fer, & c'est le plus grand des deux outils qu'on emploie à cet ouvrage; le plus petit, qu'on fait servir le premier, s'appelle. *Boor, Pomp-boor, Klein schulper.*

CUILLIE'RES pour le canon. *Leepels tot 't geschut.*

Ce sont des feuilles de cuivre arondies & ouvertes au tiers. Elles sont de différentes grosseurs, & servent à retirer la gargousse de dedans un canon.

CUILLIE'RE à canon. *Een ysere leepel om de swavel in 't geschut in te smelten.*

C'est une cuilliére de fer, qui sert à fondre le soufre, & à le jetter dans le canon.

CUILLIE'RE à brai. *Pek-leepel.*

Elle est de fer, & fort grande, & on s'en sert à prendre le brai chaud dans le pot.

CUIRS verds. *Vellen, Varsche beest-vellen. Vuur-kleeden, Huiden.*

Ce sont certains cuirs qui ne sont point apprêtez, & qui se mettent sur les écoutilles de la Sainte-Barbe, de crainte du feu: on en couvre aussi les hunes.

CUISINE d'un vaisseau. *Kombuis.*

„ Dans les navires de guerre, la Cuisine est ordinairement au fond de cale, „ par le travers du vaisseau, & dans les vaisseaux marchands on la place sous „ le premier pont, vers l'arriére; & quelquefois elle se trouve en partie dans „ un revers qui est au dessus des fesses de certains bâtimens. Quelquefois aus- „ si elle est au milieu du vaisseau, & le foïer en est vers l'arriére. On la pla- „ ce encore dans le château d'avant, à l'un des côtes, ou au milieu contre „ le fronteau. Et comme chacun de ces endroits aporte quelque commodi- „ té, on ne sauroit déterminer lequel est le plus propre pour la cuisine; de- „ sorte que chacun peut se satisfaire là-dessus, & la placer selon ses vües par- „ ticuliéres.

„ Il est bon que la plus grande partie de la cuisine soit garnie de cuivre,

„ dont

„ dont les piéces soient bien jointes. Quelquefois même on l'en garnit tou-
„ te entiére. La cheminée doit être de maçonnerie.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étam-
„ bord, la cuisine doit avoir six pieds de long, & cinq pieds de large, & être
„ à huit pouces du devant du grand mât, & par le bas à six pieds du bord du
„ vaisseau. Les planches doivent être d'un pouce & demi d'épais.

„ La cheminée doit avoir cinq pieds de large, douze pouces de large par
„ le haut du tuïau, seize pouces par le bas, & quinze pouces de hauteur
„ d'ouverture en côté, les trois autres côtés & le dessus, qui est en cham-
„ frein, étant garnis & couverts de planches.

CUL.

CUL de lampe. *Een vierkante of seskante Appel, of Spits.*

Ce sont certains ornemens de menuiserie & de sculpture, qui ont la figure de l'extrémité d'une lampe, & qu'on met souvent aux galeries des vaisseaux, ou ailleurs, pour terminer l'ouvrage.

CUL d'un vaisseau, Son Arriére. *Het gat van 't schip. Voiez,* ARRIE'RE.

CUL en vent. Mettre Cul en vent. *Lensen, Ter lens vaaren, of gaan, of loopen, Voor windt laaten dryven met geen of weinig zeil.*

C'est mettre vent en poupe, soit sans voiles, ou autrement, lors-qu'un gros tems force de le faire.

CUL de port, ou de porc. *Knoop, Waater-knoop, Schildt-knoop.*

Ce sont de certains nœuds qu'on fait à des bouts de cordes. Il y en a de doubles & de simples.

Faire des Culs de porc. *Knoopen, Stroppen tot het loopend wandt splitsen.*

CUL-de-sac. *Cul-de-sak.*

C'est le nom que les habitans de l'Amérique donnent à un havre brute.

On nomme le principal & meilleur port de la Martinique, Le Cul-de-sac Roïal: il est défendu par un bon fort.

CULASSE. *Broek, of Kaamer van een stuk geschuts.*

C'est la partie du canon qui est la plus renforcée & la plus basse. Elle est comprise entre les tourillons & les extrémités de la piéce. Les autres armes-à-feu ont aussi une culasse, & c'est par là qu'on démonte les canons des mousquets.

CULATTE. *Broek.*

C'est la partie qui est au-delà de la lumiére, de l'ame, ou du noiau du canon. Elle aboutit à un gros bouton rond de métal.

CULE'E. Donner des Culées. *Stooten, Stampen.*

Cela se dit lors-qu'un vaisseau aïant touché sur la terre, sur la roche, ou sur le sable, il donne des coups de sa quille contre le fond.

CULER. *Agter-uit, of op syn gat deisen, Agter-uit zeilen of dryven, Over het stuur dryven, Agter-schieten.*

C'est aller en arriére.

CULE. *Agter-uit.*

C'est un terme de commandement, pour dire, Recule.

CUR.

CURETTE. *Pomp-schraaper.*

C'est

C'eſt un petit fer plat & court, qui eſt emmanché de dix à douze pieds de long, & dont on ſe ſert pour nétoïer la pompe d'un vaiſſeau.

CURSEURS. *De Kruiſſen van een graadt boog.*

Ce ſont les bois qui traverſent la fleche de l'arbalête, qui ſe nomment auſſi Marteaux. *Voiez*, MARTEAU.

CUS.

CUSEROFNE. *Kuſerofne.*

C'eſt un petit bâtiment du Japon, dont on ſe ſert pour la pêche de la baléne. Il n'eſt point ponté: il eſt long, & aigu par le bas: on y met beaucoup d'hommes pour ramer.

CYC.

CYCLE Solaire. *Zonnen-cirkel.*

C'eſt la révolution de dix-huit ans, après laquelle toutes les lettres qui marquent le Dimanche & les autres Féries, reviennent dans le même ordre où elles étoient. Il eſt ainſi appellé, non pas à cauſe du cours du Soleil, qui ne contribüe rien à cette ſupputation; mais parce que le Dimanche eſt appellé, par les Aſtronomes, le jour du Soleil, & que la Lettre Dominicale eſt celle qu'on cherche principalement en cette révolution.

CYCLE Lunaire, ou Nombre d'or. *Gulden getal Maan cirkel.*

C'eſt une période de la révolution de dix-neuf années, qui fut inventée par Méthon Athénien, aiant obſervé qu'au bout de ce tems la Lune recommençoit à faire les mêmes lunations.

D.

D.

DAG.

DAGUE de Prévôt. *Dag*, *Dagge*.

C'eſt un bout de corde dont le Prévôt donne des coups aux matelots, qui ſe ſont mal comportez.

DAI.

DAILLOTS, ANDAILLOTS. *Leewertjes*.

Ce ſont des anneaux avec leſquels on amarre la voile qu'on met dans le beau tems ſur les étais. Ces anneaux font le même effet ſur l'étai, que font les garcettes ſur la vergue.

DAL.

DALE de pompe. *De daal van de pomp*.

C'eſt un petit canal qu'on met ſur le pont, pour recevoir l'eau. La dale vient juſqu'à la manche, ou juſqu'à la lumiére, quand il n'y a point de manche.

„ La Dale de la pompe ſe met ordinairement à ſix pouces du mât, par „ derriére.

DALE. *Een Backje*.

C'eſt une petite auge dans un brulot, qui ſert à conduite la poudre juſques aux choſes combuſtibles.

DALOTS. *Gooten*, *Aeren*.

Ce ſont des tuïaux dans un brulot qui répondent d'un bout aux dales, où il y a des trainées de poudre couvertes de toile goudronnée, & l'autre bout touche aux artifices & autres matiéres combuſtibles. Quelques-uns confondent les Dales & les Dalots, & nomment les tuïaux, Conduits des dalots.

DALOT, DALON, DAILLON, GOUTIERE, ORGUE. *Bos*, *Spie-gat*. *Buis*, *Bus*, *Uitwaatering*.

C'eſt une ouverture de deux ou trois pouces de diamétre, faite dans la longueur d'un bout de bois placé au côté du vaiſſeau, pour l'écoulement des eaux de la pluïe & des vagues. Ceux que l'on fait ſur les ponts d'enhaut, ſont de pluſieurs piéces, & ordinairement on les fait quarrés. *Voiez*, BORDAGES d'entre les préceintes.

„ Les Dalots du pont d'embas d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre pieds, „ doivent avoir ſix pouces de large, & cinq pouces d'épais, c'eſt-à- „ dire, les piéces de bois où ſont les trous, & les trous ont trois pouces de „ diamétre.

„ Les Dalots du pont d'enhaut, c'eſt-à-dire, les bois où ſont percez les

„ trous, doivent avoir quatre pouces de large, & quatre pouces d'épais; &
„ les trous ont deux pouces de diamétre.

DAM.

DAME Janne. *Een Vul-geldt.*

Les matelots appellent ainsi une grosse bouteille de verre, couverte de natte: qui sert à mesurer sur les vaisseaux marchands les rations de la boisson de l'équipage, elle tient ordinairement la douziême partie d'une barique.

DAMELOPRE. *Damlooper.*

C'est une sorte de bâtiment dont on se sert en Hollande pour naviguer sur les canaux, & sur les autres eaux internes. En voici un devis, sur la mesure du pied de Vesel, ou d'onze pouces.

„ Le bâtiment aura cinquante-six pieds de long de l'étrave à l'étambord.
„ Sa largeur sera telle qu'il faut pour avoir son évitée en passant aux écluses
„ de Leidsendam, aves ses semelles pendantes, qui touchent au quai, & qui
„ néanmoins puissent passer. Au premier bordage au dessus des fleurs,
„ en dehors, il aura la même largeur qu'aux préceintes, & en dedans, à
„ prendre entre les serre bauquiéres, il aura onze pieds un pouce, pour le
„ moins.

„ Il aura quatre pieds de creux, à prendre sur les vaigres de fond jus-
„ qu'au bordage où les dalots sont percez; & cinq pieds derriére le côté
„ du bau où le mât touche, qui regarde l'arriére; sans qu'il manque rien
„ des cinq pieds, afin qu'il puisse contenir cinquante lastes, suivant la jauge
„ du païs.

„ L'étrave aura huit pouces d'épais en dedans, six en dehors; un
„ pied quatre pouces de largeur en dehors, sous les lisses, sans s'élever
„ au dessus du bordage. Le Charpentier lui doit donner de la quête à
„ la vûë seulement: le plus qu'on en donne à de pareils bâtimens est le
„ meilleur.

„ L'étambord aura huit pouces d'épais en dedans, & un pied sous les lisses;
„ sans s'élever non plus au dessus du bordage, & on lui donnera aussi le plus
„ de quête qu'il sera possible.

„ La quille sera d'une seule piéce, & passera jusqu'au delà de l'étambord;
„ mais il s'en faudra quatre pouces qu'elle ne vienne jusqu'au bout de l'étra-
„ ve. Elle aura quatre pouces d'épais, & un pied de large.

„ Les gabords entreront dans le jarlot de la moitié de leur épaisseur, & de
„ trois pouces & demi de large, & ils y entreront de biais, de haut en bas,
„ y étant entretenus avec des chevilles de bois de saule. Il y aura aussi une
„ cheville à chaque varangue, qui passera dans la quille, par le gabord, à côté
„ de l'anguillére.

„ Les autres bordages de fond, aussi bien que les gabords, auront deux
„ pouces d'épais; mais le bordage qui leur touche, & qui commence les fleurs
„ aura deux pouces & demi du côté des fleurs, jusques aux endroits où il au-
„ ra été chaufé.

„ Le premier bordage des fleurs aura beaucoup de pente, & passera assez
„ avant en dessous, & cela à cause des basses qui sont dans les eaux: il sera
„ d'une

„ d'une seule piéce jusques aux endroits où il n'a pas été chaufé, & de trois „ pouces d'épais aux mêmes endroits ; de quatorze pouces de large en de„ hors, & moins large en dedans, à cause du bordage de fond qu'il joint de „ biais. On y mettra une cheville de fer, qui passera dans la vaigre d'em„ pature.

„ Le franc-bordage sera posé à quein, & jusques aux lisses il sera de plan„ ches de cinq dans un pied d'épaisseur. Dans le milieu du bordage les plan„ ches n'auront qu'onze pouces de large, afin de radouber avec plus de faci„ lité le bâtiment, lors qu'il sera vieux. Tout le bordage s'étrecira conve„ nablement, tant à l'avant qu'à l'arriére, & sera si bien compassé que tou„ tes les coutures en soient fort droites.

„ Les lisses ne seront que d'une piéce, jusques aux endroits où elles ne se„ ront pas chaufées ; & de trois pouces & demi d'épais, & neuf pouces de „ large, non compris la serre goutiére, qui passera en dehors sur toute l'épais„ seur de la lisse.

„ Le bordage au dessus de la serre goutiére, aura trois pouces & demi d'é„ pais, & sera de largeur convenable.

„ Les serre goutiéres ou courcives entre ce bordage & celui qui soutient le „ pont, ou les écoutilles, auront quatorze pouces de large, & s'étendront „ de chaque côté jusques aux façons de l'arriére & de l'avant. Elles auront „ trois pouces d'épais en dedans, du côté du pont, & cinq pouces en dehors, „ où elles auront en dessous une rablure de deux pouces de creux, afin qu'u„ ne partie des côtes y demeure assemblée & les soutienne, pendant que l'au„ tre partie monte par derriére.

„ Le bordage entre la courcive & les écoutilles ; aura quatre pouces d'é„ paisseur par le haut, & un pouce & demi par le bas. Les faix de pont au„ ront quatre pouces & demi d'épais en dedans, & dix-huit pouces de large ; „ & le pont sera de planches de six dans un pied d'épaisseur. Le cornet du „ mât sera de quatre pouces & demi d'épais. Il y aura sur le bout de chaque „ varangue deux entremises de six pouces de large, & de quatre pouces d'é„ pais par le bas, & de trois pouces & demi par le haut.

„ Dans chaque espace d'entre les varangues il y aura un genou, ou „ bois courbe, scié dans une grosse piéce droite ; il aura six pouces de „ large, & sera d'une épaisseur convenable. La carlingue aura vingt pou„ ces de large sous le cornet, & cinq pouces d'épais, & trois pouces à „ l'arriére.

„ Les vaigres de fond seront de planches de cinq dans un pied d'épaisseur „ de bois, & la vaigre d'empature aura douze pouces de large, & trois pou„ ces d'épais. Les serre-bauquiéres auront dix-huit pouces de large, & trois „ pouces d'épais, pour le moins.

„ Le reste du serrage sera de planches de six par pied d'épaisseur de bois ; le „ tout avec les façons requises, & sans qu'il y ait aucun écart dans le bois qui „ doit être dans la longueur, entre les façons.

„ Le bau qui sera auprès du mât, aura un pied cinq pouces de large, & „ huit pouces d'épais. Celui qui sera le dernier à l'arriére, aura un pied deux „ pouces de large, & sept pouces d'épais. Celui du milieu sera de sept pou„ ces en quarré.

„ Le bau qui sera à l'écoutille de la chambre de l'arrière, aura huit pouces „ de large, & cinq pouces d'épais.

„ Il y aura six courbatons au bau d'auprès du mât: six au dernier „ bau de l'arrière: quatre au bau du milieu: quatre sous la chambre de „ l'avant: deux à celle de l'arrière: deux à l'endroit où sont les semel- „ les qui s'étendront jusques au petit bordage qui est sur les courcives, „ & qui soutient le pont; ils seront à quatre pieds l'un de l'autre; & „ il y aura encore d'autres courbatons sous les courcives, derriére le serrage, „ qui viendront de leurs bouts embrasser aussi le petit bordage qui soutient „ le pont.

„ L'Entrepreneur sera tenu de livrer tout le bois de chêne & de sapin rou- „ ge qu'il faudra pour les fronteaux de separation des chambres de l'avant & „ de l'arriére; & un gouvernail non monté; & ce sera au Bourgeois à paier „ la main de l'ouvrier.

„ L'Entrepreneur sera tenu de livrer un gouvernail neuf; une barre de „ gouvernail avec son courbaton; les semelles; les tillacs; les planches pour „ mettre sous les pieds du Timonier: les guindas ou rouleaux de l'avant & de „ l'arriére; les coittes du guindas, les piliers de bittes, les chevillots, l'étou- „ pe, la mousse, les chevilles, les épites, le brai, tout le petit clou au dessous „ du clou de double tillac; & de rendre le vaisseau fait & en état d'être ac- „ cepté, avec toutes les petites piéces ou parties nécessaires, qui sont de trop „ peu d'importance pour être comprises en ce devis. Toutes les œuvres vi- „ ves seront construites à cloux & à chevilles; mais l'œuvre morte sera seule- „ ment construite à clou. Le bois de chêne sera de Vesel, sain, sans aubier, „ & sans flaches.

„ Le Bourgeois sera obligé de fournir toute la grosse ferrure, & le gros „ clou, à descendre jusqu'au clou de double tillac inclus: tout le prélart, & „ le clou pour l'atacher, un tonneau de goudron, & trois demi tonneaux de „ biére, pour régaler les ouvriers.

„ Sous les conditions ci-dessus le marché du Damelopre à été fait à „ la somme de quinze cents livres, savoir, trois cents livres à paier „ lors que le vaisseau sera accepté & sortira de l'atelier, & cent cinquan- „ te-livres par chacune des années suivantes, jusques à l'entier & parfait „ paiement.

„ La grosse ferrure a monté à cent cinquante huit livres, & le gros clou „ à cent trente livres. Il est vrai qu'on s'est servi du vieux fer d'un vaisseau „ dégradé; sans quoi le prix de la grosse ferrure auroit monté beaucoup plus „ haut.

DAMOISELLES. *Voiez*, Lisses de porte-haubans.

D A N.

DANGERS. *Blinde klippen*, *Blinde banken.*

Ce sont des rochers, des bancs de sable, ou de vase, cachez sous l'eau, auxquels un vaisseau ne peut toucher en passant dessus sans en être incommodé. On appelle ces sortes de dangers, Dangers Naturels, pour les distinguer de ceux qui sont appellez Dangers Civils; & autrement, Dangers de la Seigneurie, ou Risques de Terre: ceux-ci sont les défences, les doüanes, &

& les exactions que les Seigneurs des lieux pratiquent sur les Marchands, & sur ceux qui font naufrage. Les Officiers des ports marqueront avec des barils flotans & balises fort reconnoissables, les roches, bancs & autres Dangers qui seront sous l'eau, dans les abords des terres, entrées & sorties des ports.

DANGERS. *Harde stroomen in een engte van een rivier.*

Cela se dit encore du détroit d'une riviére, où il y a de grands courans, comme au passage de l'Ile au coudre, dans le fleuve de St. Laurens.

DAR.

DARDS à feu. *Vuur-schichten.*

C'est une sorte de feu d'artifice qu'on jette dans les vaisseaux ennemis.

DARSES, DARSINE, BASSIN, CHAMBRE, PARADIS. *Kom, Dok.*

C'est la partie d'un port de mer la plus avancée dans la ville. Elle sert à retenir les galéres & autres bâtimens de mer, & est fermée d'une chaîne. Elle est appellée Darsine sur la Méditerranée; mais sur l'Océan on appelle Paradis, Bassin, Chambre, les lieux retirez du port, où les vaisseaux sont en plus grande seureté. *Voiez*, BASSIN, & CHAMBRE.

DAU.

DAUFINS d'un canon. *Dolfyns van een geschut.*

Ce sont des figures de daufins, qu'on met sur les terillons.

DAUGREBOT. *Dogger-boot, Dog-boot.*

C'est une espéce de bâtiment dont les Hollandois se servent pour la pêche sur le Dogre-banc. Il y a un réservoir dans le fond de cale de ces bâtimens *Voiez*, DOGRE-BOT.

DEB.

DE'BACLE, DE'BACLAGE. *Het doen schaveelen van de schepen in een haaven.*

C'est l'action par laquelle on débarasse les ports. Faire la débacle, c'est-à-dire, retirer les vaisseaux vuides qui sont dans les ports, afin que les en aïant débarassés, on puisse faire approcher du rivage ceux qui ont encore leur charge.

DE'BACLE. *Ys-gang.*

C'est la rupture des glaces qui arrive tout-à-coup, après qu'une riviére a été prise long-tems.

DE'BACLER. *De schepen malkander in een haaven doen schaveelen.*

C'est débarasser un port.

DE'BACLER. La riviére a débaclé cette nuit. *Daar is van de nagt een schielyke ys-gang op de rivier geweest.*

C'est quand les glaces viennent à se rompre tout-à-coup.

DE'BACLEUR. *Een Commissaris van een haaven, die op 't te rug vaaren der leege schepen en schuiten order geeft.*

C'est un petit Officier de ville qui donne les ordres sur le port, quand il faut faire retirer les vaisseaux vuides, pour faire approcher ceux qui sont chargez.

Ces Officiers furent supprimez en 1720, & des Commis substituez en leur

place, avec même soin de débaclage; mais avec attribution de moindres droits pour leurs salaires. Six articles du 4 chapitre de l'Ordonnance de la Ville de Paris de 1672, à commencer au dixiéme inclusivement, traitent des fonctions des Débacleurs.

Le dixiéme porte. Que ces Officiers feront ôter incessamment des Ports, les bâteaux vuides, sans prétendre autres droits que ceux à eux attribuez; sur lesquels ils paieront les Compagnons des Riviere, ou Gagne-deniers, dont ils le serviront pour le débaclage; sans permettre qu'ils exigent aune chose des Marchands, soit en argent, soit en marchandises, dont ils seront responsables en leur nom, & solidairement condamnez, à la restitution.

Par l'onziéme article, les Débacleurs sont obligez de remettre en place les bâteaux chargez qu'ils auront déplacez, pour faciliter leur travail, à peine des dommages interêts des Marchands, & sans que pour cela ils puissent exiger aucuns droits, sous peine de privation de leurs Offices, & de punition corporelle.

Le quinziéme article régle le tems dans lequel ces Officiers aussi bien que les Boueurs, Plancheurs & Gardes de nuit, qui sont d'autres petits Officiers ou Commis des Ports, peuvent intenter action pour leurs droits & salaires, ce qui est reduit à la quinzaine, à compter du jour que chaque bâteau sera vuide.

DE'BARCADOUR. *Een Ontlast-plaats, Een Los-plaats.*

C'est un lieu établi pour débarquer ce qui est dans un vaisseau, ou pour transporter quelque chose avec plus de facilité du vaisseau à terre.

DEBARDAGE *Ontlaading.* Il signifie la sortie des marchandises hors d'un bâteau, lorsqu'il est arrivé au port. Il se dit particulierement de la marchandise des bois à brûler.

DEBARDER. *Waaren afscheepen.*

Décharger un bâteau, en tirer la marchandise pour la rendre, ou la livrer à qui elle appartient.

DEBARDEUR. *Losser.*

Celui qui aide à décharger un bâteau & à en mettre la marchandise à terre. Il y a sur les Ports de la Ville de Paris, de petits Officiers dépendans de la Jurisdiction des Prevôts des Marchands; & Echevins, à qui il appartient seuls de faire le debardage des bois & autres marchandises, qui arrivent par Riviere. On les nomme plus ordinairement Forts, & Gagne-deniers de Riviere.

DE'BARQUEMENT. *Ontscheeping.*

Sortie des Marchandises hors d'un navire marchand, pour les mettre à terre. Il se dit aussi des équipages & des agrès; enfin de tout ce qui fait le chargement d'un vaisseau, qu'on en tire, ou qui en sort.

Par l'Ordonnance de la Marine de 1685 les Marchands Facteurs & Commissionnaires, ne peuvent laisser sur les quais leurs marchandises plus de trois jours depuis leur debarquement: après quoi elles doivent être enlevées à la diligence du maître du Quai, où il y en a d'établis, sinon des Procureurs du Roi,

Roi, aux dépens des Proprietaires, lesquels doivent être en outre condamnez à une amende arbitraire. *Art. 7. du Titre 1. du Livre 4.*

DEBARQUER. *Ontscheepen, Lossen, Ontlaaden, Uit het schip lossen, Waaren af-scheepen.*

C'est tirer ce qui est dans le vaisseau, & le mettre ou le porter à terre, après le voiage. Où dans les Magazins du Marchand, qui l'a fretté, ou les livrer aux Facteurs Commissionnaires; ou autres personnes à qui elles sont adressées. Nos navires débarquérent ce qu'on devoit laisser à Livourne, & on rembarqua les deux prisonniers.

DE'BARQUER. *Uit het schip gaan, Ontscheepen. Aan landt gaan.*

C'est quiter le bord, après avoir fait la traversée, ou le voiage qu'on vouloit faire.

DE'BILLER. *De lyn afslaan, of ontslaan.*

C'est détacher la corde de la courbe d'un cheval qui tire un bateau.

DE'BITER le bois. *Hout meeten.*

Les Charpentiers disent, Débiter le bois, quand ils mesurent les piéces avec la règle & le compas, & qu'ils marquent les grandeurs dont ils ont besoin avec la pierre blanche, ou la pierre noire. On appelle un scie à debiter, celle dont on se sert pour debiter ou scier le bois.

DE'BITTER le cable. *Het touw los maaken, Bot geeven.*

C'est-à-dire, Détacher un tour que le cable fait sur la bitte.

DE'BORDER, Se Déborder. *Overvloeijen, Overstroomen, Overloopen.*

Cela se dit des riviéres, & des autres eaux qui sortent de leur lit.

DE'BORDER. Vaisseau qui se déborde. *Redden, Afarbeiden, Los raaken.*

C'est-à-dire qu'il se dégage du grapin & des amarres de l'ennemi qui s'y étoit attaché, & se sauve de l'insulte d'un abordage, soit d'un autre vaisseau, ou d'un brulot. Le vaisseau qui nous avoit abordez, aïant trouvé beaucoup de résistance, fit tous ses éforts, pour se déborder, bien loin de faire sauter ses soldats sur nôtre pont. Leur Vice-Amiral aïant coupé l'amarre se déborda.

DE'BORDER. *Afsleeken.*

C'est quand un petit bâtiment s'éloigne d'un plus grand, à bord duquel il étoit. Les chaloupes débordérent, dès qu'elles virent le feu au brulot; mais les grapins, qui n'étoient que des cercles de bariques pliez, s'étant rompus, il se détacha, & s'en fut à la dérive. Le Lieutenant ne laissera aborder ni déborder aucun bâtiment du navire, sans en être averti. Le Maître de chaloupe n'abordera, ni ne débordera point du vaisseau avec la chaloupe, que le Capitaine n'en soit informé, & que l'Officier de garde n'ait fait visiter s'il n'y a rien dedans de ce qu'il est défendu d'y aporter, ou d'en faire sortir. Ils rentrérent dans leur bâteau, & y furent plus de deux heures, avant que de déborder. Depuis que la Lettre A de ce présent Dictionaire est imprimée, on a lu dans un bon Auteur Flamand *Boordeeren*, pour dire, Aborder. *Men moet ook wel toesien, dat men den vyandt niet en boordeere aan het agter-schip, maar liever voor den boeg.* Il faut tâcher d'aborder l'ennemi plûtôt par l'avant que par l'arriére.

DE'-

DE'BORDE. *Steek af.*

C'est un commandement fait à une chaloupe de s'éloigner d'un vaisseau.

DE'BORDEMENT d'eaux, Inondation. *Overvloeying*, *Overstrooming*, *Overlooping*, *Waater-vloedt*, *Inbreuk der waateren.*

Les Anciens se sont vainement tourmentez à trouver les causes du debordement du Nil.

DE'BOSSER le cable. *De stopper los maaken.*

C'est démarrer la bosse qui tient le cable.

DE'BOUQUEMENT. *Uitzeiling.*

C'est un terme dont on se sert dans les Iles de l'Amérique, pour dire, la sortie d'un vaisseau hors des bouches, détroits, ou canaux qui séparent ces Iles l'une de l'autre. Le Débouquement de Magellan.

DE'BOUQUER. *Een engte zees uitzeilen*, *uitloopen.*

Ce mot signifie, Sortir des bouches, ou des canaux, qui séparent les Iles l'une de l'autre, ou qui font le trajet des Iles & de la terre ferme.

DEBOUT. Donner debout à terre. *Koers regt na 't landt setten.*

C'est-à-dire, Courir droit à terre.

DEBOUT au vent. *Vlak in de windt.*

Avoir vent debout, Aller debout au vent, Etre debout au vent. *Met de neus in de windt steeken.*

C'est avoir vent contraire, ou vent par proüe, aller contre le vent, présenter l'avant du navire du côté que vient le vent. Comme nous donnions chasse à un petit corsaire, il serra toutes ses voiles, & nagea debout au vent pour se mettre hors de portée.

DEBOUT à la lame. Naviguer debout à la lame, Croiser la lame. *Dwars zees zeilen*, *Bekken.*

C'est quand la lame prend le vaisseau par l'avant, & qu'il la coupe pour avancer.

Aborder un vaisseau debout au corps. *In de zy zeilen.*

C'est lui mettre l'éperon dans le flanc.

DEBRIS d'un vaisseau péri, ou d'un vieux bâtiment dépecé. *Wrak.*

Ce sont aussi les effets qui restent d'un vaisseau qui a fait naufrage, soit que la mer les jette sur le rivage, soit qu'ils soient trouvez & pêchez en pleine mer.

On dit en terme de Marins plus ordinairement Bris; & c'est ainsi qu'ils sont nommez dans l'Ordonnance de la Marine de 1685.

Le titre 9 du Livre 4 de cette Ordonnance, contient en 37 Articles la police qui doit s'observer pour la conservation des effets provenans des naufrages Bris & échouëmens, & pour assurer leur restitution à leurs véritables proprietaires.

L'Article 19 de ce Titre, enjoint particulierement à tous ceux qui auront tiré du fonds de la mer, ou trouvé sur les flots, des effets procedant du Bris, ou naufrage, de les mettre en sûreté; & 24 heures après au plus tard, d'en faire leur déclaration, à peine d'être punis comme receleurs.

Et par le 24. Article, il est permis aux propriétaires desdits effets de les reclamer dans l'an & jour de la publication, qui en a été faite; lesquels effets

fets leur seront rendus, ou à facteurs & Commissionnaires, en paiant les fraix faits pour les sauver *Voiez*, BRIS.

DEC.

DE'CHARGE. *Lossing.*

Le premier port où le vaisseau sera décharge. *De eerste haaven daar men 't schip lossen sal.*

DE'CHARGE le petit hunier. *Bras 't voor-mars-zeil af.*

C'est un commandement que l'on fait lors-qu'on donne vent devant, pour ôter le vent de dessus le hunier de miséne, & le tenir au plus près du vent.

DE'CHARGER un vaisseau. *Een schip lossen, Last lossen, Lichten, De goederen afscheepen, Ontscheepen, Ontlasten, Ontlaaden, Ontlossen.*

DE'CHARGER seulement une partie de la cargaison. *Last breeken.*

DE'CHARGER les voiles. *De zeilen afbrassen, of vol brassen.*

C'est ôter le vent de dessus, pour le mettre dedans.

DE'CHARGER. Se Décharger. *Sig ontlasten, Inloopen, Invloeijen.*

Cela se dit des riviéres qui se déchargent dans la mer, ou dans d'autres riviéres. Plusieurs belles riviéres se déchargent dans ce golfe.

DE'CHARGER. La pompe se décharge. *Het waater loopt weg uit de pomp of houdt niet.*

C'est quand l'eau s'écoule en bas.

DE'CHARGEMENT. *Ontlaading, Lossing.*

C'est l'action & le travail de décharger un vaisseau.

DE'CHARGEUR. *Een Opsiender over of op de ontlaadinge der schepen.*

C'est un Officier de Ville commis sur les ports pour décharger les vaisseaux qui arrivent.

DE'CHEOIR. *Verliesen, Afvallen, Met 't schip verwyderen.*

C'est dériver, s'abatre & sortir de sa route. La diverse variation de l'aiguille aimantée, & le mouvement des courans, qui ont plus de force dans la nouvelle & la pleine Lune, & moins quand elle est en decours, font aussi plus ou moins décheoir le vaisseau; & de-là vient que quand les Pilotes font leur estime, & qu'ils pointent leurs cartes, ils tiennent quelquefois compte de deux quarts de rumb davantage, dans la nouvelle & la pleine Lune, quand ils navigent dans un parage où il y a des courans. Il faut donc beaucoup de prudence, pour donner plus ou moins de déchet à la route. Un Pilote, qui, dans les voiages de long cours, n'auroit égard qu'à la force des courans, ne corrigeroit sa route & ne lui donneroit de déchet qu'un quart de rumb, ou tout au plus qu'un quart & demi; mais à cause de la variation de l'aiguille, qui indique mal le Nord, & qui s'en éloigne quelquefois de plus de vingt degrès de part & d'autre, il faut tenir compte de beaucoup plus, & donner davantage de correction. Par exemple; Si un vaisseau veut faire voiles au Nord, & qu'il soit dans un parage où l'aiguille Nord-Este de cinq à six degrès, & que les courans portent aussi au Nord-Est, il faudra que ce vaisseau, pour faire le Nord & s'empêcher de décheoir, gouverne au Nord-Oüest, afin que sa route vaille le Nord. Que s'il navigeoit à l'Est, avec les mêmes suposition, il faudroit qu'il portât

le cap au Nord-Est, afin que la route valût l'Est. Mais si l'aiguille varioit d'un côté, & que les courans portassent d'un autre, en sorte que ce que les courans vous donneroient de dérive vous fût ôté par la variation, il faudroit recompenser un déchet par l'autre, & balancer judicieusement toutes choses.

DE'CHET. *Afvalling*, *Verlies*.

C'est la dérive que fait un vaisseau. *Voiez*, DERIVE, & DECHOIR.

DE'CHET de chanvre & d'étoupillons. *Afval*.

DE'CHETS pour le biscuit. *Afval van het hart broodt aan kruimelingen*.

DE'CHOUER. *Van de grondt helpen*, *afhaalen*, *Weer laaten vlotten*.

C'est relever un bâtiment qui a touché, ou qui est échoüé, & le remettre à flot. Il nous fallut du tems pour déchoüer nos canots. *Voiez*, FLOT, & RELEVER.

DE'CLINAISON. *Afwykinge des zeil-steens*.

C'est la variation de l'aiguille aimantée, quand elle ne se tourne pas précisement vers le Nord. La déclinaison va jusqu'à vingt-deux degrès & demi sur le grand banc. Les François ont mis le premier Méridien à l'Ile de Corvo, qui est la derniére des Açores, à cause que l'aiguille n'y a point de déclinaison. *Voiez*, VARIATION.

DE'CLINAISON du Soleil. *Afwykinge van de Zon*, *Afhelling*.

La Déclinaison du Soleil & des astres, signifie la mesure de l'éloignement de l'Equateur, ou de l'Ecliptique; ainsi on dit qu'on peut savoir chaque jour la déclinaison du Soleil, pour dire, qu'on peut savoir de combien de degrès le Soleil est éloigné de l'Equateur.

DE'CLINER. *Afwyken*.

Cela se dit du Soleil, ou de quelque autre astre, quand il s'éloigne de l'Equateur en deça, ou en delà.

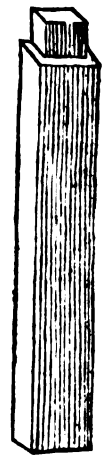
DE'CLINER. *Waalen*, *Heen en weer draayen*, *Afwyken*.

Cela se dit aussi de l'aiguille de la boussolle, quand ne tendant pas au point du Nord, elle s'écarte à droit ou à gauche. L'aiguille décline de tant de degrès. L'aimant ne décline pas toûjours d'une même sorte, en un même endroit de la terre.

DE'COLEMENT. Faire un décolement à un tenon. *Een pen aan een zy mesceren*, *Een pen die aan een zy gemeseerd is*.

C'est en couper une partie, pour faire qu'étant moins large on ne voie pas la mortaise, qui demeure cachée par l'endroit où le décolement a été fait. On dit aussi, Fausement, mais c'est en Charpenterie de même que Décolement.

DE'COM-



DE'COMBRES & VUIDANGES d'un atelier de construction. *Het afval van een timmer-werf.*

C'est tout ce qu'on coupe du bois d'ouvrage, & qui est inutile, comme les coupeaux & autres choses. Les ouvriers enleveront les décombres & vuidanges, & feront place nette.

DE'COUDRE. *Maaken weer los.*

C'est décloüer quelques piéces du bordage, ou du serrage; ce qui se fait pour voir ce qu'il peut y avoir de défectueux sous ces piéces.

DE'COUS ce bordage. *Doet 'er weer uit.*

DE'COUVERTE. Etre à la Découverte. *Uitkyken.*

C'est être en sentinelle au haut du mât.

Envoier un bâtiment à la Découverte. *Een vaartuig op kondtschap uitsenden, of afzenden.*

DE'COUVRIR les terres. *Landt ontdekken, Landt opdoen, Landt gewaar worden.*

C'est les voir, & commencer à les distinguer.

DE'COUVRIR la situation des côtes. *Ontdekken hoe hem 't landt uitter zee komende opdoet, of wat merken haar te landt openbaaren.*

DED.

DEDANS. Mettre les voiles dedans, ou Mettre à sec. *De zeilen inneemen, of beslaan.*

C'est les plier & les serrer. A peine avions nous apareillé & mis toutes voiles hors, que l'orage survint; de sorte qu'il falut mettre nos voiles dedans, sans en porter aucune.

DEF.

DE'FENDRE de la côte. *Van de wal omslooïen.*

DE'FENSES, ou BOUTE-HORS. *Spiêr, Spieren.*

Ce sont des bouts de mâts longs de quinze à vingt pieds, & amarrez, pendant un combat, à l'avant & à l'arriére du vaisseau, pour repousser le brulot & empêcher l'abordage de l'ennemi. On s'en sert aussi dans un

un mouillage, pour empêcher le choc des vaisseaux qui dérivent l'un sur l'autre.

DE'FENSES, Boute dehors. *Wryf-houten*, *Oplangers*.

Ce sont aussi des bouts de mâts, de cables, ou de cordes, qu'on laisse pendre le long des côtés des vaisseaux, lors qu'ils sont dans les ports, pour empêcher qu'ils ne s'endommagent en se choquant; ou pour rompre le choc de leurs chaloupes. Au lieu de bouts de cables on se sert quelquefois de fagots qu'on laisse pendre le long du flanc, pour la même précaution. Sur les petits bâtimens il y a toûjours de ces défences qui pendent à des cordes, & qui n'ont qu'un pied & demi, ou deux pieds, de long; ils ne sont pas plus gros que des bouts de levier: on les peut bien voir dans les figures des petits vaisseaux qui sont en ce livre.

DE'FENSES pour chaloupes. *Wryf-houten tot de sloepen*..

Ce sont des piéces de bois endentées deux à deux, ou trois à trois, sur les préceintes du vaisseau, & qui servent à conserver les chaloupes contre les préceintes & les têtes des chevilles de fer, quand on les embarque, & quand il les faut remettre à la mer.

DE'FENSES de bouts de cables. *Willen en Kransen*.

C'est pour les petits bâtimens. *Voiez*, Cordes de defences.

Vaisseaux qui sont hors d'état de défence *Schepen die in onmagt leggen*.

DE'FENS. *Hou af*.

C'est un commandement que l'on fait pour empêcher que le vaisseau n'aproche de quelque chose qui le pourroit incommoder.

DE'FENS du Sud, Défens du Nord. *Hou van 't Suid af*, *van 't Noord af*.

C'est commander au Timonier de ne pas gouverner de ce côté-là.

DE'FERLER, ou Defreler les voiles. *De zeilen los maaken*, *slaaken*, *laaten vallen*, *ontslaan*.

C'est mettre les voiles dehors, & les déploïer pour s'en servir.

DE'FERLE les perroquets. *Stoot uit uw top-zeilen*.

DE'FIER. *Afhouden*, *Van landt zeilen*.

C'est prendre garde pour empêcher que quelque chose n'arive, comme de faire un abordage, ou de toucher la terre.

DE'FIE l'ancre du bord. *Hou 't anker van de boeg af*.

C'est-à-dire, Empêche que l'ancre ne donne contre le bord.

DE'FIE du vent. *Niet hooger*, *Man te roer*.

C'est un avertissement qu'on donne à celui qui gouverne, afin qu'il ne prenne pas vent devant, & qu'il ne mette pas en ralingue.

Notre vaisseau ne se Défie que des grains qui paroissent au vent à lui. *Ons schip en heeft geen ongemak te vreesen*, *als van die buyen*, *die boven windt zyn*.

Vent qui Défie de la côte. *Een windt die van de wal waayt*..

C'est-à-dire qu'il vient de la côte.

DE'FUNER les mâts. *De masten kaal maaken*.

C'est-à-dire, Dégarnir le mât de son étai & de ses manœuvres.

Quand de gros tems on veut mettre bas le mât de hune, ou le perroquet, il faut les défuner.

DE'GAGER un vaisseau gardé, ou sur lequel on chasse. *Bevryden, Omsetten.*

C'est le délivrer de ses ennemis, & le mettre en liberté de faire sa route.

DE'GARNIR un vaisseau. *Onttaakelen, Van wandt kaal-maaken.*

C'est en ôter les agrès, ou la garniture.

DE'GARNIR le cabestan. *De boomen uit de spil haalen.*

C'est en ôter les barres & la tournevire.

DE'GAUCHIR une piéce de bois. *Bereiden.*

C'est en ôter ce qu'il y a de trop en quelques endroits, pour la rendre unie & droite, en sorte qu'elle ne soit plus gauche; c'est-à-dire, faire que ses angles, ou côtés, répondent à la place où elle doit être mise.

DE'GORGEOIR, Touche. *Yser-priem, Laad-priem, Een naalde met een boor om het gelaaden kruidt op booren.*

C'est un gros fil de fer, ou un poinçon, dont les Canoniers se servent pour mettre dans la lumiére du canon, & percer ou crever la gargousse. Prenez le dégorgeoir, mettez-le dans la lumiére du canon, & crevez la gargouche.

DE'GORGEOIR. *Ruim-naalde, Een naalde met een spits leepeltjen voor, om daar mede het laadt-gat te suiv ren, en wat daar in gevallen is, te neemen.*

C'est un autre instrument dont on se sert pour ouvrir, ou dégorger la lumiére du canon, lors qu'il s'y est amassé de l'ordure.

DE'GRADER un vaisseau. *Een sleet syn tuig wegneemen.*

C'est l'abandonner après en avoir ôté tout l'équipement, quand le bâtiment est si vieux & si incommodé, qu'il est devenu inutile..

Vaisseau Dégradé. *Een Sleet, Slyte, Slete, Wrak.*

Il acheta un vieux vaisseau dégradé, qu'il fit rétablir. *Hy kocht een oudt wrak, dat hy liet opbouwen.*

DEGRE', ou Degres. *Graadt, Trap, Graden.*

Ce sont les divisions des lignes qui se font sur plusieurs instrumens de Mathématiques, sur l'arbalête, ou le bâton de Jacob.

„ Le terme de Degré est pris par les Astronomes pour la 360. partie d'un
„ cercle. Lors qu'on dit, telle ou telle place est située, ou gît par tant ou
„ tant de degrès, on entend toûjours compter selon la hauteur du Pole.
„ Chaque degré comprend quinze lieües d'Allemagne; de sorte que quand
„ on réduit ces 360. degrès au nombre de lieües qu'ils contiennent, en leur
„ donnant à chacun quinze lieües, on trouve que le globe de la terre a dans
„ son contour cinq mille quatre cents lieües d'Allemagne.

„ On compte pour chaque rumb de vent onze degrès & un quart, parce
„ que trente deux fois onze & un quart font trois cents soixante degrès, &
„ par conséquent le tour de la terre.

DEGRE' de longitude. *Lengte-graadt.*

C'est une portion de terre entre deux Méridiens.

DEGRE' de latitude. *Breedte-graadt.*

C'est une portion de terre entre deux Parallèles.

DE'GRE'. *Voiez*, ECHELLE.

DE'GREER un vaisseau. *Een schip kaal maaken, onttaakelen, kelen.*

On dit qu'un vaisseau a été dégrée, ou desagrée, pour dire, qu'il a perdu les cordes de sa manœuvre, & le reste de ses agrès. On dit aussi la même chose d'un bâtiment qui n'en a perdu qu'une partie. Dans nôtre premier combat nous fûmes dégrées du mât d'avant, & au second nous fûmes encore degréez du mât d'artimon. Nôtre frégate, qui n'avoit été qu'à demi dégréée dans le combat, le fut tout-à-fait par des coups de vent. Nôtre vaisseau étoit dégrée de plusieurs manœuvres.

Vaisseau Dégrée, Vergue sans voile, Eperon sans ancre, Mât de hune sans hune. *Een kaal schip, Een kaale ree, Een kaale boeg, Een kaale steng.*

DE'GROSSI. Mâts Dégrossis & préparez pour le Maître mâteur. *Masten uitten ruigen, of uit den ruigen gemaakt.*

D E H.

DEHORS. Mettre un vaisseau Dehors. *Een schip uitloosen uitbrengen.*

C'est le faire sortir du port. Si le navire est affreté du consentement des propriétaires, & qu'aucuns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires, pour mettre le bâtiment dehors, le Maître pourra en ce cas emprunter à grosse aventure, pour le compte & sur la part des refusans, vingt-quatre heures après leur avoit fait sommation par écrit de fournir leurs portions.

Jetter le fond des huniers ou des perroquets Dehors. *De mars-of-topzeils uitstooten.*

D E J.

DE'JOUER. *Uitwaaijen.*

On dit qu'un pavillon, qu'une giroüette dejoüe, pour dire, qu'un pavillon, qu'une girouëtte voltige au gré du vent.

D E L.

DELAISSEMENT. Delaisser. *Abandonnement en insinuatie aan de Verseekeraar. Abandonneeren.*

C'est un Acte par lequel un Marchand, qui a fait assurer des marchandises sur quelque vaisseau, dénonce la perte de ce vaisseau à l'Assureur, & lui abandonne les effets sur lesquels l'assurance à été faite avec sommation de lui païer la somme assurée.

Cet Acte de delaissement est autorisé par l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, dont plusieurs Articles du Titre VI du Liv. III. en reglent la maniére & les conditions. Par le 42, 43 & 44 Articles de ce titre, il est dit; Que lors que l'assure aura eu avis de la perte du vaisseau, ou des marchandises assurées, il sera tenu de le faire incontinent pour signifier aux Assureurs, avec protestation de faire son Delaissement en tems & lieu; permis neanmoins à lui sans protestation de faire en même tems ledit Délaissement, avec sommation ausdits Assureurs de paier les sommes assurées dans le tems porté par la Police, ou trois mois après s'il n'y a point de tems prescrit.

Le 46 & 47 portent. Que le Délaissement ne pourra être fait qu'en cas de prise,

prise, naufrage, bris & échouëment, Arret du Prince, ou perte entiére des effets assurez, tous autres dommages ne pouvant être réputez qu'avaries, & que ledit Delaissement, ne pourra être fait, d'une partie en retenant l'autre.

Le 48 & 49 Articles réglent les tems que les Délaissemens & les demandes en consequence, doivent être faits & assurez.

Par les 53, 54, & 55. l'Assuré est tenu, en faisant son Délaissement de déclarer toutes les assurances, qu'il aura fait faire, & l'argent qu'il aura pris à la grosse sur les effets assurez, à peine d'être privé de l'effet des assurances, & en cas qu'il ait recelé des assurances, ou des contracts à la grosse, & qu'avec celles déclarées, elles excedent la valeur des effets assurez, il sera pareillement privé de l'effet des assurances; & en outre paiera les sommes empruntées. Que s'il poursuit le paiement des sommes assurées au de la de la valeur de ses effets, il sera de plus puni exemplairement.

Enfin le 60 Article ordonne. Qu'après le Délaissement, les effets assurez appartiendront aux Assureurs: & le 61 leur permet de faire preuve au contraire, aux attestations rapportées par l'Assuré, sans néanmoins qu'ils puissent se dispenser de païer par provision, en baillant caution par ledit Assuré. *Voiez* ASSURANCE.

DE'LARDER. *De kant van een stuk houts afneemen, of billioenen.*

C'est en terme de Charpentier, rabatre en chamfrein les arrêtes d'une piéce de bois. Quand on en abat une ou deux des arrêtes, on dit Délarder les arrêtiers, & quand on en ôte en creux, en dit, Délarder en creux, *Hol uitbillioenen.*

DE'LESTAGE. *Het uitschieten van de ballast.*

C'est la décharge qui se fait du lest d'un vaisseau. L'Ordonnance de la Marine de France de 1681 a un titre exprès pour le lestage & Délastage des Navires. Ce titre, est le quatriéme du quatriéme livre, qui en huit articles contient la Police, qui doit être observée à cet égard dans les Ports. Entre autres la Déclaration du l'est, dont est chargé un vaisseau, quand il arrive, les lieux marquez pour cela, hors des rades & des ports où il est important que la mer ne raporte pas le lest dont les bâtimens ont été chargez, parce qu'il pourroit combler les entrées & les canaux des riviéres, & hausser le fond des ports & des rades, ensorte qu'il n'y en auroit plus assez pour le tirant de l'eau des grands vaisseaux.

La déclaration du lest qui est sorti du Navire delesté, les marques que doivent porter le vaisseau qu'on deleste, les personnes qui peuvent être emploiées au delestage: enfin le tems où l'on peut y travailler. Le septiéme Article, faisant défense à tous Capitaines, Maîtres de vaisseaux &c. de faire le délestage pendant la nuit, à peine de 500 livres d'amende pour la premiere fois, & de confiscation de leurs Bâtimens en cas des récidive, ce qui est aussi la peine ordonnée contre ceux qui jettent leurs lest dans les Ports, Canaux, Bassins, & Rades.

DE'LESTAGE. *De oude ballast die uit het schip geworpen wordt.*

C'est aussi le vieux lest qu'on tire du vaisseau, & qu'on jette. L'Ordonnance dit que les Bâteaux deteurs doivent avoir des voiles, ou des prelarts les à leurs

à leurs bords, aussi bien que le vaisseau qu'on deleste, tant que dure le travail pour empêcher que le délestage ne tombe à l'eau. Ces voiles, ou prelarts, s'appellent en Flamand, *Poort-zeilen.*

DE'LESTER. *De ballast uitschieten, of uitwerpen.*

C'est tirer le lest du vaisseau, & le porter dans l'endroit marqué par le Réglement.

DE'LESTEUR. *De Commijs op 't uitschieten van de ballast.*

C'est le Commis préposé pour ce qui regarde les délestages. C'est aussi celui qui vient avec son bâteau, ou sa gabarre, recevoir le lest qu'on jette hors du vaisseau, & qui le porte dans les lieux destinez à le recevoir.

On appelle Bâteaux délesteurs, ceux avec lesquels on fait le delestage des Vaisseaux.

DELOT, Cosse. *Kousse.*

C'est une espéce d'anneau de fer concave, qu'on met dans une boucle de corde, pour empêcher que celle qui entre dedans ne la coupe.

D E M.

DE'MAIGRIR, ou Amaigrir. *Wat van de kant afhakken, om vierkant hout te krygen.*

Ce terme se dit, en charpenterie, pour dire, rendre plus aigu, diminuer un teron, & tailler une piece de bois en angle aigu.

DE'MAIGRISSEMENT. *De plaats daar wat van 't hout afgehakt is.*

C'est l'endroit où l'on a démaigri une piéce de bois.

DEMANDE. La demande du bois. *Den eisch van het hout.*

C'est la juste grandeur que demande chaque membre, planche, ou autre piéce de bois, dans la construction d'un vaisseau. On dit aussi, Faire une piéce selon la demande du bois, c'est-à-dire, selon que peut fournir le bois qu'on a, sans égard aux proportions, *Na dat 't hou wilt leeveren.*

File du Cable si ce navire en Demande. *Geeft 't touw soo veel hot als 't vereischt.*

Cela se dit en certains tems, lorsqu'on a mouillé l'ancre, pour filer du cable, si le vaisseau le fait roidir.

DE'MARRAGE. *Het los en driftig raaken van een schip.*

C'est lorsque le vaisseau rompt ses amarres par la force d'une tempête. Il faut obvier avec soin aux démarrages & autres accidens du mauvais tems.

DE'MARRER. *Los maaken.*

Ce mot se dit généralement pour toutes les choses qu'il faut détacher.

DE'MARRE. *Los.*

C'est un commandement pour faire détacher quelque chose.

Canon démarré. *Los geschut.*

C'est-à-dire, largué, ou détaché des palans qui le tiennent.

Vaisseau. Démarré. *Los schip.*

Cela se dit lorsque les amarres qui le tenoient dans le port, se sont rompües.

Ce vaisseau s'est démarré de lui-même.

DE'MARRER. Vaisseau qui démarre. *Uitvaaren, afvaaren, afsteeken, afzeilen, weg-zeilen, weg-vaaren.*

C'est-à-dire qu'après que l'on a levé, ou coupé ses amarres, il commence à faire route.

DE'-

DE'MATER. *De maſten afneemen.*

C'eſt abatre ſes mâts. Etre démâté, c'eſt avoir ſes mâts amenez par l'effet des guindereſſes. La frégate a démâté de ſon mât de hune d'avant.

DE'MATER dans un port. *De maſten in de haaven afneemen, Een ſchip kaal maaken.*

C'eſt enlever les mâts hors d'un vaiſſeau.

DE'MATER à la mer, Etre Démâté. *Maſtloos geſchooten zyn, Syne maſten afgeſchooten worden, Syne maſten verlooren hebben.*

C'eſt avoir perdu ſes mâts, ou une partie de ſes mâts, par des coups de canon dans un combat. Nôtre vaiſſeau fut démâté de ſon grand mât de hune d'un coup de canon qui vint du port. Il y a deux des vaiſſeaux ennemis qui ſont démâtez de tous mâts, il faut que les chaloupes les toüent.

Nôtre vaiſſeau fut démâté de ſon grand mât de hune, par un coup de vent. *Ons ſchip afzeilde ſyn groote ſteng.*

C'eſt-à-dire que le mât fut emporté par l'orage, ou abatu, ou rompu.

DE'MATER. *Reggen.*

C'eſt coucher le mât ſur le vaiſſeau dans un petit batiment.

DE'MATE'. Vaiſſeau dématé. *Een maſt-loos ſchip.*

DE'MEURER au Nord, Demeurer au Sud, Demeurer à babord. *Noord-leggen, Suid-leggen, Aan bakboord leggen.*

C'eſt une expreſſion pour marquer les ſituations ou giſemens des côtes, ou des parages de la mer. Nous fîmes voiles par le Nord, & les montagnes de cette Ile nous demeurérent à l'Oüeſt. Leur frégate nous demeura au Nord; ou bien, Nous étions Sud & Nord avec leur frégate. Lorsque nous apperçûmes le navire de Salé, il nous demeuroit au Nord-Oüeſt, *Het lag Nord-Weſt van ons.*

Vaiſſeaux Demeurez de l'arriere. *Agter-gebleevene ſcheepen.*

DEMI-CLEF. *Half-ſlag.*

C'eſt un nœud que l'on fait d'une corde ſur une autre corde, ou ſur quelque autre choſe.

DEMI-PIQUE. *Een Half-piek. Voiez*, PIQUE.

DEMI-PONT, Corps de garde. *Half-verdek, Schans. Voiez*, CORPS DE GARDE.

DEMI-SETIER. *Een Mutsje.*

C'eſt la moitié du ſetier, ou de la chopine, & le quart de la pinte.

La moitié d'un Demi-ſetier. *Een Hulſje, Halve-mutsje.*

Le quart d'un Demi-ſetier. *Een Pimpeltje.*

DEMOISELLES. *Voiez*, LISSES de porte-haubans.

DE'MONTER un gouvernail. *Een roer afſchieten en loſſen, afhangen.*

C'eſt l'ôter de l'arriére du vaiſſeau, où il étoit attaché, ou ſuſpendu. *Voiez*, MONTER.

DEP.

DEPARTEMENT. *Een van de beſte haavens van een Staat, daar een groote zee-magazyn is.*

C'eſt un port, ou arcenal de marine, comme Toulon, Rochefort,

Brest, le Havre-de-Grace, & Dunquerque, où le Roi de France tient ses vaiss aux & ses Officiers de Marine.

DEPARTEMENT. *Quartier*, *Bedryve*.

C'est le ressort & la jurisdiction, avec son étendüe, qui est commise à un Intendant, ou à quelque autre Officier & Commissaire envoié par le Souverain.

DE'PASSER un vaisseau. *Een ander schip voorby-zeilen*, *doodt-loopen*, *in 't zeilen voorby gaan*; *Harder zeilen als een ander*; *Agter uit zeilen*.

C'est aller plus vîte que ce vaisseau, & le laisser derriére. On dit, Dépasser un vaisseau comme s'il étoit à l'ancre, c'est-à-dire qu'un vaisseau est beaucoup meilleur voilier que l'autre. Le courant de la riviére leur fit dépasser ces trois barques.

DE'PASSER la tournevire. *De kaabelaaring verseisen*.

C'est la changer de côté.

DE'PASSER. *Voorby zeilen*, *Te boven zeilen*.

C'est passer contre son intention au delà de quelque endroit d'une côte, où l'on vouloit donner fond. Nôtre Pilote aïant mal pris sa hauteur, nous dépassâmes la Martinique. Nôtre frégate dépassa le p rt.

Aussi-tôt qu'on a Dépassé les tonnes. *Soo draa de tonnen agter uit zyn*.

DE'PECER un batiment. *Een schip ontsloopen*, *sloopen*, *slyten*.

C'est le détruire & le rompre en piéces, ainsi qu'il arrive aux batimens vieux, & hors d'état de naviguer.

DE'PENCE. *Bottelerye*, *Botlarye*.

C'est le lieu où le Maître-Valet tient les vivres qu'il distribüe.

„ Dans les navires de guerre, on place ordinairement la dépence au fond „ de cale, proche de la cuisine, & il y a une ouverture par laquelle on don- „ ne les vivres. Mais dans les vaisseaux marchands la dépence est le plus „ souvent placée à la même hauteur que la cuisine.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à „ l'étambord, la dépence doit avoir cinq pieds & demi de long, & cinq „ pieds de large.

DE'PENCIER, ou DE'PENSIER d'un vaisseau. *De Bottelier*.

C'est proprement le Maître-valet. *Voiez*, MAÎTRE-VALET.

DE'PENDANT. Aller en Dépendant. *Op de lywaarste man passen*.

C'est suivre toûjours un autre vaisseau, le devancer, ou aller à côté, & s'attacher à ne s'en pas écarter.

Venir en Dépendant. *Allengskens naar den lywaarste man sakken*.

C'est lorsqu'un vaisseau est au vent d'un autre, & que pour le reconnoître il s'en approche peu-à-peu, tenant toûjours le vent; revirant si l'autre revire, & faisant toûjours ensorte de n'être pas mis sous le vent. Les vaisseaux ennemis venoient sur nous en dépendant.

Tomber en Dépendant. *Na de lywaarste man afsakken*.

C'est s'approcher à petites voiles, & faire vent arriére pour arriver.

DE'PLOIER une voile. *Het zeil laaten vallen*, *ontslaan*, *los maaken*.

Déploier la voile, c'est la mettre hors.

DE'PLOIER le pavillon. *De vlag laaten waaijen*, *of uitwaaijen*.

C'est l'arborer, & le laisser voltiger au gré du vent.

DE'-

DE'PRE'DE'. *Geplondert goedt.*

Ce mot se trouve dans l'Ordonnance de la Marine, en parlant des marchandises qu'on a pillées dans un vaisseau ennemi, ou qu'on donne par composition aux Pirates pour le rachat du Navire & des marchandises. Le remboursement de ces marchandises, ou effets, sont du nombre des grosses avaries on dit: contribuer au remboursement des éfets déprédez, ou naufragez. Choses dépredées.

DER.

DE'RADER. *Driftig uit de ree raaken.*

On dit qu'un vaisseau à Dérade, pour dire, que le gros tems l'a forcé de quiter la rade où il étoit mouillé, & à chasser sur son ancre, & l'entrainer avec lui.

DE'RANGER, Démailler la bonnette. *'t Bonnet los maaken.*

C'est-à-dire, Déboutonner la bonnette du corps de la voile.

DE'RAPER. *Uit den grondt springen. Voiez,* ANCRE.

DE'RIVATION. *Afzeiling.*

C'est lors qu'on sort hors de sa route. On appelle aussi Canal de dérivation, un canal par où on conduit, ou bien, où l'on amasse des eaux pour les porter & conduire dans un réservoir.

DE'RIVE. *Het Afdryven, Afdryvinge, Afdrift.*

C'est le biaisement du cours d'un vaisseau qui ne porte pas à route; & qui s'abat, ou va de côté; ou-bien la différence qu'il y a du rumb de vent où l'on va, à celui où l'on veut aller. La marée, les courans & le vent donnent de la dérive au vaisseau, & s'ils se joignent ensemble la dérive en sera beaucoup plus grande. Nous étions dans un heu, qui, pour empêcher la dérive, mit à l'eau sa semelle de babord.

Les Dérives que causent les courans, donnent lieu à de grandes méprises, en sondant le fond. *Het afdryven van de stroomen brengt dikwils groote dwaalingen by, in 't peilen van de gronden.*

DE'RIVE, BELLE DERIVE. *Ver genoeg van de wal, Geen noodt meer van de wal.*

On dit qu'il y a belle dérive, pour dire, qu'un vaisseau est assez éloigné des côtes, pour n'avoir rien à craindre pour le rivage.

Un quart de Dérive. *Een streek aan ly.*

On dit, Avoir un quart de dérive, pour dire, Perdre un quart de vent sur la route qu'on veut faire.

Faire de grandes Dérives sous le vent. *Seer verre beneeden vervallen.*

Que vaut la Dérive? *Op wat streek zyn wy afgedreeven.*

C'est la demande qu'on fait au Pilote, pour savoir à quel air de vent la dérive porte.

La Dérive vaut la route. *Het afdryven is soo goedt geweest, als de regte koers.*

C'est-à-dire que le détour que prend le vaisseau porte au chemin qu'il veut faire. Dans cette traversée notre dérive valut notre route, car les courans & la route étoient Nord; mais nous étions portez d'un Sud-Est si forcé, qu'il nous fallut ferler toutes nos voiles, & amener nos vergues sur le vibord; de

ſorte que laiſſant aller le vaiſſeau à la dérive, côté de travers, au gré des courans, il ſe trouva que notre dérive valut notre route.

Combien y a-t-il de Dérive? *Hoe veel, of hoe verre zyn wy afgedreeven?*

C'eſt une queſtion que l'on fait au Pilote, pour ſavoir la différence qu'il y a de la route que le vaiſſeau fait, à celle qu'il doit faire.

DE'RIVE. *Het Afdryven van de lood-lyn.*

Cela ſe dit auſſi de la quantité de braſſes qui ſe trouvent, lors que l'on ſonde, entre le lieu où l'on a jetté le plomb, & celui où l'on ſe trouve.

DE'RIVE. *Swaard. Voiez*, SEMELLE.

C'eſt un aſſemblage de planches que les Navigateurs du Nord mettent au côté de leurs petits bâtimens, afin d'empêcher qu'ils ne dérivent.

A la Dérive. *Aan 't dryven.*

C'eſt quelque choſe qui flote ſur l'eau, au gré du vent & du courant.

DE'RIVER. *Afdryven, Afraaken, Vervallen.*

C'eſt ſortir de ſa route par la violence des vents, des courans, ou de la marée. On dit qu'un vaiſſeau ſe laiſſe dériver, pour dire, qu'il s'abandonne au gré des vents & des vagues, Les coups de vent firent dériver leurs vaiſſeaux ſur les nôtres, c'eſt-à-dire, les firent abatre ſur les nôtres. Il falut ſe ſervir des courans, & ſe laiſſer dériver à la marée, quand elle portoit à notre route.

Nous avions dérivé au Sud, ſelon notre eſtime. *Wy vervielen Suidelyk, als wy giſten.*

DE'RIVER ſous le vent. *Beneeden windt vervallen.*

DE'RIVER par le calme. *Door de ſtilte dryven.*

DE'RIVER a la merci des vents & des vagues, Se laiſſer aller à la dérive. *In zee, op Gods genaade gedreeven worden.*

DE'ROBER le vent. *Windt onderſcheppen.*

Lors qu'un vaiſſeau étant au vent d'un autre, l'empêche de recevoir le vent dans ſes voiles, c'eſt lui dérober le vent.

Les voiles de l'arriére dérobent le vent à celles de l'avant. *De voor-zeilen die leggen blindt. Voiez*, ARRIERE, Faire vent arriére.

DES.

DESAFFOURCHER. *Het tui anker ligten, of op winden.*

C'eſt lever l'ancre d'affourche, & la raporter à bord.

DESAGRE'ER. *onttaakelen.*

Nous fûmes deſagréez de pluſieurs manœuvres. *Voiez*, DEGRE'ER.

DESARBORER un mât. *Een maſt needer-laaten.*

C'eſt l'abatre, ou le couper.

DESEMPARER un vaiſſeau. *Een ſchip reddeloos ſchieten..*

C'eſt le démâter, ruïner ſes manœuvres, & le mettre hors de ſervice, en lui ôtant ſes agrès. Nous eûmes quatre vaiſſeaux deſemparez dans ce combat.

DESARMEMENT. *Affnyding van 't ſchip en afdanking van 't volk, Ontwaapening.*

C'eſt le licenciement de l'équipage, & le tranſport des agreils du vaiſſeau dans un magaſin; ce qui eſt ordinairement ſuivi du radoub du vaiſſeau: ou bien,

bien, C'eſt le tems qu'on le deſarme, & l'inventaire qui eſt fait de ſon état, lors qu'il ſe met dans le port. Dans le deſarmement on ôte les afûts, les mâts & les vergues. Lorsque les vaiſſeaux venant de la mer pour être deſarmez, ſeront établis ſur leurs amarres, il ſera travaillé avec diligence à leur deſarmement, & après qu'ils ſeront dégarnis & deſarmez, tous les hommes de l'équipage ſeront paiez, & congédiez. Il ne pourra être travaillé au deſarmement du vaiſſeau, que le Capitaine n'en ſoit averti. L'Ecrivain aura en main l'inventaire d'armement, & verifiera ſi tous les articles ſont remplis, en quantité & qualité; ſoit en nature, ou en conſommation. Tous les agrès ſeront portez dans le magaſin particulier du vaiſſeau, dans l'ordre preſcrit; & il ne reſtera dans le vaiſſeau que les cables néceſſaires à ſon amarrage.

DESARMER un vaiſſeau. *Een ſchip onttaakelen en opleggen, en het volk afdanken, Een ſchip affnyen, Een ſchip afdanken, aftaakelen en opleggen.*

C'eſt le dégarnir, lui ôter ſon artillerie & ſon équipage, & mettre ſes agreils dans le magaſin, enſorte qu'il demeure inutile dans le port. L'eſcadre de Mr. de Relingue doit deſarmer à Toulon.

DESARMER un canon. *Een geſchut ontlaaden, of ontloſſen.*

C'eſt en ôter le boulet.

DESARME le canon. *Neemt het ſcherp van uw geſchut af.*

DESARRIMER. *Schips laadinge verſtuuwen.*

C'eſt changer l'arrimage, ou l'arrangement qu'on avoit fait de la charge.

DESCENDRE une riviére. *Een rivier affakken, afſtroomen.*

C'eſt naviguer ſur une riviére, en baiſſant de ſa ſource vers la mer.

DESCENDRE un vaiſſeau d'une riviére. *Een rivier afzeilen.*

C'eſt le faire ſortir de la riviére, ou du port.

DESCENDRE à terre, Faire une deſcente. *Sig aan landt begeeven, Landen, Voet aan landt ſetten. Voiez,* DESCENTE.

DESCENDRE quelqu'un à terre. *Iemandt aan landt ſetten.*

Il eſt défendu ſur peine de la vie de couler à fond les vaiſſeaux pris, & de deſcendre les priſonniers en des Iles ou côtes éloignées, pour celer la priſe.

DESCENTE de monde, ou de troupes. *Landing.*

DESCENTE, Faire Deſcente. *Voet aan landt ſetten, Landen, Aan landt gaan om buit of gevangens te haalen.*

C'eſt mettre pied à terre dans un païs ennemi. Les François firent deſcente à Cartagéne.

DE'SCHARGER ailleurs qu'au lieu de la deſtination. *Buiten de voorgenome reis loſſen.*

DESCROIS. *Een Nauw, Zee-engte, Straat.*

C'eſt un vieux mot de marine qui veut dire un Détroit de mer. On a dit autrefois, Deſcrois de Maroc, pour Détroit de Gibraltar.

DESEMBARQUER. DESEMBARQUEMENT. *De ingeſcheepte waaren weer uit het ſchip haalen,* & pour les perſonnes, *Uit het ſchip te rug keeren.*

C'eſt retirer d'un vaiſſeau les marchandiſes qui y avoient été embarquées, ſans qu'elles aient été tranſportées, & que le vaiſſeau ſoit parti du lieu où il a char-

a chargé. C'eſt auſſi quand on les retire ſur la route par quelque accident a deſſein de les rembarquer. On s'aperçut, en levant les ancres, que le navire faiſoit eau; il fallut tout deſembarquer.

DESEMPARER un vaiſſeau. *Een ſchip reddeloos ſchieten, Ontredderen.*

C'eſt mettre ſes agrès en deſordre, ruïner ſa manœuvre, le démâter, le mettre hors d'état de ſervice. Trois de nos vaiſſeaux ſe retirérent deſemparez, car le canon & l'orage l'orage leur avoient abatu les mâts, & ruïné la manœuvre.

DESEMPARE'. Vaiſſeau deſemparé. *Een reddeloos ſchip, reddeloos geſchooten, outredderde, ontramponneert, in onmagt leggende, magt-loos.*

C'eſt un vaiſſeau qui a perdu ſes agres, ſes mats &c.

DESERTER quelqu'un. *Iemant in 't affcheiden van 't ſchip, aan landt ſetten, of laaten.*

C'eſt-à-dire, Laiſſer quelqu'un, contre ſon gré, dans un païs étranger. *Voiez*, ſous le mot, CONSEIL de guerre, à la fin.

DESSUS du vent. Etre au deſſus du vent. *Boven windt zyn, De loef afwinnen.*

On dit qu'un vaiſſeau a gagné le deſſus du vent, pour dire, qu'il a pris l'avantage du vent.

DESSUS. Vingt hommes là-deſſus. *Komt hier twintig mannen, en haal dat eens aan.*

Cela ſe dit par commandement. Mettez-vous vingt hommes là-deſſus, c'eſt-à-dire, ſur la choſe nommée, afin de travailler à ce que l'on veut faire; car en cette occaſion, Se mettre là-deſſus, eſt la même choſe qu'Agir & Travailler.

DESTINATION. Le lieu de la Deſtination d'un vaiſſeau. *De losplaats.*

C'eſt le port où eſt envoié un vaiſſeau, pour y laiſſer ſa cargaiſon, ou le païs pour lequel le vaiſſeau eſt en route. Les vaiſſeaux ſeront conduits par leur eſcorte juſqu'aux lieux de leur deſtination.

DESTINE'. Vaiſſeaux deſtinez pour un certain port. *Schepen de wil hebbende na een ſeeker haaven.*

DET.

DE'TACHER. Détacher quelques vaiſſeaux pour aller à la découverte. *Eenige ſcheepen op kondtſchap uitſenden.*

C'eſt quand un Commandant en donne l'ordre. On détacha ſix vaiſſeaux pour aller en garde à la tête de l'armée. Detacher des vaiſſeaux étant à l'ancre: les détacher ſous les voiles.

SE DETACHER. *Van andere affcheiden.*

C'eſt ſe ſeparer des autres vaiſſeaux, ſoit de leur conſentement, ou contre leur gré.

DETALINGUER. *'t Kaabel ontſteeken.*

C'eſt ôter le cable de l'ancre.

DE'TROIT. *Een Zee-engte, Naauw, Straat.*

C'eſt un bras de mer qui ſepare deux terres fermes, & en général tout lieu étroit, où l'on paſſe difficilement, ſoit ſur la mer & ſur les riviéres, ſoit en païs de

de montagnes. Il se dit aussi des isthmes, ou langues de terre, qui étant entre deux mers en empêchent la communication, comme est le détroit de Corinthe.

DE'TREMPEUR de viandes salées & de poisson. *Versebaalie*, *Varsebaalie*.

C'est un aide du Cuisinier, qui prend soin de mettre les viandes salées & le poisson dans une Baille, qui s'appelle aussi, *Versebaalie*, ou *Week-bak*, ou *Vuilenbras*, afin qu'elles se détrempent, & se dessalent.

„ Le Détrempeur a soin de mettre le poisson tremper dans l'eau, de le bat-
„ tre, & de laver les vivres qui ont besoin d'être lavez. Il faut qu'il fasse
„ souvent prendre l'air au stocfisse, qui en a plus de besoin que les autres vic-
„ tuailles, tant parce qu'il est plus sujet aux mites, que parce qu'on le
„ tient au haut du vaisseau, afin qu'il soit plus à main; & comme le
„ mouvement est bien plus grand au haut d'un navire qu'au bas, & que
„ le mouvement cause la corruption, il s'ensuit que les choses qui sont au
„ haut du bâtiment, sont les plus sujettes à se corrompre.

DEV.

DE'VENTER les voiles. *Te loevert aan brassen*, *op dat de zeilen niet en draagen*, *op dat de zeilen killen*, *of leevendig worden*.

C'est, Brasser au vent, afin d'empêcher que les voiles ne portent.

DEVERS. Marquer le bois suivant son devers. *Hout mallen na dat het vallen kan*.

C'est le gauche d'une piéce de bois. On dit en terme de Charpentier, Piquer, ou marquer du bois suivant son devers, pour dire, suivant son gauchissement, suivant sa pente.

DEVERSE'. Bois Deversé. *Krom-hout*.

On appelle Bois deversé, du bois qui est gauche.

DE'VIRER. Le cable dévire de dessus le cabestan. *'t Touw loopt tegen op de spil*.

C'est quand le cable recule par quelque accident, au lieu d'avancer.

DEVIS. *Certer van een schip*, *Bestek*, *Ontwerp*.

C'est une déclaration en détail que fait ou donne un Charpentier, au sujet des vaisseaux qu'il entreprend de construire; par laquelle déclaration il donne à connoître les proportions du batiment entier, & celle des principales parties. *Voiez*, ENTREPRENEUR.

Comme cet article des Devis auroit été trop long, si l'on y avoit mis des devis de diverses sortes de vaisseaux, on s'est contenté d'y en mettre des navires de guerre, & les autres se trouveront sous le nom particulier de chaque vaisseau.

Ce premier Devis est d'un navire de guerre de cent-soixante & dix pieds de long, de l'étrave à l'étambord, construit l'an 1667. & nommé, *La Paix*.

„ Ce Navire aura quarante-quatre pieds de bau, treize pieds & demi de
„ creux sous le faux pont; cinq pieds & demi de hauteur prise au bord, en-
„ tre le faux pont & le premier pont; huit pieds du premier pont au second;

„ sept

„ ſept pieds trois pouces du ſecond pont au troiſiéme, & neuf pieds vers l'ar-
„ riére devant la chambre du Capitaine.

„ A l'Arriére il y aura un grand chateau, de la longueur de trente-ſix pieds,
„ depuis le revers d'arcaſſe en dedans, où il aura ſix pieds trois pouces de hau-
„ teur, priſe au bord du vaiſſeau, & ſept pieds au revers d'arcaſſe. Sur ce
„ chateau il y aura une dunette de treize pieds de longueur, de quatre pieds
„ & demi de hauteur en devant, priſe au bord; & de cinq pieds & demi par
„ derriére, au revers.

„ La Quille ſera de trois piéces; ſes écarts de dix pieds de long; ſa largeur
„ au milieu, de deux pieds quatre pouces; ſa hauteur, ou épaiſſeur au même
„ endroit, de deux pieds deux pouces, de dix neuf pouces à l'arriére, & de
„ deux pieds à l'avant; & ſa largeur à l'arriére & à l'avant ſera égale à celle
„ de l'étambord & de l'étrave.

„ L'Etrave aura trente pieds de haut à l'équaire; vingt-deux pieds de quê-
„ te; vingt pouces d'épaiſſeur en dedans, & quatorze pouces en dehors, qua-
„ tre pieds de large par le haut, & cinq pieds au rinjot.

„ L'Etambord aura, tout de même, trente pieds de hauteur à l'équaire;
„ quatre pieds de quête; vingt pouces d'épais en dedans, & quatorze pouces
„ en dehors; ſept pieds de large au talon, & deux pieds par le haut. Il s'é-
„ lancera de treize pouces en dehors de la liſſe de hourdi.

„ La Liſſe de hourdi aura trente pieds de long en dehors, vingt pouces
„ d'épais, deux pieds de large de haut en bas, & vingt pouces d'arc. L'Ar-
„ caſſe ſera de la hauteur de ſeize pieds au deſſus de la quille. Les Eſtains au-
„ ront quinze pouces d'épais. Les Allonges de poupe auront dix-ſept pieds
„ de hauteur ſur la liſſe de hourdi, & vingt-deux pieds de diſtance de l'une
„ à l'autre par le haut.

„ Le Fond, ou plat-fond, aura vingt-huit pieds de large, & s'élevera de
„ dix pouces vers les côtes. Les Varangues auront quatorze pouces d'épaiſ-
„ ſeur ſur la quille, & douze pouces dans les fleurs. Les premieres Allonges
„ auront un pied d'épais ſur le franc-bordage, dix pouces à la baloire, &
„ cinq pouces & demi dans leur empature avec les ſecondes allonges.

„ Les Serre-bauquiéres des baux du faux pont, auront cinq pouces & demi
„ d'épaiſſeur; celles des baux du franc-tillac, huit pouces; celles des baux
„ du ſecond pont, cinq pouces; & celles des baux du haut pont quatre pou-
„ ces & demi.

„ Les Faux-baux auront quatorze pouces & demi d'épaiſſeur, & ſept pou-
„ ces de rondeur au grand gabarit. Les Baux du premier pont auront ſeize
„ pouces d'épaiſſeur, & neuf pouces de rondeur, étant à trois pieds & demi
„ de diſtance l'un de l'autre, hormis ceux des écoutilles qui ſeront à cinq
„ pieds. Les Baux du ſecond pont auront quatorze pouces d'épais & un
„ pouce de rondeur. Les Baux du haut pont auront un pied d'épais, & qua-
„ torze pouces de rondeur.

„ La Carlingue aura treize poucos d'épais, & trois pieds de large. La
„ Serre-goutiére du faux-pont aura ſix pouces d'épais; celle du premier
„ pont, huit pouces; celle du ſecond pont, cinq pouces & demi, & celle
„ du haut pont, quatre pouces & demi.

„ La

„La Chambre du Capitaine aura vingt-quatre pieds de long, & neuf pieds „ de haut par derriére. La Sainte-Barbe aura vingt-trois pieds de long.

„ Les trois plus basses Préceintes auront seize pouces de large; & la plus „ basse aura onze pieds quatre pouces de relevement à l'arriére, trois pieds & „ demi à l'avant, & huit pouces d'épaisseur. Les Couples entre les préceintes auront au milieu du vaisseau seize pouces de large, dix pouces en devant, & dix-sept pouces à l'arriére, joignant l'arcasse. La Fermure des „ sabords aura au milieu du vaisseau trois pieds & demi de large, trois pieds „ deux pouces à l'avant, joignant l'étrave, & trois pieds six pouces à l'arriére. La Préceinte qui sera au dessus des sabords, aura quinze pouces de „ large, & sept pouces d'épais. Les Couples qui seront dessus, auront au „ milieu du vaisseau seize pouces de large, treize pouces à l'avant, joignant „ l'étrave, & seize pouces à l'arriére. La Préceinte qui sera au dessus de „ ces deniers couples, aura quatorze pouces de large, & six pouces & demi „ d'épais. La Fermure de la seconde bande des sabords, aura au milieu du „ vaisseau deux pouces & demi de large, & sera de même largeur à l'avant & „ à l'arriére. La Préceinte qui sera au dessus, aura treize pouces de large, „ & cinq pouces & demi d'épais. Les Couples qui seront au dessus, auront „ au milieu du vaisseau deux pieds de large, & seront de même largeur à „ l'avant & à l'arriére. La lisse de vibord qui sera dessus, aura un pied de „ large & cinq pouces d'épais.

„ La premiére Herpe sera à quarante-quatre pieds du bout de la tête de „ l'éperon, à venir vers le milieu du vaisseau, & aura trois pieds six pouces „ de haut. La herpe proche du grand mât sera de la même hauteur, & à „ trente-neuf pieds de la premiére. La seconde herpe, à prendre du grand „ mât vers l'arriére, sera aussi à trente-neuf pieds de la herpe du grand mât, „ & aura quatorze pouces de haut, & depuis cette seconde jusques aux montans du revers il y aura quarante quatre pieds & demi.

„ Les Sabords de la plus basse bande auront trois pieds deux pouces de large, „ deux pieds huit pouces de haut, & seront vingt-cinq pouces au dessus du premier pont. Les sabords de la seconde bande auront deux pieds & „ demi de large, deux pieds de haut, & seront deux pieds au dessus du second pont. Les sabords de dessus le haut pont, auront deux pieds de large, „ dix-huit pouces de haut, & seront dix-huit pouces au-dessus du pont. Les „ sabords de la dunette auront deux pieds de large, un pied & demi de haut, „ & seront neuf pouces & demi au-dessus de la sole.

„ L'Eperon aura vingt-huit pieds de long; & le plus haut porte-vergue „ s'étendra jusqu'à douze pieds dans le vaisseau.

Devis d'un navire de cent-cinquante-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord; de trente-huit pieds de bau, & dix-sept pieds trois pouces de „ creux. La Quille avoit cent-vingt-six pieds huit pouces de long, vingt-„ deux pouces d'épaisseur, & autant de largeur en son milieu; seize pouces „ d'épais au talon, & dix-sept pouces de large. En son dessous il y avoit „ une fausse quille d'une planche de chêne de quatre pouces d'épais, qui s'étendoit de châque côté de deux pouces au-delà de la quille, afin d'y poser „ les doubles planches qui montoient en biais contre le fond, & qui étoient

„ attachées, de six pouces en six pouces, avec trois ou quatre cloux.
„ Le jarlot étoit d'abord de sept pouces de large, puis en montant vers
„ les bouts il revenoit à quatre pouces, & avoit trois pouces & demi de pro-
„ fondeur.

„ L'écart du rinjot étoit de trois pieds de long. Les gournables des écarts
„ étoient à douze pouces les unes des autres. La quille étoit arquée de sept
„ pouces sur le chantier.

„ L'Etrave avoit seize pouces d'épais, avec une rablure d'un pouce de cha-
„ que côté; trente trois pouces de large par le haut, vingt neuf pouces en
„ son milieu, & quatre pieds au bas, à la gorgére. Elle avoit six pieds &
„ demi de ligne courbe en dedans; quarante pieds de hauteur, à mesurer sur
„ son courbe en dehors, & vingt huit à l'équaire, pris de dessus la quille jus-
„ ques au haut de la tête en dedans, & autant de quête.

„ L'Etambord avoit trente pieds de long en dedans, & vingt huit pieds
„ en dehors à l'équaire; & trois pieds & demi de quête. Il avoit dix sept pou-
„ ces d'épaisseur en dedans; douze pouces en dehors par le haut, à la lisse de
„ hourdi, & douze pouces au talon; vingt quatre pouces de largeur par le
„ haut, trente neuf pouces à l'angle des estains en dehors, & sept pieds &
„ demi d'étenduë sur la quille.

„ La Lisse de hourdi avoit vingt sept pieds de long en dehors, vingt deux
„ pouces de large, ou de haut en bas, dix neuf pouces d'épais sur l'étam-
„ bord, seize pouces à l'endroit de la courbe, & quinze pouces aux bouts.
„ Les Estains avoient vingt pieds de long, en ligne perpendiculaire; onze
„ pouces d'épais; vingt six pouces de large au milieu, & vingt six aux bouts:
„ ils se joignoient à l'étambord, à quinze pieds au dessous de la tête, c'est-à-
„ dire, à descendre de haut en bas.

„ La plus haute Contre lisse, ou Barre de contre arcasse, étoit po-
„ sée vingt quatre pouces au dessous de la lisse de hourdi. A l'endroit
„ où elle joignoit l'étambord elle avoit quinze pouces de large, & dou-
„ ze pouces d'épais dans l'entaille. La seconde contre lisse étoit quin-
„ ze pouces au dessous de l'autre, & avoit quatorze pouces de large,
„ & douze pouces d'épais dans l'entaille. Les sabords étoient percez à
„ vingt huit pouces de l'étambord, & avoient seize pouces en quarré.
„ Les courbes avoient huit pouces d'épais. Les trous qui étoient à l'ar-
„ riére, & qui étoient aussi quarrez, & en forme de sabords, pour y
„ passer certaines piéces longues & pesantes, comme des mâts, avoient tout
„ de même vingt six pouces de large, & le haut du contre fort leur servoit
„ de bas feuillet.

„ Les deux grands Gabarits avoient vingt huit pieds cinq pouces de hau-
„ teur, depuis le dessus de la quille jusques aux bouts du haut des allonges.
„ Les allonges tomboient & se rétrecissoient de quatre pieds dix pouces, des
„ deux côtes, par leur bout d'en haut. Les gabarits avoient trente quatre
„ pouces à l'équaire dans les fleurs, & leur plus grande largeur à la hauteur
„ de seize pieds.

„ A onze pieds de la ligne du milieu de la quille, les varangues s'élevoient
„ de deux pouces & un quart, & elles avoient onze pouces d'épaisseur sur la

„ quil-

„ quille, & dix pouces de largeur. Les genoux avoient dix pouces d'épais, „ par & sept, huit, à neuf pouces de large. Les allonges avoient huit pou- „ ces d'épais sous la baloire. Les allonges de revers avoient sept pouces d'é- „ pais par le bas, six pouces au premier pont, & cinq pouces à la lisse de vi- „ bord. Des deux grands Gabarits, le devant de celui qui étoit vers l'a- „ vant étoit posé à trente deux pieds du bout de l'écart de l'étrave en dedans: „ celui étoit vers l'arriére, étoit posé derriére six varangues de dix pouces „ de large, qui étoient à sept pouces de distance l'une de l'autre; & au de- „ vant de ces deux gabarits il y avoit encore quatre varangues, & six au der- „ riére, qui étoient du même gabarit que celles du milieu.

„ Les Allonges de poupe avoient vingt-six pieds de hauteur au dessus de la „ la lisse de hourdi, & étoient par le haut à la distance de quinze pieds l'une „ de l'autre, à mesurer en dehors. Le vaisseau avoit vingt-huit pieds deux „ pouces de large à la lisse de vibord, au dessus des dogues d'amure. Le de- „ vant des herpes de l'éperon étoit à onze pieds six pouces du derriére de l'é- „ trave: elles avoient vingt-sept pieds de distance l'une l'autre par le haut, & „ les bouts qui étoient en dedans, avoient quatre, cinq, ou six pieds dans „ leurs écarts.

„ Le Gabarit de l'avant, ou le premier gabarit à l'avant, étoit posé sur le „ bout de la quille, & avoit trente quatre pieds de large, ou de distance d'un „ côté à l'autre, à l'endroit de la baloire. Le gabarit de l'arriére, etoit po- „ se à vingt-deux pieds du talon, à mesurer du côte qui regarde l'arriere, & „ avoit à la baloire trente-trois pieds de large d'un côte à l'autre.

„ Les Lattes avoient trois poucs d'épais, & deux pouces & demi de large: „ il y en avoit onze de chaque côté entre la baloire & les gabords, pour fai- „ re les façons du vaisseau. Celle qui étoit la seconde au dessous de la baloi- „ re, se trouvoit juste dans l'angle exterieur du bout des estains & de l'étam- „ bord, & le bout de la baloire joignoit le haut de la lisse de hourdi. La „ Carlingue avoit vingt-cinq pouces de large en son milieu, & vingt pouces „ à l'avant & à l'arriere; onze pouces d'épaisseur en son milieu, & „ dix pouces aux bouts. Les écarts en étoient aussi longs que l'espace que „ quatre varangues occupoient, & c'étoient des ecarts endentez, qui étoient „ entretenus par une cheville de fer dans chaque varangue, qui passoit au tra- „ vers, & dans l'ecart, & entroit de deux pouces dans la quille.

„ Les autres chevilles de fer qui devoient aussi passer dans les écarts de la „ quille, avoient la place de leur trou marquée sur la varangue, afin qu'on „ distinguât leurs places, & que les trous des chevilles de le quille & de la „ carlingue ne pussent se recontrer ensemble.

„ Les Vaigres de fond avoient quatre pouces & un quart d'épais dans leur „ milieu & trois pouces aus bouts. Les vaigres d'empature avoient seize pou- „ ces de large, & cinq pouces & demi à six pouces d'épais; & les autres vai- „ gres des fleurs étoient plus minces d'un demi pouce. Les vaigres qui dou- „ bloient le reste du fond du vaisseau vers les côtés, avoient trois pouces d'é- „ pais. Les serre-bauquieres, tant du faux-pont, que du premier pont, a- „ voient vingt-deux pouces de large, & six pouces d'épais, & étoient po-

„ sées six pouces au dessous des baux. La serre-bauquiére du haut pont étoit
„ posée cinq pouces au dessous des baux, & avoit vingt pouces de large, &
„ & cinq pouces d'épais en son milieu.

„ Dans l'avant du vaisseau, sous le premier pont, il y avoit sept guerlandes,
„ de 22. 23. 24. à 25. pieds de long, & qui avoient quinze à seize pouces
„ de largeur & d'épaisseur. La plus basse couvroit le rinjot, ou l'écart de
„ l'étrave & de la quille: la seconde soutenoit l'écarlingue du pied du mât de
„ misène; la troisiême étoit posée par devant contre le pied du même mât:
„ la quatriême & la cinquiême ne servoient qu'à fortifier l'avant: la sixiême
„ afermissoit le bout du faux pont; & la septiême soutenoit celui du premier
„ pont. Il y avoit contre les quatre plus basses guerlandes des genoux d'une
„ grosseur proportionée.

„ Dans les façons de l'arriére il y avoit cinq varangues aculées, & quatre
„ fourcats: les varangues aculées étoient de la même proportion que les guer-
„ landes. Celle qui étoit le plus à l'arriére étoit assemblée à joints perdus sur
„ les bouts des fourcats; & la premiére du côté de l'avant étoit justement
„ derriére les pompes. Il y avoit derriére & devant le grand mât, deux por-
„ ques à quatre pieds l'une de l'autre, entretenües ensemble par deux traver-
„ sins, lesquelles quatre piéces composoient l'écarlingue du pied du mât. Les
„ Courbes du faux-pont & du premier pont avoient quinze pouces d'épais,
„ au niveau du bas des serre-bauquiéres; & onze à douze pouces de large, le
„ long du bord du vaisseau. Les courbatons, qui étoient sous les baux du haut
„ pont, avoient neuf à dix pouces de large, & neuf pouces d'épais sur la ser-
„ re-bauquiére.

„ Il y avoit neuf Eguillettes à chaque côté, c'est-à-dire, une de deux en
„ deux baux: leur épaisseur étoit de quatorze pouces au niveau des deux plus
„ basses serre-bauquiéres, & leur largeur de dix à onze pouces. Et de peur
„ que le poids des ancres ne chargeât trop le vaisseau, il étoit fortifié de trois
„ autres éguillettes de chaque côté de l'avant dans le gaillard, qui aboutisso-
„ ient par le bas sur la plus basse serre-bauquiére, & par le haut contre le
„ gaillard.

„ Les Baux des deux plus bas ponts avoient quatorze, quinze, à seize pou-
„ ces de largeur, & à-peu près autant d'épaisseur. Ceux du haut pont a-
„ voient dix, onze à douze pouces d'épaisseur, & pour le moins autant de
„ largeur. Ceux du premier pont avoient sept pouces de rondeur ou de
„ tonture; ceux du faux-pont en avoient deux pouces de moins; & ceux
„ du haut pont en avoient deux pouces de plus. Ils étoient posez, la plû-
„ part, à la distance de quatre pieds à quatre pieds & demi les uns des au-
„ tres, hormis ceux qui étoient à côté de la grande écoutille, qui se trou-
„ vant & derriére le grand mât, ou du côté qui regardoit l'avant, se
„ trouvoit justement, aussi du côté du mât qui regardoit l'avant, au mi-
„ lieu du vaisseau, à mesurer de l'étrave à l'étambord, sur le premier
„ pont.

„ Les Serre-goutiéres & les Faix de pont avoient six pouces d'épais, & leur
„ largeur étoit d'une proportion raisonnable; mais les faix de pont & les ser-
„ re-goutieres du haut pont étoient plus minces d'un pouce, hormis les faix

„ de

„ de pont qui étoient devant le mât, & dans lesquels entroit le caillebotis,
„ qui avoient sept pouces d'épais, & qui étoient à sept pieds six pouces l'un
„ de l'autre.

„ Afin que le doublage fût plus uni, le vaisseau n'avoit sous les sabords,
„ qu'une préceinte dont l'épaisseur étoit de huit pouces, & la largeur de
„ quatorze à quinze pouces: mais pour lui donner plus de façons, & en ren-
„ dre le gabarit plus agréable, il y avoit encore un grand bout de préceinte,
„ de la même proportion que cette premiere, & qui étoit vingt-cinq pouces
„ au-dessous, qui commençoit aussi à l'arcasse, & venoit se terminer & se
„ perdre dans le doublage. De chaque côte, sous cette préceinte, le vais-
„ seau étoit fortifie de six planches, qui avoient chacune six pouces d'épais,
„ & qui étoient mêlées à l'avant & à l'arriere, & dans les fleurs, avec des
„ planches de quatre pouces. La fermure des sabords avoit quarante-quatre
„ pouces de large, & quatre pouces d'epais. Au dessus des sabords il y a-
„ voit une preceinte de quatorze pouces de largeur & de trois pouces & de-
„ mi d'épaisseur. La fermure qui étoit au dessus, avoit quatorze pouces de
„ large, & trois pouces & demi d'epais. La préceinte qui étoit au dessus
„ de cette fermure, avoit treize pouces de large, & six pouces d'epais. Le
„ bordage qui étoit au dessus avoit vingt-quatre pouces de large, & trois
„ pouces d'épais. La lisse de vibord avoit onze pouces de large & six pou-
„ ces d'epais.

„ L'Eperon avoit vingt pieds & demi de longueur, à prendre sur le haut de
„ l'aiguille inférieure. Le Lion avoit onze pieds six pouces de long. La fri-
„ se avoit dix-sept pouces de large, entre les deux aiguilles du côté de l'étra-
„ ve, & onze pouces en devant, & toute cette avance du vaisseau étoit gar-
„ nie de sept couples de courbatons.

„ Les Bossoirs étoient quarrez, & avoient quinze pouces d'epais, & faisoient
„ saillie sur l'avant de trente-six pouces au delà des porte-vergues.

„ Les Porte-haubans du mât d'avant avoient vingt-huit pieds de long, vingt
„ pouces de large par devant, & seize pouces par derriére, avec quatre pou-
„ ces d'épais en dedans, & trois & demi en dehors; & neux couples de hau-
„ bans y étoient frapez. Les grands porte-haubans avoient trente-cinq pieds
„ de long, & la même largeur par devant & par derriére que ceux du mât
„ de misène; mais ils avoient d'épaisseur un demi pouce de plus, aussi tant
„ par devant que par derriére; & dix couples de haubans y étoient frapez.
„ Les porte haubans du mât d'artimon avoient seize pieds six pouces de long,
„ quinze pouces de large par devant, & douze pouces à l'arriere; trois p
„ ces & demi d'épais en dedans, & trois pouces en dehors.

„ Le Gouvernail avoit cinquante-deux pouces de large par le bas, & vingt-
„ six pouces à la jaumiere; dix-neuf pouces d'épais par le haut en devant, &
„ seize pouces par derriere. La jaumiere avoit dix & douze pouces en de-
„ dans, huit & dix pouces par derriére. Le gouvernail étoit suspendu sur
„ sept pentures, dont les mâles, ou gonds, avoient trois pouces trois quarts
„ de diamétre. Le timon avoit onze pouces de large à la jaumiére, & dou-
„ ze pouces d'épais. Le quart de rond avoit neuf pouces de largeur, & au-
„ tant d'épaisseur, & étoit à la distance de vingt & un pied du revers, à me-

„ rer sur la lisse de hourdi. Il y avoit dix-huit pieds d'étenduë sur quoi le ti-
„ mon pouvoit se mouvoir, & dans cette étenduë le quart-de-rond avoit qua-
„ tre pouces d'arc par le haut, & en avant autant qu'on lui en avoit pu don-
„ ner. La manuelle avoit douze pieds trois pouces de long sans la boucle;
„ & la noix, ou le moulinet, qui tournoit dans le hulot, avoit quatorze
„ pouces de long entre les chevilles. Le dos d'âne étoit élevé de vingt-trois
„ pouces au dessus de la teugue, & long d'onze pouces en travers du
„ vaisseau, & large de treize pouces. Il y avoit au dessus une petite é-
„ coutille par où le Maître, ou le Pilote, pouvoit aisément parler au
„ Timonier.

„ Le grand Habitacle du Timonier avoit seize pieds six pouces de long,
„ cinq pieds de haut, & seize pieds de large, & étoit séparé en deux.
„ Le petit habitacle avoit trois pieds six pouces de long, trois pieds
„ quatre pouces de haut, & treize pouces de large, & étoit séparé en
„ trois.

„ La premiére Frise de la poupe, qui étoit au dessus de la lisse de hour-
„ di, avoit dix-huit pouces de large en son milieu, seize pouces aux
„ bouts, & cinq pouces d'épais. Elle avoit par derriére autant de bom-
„ bement que la lisse de hourdi; & de bas en haut autant de rondeur
„ en bas que les barrots du haut pont, mais elle en avoit deux pouces
„ de plus par le haut. Elle étoit posée cinq pieds six pouces derriére
„ les allonges de poupe, & dans son milieu elle s'élevoit de dix pouces
„ au dessus du bordage du haut pont, qui la joignoit. Elle étoit soute-
„ nuë de quatorze montans de revers, qui avoient sept pouces de large,
„ & six pouces d'épais. Les deux du milieu, entre lesquels joüoit le gou-
„ vernail, étoient à la distance de trente deux pouces l'un de l'autre; & ils
„ étoient tous entretenus par une planche de de chêne qui étoit cou së
„ dessus. Le voutis étoit fermé avec des planches de deux pouces d'épais-
„ seur. Les autres frises, la fimaise, les Termes, & les autres ornemens,
„ étoient d'une proportion convenable.

„ Le pied de la galerie étoit de dix pieds de longueur. Il y avoit sept cour-
„ batons de six pouces de large, & de cinq pouces d'épais, & il y en avoit
„ autant au haut, sous son couvert. Ils entroient de trente six pouces au
„ dedans du vaisseau, c'est-à-dire au de là des allonges de poupe. La cloi-
„ son de la galerie étoit à la distance de trente neuf pouces du derriére des al-
„ longes de poupe. La planche ouvragée de sculpture qui étoit sur le côte
„ te de la galerie, avoit dix-huit pouces de large à l'arriere, & treize pou-
„ ces à l'avant. Les Termes du haut du couronnement avoient douze pou-
„ ces de large d'un côte à l'autre, & autant d'épaisseur qu'on avoit pu leur
„ en donner: ceux qui etoient à l'angle en avoient autant, & tous les autres
„ un peu moins.

Autre Devis d'un vaisseau de cent-quarante pieds de long de l'étrave à l'étambord; de trente-quatre pieds de bau, quinze pieds de creux sous le côte du premier pont, pris au niveau des goutieres, & de sept pieds & demi de hauteur entre deux ponts, perce de deux bandes de sabords.

„ Il a cent-dix-neuf pieds & demi de quille portant sur terre. La quille a
„ deux

„ deux pieds de large en son milieu; vingt pouces d'épais, ou de haut en „ bas, & seize pouces à l'avant & à l'arriére; & est par les deux bouts de „ la même largeur que l'étrave & l'étambord. Les écarts sont de douze pieds „ de long.

„ La hauteur de l'étrave prise à l'équaire, est de vingt-cinq pieds & demi. „ Elle a dix-huit pieds de quête; trois pieds de large par le haut, & trois „ pieds & demi par le bas sur la quille. Elle a seize pouces d'épais en dedans, „ & un pied en dehors; & quatre pieds de ligne courbe jusques à son dehors. „ La hauteur de l'étambord est de vingt-cinq pieds à l'équaire. Il a trois „ pieds & demi de quête; seize pouces d'épais en dedans & un pied en de- „ hors; un pied trois quarts de large par le haut, à la lisse de hourdi, & six „ pieds par le bas sur la quille, s'avançant en dehors de douze pouces au delà „ de la lisse.

„ La Lisse de hourdi a vingt-trois pieds de long, quatorze pouces de lar- „ ge autant d'épaisseur & d'arc. Les estains ont un pied & demi d'épais. „ Les allonges de poupe ont vingt-quatre pieds de hauteur, au dessus de la „ lisse de hourdi, & sont à la distance de quatre pieds un quart l'une de l'au- „ tre, par le haut.

„ Le fond a vingt-deux pieds de large, & s'élève de huit pouces vers les „ côtés. Les varangues ont un pied d'épaisseur sur la quille, & dix pouces „ dans les fleurs. Les allonges ont huit pouces d'épais sur le franc-bordage; „ entre les fleurs & la premiére préceinte, six pouces & demi à la baloire, „ & quatre pouces & demi par le bout d'en haut.

„ Les Préceintes qui sont au dessous des sabords, ont treize pouces de lar- „ ge, sept pouces d'épais; la fermure, seize pouces de large. La plus basse „ préceinte a trois pieds & demi de relevement à l'avant, & neuf pieds & de- „ mi à l'arriére. La fermure des sabords a trois pieds un quart de large, & „ la préceinte au dessus a six pouces d'épaisseur, & douze pouces de largeur. „ La fermure qui est au dessus de cette préceinte a quinze pouces de large; & „ la préceinte qui est au dessus a cinq pouces & demi d'épaisseur, & un pied „ de largeur. La fermure des sabords de la plus haute bande à deux pieds & „ demi de large. La lisse de vibord a dix pouces de large, & quatre pouces „ & demi d'épais. La premiére planche au dessus de la lisse de vibord à dix- „ neuf pouces de large.

„ Les Baux du premier pont ont quatorze pouces d'épaisseur, & huit pou- „ ces de rondeur au grand gabarit, & sont posez à trois pieds & demi l'un „ de l'autre, hormis les baux de l'écoutille, qui sont à la distance de six „ pieds. Les barrots du haut pont ont un pied d'épaisseur, & quinze pouces „ de rondeur au grand gabarit.

„ La Carlingue a deux pieds & demi de large & un pied d'épais. Les ser- „ rebauquiéres du bas pont ont cinq pouces & demi d'épaisseur, & autant de „ largeur que le bois l'a pu permettre. Les serre-goutiéres ont seize pouces „ d'épais du côté du bordage. Les serre-bauquiéres du haut pont ont qua- „ tre pouces d'épais, & les serre-goutiéres aussi quatre pouces.

Faire, Fournir, Donner le Devis du radoub d'un vaisseau. *Een certer opstel-len en overgeven, wat 'er aan een schip te lappen en te vermaaken is.*

DEX-

DEX.

DEXTRIBORD, TRIBORD, ESTRIBORD, TIENBORD. *Stuurboord.*

C'est le côté du vaisseau qui est à la main droite de celui qui étant à la poupe fait face vers la proüe. Sur la Méditerranée on dit Estribord, & sur l'Océan Tienbord, Stribord, ou Tribord. *Voiez*, STRIBORD.

DIA.

DIAMETRE d'un canon. *Mondt-diameter van een stuk geschuts, Middel-trek, Middel-lyn.*

C'est l'étenduë de l'ouverture d'un canon prise en droite ligne en dedans, ou en croix d'un bord à l'autre.

DIAME'TRE d'un boulet. *Kogels diameter, Middel-lyn.*

C'est la ligne qui passe par le centre du boulet, & qui aboutit à sa circonférence.

DIG.

DIGON, ou DIGUON. *Wimpel-stok.*

C'est le bâton qui porte un pendant, une flame ou banderolle arborée au bout d'une vergue.

DIGUE. *Dyk.*

C'est un ouvrage de charpenterie, de maçonnerie, ou de fascinage, dont on fait un obstacle qu'on opose à l'entrée ou au cours des eaux. Les digues se font avec des élevations de terre, mêlées de claies, de pieux, de pierres, & autres choses semblables.

DILIGENCE. *Veer-schuit.*

On appelle Diligence de certaines commodités de bateaux, dont on se sert pour aller en peu de jours aux lieux pour lesquels on les a établies.

Prendre la Diligence, Aller par la Diligence. *Met de veer-schuit vaaren.*

DIO.

DIOPTRES. *Gaaten in 't visier, of in de pinnule van een astrolabium.*

Ce sont des trous percez dans les pinnules de l'alhidade d'un astrolabe. *Voiez*, ALHIDADE & ASTROLABE.

DIS.

DISPUTER le vent. *Voiez*, VENT.

DISTANCE des ports. *Afgeleegentheid, Veerheid.*

Les distances des ports, des Iles, des côtes, & des vaisseaux, s'expriment par le nombre des lieües, & par le rumb de vent qui court en droiture de l'une à l'autre. A six lieües, au Sud-Oüest de cette Ile, on trouve un bas fond très dangereux, qui est Nord & Sud avec le cap dont nous avons parlé. Il nous fallut tenir à quatre cables de leur frégate, qui nous demeura au Nord.

DISTANCES des sabords. *De wydte tusschen de poorten.*

Ce sont les parties du vaisseau qui se trouvent d'un sabord à l'autre, ainsi qu'un merlon se trouve entre deux embrasures.

DIV.

DIVISION d'une armée navale. *Smal-deel, Afdeiling, Verdeeling, Smal-verdeeling.*

C'est une certaine quantité de vaisseaux d'une armée navale qui sont sous, le

le commandement d'un Officier Général. La signification de ce terme n'est pas encore bien déterminée, car on s'en sert quelquefois pour marquer la troisiême partie d'une armée navale, qu'on appelle autrement Escadre, & quelquefois c'en est la neuviême partie; ce qui arrive lors que l'armée est distribuée en trois escadres; car alors chaque escadre est distribuée en trois divisions, comme il se pratiqua pendant les campagnes navales de 1672. & 1673. dans la jonction des armées de France & d'Angleterre. Celle d'Angleterre formoit deux escadres, la rouge & la bleüe, chacune partagée en trois divisions, & l'armée de France, qui formoit l'escadre blanche, étoit aussi distribuée en trois divisions.

„ Le Duc d'York commandoit l'escadre rouge, qui formoit le corps de „ bataille. Le Comte de Montaigu, ou de Sandwich, commandoit l'escadre „ bleüe qui faisoit l'aile gauche; & le Comte d'Estrée commandoit l'escadre blanche, qui faisoit l'aile droite. Il y avoit aussi trois escadres dans „ l'armée de Hollande, & chaque escadre étoit pareillement distribuée en „ trois divisions. Sa marche étoit sur une ligne droite: le Lieutenant-Amiral Général de Ruiter étoit au milieu avec la principale escadre; Van „ Ghent Lieutenant Amiral d'Amsterdam, étoit à la droite; & Bankert „ Lieutenant Amiral de Zélande, étoit à la gauche: c'est-à-dire, l'an 1672. „ Mais l'an 1673. le Comte d'Estrée avec l'escadre blanche eut le corps de „ bataille, le Prince Robert, qui commandoit l'escadre rouge des Anglois, „ eut l'avant garde; & l'Amiral Spragh, qui commandoit l'escadre bleüe, „ eut l'arriére garde. Les François ont prétendu que c'étoit par déférence „ que les Anglois leur avoient cedé la place la plus honorable; & les Anglois, dont la complaisance avoit causé de la surprise, disoient qu'ils l'avoient fait pour éviter, en ce combat, les soupçons que la conduite des François leur avoit donnez dans la bataille de l'année précedente.

„ L'armée des Hollandois fut encore divisée en trois escadres, comme celle de leurs ennemis: le Lieutenant Amiral Géneral de Ruiter commandoit „ celle du milieu; Corneille Tromp Lieutenant Amiral d'Amsterdam, „ commandoit l'avant garde; & le Lieutenant Amiral Bankert commandoit „ l'arriére garde. Chacun des deux partis s'atribua la victoire dans ces deux „ batailles; mais s'il en faut juger par les suites, on sait que les ennemis de la „ Hollande l'avoient alors réduite aux abois par terre, de sorte que si elle eût „ reçû quelque échec par mer, il n'y a pas de doute qu'elle n'eût jamais pu „ s'en relever.

Dans un combat naval l'ordre de bataille, quand les armées sont en présence, est de mettre sur une ligne toutes les escadres, & toutes les divisions d'un même parti; & cet ordre de bataille se garde autant que le vent, la valeur & la fortune le peuvent permettre. Pendant ce combat le vaisseau du Contre Amiral aïant été très-incommodé, & se trouvant percé à l'eau, le Commandant choisit un autre vaisseau de sa division pour le monter, ne lui étant pas permis d'en prendre un d'une autre division.

Faire & Ordonner les Divisions d'une armée navale, pour la mettre en ordre de bataille. *Een oorlogs-vloot schaaren, of verdeelen.*

Commandant d'une Division. *Hooft van een Smal-deel.*

DIX.

DIXIE'ME. *Tiende verhooginge om de lekkadie.*

C'est une augmentation que fournit le Munitionaire des vivres, d'une barique sur dix, pour le coulage qui pourroit arriver pendant la campagne.

DOG.

DOGRE, Dogre-bot. *Dogger*, *Dogger-boot*, *Dog-boot*, *Puye.*

C'est une sorte de bâtiment qui navigue vers le Doggre banc, dans la mer d'Allemagne, & dont on se sert pour y pêcher. Les Dogres ont une foque de beaupré, avec une grande voile, & un hunier au dessus. Le pont est plat: ils n'ont point de *roef* ou de chambre à l'arrière; mais ils en ont une à l'avant: ils sont bas, & étroits à l'avant & à l'arriére.

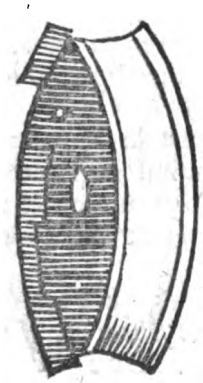
Canot de Dogre. *Dog-schuit.*

DOGUE d'Amure, Dogues d'Amure. *Hals-klamp*, *Hals-klampen.*

Il y en a un de chaque côté du vaisseau. C'est un trou où il y a par dedans un taquet, & une bordure par dehors. Un de ces trous est à babord, & l'autre à stribord, dans le platbord, à l'avant du grand mât, pour amurer les couëts de la grande voile. La distance comprise entre l'étambrai du grand mât & l'un ou l'autre des dogues d'amure, est égale à la longueur du maître bau.

„ On place ordinairement les Dogues d'amure aux deux cinquiêmes parties „ de la longueur du vaisseau, à prendre de l'avant; ou justement au dessus „ du second sabord.

„ Le Dogue d'amure d'un vaisseau de cent trente quatre pieds de „ long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir huit pouces de large, & „ sept pouces & demi d'épais, c'est-à-dire, la piéce de bois où sont per- „ cez les trous, car & la piéce & les trous conjointement ou séparé- „ ment s'appellent Dogues d'amure. Le grand trou du dogue d'amure „ est de trois pouces & demi de large, & le trou qui est au dessus doit „ avoir deux pouces. La bordure qui est presque toûjours ouvragée au „ dehors du dogue d'amure, s'appelle en Flamand, *Hals-hout*, ou *Hals-* „ *borduur-hout*. le trou s'appelle proprement, *Hals-gat*, & le taquet qui „ est en dedans, *Hals-klamp*; mais ce dernier mot est usité en Flamand „ pour le tout ensemble, comme Dogue d'amure est pris en François en ce „ même sens.



DOI.

DOIGT. *Vinger.*

C'étoit une ancienne mesure Romaine, qui faisoit neuf lignes du pouce de Roi.

DON.

DONNER des culées. *Voiez*, CULE'ES.

DONNER un grand hunier à un autre vaisseau. *Een groot mars-zeil te kloek een ander schip vallen in 't zeilen. By een heel mars-zeil beter zeilen.*

C'est-à-dire que quoi qu'un vaisseau eût moins de cette voile, ou de ces voiles, au vent, il ne laisseroit pas d'aller aussi vîte que cet autre vaisseau.

DONNER à la côte. *De kust verkiesen, Het tegen de kust setten, 't Tegens de wal setten, Strandt kiesen.*

Cela se dit pour aller échoüer à terre par nécessité.

DONNER à la côte & contre des rochers. *Aan laager wal en tege nsde klippen vervallen, Tegen strandt dryven.*

C'est aller échoüer, ou faire naufrage par accident.

DONNER le feu au canon. *Los-branden.*

DONNER dedans. *Inloopen, Inzeilen, Inboegen.*

Ce terme se dit pour entrer dans une rade, dans une riviére, dans un havre.

DONNER vent devant. *Door de windt op duuwen, om te wenden.*

C'est mettre le vent sur les voiles, afin de faire ensuite courir le navire à un autre air de vent.

DONNE VENT devant. *Legt uw roer aan ly; Geef uw fokke-boelyn een schootje; Los uw maager-mannetje.*

C'est un commandement que l'on fait au Timonier, pour qu'il mette le gouvernail de maniére que le vaisseau présente le devant au lieu d'où vient le vent, & qu'il mette le vent sur les voiles, pour faire ensuite courir le navire un autre rumb.

DOR.

DORER. *Smeeren. Voiez*, ESPALMER.

Cela signifie, Donner le suif à un vaisseau.

DORMANTE. Eau Dormante. *Staand, of Stil-staand waater.*

C'est une eau qui n'a point de cours, comme celle d'un fossé, ou d'un marais. *Voiez*, EAU.

DORMANT, DORMANS. *Het vast endt van een loopende touwerk, Staander.*

Ce sont des bouts, ou des branches, toûjours fixes, de quelques cordages qui manœuvrent souvent: ainsi les bras ont leurs dormans, c'est-à-dire, une branche du bras de hune, par exemple, qui est frapée ou attachée à l'étai, & qui y demeure fixe, quoique le reste du cordage ait du mouvement, & puisse être largué, filé, & halé, selon l'occasion. Il y a des dormans de cargues point, de bras, de perroquets, de drisses &c.

DOS.

DOS d'Ane. *Boog boven de stier-plegt, Bogt boven de kolder-stok.*

C'est une ouverture que l'on fait en demi-cercle à quelques vaisseaux, afin de couvrir le passage du bout de la manuelle.

„ Le Dos d'âne, dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, s'é-
„ tend à dix-huit pouces du fronteau, & il a quinze pouces de large: il va
„ en étrecissant, & finit à un pied & demi du bord. Ses côtes sont faits
„ d'une planche coupée de travers, d'un pouce & demi d'épaisseur, & il est
„ couvert de planches épaisses d'un pouce.

DOSSES, DOSSE-FLACHE. *Waan-zyde, of Schraale kant van een bout, Wanne-kant.*

Ce sont des piéces de bois refendües, épaisses, & assez larges. On donne ce même nom aux ais de bâteau, & proprement les Charpentiers appellent Dosses, des planches qui sont sciées d'un côté, & qui de l'autre ont presque toûjours l'écorce de l'arbre. Dosse-flache est dans un arbre que l'on équarrit; la premiére planche qui s'enlève, & où d'un côté l'on voit l'écorce.

DOU.

D'OU est le Navire? *Holla, Want Schip?*

C'est une demande qui se fait à un vaisseau lors-qu'on le rencontre, soit en mer, ou soit moüillé dans une rade, pour savoir de quel païs il est.

DOUBLAGE. *Verdubbeling, Voering, Dubbeling.*

C'est un second bordage, ou revêtement de planches, qu'on met par dehors aux fonds des vaisseaux qui vont dans les voiages de long cours, ou dans les païs chauds. Ces planches ont, d'ordinaire, l'epaisseur d'un pouce & demi, & on les fait de chêne, ou de sapin, mais plus ordinairement de sapin. Cela se fait pour la conservation du franc-bord du vaisseau, & pour empêcher que les vers qui s'engendrent en ces mers-là, ne le criblent par le fond. Lors-qu'on pose ce doublage, on le garnit de ploc, & outre cela il y a des gens qui garnissent le franc-bord de gros papier gris. Le doublage a cette incommodité, qu'il retarde la course & coulée du vaisseau, parce qu'il le rend plus pesant, & il gâte ses façons. Le doublage de ce vaisseau l'a beaucoup appesanti.

„ Les vaisseau qu'on destine pour l'Oüest, sur tout pour les lieux éloig-
„ nez, ont besoin d'un bon doublage, qui soit garni d'une infinité de cloux
„ & de ploc entre le doublage & le franc-bord: on y met même quelquefois
„ du cuivre, afin de garantir le bois de la criblure des vers.

DOUBLE d'une manœuvre. Hale sur le double. *Vat, of bys boven de handt.*

C'est comme qui diroit, ou le milieu, ou quelque autre partie de cette manœuvre, sur laquelle plusieurs personnes tirent de concert, sans qu'il soit nécessaire d'en prendre le bout, lequel demeure roüé, ou plié, dans sa place ordinaire.

DOUBLER un vaisseau. *Een schip verdubbelen, of voeren, Een huidt onder omhaalen, Met een dubbelde huidt voorsien.*

C'est lui donner un doublage, ou un revêtement de planches. *Voiez,* SOUFLER.

DOUBLER un cap, Parer un cap. *Een kaap te boven komen, raaken, of zeilen; Boven haalen, of raaken.*

C'est passer au delà, & le laisser à l'arriére.

DOUBLER une pointe. *Een hoek boven zeilen.*

C'est

C'eſt auſſi paſſer au delà, & la laiſſer derriére.

DOUCEUR. Faire une choſe en douceur. *Soetjes of Sachtjes iets te doen.*

C'eſt faite une choſe doucement.

DOUCIN. *Brak-waater.*

C'eſt le nom que quelques-uns donnent à de l'eau douce, mêlée avec de l'eau de mer.

DOUCINE. *Een Holletje.*

C'eſt proprement la cimaiſe, ou gueule droite, dont la partie la plus avancée eſt concave.

DRA.

DRAGON, DRAGONS. *Hoos*, *Hooſe*, *Onweers-hoofdt.*

Ce ſont de gros tourbillons d'eau que trouvent ſouvent ceux qui navigent ſous la Ligne, & entre les Tropiques. Ils briſeroient ou feroient couler à fond les vaiſſeaux qui paſſeroient par deſſous. *Voiez*, POMPE DE MER & PUCHOT.

DRAGON de vent. *Wervel-windt.*

C'eſt un orage violent & ſubit, qui d'ordinaire deſempare les vaiſſeaux, & les feroit tourner, ſi l'on n'avoit ſoin de ſerrer les voiles.

DRAGUE. *Een Spade.*

C'eſt une pelle de fer plate par le devant, & aïant un rebord de trois côtés. Elle a un long manche de bois, & ſert à tirer le ſable, la boüe, & les immondices des riviéres & des canaux.

DRAGUE de canon. *Broek*, *Broekinge.*

C'eſt un gros cordage, dont ſe ſervent les Canoniers ſur les vaiſſeaux, pour arrêter le recul des piéces, quand elles tirent.

DRAGUE d'avirons. *Een Bos van drie riemen.*

C'eſt un paquet de trois avirons.

DRAGUER. *Een gragt met de ſpade uitſpitten.*

C'eſt nétoier le fond d'un canal, ou d'une riviére avec la pelle, ou bêche de fer, qui s'apelle Drague.

DRAGUER l'ancre. *Het anker viſſchen.*

C'eſt auſſi chercher une ancre perdüe dans la mer, avec un gros cordage qu'on appelle Drague. On attache cette drague par ſes deux bouts aux côtés de deux chaloupes qui ſe préſentent le flanc, & qui ſont à quelque diſtance l'une de l'autre. Au milieu de la drague, ſont ſuſpendus des boulets de canon, ou quelque autre choſe qui pèſe beaucoup, ce qui la fait enfoncer juſques au fond de la mer, en ſorte que les deux chaloupes voguant en avant, entraînent la drague qui raſe le fond; ce qui fait que ſi elle rencontre l'ancre que l'on cherche, elle l'accroche, & fait connoître l'endroit où elle eſt.

DRE.

DRESSER les vergues. *De reën regt braſſen*, *regt ſetten*; *De reën in 't kruis ſetten.*

Quand les voiles ſeront ferlées, dreſſe la vergue de grand hunier & roüe les manœuvres. *Als de zeilen beſlaagen zyn*, *regt uw groote mars-ree*, *en ſchiet dan het loopende goedt.*

DRESSER une piéce de bois. *Slegten.*

C'eſt aplanir, ou préparer autrement une piéce de bois avec l'herminette.

DRESSE la chaloupe. *Voiez*, BARQUE DROITE.

DRI.

DRISSE, ou ISSAS. *Kardeel*, *Val.*

C'est un cordage qui sert à isser & amener la vergue, ou un pavillon, le long du mât. L'étague y répond par le bas, & par le haut elle saisit la vergue. Les pavillons & chaque vergue ont leurs drisses particuliéres. Il faut bien prendre garde en lisant les Ecrivains tant François que Flamands, aussi bien qu'en parlant avec les Mariniers, à ces deux mots de Drisse, & d'Etague. Comme ces deux cordages aboutissent l'un sur l'autre, & que tous deux ne font que comme une manœuvre, souvent on ne se sert que d'un mot pour les désigner, & l'on dit & écrit tantôt Drisse, & tantôt Etague; tantôt *Kardeel* & tantôt *Dray-reep.* Il y a plus; c'est que dans les figures mêmes des vaisseaux qui sont marquées avec des renvois, on ne fait le plus souvent qu'un renvoi pour ces deux manœuvres, & par conséquent on ne met aussi qu'un nom. Mais quelquefois la marque du renvoi est à la partie basse de la manœuvre, & alors on trouve Drisse, *Kardeel:* tantôt il est à la plus haute partie, & alors on trouve Etague, *Draay-reep*; si bien que ceux qui ne savent pas la chose, se trouvent embarassez, & ont de la peine à la démêler. Mais ce qu'il y a de plus singulier, c'est que plusieurs mariniers ne la savent pas démêler eux-mêmes, ainsi qu'on en a eu plusieurs fois l'expérience, en les interrogeant sur cet article. Peut-être même qu'en écrivant ceci on s'est encore trompé. Néanmoins on peut assurer qu'on a pris toutes les précautions possibles pour ne s'abuser pas. *Voiez*, ETAGUE.

Voici ce qu'en dit un Ecrivain François. Les Drisses servent pour tirer l'étague, afin de tirer ou amener les voiles. L'étague se tient aux drisses & passe sur des roüaux qui sont à côté du mât, l'un à babord, & l'autre à stribord, atachée sous la hune. Elle saisit le mât, & par le bout du bas s'amarre au marmot nommé sep de drisse. Et ailleurs; La Drisse de la grande vergue, qui est amarrée par le bout d'en bas au sep de drisse qui est au pied du grand mât, vient répondre par en haut à la corde qui est appellée Etague, ou Itacle, qui saisit le milieu de la vergue.

La drisse est jointe par sa poulie à l'étague, pour hisser la vergue. *De val is vast, met syn blok, aan de draay-reep, om de ree op te hyzen.*

DRISSE de la vergue d'artimon. *Het Besaans-kardeel, of val.*
DRISSE de la grande vergue. *Het groot Kardeel, of val.*
DRISSE de la vergue de misène. *Het Fokke-kardeel, of val.*
DRISSE de la vergue de beaupré. *Het Blinde-val.*
DRISSE de la vergue de grand hunier. *Het groot Mars-zeils-val.*
DRISSE de la vergue de petit hunier. *Het Voor-mars-zeils-val.*
DRISSE de perroquet de fougue. *Het Kruis-zeils-val, of reep.*
DRISSE de grand perroquet. *Het groot Bram-zeils-val, of reep.*
DRISSE de perroquet d'avant. *Het Voor-bram-zeils-val, of reep.*
DRISSE de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-val, of reep.*
DRISSE de voile d'étai. *Stag-zeils-val, Honde-fok.*
DRISSE de pavillon. *Vlagge-val.*

C'est une petite corde qui sert à arborer & à amener le pavillon.

Al-

Allonge la Drisse. *Maakt de val klaar.*

C'est un commandement que l'on fait pour faire étendre la drisse, afin que plusieurs hommes la puissent prendre, & la tirer de concert & tous à la fois. Ce commandement se fait non seulement pour toutes drisses, mais encore pour toutes les autres manœuvres sur lesquelles on veut tirer, ou haler.

DRO.

DROGUERIE. *Het visschen en onder sout brengen van den haaring.*

Ce terme se dit de la pêche & de la préparation du harang.

DROIT de Varech, ou Varet. *Strand-recht.*

C'est tout ce que les Seigneurs des fiefs voisins de la mer des côtes de Normandie prétendent sur les effets qu'elle pousse sur le rivage, soit de son cru, soit qu'il vienne d'un naufrage & d'un debris de vaisseau.

Seigneur du droit de Varech. *Strandt-heer.*

DROIT d'ancrage. *Ankeraagie, Ankerasie-regt.*

Ce qui se paie pour Droits d'ancrage, de convoi, de havres &c. *Ankeragie-geldt, Gelei-geldt, Haven-geldt.*

„ Avant que de mettre à la mer, on ne manque pas de se pourvoir des qui-
„ tances de paiement des droits d'ancrage, de convoi & de havre, & de tous
„ les droits & traites qui se lèvent.

DROITURE. Aller en Droiture, ou Faire sa route en Droiture. *Koers-regt uit regt aan, Regts-wegs vaaren, Regts-wegs brengen.*

C'est naviger en droite route, sans courir sur des croisiéres, sans relâcher, sans faire escale, ni moüiller dans des ports à côté de la traversée qu'on fait. Nos ordres portent d'aller en droite route à la Martinique. Leurs ordres portent d'aller en droiture à Saint Christophle.

Faire route en Droiture en Hollande. *Regt toe na Hollandt zeilen.*

DROSSE, Trosse, ou Trisse, ou Palan de canon. *Taalie tot het geschut.*

Ce sont les cordages, ou palans qui servent à approcher ou à reculer une piéce de canon de son sabord. Les deux bouts de la drosse tiennent des deux côtés à deux boucles, en sorte que la piéce de canon ne puisse reculer que jusqu'à demi tillac.

DROSSE, Trosse, Trisse. *Byvoet.*

Ce mot se dit aussi d'un cordage qui serre le racage de la vergue d'artimon, ou des autres vergues, lors qu'il s'y en trouve. Quelques-uns l'appellent Laniére.

DROSSE de vergue de sivadiére. *Voiez*, Trisse.

DUNES. *Duin, Duinen.* DUN.

Ce sont des hauteurs ou montagnes de sable sur le bord de la mer, qui l'empêchent de s'épandre dans les terres. Ce sont quelquefois de simples hauteurs ou côteaux de sable, quelquefois des levées faites au bord de la mer, & quelquefois des rochers escarpez. Ce mot est venu de DUN, ou DUM, qui en ancien Gaulois vouloit dire, Lieu éminent, Mont, Forteresse.

DUNETTE. *Hut, Hutte.*

C'est le plus haut étage de l'arriére d'un vaisseau, où sont logez ordinairement les Officiers subalternes, tels que le Maître & Pilote du navire. Dans

les

les navires de guerre il y a toûjours de nuit une sentinelle sur le plus haut de la dunette, pour répondre aux rondes & aux visites qui sont faites par les Officiers & par le Major, d'heure en heure. Il n'y a point de dunette aux bâtimens dont la quille est au dessous de soixante & quinze pieds: ce qui se doit entendre des vaisseaux de guerre; car les vaisseaux marchands en ont, quoi qu'ils soient plus petits.

Le dessus de la Dunette proche du couronnement. *Kompanie.*

„ Dans les grands navires la Dunette se sépare en deux, & il y a quelque-
„ fois encore une dunette au dessus de la premiére.

„ On fait souvent devant la porte de la Dunette un couvert comme un pe-
„ tit appentis, soutenu par des piliers, & aux bouts du demi pont des apuis
„ & de balustrades, plus hautes en quelques vaisseaux, plus basses en d'autres,
„ fort bien ouvragées; avec des Termes dans les uns, & sans ces ornemens
„ dans les autres.

„ On met au dessus des dunettes, auprès du couronnement, un banc pour
„ s'asseoir, & au dessous une cage pour des volailles & pour de pigeons.

„ On fait de petites ouvertures quarrées dans le derriere de la dunette, pour
„ donner du jour, & l'on y met des vitres. Quelques uns les font rondes.
„ On fait même quelquefois un petit caillebotis au dessus.

„ La Dunette d'un vaisseau de cent trente quatre pieds de long de l'étrave
„ à l'étambord, doit avoir cinq pieds de haut à son bord en devant,
„ & six pieds & demi à l'arriere. Les barrots doivent avoir treize pouces de
„ rondeur, quatre pouces de large, & trois pouces & demi d'épais; & en-
„ tre chaque barrot il doit y avoir trois barrotins de deux pouces de large &
„ d'un pouce & demi d'épais. Les courbatons doivent avoir trois pieds &
„ demi de long: leurs branches d'enhaut doivent avoir deux pieds trois pou-
„ ces de long, cinq pouces de large, & quatre pouces d'épais. La porte
„ doit avoir trois pieds six pouces de large; les montans doivent avoir trois
„ pouces & demi de large, & trois pouces d'épais. La piece de bois qui fait
„ l'arc ou l'anse au dessus de la porte, doit avoir treize pouce de haut, trois
„ pouces & demi de large, & trois pouces d'épais. Les bordages qui cou-
„ vrent la dunette doivent avoir un pouce & demi d'épais. Les sabords doi-
„ vent avoir quatorze pouces & demi de large, & treize pouces & demi de
„ haut.

DUNETTE sur la Dunette, Seconde Dunette. *Boven-hutte. Voiez,*
„ DUNETTE.

„ Il faut que le couvert ou tillac de la seconde dunette descende à l'arriere
„ un peu plus bas que les lisses, pour l'agrement.

„ La dunette de dessus est quelquefois séparée en deux petites chambres, &
„ en ce cas on fait la porte au milieu avec deux battans, au milieu desquels
„ est la traverse qui sert aussi de montant au bout de la cloison.

„ Chacun de ces battans ouvre une entrée dans chaque chambre. Le lin-
„ teau de la porte est élevé un peu au dessus du tillac, afin de faciliter davan-
„ tage l'entrée.

Officiers Mariniers qui couchent dans la Dunette. *Huts-gasten.*

D.

E.

EAU.

EAU. *Waater.*

C'eſt un élement humide & froid, un des quatre corps élementaires, d'une matiére liquide & tranſparante, & qui par la maſſe & la conſiſtence de ſes parties ſe rend navigable.

L'Eau de fontaine paſſe pour la meilleure de toutes, pour ſa pureté, étant coulée à travers la terre, ou par un canal, ſi ce n'eſt que le canal ſoit de plomb; car alors elle perd de ſa bonté, à cauſe de la céruſe que le plomb produit.

Quelques-uns eſtiment l'Eau de pluïe meilleure que les autres, parce qu'elle eſt plus legére, & qu'elle ſe fait moins ſentir à la langue; mais quoi qu'elle ſoit plus ſaine, le Soleil atirant toûjours en haut ce qui eſt le plus ſubtil, elle contracte de mauvaiſes qualités des riviéres, des étangs, des marais, & de la mer, d'où elle eſt tirée; outre qu'il s'y mêle des exhalaiſons putrides des lieux infectez, & des corps morts qui s'élèvent de la terre en l'air, ce qui fait qu'elle ſe corrompt plûtôt qu'aucune autre, & cauſe preſque auſſitôt la toux & le Rhume. Il y en a qui préferent l'eau de la roſée de Mai à toutes les autres eaux, à cauſe qu'elle les ſurpaſſe en ſubtilité. Elle eſt en éfet plus pénetrative, étant compoſée d'un ſel plus acre, & d'une liqueur plus volatile. L'Eau de puits eſt la moindre, étant plus crüe, & ſouvent plus peſante que celle de fontaine, à moins qu'elle ne ſorte de vives ſources. Celle de riviére eſt plus digérée que l'eau de pluïe, à cauſe des raions du Soleil où elle eſt expoſée; mais pour s'en ſervir il faut la laiſſer raſſeoir quelque tems, afin que le limon qu'elle a contracté, ou par la diverſité des eaux qui y afflüent de tous côtés, & qui la troublent, ou par les ordures qui tombent dedans, deſcendent peu-à-peu au fond du vaiſſeau, après quoi elle devient plus claire, plus nette, & plus ſaine. Les eaux de neige & de glace, dont la menüe ſubſtance eſt ſortie à meſure que l'eau s'eſt congelée, ſont à rejetter comme très mauvaiſes & pernicieuſes, auſſi bien que les eaux d'étang & de marais, qui étant dormantes, ou coulant fort lentement, ſont impures & bourbeuſes.

Il eſt aiſé de juger que les meilleures de toutes ces ſortes d'Eaux, ne ſont pas trop bonnes pour porter ſur la mer, qui étant elle même une Eau, & une eau qu'on peut dire incorruptible, à cauſe de ſa ſalure, ne laiſſe pas, par les vapeurs qu'elle envoie, de contribuer à la corruption de l'eau qu'on tranſporte & qui ſe voiture ſur ſa ſurface; concourant ainſi avec la durée & longueur de tems que les eaux douces demeurent ſur elle, à les gâter. Ainſi

l'on ne sauroit trop prendre de précaution pour embarquer de bonnes eaux, & pour les conserver.

„ C'est pourquoi il est bon de laisser repòser l'eau, quand on le peut, avant „ que de la mettre dans les fûtailles; lesquelles fûtailles doivent être garnies „ de cercles de fer: & s'il arrive qu'elle travaille, il faut aussi la laisser repo- „ ser, parce que souvent après cela elle reprend son premier goût.

„ Lors qu'elle se corrompt, & qu'elle a pris quelque mauvaise odeur, on „ peut la rétablir, en la battant & en la mettant à l'air; ou en y jettant de „ l'argille, ou de la terre à potier. Quelquefois l'eau crüe, qui est mauvai- „ se, devient meilleure quand elle est bouillie. Quand elle est amére on y „ mêle un peu de farine, qui en descendant à fond lui communique un goût „ plus doux.

EAU douce. *Soet-waater.*

EAU salée, *Sout-waater.*

EAU sommache. *Brak-waater.*

EAUX dormantes. *Staande of stil-staande waaters.*

EAUX courantes. *Stroomende of loopende waaters.*

EAU vive. *Springend' waater, Bron-waater.*

EAU haute, ou Haute eau. *Hoog vloedt, Hoog waater.*

C'est quand la marée est haute & pleine après son montant. *Voiez*, HAUTE.

L'EAU monte, La mer monte. *Het waater vloeid.*

EAU basse, ou Basse eau, ou Le bas de l'Eau. *Laag waater.*

C'est quand la mer a refoulé, & qu'elle s'est retirée. A dix heures du matin il étoit haute eau dans ce havre; nous y avions le haut de l'eau. Aujourd'hui nous avons eu basse eau une heure plus tard qu'hier.

Le vif de l'eau. *Hoog waater, Peil, Spring-vloedt. Voiez*, HAUTE.

Pendant le vif de l'Eau. *Als het waater op 't hoogste was.*

Morte eau, ou Mort d'eau. *Doodt-stroom, Doodt-waater. Voiez*, MORTE.

En morte eau. *Op of By laag waater, Op 't laager waater.*

Le montant de l'Eau. *Wassend waater, Vloedt.*

L'EAU monte. *Het waater loopt, vloeidt, wast.*

L'EAU baisse, ou descend. *Het waater valt.*

EAUX fermées, Eaux ouvertes. *Besloote waater, Toe-waater. Open waater.*

C'est quand elles sont prises par les glaces; ou quand il a degelé, & qu'on peut naviguer.

Il y a de l'eau, Il n'y a pas d'Eau. *'t Waater is diep genoeg, of is niet diep genoeg.*

C'est-à-dire qu'il se trouve assez de profondeur pour y mener un vaisseau, ou qu'il n'y en a pas assez.

Même eau. *Gelyke diepte, Gelyk waater.*

C'est-à-dire, la même profondeur.

L'EAU est changée. *'t Waater is verandert.*

C'est-

C'eſt-à-dire qu'elle a changé de couleur, ſoit que cela vienne de ce qu'on aproche des terres, ou d'une autre cauſe.

Baſſe eau, Maigre Eau. *maager waater*, *Slegt waater.*

C'eſt un bas fond où il y a peu d'eau.

L'EAU eſt maigre en cet endroit. *Daar is maager waater, of ſlegt waater in die ſtreek.*

Le commun des matelots dit ainſi, pour dire, qu'il n'y a pas grande profondeur.

Faire eau. Vaiſſeau qui fait Eau. *Een ſchip dat lek is dat lekt.*

C'eſt-à-dire que l'eau y entre par quelque ouverture ou debris. Nos vaiſſeaux faiſoient tant d'eau de tous les côtés, que les pompes qui joüoient inceſſamment ne la pouvoient épuiſer. Il y avoit une demie heure que notre frégate étoit incommodée & faiſoit eau, car les deux derniéres bordées de l'ennemi l'avoient percée tant à ſtribord qu'à babord, quatre pieds au deſſus de la quille, comme les Calfas le reconnurent en lardant la bonnette.

Parce que le vaiſſeau faiſoit Eau. *Mits lekkagie.*

Mettre l'eau haute à un vaiſſeau. *'t Schip met pompen boven houden, of boven waater houden.*

Faire de l'eau, Faire aiguade. *Waater haalen*, *Sig van verſch waater voorſien*, *Waater inneemen.*

C'eſt-à-dire, Faire ſa proviſion d'eau douce. Notre chaloupe alla à terre, à l'Ile de la Guadeloupe, nommée par les Caraïbes, Caracucira, & fit de l'eau à la Riviére aux herbes, qui eſt la meilleure de l'Ile.

Prendre tant de pieds d'Eau. Navire qui prend, ou qui tire douze pieds d'eau, quinze pieds d'eau. *Een ſchip dat twaalf voeten waater trekt*, *of diep gaat.*

C'eſt-à-dire, qu'il lui faut douze pieds, quinze pieds d'eau, pour être à flot, & en état de naviger. Notre vaiſſeau étoit plat de varangues, & ne prenoit que dix pieds d'eau. C'eſt une commodité que d'avoir des vaiſſeaux qui prennent peu d'eau.

Recevoir des coups à l'Eau, Etre percé de coups à l'Eau. *Schooten onder waater krygen*, *Onder waater geſchooten worden.*

C'eſt-à-dire que le vaiſſeau a reçu des coups, qu'il a été percé de coups par les parties du bordage qui enfoncent en l'eau. Notre Amiral reçut deux coups de canon à l'eau.

Vaiſſeau percé de coups à la ligne d'Eau, ou de fort. *Een ſchip nevens het waater geſchooten.*

A fleur d'eau. *Tuſſchen windt en waater*, *Gelyks het waater*, *Waater-pas.*

Vaiſſeau biffé à la ligne d'Eau, ou à fleur d'Eau, & criblé des vers. *Een ſchip tuſſchen windt en waater bedorven, en van de wormen gegeeten.*

Tirer à fleur d'Eau. *Waater-pas ſchieten.*

Premiére eau, Seconde Eau. *Eerſte vloedt*, *Tweede vloedt na den doodt ſtroom.*

Cela ſe dit de la premiére & de la ſeconde fois que la mer commence à monter après le mort d'eau, dans quelques riviéres comme dans la Charante.

EAU du vaisseau. *Sog*, *Waater*, *Vaar-waater*, *Selling*.

C'est la trace qui paroît en l'eau après que le navire à passé. En cette occasion le mot d'Eau est pris pour le Sillage, l'ouaiche, la seillure, ou le chemin du vaisseau, ou pour l'espace qui est proche de sa trace navale, tant à stribord qu'à babord.

Etre sur l'Eau, ou sur les Eaux, ou dans les Eaux d'un autre vaisseau. *In een anders schip sog vaaren*, *Met een ander in syn waater zeilen*.

C'est-à-dire qu'on le suit de près, qu'on fait sa même route, & qu'on fille dans son même sillage. La frégate étoit sur l'eau de l'Amiral, c'est-à-dire, faisoit sa route & en étoit proche. On dit aussi, Marcher dans les eaux d'un autre, Revirer dans ses eaux.

Notre vaisseau étoit dans les Eaux de l'Amiral. *Ons schip voer, of zeilde in het vaar-waater van den Admiraal*.

Mettre un Navire à l'Eau. *Een schip laaten afloopen*.

C'est le pousser à l'eau, ou le mettre en mer, quand on le lève de dessus le chantier, ou qu'il vient d'avoir le radoub à terre. La quille de ce vaisseau s'est arquée en le mettant à l'eau. On évite cet inconvenient en bâtissant dans une forme. *Voiez*, LANCER.

E B A.

E'BAROUI. Vaisseau Ebarouï. *Een bekaait schip*.

C'est un vaisseau qui s'est desseché au Soleil, ou au vent, en sorte que les bordages se soient retirez, & que les coutures se soient ouvertes. Pour éviter cet inconvenient il faut mouiller très-souvent le vaisseau, & jetter de l'eau de tous les côtes.

E'BAUCHER. *Het ruw*, *of rouw van 't hout afhakken*.

En termes de charpenterie, Ebaucher se dit d'une piéce de bois qui est tracée suivant une cherche, lors qu'on la dresse avec la scie, ou la coignée, avant que de la laver ou unir avec l'herminette.

EBAUCHOIR. *Een groote Fermoor*.

C'est une sorte de ciseau dont les Charpentiers se servent pour ébaucher les mortaises. Il a un manche de bois avec des viroles par les deux bouts. *Voiez*, CISEAU.

E B E.

EBE, ou JUSSANT. *Eb*, *Ebbe*, *Neer-gaande ty*, *Vallend waater*, *Het afloopen of vallen van 't waater*.

C'est le descendant ou reflux de la marée qui refoule, & s'en va. Atendez à faire voiles qu'il soit morte eau, ou qu'il n'y ait plus qu'un tiers d'Ebe, afin de découvrir les bancs que le haut de l'eau vous cacheroit. Il se leva un vent de terre qui rendit l'ebe beaucoup plus forte & plus rapide que le flot ne l'avoit été. Le commencement de l'Ebe s'appelle en Flamand, *De voor-eb*; & la fin, *De agter-eb*, ou, *Het laatste van de eb*. *Voiez*, JUSSANT.

Une Ebe. *Een Ebbe*.

C'est comme qui diroit que la mer a descendu une fois.

Il y a ebe. *Het ebt*, *Het is voor-eb*, *De vloodt begint af te loopen*, *'t Waater begint te vallen*.

C'est-

C'eſt-à-dire qu'il y a reflux.

EBR.

E'BRANLEMENT de toutes les parties d'un vaiſſeau par un coup de mer. *Het dreunen van een ſchip.*

Le bruit que fit la miſéne emportée, & l'ébranlement général du vaiſſeau & de ſes mâts, nous alarma tous.

ECA.

E'CARLINGUE. *Voiez*, CARLINGUE.

E'CART long. *Haak.*

C'eſt la jonction & aboutiſſement de deux piéces de bois, ſavoir de deux bordages, ou de deux préceintes entaillées.

E'CART ſimple ou quarré. *Enden vierkant tegen malkander aan.*

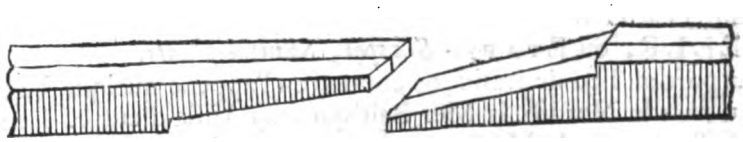
C'eſt quand les deux piéces de bois ne font ſeulement que ſe toucher quarrément.

E'CART long. *Een Laſch.*

C'eſt un aſſemblage long dans une piéce de bois groſſe & épaiſſe comme dans une quille.

E'CART long dans une piéce de bois beaucoup plus large qu'épaiſſe. *Een Haak.*

„ C'eſt comme dans un bordage, ou dans une préceinte. Il eſt bon de ne „ faire dans un bordage que le moins d'écarts qu'on peut, & il faut toûjours „ tâcher d'avoir des planches aſſez longues, pour qu'elles couvrent au moins „ trois gabarits. Ainſi l'on voit qu'en Flamand l'Ecart a deux noms ſelon „ l'épaiſſeur des piéces où il ſe fait. La piéce du deſſus a auſſi ſon nom parti- „ culier, qui eſt *Inſteekende haak*, & celle qui joint par deſſous s'appelle, *On-* „ *der-hangende haak*. C'eſt proprement le deſſus & le deſſous de l'écart.



E'CART long, double & endenté. *Een Burg-haak*, *Laſſchen met een haak in malkander gevoegt.*

E'CH.

E'CHAFAUT *Schavot*, *Stellazie.*

C'eſt un lieu bâti de bois, qu'on fait en Terre-neuve, ſur le bord de la mer, où l'on accommode la morue pour ſécher.

E'CHAFAUT, E'CHAFAUDAGE. *Stelling*, *Stelling-hout*, *Stelladie*, *Stellagie.*

Ce mot ſe dit encore de l'aſſemblage de pluſieurs piéces de bois & de planches, que l'on ſuſpend avec des cordes ſur les côtés du vaiſſeau, pour y charter, ou calfater. On en fait auſſi avec des traverſins, des accores, & des planches. *Voiez*, TRIANGLE.

E'CHAPER. *Voiez*, RAMES, & VOILES.

E'CHANTILLON. Des piéces de bois d'E'chantillon. *Even-dikke stukken houts.*

C'est à-dire, des piéces de bois qui sont de même grosseur.

E'CHARPES, Aiguilles de l'éperon. *Uitleggers.*

C'est un terme de la Manche, qu'on voit dans une figure de vaisseau qui a été gravée à Paris, ils n'y à pas longtems. Ce sont les Aiguilles de l'éperon. *Voiez*, AIGUILLES de L'E'PERON, & FLE'CHE.

ECHARPE. *Een Blok sonder schyf.*

C'est une piéce de bois, ou de fer; qui soutient la roüe d'une poulie & qui porte le boulon, ou rouët. On dit aussi Chape, & quelquefois. Moufle. La poulie simple s'appelle Echarpe, mais quand il y a plusieurs roües, on l'appelle plûtôt Moufle.

E'CHARPER. *Het blok op het hout naayen, Blok op naayen.*

C'est un terme de charpenterie. C'est faire plusieurs tours avec un cordage autour d'un fardeau qu'on veut lever, afin d'y attacher une écharpe au bout de laquelle est une poulie, où l'on passe le cable.

E'CHARS. Vent échars. *Een variabel tegen-windt, Een ongestaadige windt en tegen.*

C'est un vent peu favorable, & qui saute d'un rumb à l'autre.

E'CHARSER. Le vent écharse. *De windt is schraal, slap, ongestaadig, en by-na tegen.*

C'est-à-dire qu'il est foible, inconstant, & peu favorable.

ECHELLE. *Een Schaal.*

C'est une ligne droite divisée en parties égales, qui représentent des pieds, des toises, ou telle autre mesure qu'on veut. On appelle Echelle de lieuës cette même ligne droite, divisée en un certain nombre de parties égales, qui représentent des lieuës, des milles, ou autres distances itinéraires, que l'on cherche sur la carte.

ECHELLE, ou ETAPE. *Staapel, Staapel-plaats.*

C'est un port où lieu de trafic, ou comme on l'appelle quelque fois d'un nom plus connu dans le Nord & la Mer Baltique, une Ville d'étape. Le mot d'Echelle ne se dit que sur la Méditerranée. Smirne & Alexandrie sont les deux plus fameuses Echelles de Levant, & il y a peu de nations maritimes de la Chrétienté qui n'y établissent un Consul, des Facteurs, un magasin, & un bureau.

ECHELLE, DEGRE'. *Trap, Trappen.*

Ce terme se dit en général de tous les endroits par où l'on monte, & par où l'on descend dans un vaisseau.

„ Les degrès de l'Echelle qui est devant le château d'arriere, d'un vaisseau
„ de cent-trente-quatre pieds, doivent avoir neuf pouces & demi de large,
„ & un pouce & demi d'épais: les montans doivent avoir cinq pouces & de-
„ mi de large, & deux pouces d'épais. Elle doit être de cinq degrès, ou
„ marches, entre chacune desquelles il doit y avoir d'espace neuf pouces &
„ demi; & il doit y en avoir deux pieds deux pouces entre les montans. On
„ la pose par le pied à dix-huit pouces du fronteau.

„ Les montans de l'échelle qui est devant le château d'avant, doivent avoir
„ cinq pouces de large, & deux pouces d'épais, avec neuf pouces d'espace
entre

„ entre chaque marche, & deux pieds entre les montans: on la pose par le
„ pied à dix-neuf pouces du fronteau.

„ Les montans des deux échelles qui sont devant la dunette doivent avoir
„ seize pouces de large & deux pouces d'épais; & il doit y avoir dix-sept
„ pouces d'espace de l'un à l'autre: il doit y en avoir dix entre les mar-
„ ches, qui doivent être de huit pouces de large, & d'un pouce & de-
„ mi d'épais.

„ On fait souvent des apuis & des balustrades aux échelles du château
„ d'arriére, & alors on les tient plus larges, sur tout dans les navires de
„ guerre des premiers rangs, & on les fait en limasse.

ECHELLE. *Trap, De Trap op zee.*

Par ce mot seul on entend l'échelle par laquelle on monte dans le vaisseau.

ECHELLES d'entre deux ponts. *Trappen tusschen deks.*

Ce sont celles par où l'on monte & l'on descend d'un pont à un autre.

ECHELLE de poupe. *Val-reep.*

C'est une échelle de corde qui est pendüe à l'arriére du vaisseau, pour la commodité des gens de la chaloupe, & afin de s'en servir par un gros tems, pour plus de facilité.

On mit l'Echelle de poupe. *Wy lieten de val-reep agter uit hangen.*

Au fond de cale des vaisseaux, on voit quelquefois une poutre debout, jusqu'au pont, qui a des entailles, & qui sert d'Echelle avec une tire-vieille, qui est à côté. *In 't ruim van de schepen, siet men somtydts een balk regt naar om hoog staan, gehackt als een heugel: deese dient voor een trap, waar een touw by neder hangt.*

ECHOME, ECHEOMES. *Dol, Dollen.*

C'est une cheville de bois, ou de fer, qui va en amenuisant par les deux bouts, & dont la longueur est d'un pied, ou environ. On l'appelle aussi Tolet. Cette cheville sert à tenir dans un même endroit la rame du matelot qui nage.

ECHOUEMENT. *Het sitten van een schip.*

C'est le choc d'un vaisseau contre un banc de sable, ou un bas fond, sur lequel il ne peut passer, faute d'y trouver assez d'eau; ce qui bien souvent le brise, & en cause la perte.

Le Titre 9 du Livre 4 de l'Ordonnance de la Marine de France de 1681, régle en trente sept Articles, tout ce qui concerne la Police qui doit s'observer pour la conservation des effets & marchandises provenant des naufrages, bris & échoûemens de Vaisseaux sur les côtes du Roïaume.

Sa Majesté déclare d'abord, qu'elle prend sous sa Protection & Sauve-garde les Vaisseaux, leur équipage & chargement, qui auront été jettez par la tempête sur les côtes de France, ou qui autrement y auront échoué, & généralement tout ce qui sera échappé du naufrage; en défendant le pillage & la dépredation, sous peine de la vie.

Elle ordonne ensuite, que tous les effets, biens & marchandises des Vaisseaux échouez & naufragez, seront rassemblez, transportez & mis dans des magazins à ce destinez, après un inventaire préalablement fait, desquelles mar-

marchandises, s'il ne se trouve aucun Reclamateur dans le mois, après qu'elles auront été sauvées, il sera fait vente de quelques-unes des plus périssables, pour être les deniers en provenans emploiez au païement des salaires des Ouvriers qui ont travaillé au sauvement. Enfin sa Majesté veut & entend, que les Vaisseaux échouez, & les marchandises & autres effets provenant desdits Vaisseaux, ou des debris & naufrages, puissent être reclamez dans l'an & jour de la publication, qui en aura été faite, & qu'ils seront rendus aux Propriétaires, ou à leurs Commissionnaires, en paiant les fraix faits pour les sauver; après lequel tems ils seront également partagez entre sa dite Majesté & le Grand Amiral; ou le Gouverneur de Bretagne, si les bris, échoüemens & naufrages sont arrivez sur les côtes de cette Province; les fraix du sauvement, ou de Justice, préalablement pris sur le tout. *Voiez*, BRIS.

ECHOUER. *Aan de grondt raaken, of sitten, Sitten, Vast sitten, Op droog sitten, Verleken of beneepen zyn, Op hoog zyn.*

C'est toucher, ou donner de la quille contre un fond de mer, ensorte que faute d'eau le bâtiment ne peut être à flot. Le vaisseau à qui nous donnions chasse, alla s'échouer sous le canon du fort Roïal de la Martinique. Comme nôtre Pilote n'avoit aucune connoissance de la côte, il nous fit échoüer sur des bancs, qui étoient à une lieüe au large. Leurs vaisseaux n'osérent plus tenir la mer à la vüe des nôtres, & prirent le parti d'aller échoüer à cinquante pas de leur forteresse, où ils atendirent que le flot de la nouvelle Lune les relevât. On dit Echoüer, par accident; Echoüer son vaisseau, pour le faire échoüer; & S'échoüer, exprès. S'aller échoüer en pleine côte. Nous échoüâmes nos canots, pour les nétoïer.

ECHOUER sur le rivage. *Stranden.*

Touer pour faire échoüer. *Tegens de grondt haalen.*

ECL.

ECLAIRCIE. *Een Blinck.*

C'est un endroit clair qui paroît au ciel dans un tems de brume.

ECLAT de bois. *Splinter.*

C'est un morceau de bois qui saute en l'air sous la hache, ou d'un coup de canon.

ECLUSE. *Een Sluis, Schut-sluis, Verlaat.*

C'est un ouvrage fait pour soutenir & pour élever les eaux. Il se dit plus particuliérement d'une espéce de canal qui est enfermé entre deux portes. Ces sortes d'écluses conservent l'eau dans les navigations artificielles, & rendent le passage des bateaux facile, lors qu'ils montent, aussi bien que quand ils descendent.

ECLUSE à tambour. *Een Verlaat-gaaten-sluis met een schuif-daar 't verlaat agter de slag steil uitwaatert, Een Sluis met verlaaten, of ryoelen.*

C'est celle qui s'emplit & qui se vuide par le moien de deux canaux voutez, creüsez dans les jouilliéres des portes, dont l'entrée s'ouvre & se ferme par une vanne à coulisse.

ECLUSE à vannes. *Een Sluis met spring-deuren, of schuif-deuren.*

Celle-ci s'emplit & se vuide par des vannes à coulisse, qu'on pratique dans l'assemblage même des portes.

ECLU-

ECLUSE à éperon. *Een Sluis met twee regte staande deuren op haar schuinse aanslagen.*

C'est celle dont les portes, qui ont deux ventaux, se joignent en avant bec du côté d'amont l'eau.

ECLUSE quarrée. *Een Sluis met een regte deur, of met regte deuren.*

Les portes de cette écluse, n'ont qu'un seul ventail; & elles se ferment quarrément.

ECLUSE à vis. *Een Schroef-sluis.*

C'est une sorte d'écluse assez commune en Hollande, dont l'eau sort par un trou, ou par deux, qui sont pratiquez dans le terrein, ou dans le mur qui est à côté, ou aux côtés de la porte de l'écluse; & dans le milieu de ce trou, ou plûtôt de ce petit chenal, il y a un trou rond qui descend du haut du terrein dans le chenal qui est vouté: ce trou rond est fermé par une vis au lieu de vanne, & pour le faire ouvrir, afin que l'eau sorte, on tourne la vis, de même que pour le refermer.

E'CLUSES. *Sluisen.*

On apelle E'cluses, en Flandres, plusieurs ais, gros, grands & forts, assemblez avec de fortes bandes de fer. Elles servent à retenir l'eau qui inonderoit les terres qui sont plus basses, si elle n'étoit ainsi arrêtée. On lève ces écluses quand il est besoin de les noïer.

E'CLUSE. *Een bedykt water-slootje.*

C'est une petite digue qui sert à amasser l'eau d'un ruisseau, ou d'une fontaine, pour la faire tomber en suite sur la roüe d'un moulin.

E'CLUSE'E. *Een uitstorting van een schutting.*

Ce mot signifie l'eau qui est contenüe & qui coule dans une écluse, depuis qu'on l'ouvre jusqu'à ce qu'on la referme.

E'CLUSE'E. *Een half vlot bouts, of een klein vlot, na de breedte van een sluis.*

C'est un demi-train de bois, propre à passer dans une écluse.

ECO.

E'COBANS, ou E'CUBIERS. *Voiez*, E'CUBIERS.

E'COLE. *Een School om de zee-vaart te leeren.*

C'est une Academie établie dans un département, pour aprendre aux jeunes Officiers, & aux Gardes de marine ce qu'il faut qu'ils sachent.

E'COLE. *Een schip toegemaakt om te leeren de oeffening van de zee-vaart.*

C'est un vaisseau que le Roi de France fait armer pour l'instruction des mêmes Gardes de marine.

E'COPE, ESCOPE. *Hoos-vat, Gieter.*

C'est une espéce de pelle de bois un peu creuse, qui a un rebord de chaque côté, & avec laquelle on vuide l'eau qui entre dans les bateaux sur les riviéres, & dans les chaloupes. *Voiez*, ESCOUPE.

E'CORE. Côte en E'core. *Een steile kust.*

C'est une côte escarpée. On appelle côte en écore une côte qui est taillée en précipice, & à plomb. Au Nord de cette rade la côte est en écore, ce qui la rend nette & saine, car il y a presque toûjours bon fond au pied des côtes qui sont en écore. C'est aussi le bord, l'aproche, ou l'extremité

d'un banc, ou d'une basse. Il n'y a point d'écores plus célèbres que celles du banc de Terre-Neuve. Au Sud de l'Ile, on voit de petites écores, ou pilons, & la basse qui est à demie lieüe, est taillée en écore par la bande du Sud.

E'CORES. *Schooren.*

Ce sont aussi les étaies qui soutiennent un navire, tandis qu'on le construit, ou qu'on le refait. *Voiez*, ACCORES.

E'COTARD, ou PORTE-HAUBAN. *Voiez*, PORTE-HAUBANS.

E'COUETS, E'COITS. *Voiez*, COÜETS.

E'COUTES. *Schooten.*

Ce sont des cordages qui font deux branches, & qui sont amarrez aux coins des voiles par embas, pour les tenir dans une situation qui leur fasse recevoir le vent. Il y a des écoutes à queüe de rat, c'est-à-dire, qui ont le bout plus menu & moins garni de cordons que le reste du cordage. *Voiez*, COUETS.

Grandes E'coutes. *Groote Schooten, Schooten van 't schooverzeil.*

Ce sont celles qui servent à border la grande voile.

„ Les grandes Ecoutes sont frapées au dessous des bouts de la grande ver-
„ gue, où elles passent d'abord par leurs poulies simples, puis elles vont passer
„ dans les poulies de retour. On les amarre à des cabillots, ou à des taquets.
„ Elles servent, comme toutes les autres écoutes, à border la voile, & a la
„ largueur.

E'COUTES de miséne. *Fokke-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de miséne.

E'COUTE d'artimon. *Besaans-schoot.*

C'est celle qui borde la voile d'artimon à la poupe du vaisseau, Il n'y a qu'une écoute à cette voile qui serve à la fois, Elle se rend au bout de l'arriére du vaisseau, & se borde à une poulie qui y est sur le haut.

E'COUTES de grand hunier. *Groote Mars-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border le grand hunier.

E'COUTES de hunier d'avant. *Voor-mars-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border le hunier d'avant.

E'COUTES de sivadiére. *Blinde-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de mât de beaupré. Les écoutes de sivadiére font l'ofice des boulines & des coüets, cette voile n'en aïant point. Elles viennent se rendre à deux ou trois pieds des écoutes de miséne, au lieu que toutes les autres manœuvres du beaupré répondent au château d'avant.

E'COUTES de grand perroquet. *Groote Bram-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border & acoster la voile de grand perroquet.

E'COUTES de perroquet d'avant. *Voor-bram-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de perroquet d'avant.

E'COUTES de perroquet de fougue, ou d'artimon. *Kruis-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile nommée perroquet de fougue.

E'COU-

E'COUTES de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de perroquet de beaupré. M. Desrochnes a fait un article des E'coutes des perroquets, c'est pourquoi on en a aussi fait mention en ce lieu, quoi que M. Dassié n'en parle point, & qu'on lise dans les meilleurs Auteurs Flamands, que les balancines des mâts de hune servent d'écoutes aux perroquets.

E'COUTES des bonnettes en Etui. *Ly-zeils-schooten.*

C'est ce qu'on appelle Fausses écoutes. Elles sont tenuës par les arc boutans.

E'COUTE de voile d'étai. *Stag-zeils-schoot.*

Haler sur les E'coutes. *Schooten haalen.*

C'est bander les écoutes.

Aller entre deux E'coutes. *Met een gevloogen schoot vaaren, Met een gesprongen schoot vaaren, Tusschen twee halsen vaaren, Met open halsen zeilen.*

C'est aller vent en poupe.

Avoir les E'coutes largues. *Met losse schooten loopen.*

C'est lors que les écoutes ne sont point halées, & que le vent est favorable, quoi qu'on ne l'ait pas en poupe.

Larguer, ou Filer l'E'coute. *De schoot vieren.*

Largeur l'E'coute en douceur. *Schoot ruimen.*

Filer toute l'Écoute. *De schooten laaten vliegen, of loopen.*

„ Cette manœuvre se fait de gros tems, & lors qu'il survient des grains, „ & qu'on craint que les voiles ne soient emportées. On la fait aussi lors- „ que le vaisseau cargue extraordinairement, & que l'eau couvre la base des „ sabords.

Naviguer l'E'coute à la main, *Op de schooten passen.*

C'est lors qu'étant, par un gros tems, dans une chaloupe, on est contraint de tenir l'écoute, pour la larguer selon qu'il en est besoin.

Border les E'coutes. *De schooten aanhaalen.*

C'est les étendre & les tirer.

Border plat les E'coutes. *De schooten toesetten.*

C'est les haler & les border autant qu'elles le peuvent être.

Les fausses écoutes. *De ly-zeils-schooten.*

Ce sont les écoutes des bonnettes en étui.

E'COUTE de revers. *Ly-schoot. Voiez,* REVERS.

File de l'écoute de revers. *Los de ly-schoot.*

E'COUTILLE. *Luik, Luik-gaaten.*

C'est une ouverture quarrée dans le tillac, & faite comme une trape, pour descendre sous le pont, qui est bordée par les hiloires. Il y a ordinairement quatre E'coutilles. La grande E'coutille. *Het groot luik*; celle de la fosse aux cables, *Het luikje daar men iets in weg legt*; celle des vivres, *Het luikje agter de groote mast*; & celle des soutes, *Het luikje van de broodt-kaamer*. La premiére est entre le mât de misène & le grand mât: la seconde, entre le mât de misène & la proüe; la troisiême, qui est l'écoutille des vivres, ou du Maître valet, est entre le grand mât & l'artimon; & la derniére, ou l'écou-

tille des soutes, entre l'artimon & la poupe. Mettez les panneaux sur les écoutilles, & le prelart sur les panneaux; ou bien on dit, Fermez les ecoutilles.

„ Il y a encore d'autres E'coutilles dans les grands vaisseaux, comme l'é-
„ coutille de la pompe, *Het luikje agter de broodt-kaamer*; la petite écoutille
„ devant le mât, *Het luikje voor de mast*, les écoutilles sur les piliers de bitte,
„ *Luikjens bovens de speenen.* Enfin le Maître Charpentier en use à l'égard de
„ toutes ces petites écoutilles, ainsi qu'il le juge à propos.

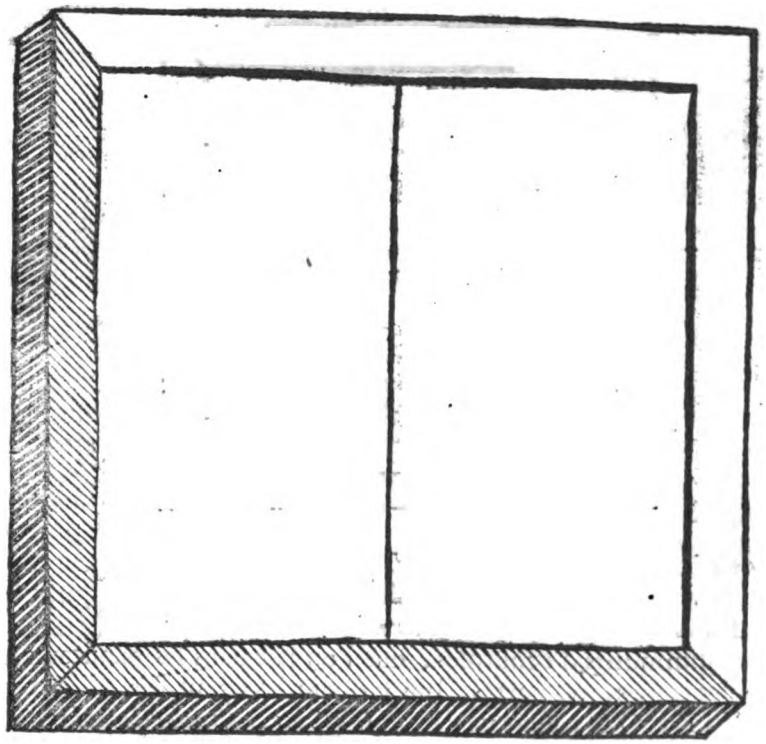
„ En général les hiloires des E'coutilles doivent avoir un tiers de l'épais-
„ seur de l'étrave. La tringle ou bordure qui est en dedans, doit avoir de lar-
„ geur & d'épaisseur une cinquiême partie de celle des hiloires: la feüillure
„ doit être d'une huitiême partie: les vassoles doivent avoir de largeur & d'é-
„ paisseur un quart de celle des hiloires, & le traversin un tiers.

„ Selon le sentiment de quelques Charpentiers, la grande E'coutille d'un
„ vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, doit avoir sept pieds de long,
„ & autant de large: la feuillure doit être d'un pouce: la bordure du dedans
„ doit avoir deux pouces de large, & autant d'épais: le traversin doit avoir
„ deux pouces de large, & autant d'épais: le traversin doit avoir de large
„ quatre pouces trois quarts.

L'E'coutille devant le mât en doit être à la distance de deux pieds cinq
„ pouces, & doit avoir deux pieds quatre pouces en quarré. L'écoutille
„ derriére les bittes en doit être à la distance de trois pieds, & avoir trois
„ pieds en quarré: la bordure du dedans doit avoir deux pouces de large &
„ un pouce d'épais; les vassoles, trois pouces de large, & trois pouces &
„ demi d'épais; la feuillure un pouce de large, la bordure autour du trou,
„ sur le pont, huit pouces de large, & deux pouces & demi d'épais, & un
„ pouce & demi à l'extrémité en dedans & en dehors; & il y a à chaque cô-
„ té un planche coupée en talus, ou chamfrein. Les petites Ecoutilles qui
„ sont sur les piliers de bitte, doivent avoir deux pieds en quarré. Lors qu'il arrive quelque dommage aux marchandises qui sont dans le bâtiment, faute par le maître d'avoir bien fermé, ou fait fermer les Ecoutilles, cela est mis au nombre des simples avaries, & comme telles doivent tomber sur le Maître, le Navire & le fret. *Art.* 4. *du Titre* 7. *du Livre* 3. *de l'Ordonnance de la Marine*, du mois d'Août. 1681.

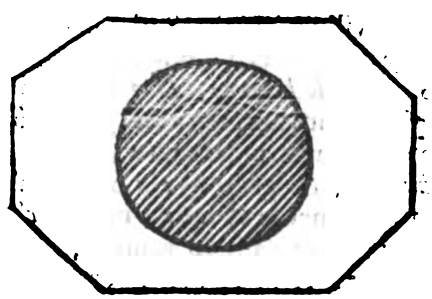
Quand un Capitaine Armateurs s'est rendu Maître d'un Navire il doit en faite fermer les Ecoutilles; & lors que le Navire est arrivé dans un Port, ou Rade, les Officiers de l'Amirauté le doivent seller de leur seau. Cela a été ainsi reglé par les Articles 16 & 21 & du Titre 9 du même Livre de l'Ordonnance ci dessus, pour empêcher le divertissement des marchandises & effets qui ses trouvent dans les prises. Voici la figure de la grande E'coutille.

E'COU-



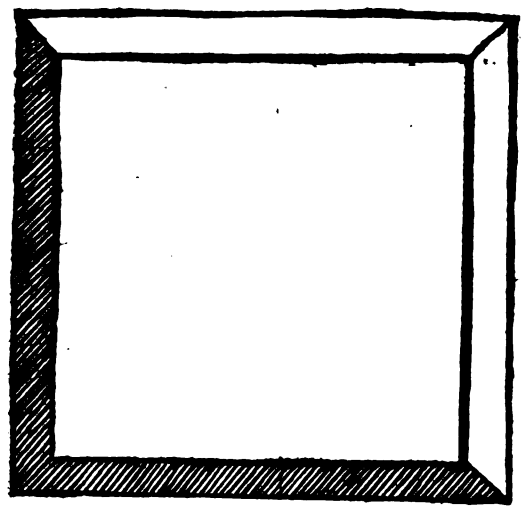
E'COUTILLE à huit pans, E'coutille du mât. *Speel-luik*, *Luikje om de mast*.

C'est un assemblage de plusieurs petites piéces de bois plates, qui ont la figure d'un octogone. On couvre cette écoutille d'une braie, & elle sert à couvrir l'étambrai de chaque mât sur le pont.



E'COUTILLE qui s'emboîte. *Stulp luik*.

C'est quand au lieu de feüillure dans laquelle l'écoutille tombe, il y a une bordure autour du trou, & une autre autour de l'ecoutille, dans laquelle entre celle qui est autour du trou.



Fermer les E'coutilles. *De luiken toedoen.*

C'eſt fermer le fond de cale d'un vaiſſeau.

E'COUTILLONS. *Looſe luiken midden in de groote.*

Ce ſont des diminutifs d'écoutilles, que l'on fait dans les panneaux, c'eſt-à-dire, dans les trapes, ou portes, qui ferment les écoutilles.

E'COUVILLON, Essuïeux. *Wiſſcher, Brandt-ſwabber.*

C'eſt un inſtrument propre à nétoïer un canon. On le fait proportioné à la longueur de la piéce, & il ſert à la rafraîchir, lors qu'elle a tiré. Cet inſtrument eſt compoſe d'une hampe & de deux boîtes de bois, avec un morceau de peau de mouton & de la laine autour de l'une des boîtes, pour nétoïer le dedans des canons.

E'COUVILLON de corde. *Touw-wiſſcher.*

E'COUVILLONNER. *Wiſſchen, Afwiſſchen.*

C'eſt ſe ſervir de l'écouvillon, pour nétoïer une piéce d'artillerie.

ECR.

E'CRITURES. *Alle de brieven, Dag-regiſters enſ. die in een ſchip zyn.*

Ce ſont tous les papiers journaux, regîtres, paſſeports, connoiſſemens, lettres, & enfin tout ce qui ſe trouve dans un vaiſſeau.

E'CRIVAIN du Roi. *Schryver op een Koninklyk ſchip.*

C'eſt un Officier que commet le Roi de France, non ſeulement pour écrire les conſommations qui ſe font dans un vaiſſeau, mais encore pour tenir régître de tout ce qui y entre, & de ce qui en ſort. Il ſert dans les magaſins, ainſi que ſur les vaiſſeaux, & tenant compte de ce qui reſte dans les uns ou dans les autres, il le rend à l'Intendant, ou au Commiſſaire Général. Dans un combat il ſe tient au courroir de la ſoute aux poudres, pour y écrire les conſommations, & prendre garde que les gargouſſes ſoient diſtribuées exactement & avec ordre. Enfin ſes fonctions ſont ſi étendües qu'il ſeroit trop long de les raporter ici. On les peut voir au Titre 11. du Livre premier de l'Ordonnance de 1689.

„ La

„ La fonction de l'Ecrivain d'un navire de guerre, est de tenir régître du „ nombre des gens de l'équipage & de leurs qualités; de ceux qui meurent „ dans le voiage, ou dans l'expédition; du tems de leur mort, & de ce „ qui provient de la vente de leurs hardes, qui se fait au pied du grand „ mât.

„ Il tient aussi régître de tous les apparaux du navire; de ce qui y entre, „ & de ce qui en sort; des vivres; des noms des matelots, & du lieu de leur „ naissance. Il écrit les ordres du Capitaine, & en fait des afiches au pied „ du grand mât: il tient note de tout ce qui se passe, & qui peut concerner „ le service de l'Etat: il tient un rolle des gens de l'équipage toûjours prêt, „ & leur fait lecture tous les mois de l'Ordonnance des Etats intitulée *Arty-* „ *kel-brief*.. Il tient régître de ceux qui obtiennent leur congé, & de ceux „ qu'on enrolle de nouveau. Il ne doit prendre de présens de personne, sous „ quelque prétexte que ce soit. Il écrit tout ce qui se fait, même jusqu'au „ nombre des coups qui se tirent. Depuis que le vaisseau, soit de guerre, „ soit marchand, est au-delà du golfe de Gascogne, & qu'il avance vers „ l'Oüest, il ne doit laisser passer aucune des occasions qui se présentent d'é- „ crire à ses Seigneurs, ou Maîtres, de qui il reçoit la paie, & de les infor- „ mer de l'état du vaisseau & de l'équipage, ne païant jamais aux matelots „ plus du quart de leurs gages sur la route. De toutes lesquelles choses il est „ obligé de présenter, à son retour, le régître au Conseil de marine; sur le- „ quel régître il met la figure d'un gibet à côté du nom de chacun de ceux „ qui ont deserté pendant l'expédition.

E'CRIVAIN Principal. *Opper-schryver.*

C'est un Officier qui tient le milieu entre le Commissaire & l'Ecrivain du Roi. Mrs. Ozanan & Desroches aïant marqué cette qualité, on n'a pas voulu l'omettre ici: cependant on ne la trouve pas dans les derniéres Ordonnances; on n'y voit point de milieu: on trouve seulement, que l'Ecrivain du Roi rendra compte au Commandant & à l'Intendant; & en l'absence de ce dernier au Commissaire embarqué.

E'CRIVAINS emploiez aux constructions. *Schryvers aan timmer-werven.*

Ils ont inspection sur la construction d'un vaisseau, tenant un rolle des ouvriers qui y sont emploiez, & ils y marquent la paie. Ils les appellent & en font la revüe toutes les fois qu'ils entrent au travail Ils reçoivent du Garde-magasin les chevilles, cloux, & ferrailles servant à la construction, & les distribüent ensorte qu'ils en puissent rendre compte. Ils font écrire dans les magasins les piéces de bois que les Charpentiers font prendre dans le parc aux bois, & marquent sur le régitre, tous les bois & autres matiéres qui entrent dans la construction d'un vaisseau; & ils en donnent à la fin de chaque mois un état & détail à l'Intendant, aussi bien que du nombre & montant des journées des ouvriers.

ECRIVAIN emploié aux radoubs. *Schryver op een timmer-werf tot 't herstellen der scheepen.*

Il a le même soin, & fait les mêmes choses qui sont prescrites à celui qui est emploié aux constructions.

E'CRI-

ECRIVAIN de la corderie. *Schryver aan de lyn-baan, of van de lyn-baan.*

Il assiste à la reception des chanvres, dit son sentiment sur leur qualité, & est présent lors-que le Garde-magasin les délivre au Maître Cordier; & il en tient un régître, aussi bien que de la qualité, quantité & poids des cables qui en proviennent, des étoupillons & des dechets. Il fait peser tous les Samedis au soir, en présence du Commissaire & du Controlleur, le fil qui a été fait pendant la semaine, & enregîtrer le poids. Il a inspection sur les ouvriers & journaliers, & observe la même chose pour la tenuë des rolles, que le Ecrivains des constructions & des radoubs.

E'CRIVAIN du Roi établi dans l'hopital. *De Schryver van't zee-mans-gast-huis, of Hopitaal.*

Il ne permet de recevoir dans l'Hopital que les malades & blessez qui ont ordre du Commissaire qui en a la direction. Il écrit leurs noms, & le lieu de leur naissance, leurs fonctions, maladies, blessures; le jour qu'ils sont entrez, & celui qu'ils sortent, soit par mort, ou autrement. Il fait inventaire de leurs hardes, les enferme &c. Il fait arrêter tous les jours, par le Commissaire de l'Hopital, sur son régître la quantité de rations qui ont été fournies &c. Il tient un rolle des gens de service, & un inventaire des meubles, linges, & utensiles de l'Hopital.

E'CRIVAINS & Commis des classes des matelots. *Schryvers en Commysen van de verdeelinge der matroosen aangenomen om den Koning, alle jaaren, by beurten, te moeten dienen.*

Ils lisent & font executer les Ordonnances. Ils tiennent des rolles des Officiers mariniers & matelots, & des lieux où ils sont établis. Ils arrêtent & visitent les rolles des équipages, & visitent les bâtimens marchands, François & étrangers, & en tiennent des états. Ils reçoivent les ordres du Commissaire préposé au lieu où ils sont établis, & lui rendent compte de tout ce qui se passe au sujet de l'enrollement des matelots.

E'CRIVAIN d'un vaisseau marchand. *Schryver op een koopvaardy-schip.*

C'est un Commis, que mettent sur un Vaisseau les Négocions à qui il appartient pour avoir soin & veiller à ce que rien n'en soit ni détourné, ni dissipé mal à propos.

Cet Ecrivain est tenu d'avoir un régître, ou journal, cotté & parafé en chaque page, par le Lieutenant de l'Amirauté, du lieu où il part s'il y en a, sinon par deux des principaux propriétaires du navire.

Il écrit dans ce régître les agrès & apparaux, armes, munitions & victuailles du vaisseau; les marchandises qui sont chargées & déchargées; le nom des passagers, le fret ou nolis par eux dû; le rolle des gens de l'équipage, avec leurs âge, qualité, gages & appointemens; les noms de ceux qui décédent dans le voiage; le jour de leur decès, & s'il est possible, la qualité de leur maladie, & le genre de leur mort; les achats qui se font pour le navire depuis le départ, les ventes des marchandises, soit par échange, soit en argent, la consomption des vitres & munitions; enfin tout ce qui concerne la dépence du voiage.

Il écrit aussi les déliberations qui sont prises, & le nom de ceux qui ont opiné,

opine, les faisant signer s'ils le peuvent. Il veille à la distribution & conservation des vivres, & en fait rendre compte au Depencier de huitaine en huitaine. Il reçoit les testamens de ceux qui meurent sur le vaisseau, il écrit leurs noms âges, qualitez & s'il se peut le genre de leur maladie & fait l'inventaire de ce qu'ils y laissent de biens & de hardes; desquels testaments, informations inventaires, il remet les minutes au Grêfe de l'Amirauté, vingt-quatre heures après le voiage fini. En un mot, il n'arrive, & ne se fait rien dans un vaisseau marchand, dont un Ecrivain exact ne doive charger son Registre, qu'il ne peut tenir en trop bon ordre, puis qu'en cas de besoin, il peut faire foi en Justice. Il ne peut quitter le vaisseau que le voiage entrepris ne soit achevé, à peine de perte de ses gages & d'amende arbitraire. Il sert de Greffier aux procès criminels.

Pour faire toutes les informations. Pour éviter toute fraude & surprise en fait de testamens, il est obligé de remettre au Greffe de l'Amirauté toutes les minutes des informations, testamens & inventaires, vingt-quatre heures après le retour du Navire.

ECU.

E'CUBIER, E'CUBIERS. *Kluis*, *Kluisen*, *Kluis-gaaten*, *Bots-touws-gaaten*.

Ce sont des trous ronds qu'on fait aux deux côtés de l'avant du vaisseau, à stribord & à babord de l'étrave, pour passer les cables, quand on veut moüiller. A Marseille on les appelle, Oeüils.

„ Ordinairement il y a deux E'cubiers, un à chaque côté de l'étrave, & „ quelquefois il y en a quatre, deux à chaque côté. Plus ils sont proches „ de l'étrave, moins le vaisseau se tourmente.

„ Les E'cubiers d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, doi- „ vent être proportionnez de cette maniére. Le premier doit avoir douze „ pouces de diamétre; le second, dix pouces, & le troisiême neuf pouces: „ ou bien les plus grands doivent avoir un pied de diamétre, & les autres dix „ pouces.

„ Dans les navires de guerre qui ont deux ponts, les écubiers sont percez „ au dessus du premier ou plus bas pont; & autrefois on les y perçoit aussi „ dans les vaisseaux marchands. Mais aujourd'hui, dans ces derniers, & „ dans ceux de la Compagnie des Indes Orientales, on les perce au second „ pont, à cause de la grande charge qu'on leur donne, qui les fait presque „ enfoncer jusques à l'endroit où l'on plaçoit les écubiers ci-devant.

„ La raison qui a donné lieu à ce changement dans les vaisseaux de la Com- „ pagnie des Indes, mérite bien de trouver place ici. Pendant que les Ca- „ pres Anglois infestoient la mer d'Allemagne, il y eut des Particuliers, qui, „ avec la permission des Etats-Généraux, équipérent des vaisseaux en cour- „ se, pour aller croiser sur ces Armateurs. Depuis, les affaires aïant chan- „ gé de face, & les Capres s'étant retirez, il y eut un de ces vaisseaux qui „ fut vendu aux Directeurs de la Compagnie, qui lui donnérent la charge or- „ dinaire des vaisseaux des Indes, pour l'y envoier.

„ Ce vaisseau étant dans la Manche, eut un vent si contraire, & la mer „ fut si grosse, que les écubiers, qui n'avoient pas encore leurs tampons, &

„ dont les cables n'étoient pas ôtez, ni les ancres mises en place, à cause de „ la proximité des côtes, se trouvoient incessamment dans l'eau, si bien qu'il „ en entroit beaucoup dans le navire. A la vérité la gatte en renvoioit la plus „ grande partie; mais il y en entroit, sans cesse, une si grande quantité, „ qu'y en aïant toûjours, il en couloit quelque partie entre les membres, ou „ côtes, qui sont aux écubiers, avec lesquels le bordage, ni le serrage, n'é- „ toient pas assez joints pour empêcher que l'eau ne passât.

„ Le Contre-maître étant descendu dans la fosse aux cables, & voiant les „ guerlandes toutes moüillées, & beaucoup d'eau au bas, quoi qu'il les trou- „ vât bien jointes ensemble, s'écria que le vaisseau faisoit eau, & que l'étra- „ ve se séparoit. On fit par tout une visite exacte; mais comme on ne put „ rien découvrir, le Conseil du vaisseau s'assembla, & l'on fut d'avis de re- „ tourner en Hollande, y aïant trop de péril à faire un voiage de long cours „ sur un tel vaisseau.

„ Au retour, on fit de nouvelles visites; on leva les tambours d'éperon; „ on examina les deux joües, & le jarlot de l'étrave, & n'y aïant rien trou- „ vé de défectueux, on visita les écubiers, & l'on reconnut enfin la cause de „ cet accident. Alors, par l'avis des Charpentiers, on plaça les écubiers au „ second pont, quelque difficulté qu'il parût y avoir. En effet il fallut fai- „ de grands changemens à l'avant & à l'éperon; mais enfin la chose réüssit, „ & le navire aïant depuis commodément & heureusement fait le voiage des „ Indes, on a toûjours continué à construire les vaisseaux de la Compagnie „ de cette même maniére.

E'CUBIERS. *Kluis-houten, Boeg-stukken.*

Ce sont les piéces de bois où le trou est percé. Ces piéces sont de grosses planches, fort épaisses, cousiies dans le bordage, qui se joignent à l'étrave. Il y a des bordures autour des trous, qu'on nomme en Flamand *Bandt*, *Krans*, ou *Dop*, pour renforcer les piéces, & empêcher qu'elles ne se gâtent. Cet article détruit celui qui a été mis ci-devant au mot, Allonge d'écubier, qui a été emploié sur un mauvais mémoire, puis que les piéces, où sont percez les trous des écubiers ne sont point des Allonges, & que le mot d'Ecubier se prend & pour le trou, & pour la piéce où ils sont percez. Ainsi il ne faut point y avoir égard.

E'CUEIL. *Klip, Rots.*

C'est une roche, ou une sorte de terrein dangereux, où l'on peut faire naufrage.

E'CUEL-

E'CUELLE de cabestan. *Metaal-bos.*

C'est une certaine plaque de fer sur laquelle tourne le pivot du cabestan. Quelques-uns l'appellent Noix.

E'CUMER. La mer E'cume. *De zee schuimt.*

C'est quand elle s'agite, & qu'elle élève comme une écume blanche:

E'CUMER la mer, Pirater. *Opschuimen*, *Zee-rooven*, *Zee-schuimen*, *Stroopen op zee.*

C'est voler sur les mers.

E'CUMEURS de mer. *Voiez*, PIRATES

E'CUSSON, E'cu d'armes. *Schildt*, *Schildt-waapen.*

C'est un ornement qu'on voit souvent aux vaisseaux, en divers endroits, comme au fronteau du château d'arriére, *Schildt op*, *of*, *aan het stuur-plegt*; & au fronteau du château d'avant en dedans, *Schildt op 't henne-schot*; sur tout au fronteau de l'avant sur le coltie, *Schildt op 't voor-plegt*, où les grands vaisseaux en ont deux. On met divers ornemens à ces écussons, & le plus souvent celui du fronteau du corps de garde, ou château d'arriére, est chargé des armes du propriétaire du vaisseau, ou de la ville, ou de la province de laquelle on a donné le nom au navire: car la figure qui représente la chose marquée par le nom, se met au miroir. Les Hollandois y mettent ordinairement des noms de villes, ou de Provinces, ou d'autres places. La Compagnie des Indes, de ce même Etat, dont chaque Directeur, à son tour, donne le nom aux vaisseaux nouvellement construits, observant de ne donner les noms des grosses villes & des provinces, qu'à des navires de cent trente pieds de long, de l'étrave à l'étambord, ou au dessus; mais au dessous on leur donne les noms des autres moindres places. Les Espagnols donnent des noms de Saints; & les François donnent maintenant des noms de certaines qualitez qu'ils suposent que les vaisseaux auront; par exemple, le Froudroïant, l'Invincible &c. *Voiez*, MIROIR.

EFF.

EFFLOTE'. *Afgescheiden*, *Van andere scheepen afgeraakt.*

C'est un terme dont quelques navigateurs se servent pour dire écarté d'une flote, ou d'un autre vaisseau avec qui l'on alloit de compagnie. La prise se trouva efflotée du navire de guerre qui l'avoit prise.

Nous eûmes un grain qui nous Efflota les uns des autres. *Wy kreegen een bui, die ons van malkanderen heeft verspreidt.*

EGO.

E'GOHINE. *Stoot-saag.*

C'est une sorte de scie à main, avec une poignée droite.

E'GOUTOIR. *Roofter in de teer-baalie, Roofter tot geteerde touwen.*

C'est un treillis dont on se sert pour mettre égouter le cordage qui a été goudronné.

EGU.

E'GUILLES de Tré, d'éperon &c. *Voiez,* AIGUILLES.

E'GUILLETER les canons. *Het geschut overal wel vast maaken, met vaste taalies sorren.*

C'est les amarrer extraordinairement dans le gros tems, ou les amarrer pour un long tems.

E'GUILLETTES. *Spieren, Stutten.*

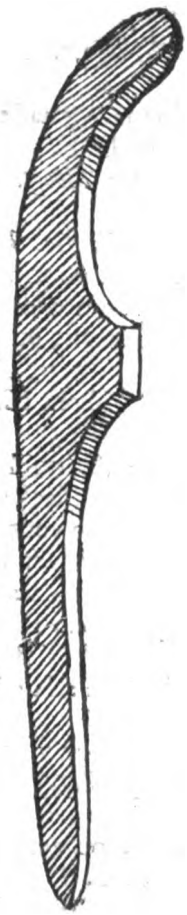
C'est le nom qu'on donne à des mâts, lors qu'on les veut faire servir à la carène du vaisseau, pour soutenir & renforcer les mâts du même vaisseau. Ce sont aussi les mâts qui renforcent celui d'une machine à mâter.

E'GUILLETTES. *Stropjes, Ree-banden, Bindtsels.*

C'est le nom que l'on donne à de menües cordes qui servent à divers usages.

E'GUILLETTES. *Stuinders, Steunders.*

„ Ce sont des piéces qu'on met sur le serrage, comme les allonges sont des-
„ sous, pour renforcer les gros navires, qui portent beaucoup de canon.
„ On en met rarement dans les vaisseaux au dessous de cent trente pieds de
„ long de l'étrave à l'étambord. Elles font une nouvelle liaison entre le bas
„ & le haut du bâtiment, & fortifient les endroits que la quantité des sabords
„ afoiblit, étant posées pour cet éfet entre chaque sabord. Aux serre-gou-
„ tiéres, où elles ont le plus d'épaisseur, on leur en peut donner les deux
„ tiers de celle de l'étrave, avec les sept huitiêmes parties de sa largeur;
„ c'est-à-dire, à prendre du dedans du vaisseau au bordage, & leur é-
„ paisseur sur le bordage. Sur le faux-pont, il faut que les courbes &
„ les éguillettes, soient à peu près de même grosseur, afin que la vaigre
„ qui est au dessus du pont puisse avoir ses façons. Les plus grands na-
„ vires, qui ont deux bandes de sabords, ont besoin d'avoir doubles
„ E'guillettes à l'arriére, & encore plus sous le château d'avant, à cau-
„ se des ancres qu'on y retire, qui causent beaucoup d'ébranlement
„ Celles-ci doivent descendre d'un bout jusques au bas pont, & monter de
„ l'autre bout jusqu'au demi pont à l'arriére, & jusqu'au tillac du château
„ d'avant.



E'GUILLETTES à éguilletter les canons. *Schut-taalien, Staart-taalien aan de knoop.*

E'GUILLETTES de voiles. *Ree-banden.*

Ce sont des bosses qui servent à tenir la tête des grandes voiles dans les râteaux.

E'GUILLETTES de ponton. *Dwars-houten op een onderlegger.*

Ce sont des piéces de bois qui sont posées sur le haut des côtes d'un ponton, où l'on amarre les atrapes.

E'GUILLETTES de bonnettes. *Lyst-lynen.*

Ce sont les menuës cordes qui servent à lasser les bonnettes aux voiles. *Voiez*, LIGNES.

EHE.

E'HEM, Canot des Négres. *Voiez*, CANOT.

ELA.

E'LANCEMENT, ou QUETE. *Het vallen, uitschieten, of overschieten van de stevens.*

C'est la longueur d'un vaisseau qui excède celle de la quille. *Voiez*, QUETE.

E'LARGIR. Un vaisseau s'E'largit. *Een schip dat jaagt, of gejaagt wordt.*

C'est-à-dire, qu'il prend ou donne la chasse.

ELE.

E'LE'VATION du pole. *De Hoogte van 't aspunt. Voiez*, HAUTEUR.

E'LE'VATION. Terme d'artillerie. *Verhooging, Elevation.*

La plus grande élévation qu'on doit donner, pour faire tirer un canon, est de quarante cinq degrès. Plus le canon a d'élévation sur l'horizon, plus ses coups sont foibles; moins il a d'élévation, ou plus il est abaissé, & plus il agit avec force.

E'LEVER. Un vaisseau qui s'E'lève. *Uitraaken, Zee-winnen, Hoe langer hoe meer t' zee geraaken.*

C'est-à-dire qu'il court au large; & qu'il s'éloigne de la côte, ou d'un mouillage pour tirer à la mer, courir au large, & tenir le vent. Il nous fut impossible de nous élever, parce que le vent & la marée étoient contraires. Nous portâmes au Sud-Est pour nous élever au vent. Nous eûmes un Nord qui nous éleva à une certaine hauteur, où les vents d'Oüest regnoient. Le courant est si rapide qu'il est capable de faire élever un canot jusqu'à deux lieuës par heure.

S'ELEVER après avoir été affalé à la côte. *Van laager wal geraaken.*

E'LEVER en latitude. *Naar 't Noorden of Suiden gezeilt hebben.*

C'est avoir fait route vers le Nord, ou vers le Sud.

E'LEVER en longitude. *Est of West geloopen hebben, In lengte af-of-opgezeilt hebben.*

C'est avoir fait route vers l'Oüest, ou vers l'Est.

ELI.

ELINGUE. *Lengen, Strikken, Schuif-knoopen.*

Grosse corde dont les deux bouts sont étroitement liez l'un avec l'autre avec une forte ficelle, comme un cerceau; & qu'on a ensuite raprochée & liée par le milieu avec une semblable ficelle, pour en faire la figure d'un huit de chiffre qui est composé de deux boucles. On se sert sur mer de cette corde, pour embrasser les plus gros tonneaux de marchandises un bout par une boucle, l'autre bout par l'autre boucle; puis passant un crochet entre les deux boucles, on enleve ces tonneaux du fonds de cale, à la faveur de la mousle & on les met à port.

Les Marchands en gros, Plombiers, Voituriers par eau, se servent pareillement de l'Elingue, pour embrasser les saumens de plomb, & les transporter où ils veulent, à la faveur de deux hommes.

ELINGUE à pattes. *Een Leng met haaken.*

C'est celle qui n'a point de nœuds coulans, mais deux pattes de fer. On se sert de celle-là pour tirer du fond de cale les fûtailles pleines.

ELINGUET, LINGUET, HINGUET. *Pal.*

C'est une piéce de bois, qui tourne horisontalement sur le pont du vaisseau.

Elle

Ete à d'ordinaire un pied & demi, ou deux pieds de longueur, & sert à arrêter le cabestan, ou à empêcher qu'il ne dévire. Il y a aussi un E'linguet de virevaut, qui est une petite piéce de bois droit, qui a le même usage pour les virevaux, qu'ont les autres élinguets à l'égard des cabestans. *Voiez*, CABESTAN, & la Figure qui est sous ce mot.

ELM.

ELME. FEU ST. ELME. *Vree-vuuren, Castor en Pollux.*

C'est une exhalaison séche & subtile, qu'on voit courir quelquefois sur la surface de la mer, lors que la chaleur de l'air l'a enflammée. Elle voltige & s'attache sur les vaisseaux qui navigent. Les matelots en tirent divers présages; car si ce feu s'attache aux mâts, aux vergues & aux manœuvres, ils conclüent que l'air n'étant agité d'aucun vent qui puisse dissiper ces feux, il y aura ensuite un calme profond: mais si les feux voltigent, c'est, selon eux, le présage d'un gros tems.

EMB.

EMBANQUE'. Etre Embanqué. *Op de bank van Terreneuve zyn.*

C'est être sur le grand banc de Terre-neuve. Nous étions embanquez huit jours devant les vaisseaux qui étoient partis avec nous de la riviére de Scudre.

EMBARCADE'RE, EMBARCADOUR. *Een groote staapel-plaats van de scheepvaart by de Spanjaarde.*

C'est le lieu ou les Espagnols font leurs embarquemens sur les côtes de l'Amérique, qui sont mouillées de la mer du Sud. C'est un lieu qui sert de Port à quelque Ville considerable, qui est plus avancée dans les terres. Calao par exemple, est l'Embarcadere de Lima Capitale du Perou, & Arica l'Embarcadere du Potosi. Il y a même des Embarcaderes; dont la Ville à qui ils servent de Port, est quelquefois quarante, cinquante, & jusques à soixante lieuës de la mer.

On appelle ces lieux Embarcadéres, parce que c'est là que s'embarquent toutes les marchandises qui viennent de ces Villes & où se debarquent toutes celles qui leur sont destinées.

EMBARDER. *Afhouden, Geeren, Bakboord of stuurboord geeren.*

C'est s'éloigner. On dit, Embarde babord, ou Embarde stribord, ou Embarde au large, lors qu'étant auprès d'un navire avec une chaloupe, on se jette de côté ou d'autre pour s'en éloigner. On dit aussi, Embarder, quand on oblige un vaisseau qui est à l'ancre, à se jetter d'un côté ou d'autre, en lui faisant sentir son gouvernail.

EMBARGO. Mettre un Embargo. *Beslag, Beslaan, In beslag neemen.*

Ce terme se prend pour arrêt, ou pour les ordres que les Souverains donnent d'arrêter tous les vaisseaux dans leurs ports, & d'empêcher qu'il n'en sorte aucun, afin de les prendre & retenir eux-mêmes pour le service de l'Etat, & les contraindre de servir en paiant; c'est ce que l'on appelle proprement en France, Fermer les Ports & ce que les Anglois & les Hollandois appellent Presser. *Voiez*, PRESER.

EMBARQUEMENT. *Inscheeping, Affscheeping.* Action par laquelle on charge des marchandises dans un Vaisseau; on le dit aussi des fraix qu'il en

en coûte pour les embarquer.

EMBARQUER. *Inscheepen*, *Scheepen.*

C'est mettre quelque chose dans le vaisseau. Nous avons fait embarquer nôtre eau, il ne reste plus qu'à embarquer les moutons & les poules.

Un maître de navire doit avoir le connoissement de toutes les marchandises qu'il embarque ; & un Voiturier par eau, la Lettre des voiture de celles dont est chargé son bâteau, afin de le représenter quand il en est besoin.

EMBARQUER. *Scheepen*, *Te scheep gaan.*

C'est entrer dans le vaisseau pour faire voiage.

EMBARQUE dans la chaloupe. *Val*, *val*, *Val in de boot*, *Matroos styg in de boot om te roeyen.*

EMBELLE. *Hals van 't schip.*

C'est la partie du vaisseau, qui est comprise depuis la herpe du grand mât, jusqu'à celle de l'avant, ou depuis le grand mât jusqu'au dogue d'amure. Comme c'est la partie la plus basse des côtés du navire, on y met des fargues, lors qu'on veut donner bataille. *Voiez*, BELLE, & FARGUES.

EMBLIER. *Een groote plaats beslaan.*

C'est, selon M. Dassié, ocuper beaucoup de place.

EMBODINURE, EMBOUDINURE, BOUDINURE. *Anker-roering.*

On appelle Embodinure plusieurs menus bouts de corde, dont l'arganeau de l'ancre est environné: on le fait pour empêcher que le cable ne se gâte contre le fer.

EMBOITURE. *Voiez*, ENOCURE.

EMBOSSURE. *Springk*, *Sprenckel*, *Springel*, *Sprengkel.*

C'est un nœud que l'on fait sur une manœuvre, & auquel on ajoûte un amarrage. *Voiez*, CROUPIAT.

Faire une Embossure au cable. *Een springk op de kaabel maaken. Sprengkels op de touwen steeken.*

Etre moüillé sur une Embossure. *Op een springk leggen.*

EMBOUCHURE, ou Bouche de canon. *De mondt van een stuk geschuts.*

C'est l'ouverture du canon, par où l'on met le boulet & la poudre. *Voiez*, BOUCHE.

EMBOUCHURE de riviére. *De Mondt van eeu rivier*, *uitloop*, *invloedt.*

C'est l'endroit par où une riviére se décharge dans la mer.

EMBOUCHURE d'une baie. *De Mondt van een baai.*

C'est l'entrée de la baie.

EMBOUQUER. *Een engte zees inzeilen*, *inloopen*; *Tusschen de eilanden door vaaren.*

C'est comme quand on entre dans les Iles des Antilles. Lors qu'on commence à enfiler un passage étroit entre des Iles, ou des terres, cela s'appelle Embouquer dans l'Amérique. *Voiez*, BOUQUE.

EMBRAQUER. *Een touw haalen*, *of t'huis haalen.*

C'est mettre ou tirer une corde dans un vaisseau à force de bras.

EMBREVEMENT. *Een stuk houts met een pen die gesnooten is.*

C'est

C'eſt une maniére d'entailler une piéce de bois, afin d'empêcher qu'une autre piéce jointe & aſſemblée avec la premiére, ne ſe hauſſe, ni ne ſe baiſſe.

EMBROUILLER les voiles. *De zeilen opgyen.*

C'eſt les carguer, ou les ferler. Ce mot vient de celui de Breüils, dont on ſe ſert le long de la Manche, pour dire, Cargues.

EMBRUME'. Tems Embrumé. *Deiſig weer, mottig, miſtig; Dikke en overtogen lugt.*

C'eſt un tems de broüillards, pendant lequel on a peine à ſe connoître. Ce mot vient de Brume, qui veut dire, Broüillard de mer.

Terre embrumée. *Een beneeveldt landt.*

C'eſt une terre couverte de broüillard.

E M M.

EMMANCHEZ. *Voiez*, ENMANCHEZ.

EMMARINER un vaiſſeau. *Een ſchip mannen, en in zee brengen.*

C'eſt-à-dire, Mettre du monde deſſus, & le faire aller en mer.

GENS EMMARINEZ. *Bevaare luiden.*

Ce ſont ceux qui par de longs voiages ſe ſont accoûtumez à la mer; ou ceux qui ſe ſont embarquez depuis peu, & qui aïant été travaillez du mal de mer ſont remis, & ſe portent bien. Nous ſommes emmarinez, nous danſons au roulis, & quand la mer eſt groſſe nous en avons meilleur apétit.

Nous ſommes Emmarinez. *Wy zyn de zee al gewend.*

EMMIELLER un E'tai. *Een ſtag trenſen, of betrenſen; Tuſſchen de ſlaagen met dunne draaden woelen.*

C'eſt-à-dire, Remplir le vuide qui eſt le long des tourons des cordes dont l'étai eſt compoſé.

EMMORTOISER, ou EMMORTAISER. *Inlaaten.*

C'eſt faire entrer dans une mortaiſe le bout d'une piéce de bois, ou de fer, diminué quarrément environ du tiers de ſon épaiſſeur.

E M P.

EMPATTEMENT d'une gruë. *Bedding.*

Ce ſont les piéces de bois ſur leſquelles elle eſt élevée.

L'Empatement, ou les racinaux d'une gruë, ſont quatre piéces de bois, qui ſe traverſent en double croix, & qui ſoûtiennent l'arbre de la gruë; & ſes bras; c'eſt-à-dire, ſes huit liens à contreſiche. *Voiez*, GRUE.

EMPATURE. *Verſcherving.*

On appelle Empature dans un vaiſſeau, la jonction de deux piéces de bois miſes à côté l'une de l'autre.

EMPATER, Faire des Empatures. *Verscherven.*

C'est mettre les deux bouts de deux piéces de bois l'un à côté de l'autre, & les faire joindre.

EMPECHE'E. Une manœuvre Empêchée. *Onklaar, Een touwerk dat onklaar is.*

C'est-à-dire qu'elle est embarassée.

EMPENELLE. *Kat.*

C'est une petite ancre que l'on moüille au devant d'une grosse. Il y a un petit cable qui la tient, & ce cable est frapé à la grosse ancre, afin que le vaisseau soit plus en état de résister à la force du vent.

MOUILLER l'Empenelle. *De kat uitwerpen.*

EMPESER la voile, la moüiller. *'t Zeil natten, of begieten.*

C'est jetter de l'eau dessus. Quand sa toile est si claire par les cüeilles du milieu, que le vent passe au travers, son tissu se resserre par l'eau qu'on y jette, & cela fait que la voile prend mieux le vent.

EMPIRANCE. *Slimmering, Vermindering in prys, Het verargeren.*

Ce terme se dit du déchet, corruption, ou diminution qui arrive aux marchandises que la tempête, ou quelque autre accident contraint de jetter de côté & d'autre dans le vaisseau. On dit aussi Empirance & Empirer par son propre vice, quand la corruption ou diminution arrive sans accident, & sans autre cause que des causes naturelles, qui en font l'alteration.

EMPORTER. Le grand mât fut emporté à la mer. *De groote mast wierdt over boord gezeilt.*

EMPOULETTE, AMPOULETTE. *Glas, Looper, Sandt-looper.*

C'est un assemblage de deux fioles faites en poires, & jointes l'une à l'autre par un cou qui est étroit, & qui sert à faire passer du sable très-delié de la fiole de dessus dans celle d'embas: la quantité de ce sable est mesurée pour déterminer l'espace d'une demie-heure. *Voiez*, HORLOGE.

ENC.

ENCABANEMENT. *Het intrekken, Het inkomen, Het invallen der zyden van een schip.*

On appelle ainsi la partie du côté d'un navire qui rentre depuis la ligne du fort jusques au platbord.

ENCAPE'. Etre Encapé. *Tusschen twee kaapen zeilen, Tusschen twee kaapen geraakt zyn.*

C'est être entre les caps. Cela se dit, par exemple, lors qu'on revient de la mer, & qu'on se croit entre les caps de Finisterre & d'Oüessant.

ENCASTILLAGE. *Vertuining.*

C'est l'élévation de l'arriére & de l'avant, & tout ce qui est construit depuis la lisse de vibord jusques au haut. *Voiez*, ACASTILLAGE.

ENCLAVER. *In de sponning setten, of steeken.*

C'est, en terme de charpenterie, Enfermer une chose dans une autre, ensorte qu'elle l'environne si bien, qu'elle ne puisse s'en détacher qu'avec fracture, ou grande peine. C'est ainsi que les gabords sont enclavez dans la rablure de la quille, & qu'un tenon est enclavé dans une mortaise.

ENCOCURE. *Voiez*, ENCOQUURE.

EN-

ENCOGNEURE. *Hals.*

C'eſt le courbe, ou le coude d'une piéce de bois courbe, comme d'un genou, d'un courbaton &c. & l'endroit où elle fait un angle, ou preſque un angle.

ENCOMBREMENT, ou EMCOMBRANCE, comme il ſe dit à Bourdeaux. *Het verwart leggen der waaren door malkanderen in 't ſchip, Quaade ſtuuwinge, of ſtellinge.*

C'eſt l'embarras qui cauſent, dans un vaiſſeau, les marchandiſes qui font ſa charge. Particuliérement celles qui ſont d'un gros volume; comme peuvent être les barres de liege, de plumes de chanvre, de peleterie &c. Lors qu'ils s'agit du fret de ces ſortes de marchandiſes, l'évaluation du tonneau de mer ſe fait par raport à l'encombrement; c'eſt-à-dire, par raport à l'embarras qu'elles peuvent cauſer, ou à la place qu'elles peuvent occuper dans le fond de cale du vaiſſeau, qui eſt le lieu de ſa charge. Le Roi de France, par une Ordonnance de l'annee 1662. défend a tous Officiers commandans ſur les vaiſſeaux de guerre, d'embarquer des marchandiſes ſur leurs bords, tant à cauſe de l'encombrement, que parce que ce trafic ſeroit préjudiciable au commerce, & attacheroit tellement les Officiers qu'ils négligeroient le ſervice.

Il y a trop d'Encombrement dans ce vaiſſeau, & l'on n'y ſauroit conſerver l'eſtive & l'arrimage. *Alles leit overhoop in 't ſchip, het en kan niet bequaamelyk geregt nog geſtuuwt worden.*

ENCOQUER. *De beugels aan de ree ſchuiven, of ſlaan; Inſteeken.*

C'eſt faire couler un anneau de fer, ou la boucle de quelque cordage, le long de la vergue, pour l'y attacher. L'étrope des pendours de chaque bras eſt encoquée dans le bout de la vergue.

ENCOQUE. *Slaa de beugels om de ree.*

ENCOQUER le fer de boute hors. *De lyzeils-beugels aan de ree ſchuiven.*

ENCOQUURE, ENCOCURE. *Het ſlaan van de beugels, of van de ringen om de ree, Het inſteeken.*

C'eſt cet enfilement qui fait entrer le bout de la vergue dans une boucle, ou dans un anneau, pour y ſuſpendre quelque poulie, ou quelque boute-hors.

ENCOQUURE, ENCOCURE. *De Nok van de ree.*

C'eſt l'endroit du bout de chaque vergue, où l'on amarre les bouts des voiles par en haut. L'encocure du fer des boute hors eſt à peu près à un quart de diſtance du milieu de vergue.

ENCORNAIL. TROU, ou TROUS DU CLAN. *Homber-gat, Tuin gat.*

C'eſt un trou, ou une mortaiſe, qui ſe pratique dans l'épaiſſeur du ſommet d'un mât, le long duquel court la vergue, par le moien d'un rouët de poulie dont l'encornail eſt garni. L'étague y paſſe & ſaiſit le milieu de la vergue, pour la faire courir le long du mât.

ENCOUTURE'. Bordages Encouturez l'un ſur l'autre. *Boei-planken over malkanderen gevlerkt, Zoom-werk.*

C'eſt quand les bordages paſſent l'un ſur l'autre, au lieu de ſe joindre quarrément. Les bateaux chalands de la Loire ſont fort legers, & vont à la voile: ils ne ſont bâtis que de planches encouturées l'une ſur l'autre, jointes à des piéces de lieure qui n'ont ni platbords, ni matiéres pour les tenir fermes.

E N D.

ENDENTE'. *Met burg-haaken gevoegt, Met haaken in malkanderen gevoegt.*

Cela ſe dit de deux piéces de bois qui, de diſtance en diſtance, entrent l'une dans l'autre, pour plus de liaiſon.

ENDORMI. Vaiſſeau Endormi. *Een ſchip dat geen meer vaart heeft.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a perdu ſon erre, ſoit après avoir pris vent devant, ſoit pour avoir mis côté en travers, ou ſoit pour avoir mis les voiles ſur le mât.

E N F.

ENFILER. Le cabeſtan Enfile les cables en virant. *In het winden gaat 't touw om de ſpil.*

C'eſt-à dire que le cable tourne en rond autour du cabeſtan.

ENFILEMENT du cable. *Ligting, Draaijing van 't touw, Kringrondt om de ſpil.*

ENFLECHURES, Figures, Figules. Enfle'chures eſt plus en uſage. *Weevelinge, Weef-lynen.*

Ce ſont des cordes qui traverſent les haubans en forme d'échellons. Elles ſervent à monter aux hunes, & au haut des mâts. Il ne paroiſſoit perſonne dans leurs enfléchures, que nous ne jettaſſions à bas.

E N G.

ENGAGE', ou Trente six mois. *Een Slaaf voor drie jaaren, om in de Weſtindies te dienen.*

C'eſt celui qui voulant paſſer aux Iles de l'Amérique Françoiſes, ſans païer ſon paſſage au Capitaine du vaiſſeau, s'oblige de ſervir, durant trois ans, la perſonne à qui le Capitaine le donnera, ou le négociera. Les Anglois demandent ſept années d'engagement pour les paſſer à leurs colonies. En France les Engagez n'en donnent que trois pour aller aux Iles, ce qui les fait appeller, Trente ſix mois.

ENGIN. *Een Draai-kraan die regt opgaat.*

C'eſt une machine pour enlever des fardeaux. Telles que ſont les chevres les grües, les gruaux, les verrins & autres ſemblables. L'Engin n'eſt différent du gruau, qu'en ce que la piéce de bois qui ſe nomme fauconneau, ou étourneau, eſt poſée horiſontalement ſur le poinçon & ſur les liens de l'engin, & eſt un peu plus courte que celle du gruau, qui eſt poſée de bas en haut. *Voiez*, Gruau.

ENGAGEMENT d'un matelot. *De huur van een matroos.*

C'eſt la convention qui ſe fait avec lui de la part du Capitaine, ou du Maître de vaiſſeau.

ENGORGE'E. *Voiez*, Pompe.

ENGRAISSEMENT. Joindre du bois par Engraiſſement. *Styf inſlaan.*

C'eſt-à-

C'est-à-dire, l'assembler à force, en sorte que les tenons ne laissent aucun vuide dans les mortaises.

ENGRENER la pompe. *De pomp lens pompen.*

C'est-à-dire, Atirer dans la pompe l'eau qui reste au fond du vaisseau, afin de mettre ce reste dehors.

E N H.

ENHUCHE'. *Voiez*, HUCHE.

E N J.

ENJALER une ancre. *Het anker stocken.*

C'est atacher à l'ancre deux piéces de bois qu'on appelle Jas, & les empater étroitement ensemble vers l'arganeau; & ce Jas sert à contre balancer dans l'eau la patte de l'ancre, pour la faire tomber sur le bon côté. On dit aussi, Enjauler une ancre. *Voiez*, JAS.

E N L.

ENLACURE. Faire une Enlaçure. *Een sluit-gat maaken.*

C'est un terme de charpenterie, pour dire, Percer les mortaises & les tenons, afin d'y passer une cheville qui arrête & fasse tenir fermes les piéces assemblées.

ENLIGNER le bois avec une règle. *Met een ry Krabben:* Avec un cordeau, *Lynen*, *Belynen*, *Sloeren.*

C'est mettre les piéces sur une même ligne, ce qui se fait avec une règle, ou avec un cordeau.

E N S.

ENMANCHEZ. Nous sommes Enmanchez. *Ons schip is in 't kanaal gezeilt.*

Cela se dit lors qu'on est entré dans la Manche Britannique.

E N S.

ENSEIGNE de poupe. *De Vlag van agteren*, *De Prinse Vlag.*

C'est le pavillon qui se met sur la poupe. L'Enseigne de poupe des navires de guerre François est blanche, & celle des vaisseaux marchands est bleüe. *Voiez*, PAVILLON.

ENSEIGNE. *Vaan.*

ENSEIGNE de vaisseau. *Een Vaandriger op een schip.*

C'est un Officier qui doit obéïr au Lieutenant, & avoir, par subordination & en son absence, les mêmes fonctions que lui. Les Capitaines de brulots commandent aux Lieutenans de frégates legéres, & aux Enseignes de marine, & les Enseignes de vaisseau aux Lieutenans de frégates legéres.

ENSEIGNE en pied. *Een Opper-vaandriger.*

ENSEIGNE en second. *Een Onder-of-tweede-of-provisioneel Vaandriger.*

E N T.

ENTAILLE. *Keep*, *Inkeep*, *Borst.*

C'est l'ouverture qu'on fait dans un bois, qu'on taille en certain endroit, pour y en faire entrer un autre que l'on y veut joindre. On fait des entailles quarrément, en adent, & à queüe d'aronde; c'est-à-dire, quand on enlève

quelque chose d'un morceau de bois, pour en joindre un autre morceau sur celui dont on a enlevé quelque chose.

ENTAILLE perdüe, ou à bouts perdus, ou a siflet. *Een voege met verlooren lippen.*

C'est lors que les deux morceaux de bois qu'on veut joindre, sont coupez en chamfrein.

ENTAILLE quarrée. *Een borst met regte lippen.*

C'est lors que les morceaux de bois se joignent quarrément dans leurs entailles.

ENTAILLES, ou DENTS D'AFUT DE BORD. *Trappe van een roopaart.*

Ce sont des hoches, ou coches, qu'on fait au derriére de l'afût, dans les flasques; pour y mettre le traversin, sur lequel se pose le coin de mire.

ENTAILLE pour limer les scies. *Een vyl-blok.*

C'est un billot de bois fendu, dans lequel les Menuisiers font entrer le fer de leurs scies, quand ils veulent en limer les dents : & pour tenir la scie plus ferme dans la fente du billot, ils y mettent aussi un coin de bois.

ENTALINGUER un cable. *Voiez*, TALINGUER.

ENTENNES. *Drie masten die op de zy van een bysondere soort van een ander-legger staan.*

Les Entennes d'une machine à mâter sont trois mâts, qui sont plantez sur le côté de la machine, où sont frapées les caliornes qui servent à élever les mâts.

ENTER. *Pennen, Inpennen, Inborsten, Invoegen, Inslaan.*

C'est un terme de charpenterie, qui veut dire, Joindre bout à bout, & à plomb, deux piéces de bois de charpente de même grosseur; les assembler, soit par mortaise & tenon, soit par une entaille.

ENTERRER les fûtailles. *De waater-vaaten in 't ballast setten.*

C'est-à-dire, les mettre en partie dans le lest du vaisseau.

ENTONNOIR à poudre. *Een Tregter, of Trechter.*

ENTRE'E. L'Entrée d'une riviére. *De mondt van een rivier.*

C'est son embouchure.

ENTREMISES. *Klossen, Karviel-houten.*

Ce sont de petites piéces de bois, qui étant posées dans un vaisseau entre les autres, les tiennent sujettes, & servent aussi à les renforcer.

ENTREMISES emmortaisées dans les éguillettes, & regnant le long des serre-bauquiéres. *Stuinder-kalven.*

ENTREMISES. *Voering van de beeting, die komt tusschen de klampen in.*

Ce terme se dit encore de certaines piéces de bois, qui sont posées entre les taquets, ou fuseaux de cabestan, pour les tenir.

ENTREPRENEUR. *Aanneemer, Bouw-meester en Verkooper.*

C'est celui qui s'engage à faire, fabriquer & fournir un vaisseau tout construit, aux termes d'un certain devis qui se fait entre lui & l'Acheteur, pour le prix dont ils sont convenus.

„ Lors qu'on fait marché pour la construction d'un vaisseau, il est libre

„ au

„ au Bourgeois, ou Acheteur, en Flamand *Besteeder*, de proposer telles con-
„ ditions qu'il lui plaît, & quand elles sont acceptées de l'Entrepreneur, on
„ les rédige par écrit, ce qui s'appelle Devis, *Certer*, & il faut qu'elles soient
„ exécutées.

ENTREPOST, ENTREPÔT, LIEU d'ENTREPÔT. *Staapel-stad Staapel-plaats.*

C'est un port de mer où l'on a établi un magasin pour y recevoir les marchandises qui doivent être transportées ailleurs.

ENTREPOST, ENTREPÔT. *Staapel.*

Ce mot se dit aussi d'un magasin, où une Compagnie de Négocians fait mettre ses marchandises, dans quelque ville de commerce que ce soit.

ENTRER dans le port. *Binnen loopen*, *Inzeilen*, *Inbocgen*, *Oploopen*, *Invallen.*

La flote est Entrée. *De vloot is binnen*, *of binnen gaats.*

ENTRE-SABORDS, *Schut-vullingen.*

Bordages qui sont entre les ouvertures des sabords, ou dans la distance des sabords. *Voiez*, BORDAGES.

ENTRE-TOISE.. *Klos*, *Karviel-hout.*

En terme de charpenterie, c'est une piéce de bois qui se met de travers dans un pan de charpente pour en entretenir d'autres.

ENTRE-TOISE dans une chévre. *Een Klamp*, *of Schey*, *Een regte Schey.*

C'est aussi une piéce de bois qui traverse les bras de la chévre, & sert à les tenir en état.

ENTRE-TOISE croisée. *Een Kruis-schey.*

C'est celle dont l'assemblage se forme en croix de St. André.

ENTRE-TOISE d'afût. *Kalf.*

Ce mot se dit encore d'une piéce de bois qui est posée entre les flasques d'un afût de canon de marine, & qui sert à les joindre, à les entretenir, à les assurer, & à suporter le canon.

ENV.

ENVERGUER une voile, ou Enverguer les voiles. *De zeilen aanslaan*, *of aan de ree vast binden.*

C'est attacher les voiles d'un petit bâtiment. *Doeken*, *Dokken.*

ENVERGUER tout proche de la vergue, sans laisser de jour entre-deux. *Doodt-aanslaan*, *Digt-aanslaan.*

ENVERGURE. *Even-maat van de reën.*

C'est la position & l'assortiment des vergues avec les mâts & les voiles. Le Maître-voilier n'a pas encore pris la mesure de l'envergure du bâtiment.

Il faut diminuer l'envergure. Ce mot se dit aussi de la largeur des voiles.

Navire qui a beaucoup d'Envergure. *Een breedt-getuigt schip.*

Navire qui a peu d'Envergure. *Een smal-getuigdt schip.*

ENVOIE. *Roer aan ly.*

C'est ainsi que l'on commande au Timonier de pousser la barre du gouvernail, pour mettre le vaisseau vent devant.

ENVOIER. *Voiez*, AVOÏER.

EPA.

E'PACTE *Epacta.*

C'eſt une règle fondée ſur ce que l'année lunaire, qui n'eſt que de trois-cents-cinquante-quatre jours, a onze jours moins que l'année ſolaire, qui en a trois-cents-ſoixante-cinq. Pour trouver l'âge de la Lune, il faut ajoûter l'épacte de l'année courante au nombre des mois qui ſont écoulez depuis celui de Mars, & au nombre des jours du mois où l'on eſt, & ſi tous ces nombres mis enſemble paſſent 30. il faut ôter ce nombre de 30. & ce qui reſte ſera l'âge de la Lune. L'Epacte augmente d'onze chaque année.

E'PARRES. *Voiez*, ESPARRES.

E'PARS du pavillon. *Vlagge-ſtok.*

E'PAVE de mer. *Voiez*, ESPAVE.

EPAULE de mouton. *Een groote Byl.*

C'eſt le nom que quelques Charpentiers donnent à une ſorte de grande coignée.

E'PAULES d'un vaiſſeau, Virures de l'avant. *Draaying*, *Het breeken*, *draayen*, *of wringen van de boeg.*

Ce ſont les parties du bordage qui viennent de l'éperon vers les haubans de miſéne, où il ſe forme une rondeur qui ſoutient le vaiſſeau ſur l'eau. La rondeur au deſſus des façons de l'avant.

E'PAULEMENT d'un tenon. *Een verlooren pen*, *of Een pen met een verlooren borſt.*

C'eſt un terme de charpenterie. C'eſt une partie d'un des côtés d'un tenon qu'on diminuë plus que l'autre, afin que la piéce de bois en ait plus de force.

EPE.

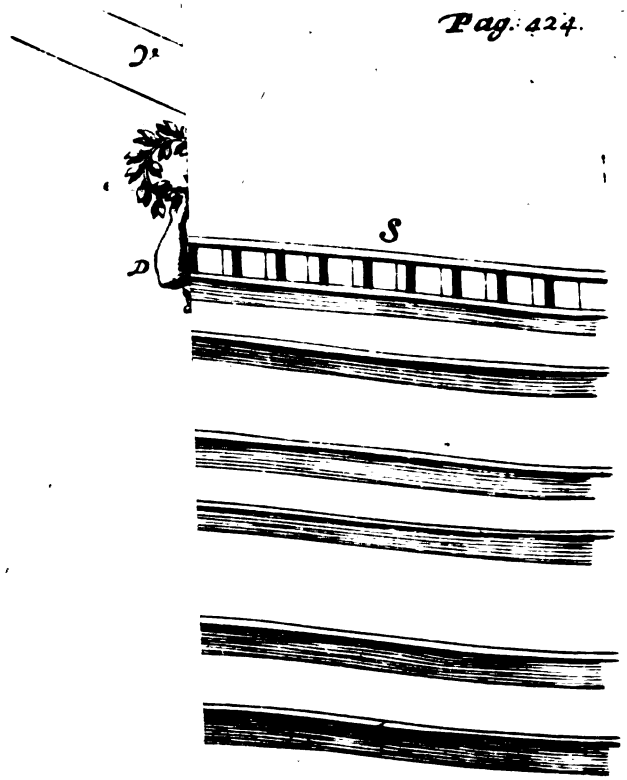
E'PE'ES. *Voiez*, BARRES DE VIREVAUT.

E'PERON, POULAINE, CAP, AVANTAGE. De tous ces divers noms celui d'Eperon eſt le plus en uſage. *'t Galjoen.*

L'E'peron eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois, qui fait une grande ſaillie à l'avant du vaiſſeau, & qui s'avance la premiére en mer : il eſt ſoutenu par l'étrave. Les piéces principales dont il eſt compoſé ſont, les Porte-vergue, les Courbatons, les Aiguilles, le Lion ou Beſtion, la Cagoüille, la Friſe, & la Poulaine priſe dans ſa ſignification étroite de Taille-mer.

„ Les longs E'perons retardent le ſillage du vaiſſeau à cauſe de leur peſan-
„ teur, c'eſt ce qui a fait venir la coûtume de les faire courts & arrondis
„ Mais il n'y a point de meſure particuliére à preſcrire à cet égard, le Maî-
„ tre Charpentier en uſe comme il lui plait, & ſelon l'expérience qu'il a.

„ Au-



„ Autrefois on les faisoit généralement longs, aujourd'hui on les fait géné-
„ ralement courts & arrondis, quoi que la plûpart des Charpentiers demeu-
„ rent d'acord que les grands navires ne devroient pas avoir des éperons si
„ courts, parce qu'ils ne contiennent pas assez d'espace pour les usages aux-
„ quels ils sont destinez.

„ Il est vrai que les E'perons des vaisseaux qui sont construits principale-
„ ment en vûe qu'ils soient legers à la voile, doivent être courts, aussi bien
„ que leurs beauprés, parce que plus ils sont longs, plus ils retardent le mou-
„ vement du vaisseau, en l'ébranlant trop lors que la lame le prend par l'a-
„ vant. Plus les éperons sont legers, moins résistent-ils à l'eau qui roule con-
„ tre eux, & par conséquent ils communiquent au vaisseau moins de mouve-
„ ment contraire à sa route.

„ Lors que les Eperons sont trop pesans & trop longs, & qu'il leur arrive
„ quelque accident en mer, on est souvent obligé de les couper, n'y aiant
„ pas moien de les rétablir, à cause de leur grandeur; & si on les laissoit à
„ demi séparez, & comme pendans, ou que quelques-unes de leurs piéces
„ le fussent, ils feroient rouler le vaisseau, & pourroient causer d'autres de-
„ sordres.

„ Outre cela ceux qui sont trop pesans, font trop tomber le vaisseau sur le
„ nez. Quoi qu'il en soit pourtant, il est besoin que les navires de guerre
„ aïent des éperons au moins d'une certaine grandeur convenable, parce-
„ qu'ils servent beaucoup à l'équipage qui va s'y nétoïer, & y prendre l'air
„ commodément & sans embarrasser: on en fait aussi plus facilement toute la
„ manœuvre de beaupré; & sur tout ils font un bel ornement.

„ Dans les mêmes navires de guerre, ils servent aussi de prison; on y tient
„ aux fers les insolens & les mutins, qui y demeurent jour & nuit, & y sont
„ au pain & à l'eau.

„ Pour afermir l'E'peron on le surlie avec de fortes cordes. Il y a des gens
„ d'expérience dans la marine, qui prétendent qu'on ne doit pas faire les é-
„ perons soit legers, ou pesans, pour suivre la mode qui est le plus en vogue
„ lors qu'on construit le vaisseau, mais par raison; & que cela doit dé-
„ pendre de l'état du vaisseau, & de ce que son gabarit, ou la maniére de
„ sa construction, lui donne de force ou de foiblesse; & qu'on doit avoir é-
„ gard à ce que l'éperon, par sa pesanteur ou par sa legéréte, contribüe à
„ l'équilibre. C'est par cette raison qu'on à été souvent obligé de changer
„ les éperons de certains vaisseaux, & de leur en faire de plus pesans, ou
„ de plus legers, selon que les corps des vaisseaux étoient forts ou foibles
„ d'échantillon; & c'est par cette même raison qu'on y met aussi des mâts
„ & qu'on y fait des hauts plus ou moins pesans en certains endroits. L'on
„ est même quelquefois contraint de faire ces sortes de changemens long-
„ tems après que les vaisseaux ont été construits, lors qu'on leur a mis un
„ doublage, ou par quelque autre accident qui les a rendu plus durs qu'ils
„ n'étoient.

„ Dans les Provinces-Unies on a coûtume de mettre au bout de l'éperon
„ un Lion, comme étant les armes de l'Etat; & à l'arriére, au miroir, on y
„ met les armes de la place où ils ont éte construits, & à laquelle ils appar-

„ tiennent. Mais à présent, parmi les autres nations on a coutume de mettre „ au bout de l'éperon une Séréne, ou une figure humaine.

„ Aujourd'hui la plûpart des Maîtres Charpentiers donnent de lon- „ gueur à l'éperon la huitiême partie de la longueur du vaisseau, & d'au- „ tres lui en donnent encore moins: mais ceux-ci pourroient bien se „ tromper quelquefois, sur tout quand il s'agit d'un grand corps de bâ- „ timent, auquel un nez si court ne convient ni pour la beauté, ni pour „ le besoin.

„ Les E'perons des navires de guerre qui sont montez par les Amiraux, & „ par les autres Officiers Généraux, ont presque toûjours des ornemens par- „ ticuliers, pour marque de distinction. Par exemple, entre les courbatons „ on les garnit de planches en ceintre, & l'on fait des festons, des ouvrages „ de relief, & d'autres ornemens de sculpture aux porte vergues. On en met „ même aussi sur les courbatons, & ce sont des figures de Naiades, ou d'au- „ tres, telles qu'il plaît à l'ouvrier.

Voici l'explication de la figure d'E'peron qui est ici à côté, & les noms de ses principales parties: surquoi il faut remarquer que chaque pouce qu'à cet éperon, ou quelqu'une de ses parties, doit faire six pieds, & par conséquent le demi pouce fait trois pieds, & ainsi à proportion. Le vaisseau pour lequel un tel éperon est proportioné, doit être de cent-quarante-cinq pieds de long, de l'étrave à l'étambord, trente six pieds de bau, & quinze pieds de creux.

S. marque tout l'Avant du vaisseau.

TT. C'est l'E'trave, qui a vingt huit pieds de long; un pied cinq pouces d'épais; trois pieds cinq pouces de large par le haut, deux pieds dix pouces par le milieu, & trois pieds cinq pouces par le bas, avec douze pieds de queste.

AA. L'Aiguille inférieure, qui a un pied quatre pouces de large, & un pied cinq pouces d'épais, par le bout qui joint l'étrave; & dix pouces de large, & dix grands pouces d'épais par l'autre bout.

BB. L'Aiguille supérieure, qui a dix pouces & demi de large, & dix pouces d'épais, par le bout qui joint l'étrave, & six pouces & demi d'épais, & autant de large par l'autre bout. Les Jouttereaux s'étendent sur les aiguilles & sur les préceintes.

CC. La Frise, qui a quatre pouces d'épais, & un pied trois pouces de large par le bout qui joint l'étrave; & dix pouces par le bout qui est en devant.

D. Le Bestion, au lieu duquel est ici une autre figure, qui a douze pieds de long.

E. Le plus haut Porte vergue, qui a dix pouces de large, à l'endroit qui joint l'étrave; six pouces par le bout qui joint le bestion, ou la Figure; & treize pouces par l'autre bout qui joint la tête de More.

F. Le second Porte vergue, ou le porte vergue du milieu, qui a une seiziême partie de largeur & d'épaisseur moins que le plus haut.

G. Le plus bas Porte vergue, qui a une seiziême partie de largeur & d'épaisseur moins que celui du milieu.

HHH. Les Courbatons de l'éperon, faisant sa rondeur, depuis l'aiguille supérieure jusqu'au premier porte vergue: ils ont la même épaisseur que les porte vergues ont à l'endroit où les courbatons les joignent.

JJ. Les Traversins, qui ont aussi la même épaisseur que les porte vergues, à l'endroit où ils les joignent; mais ils sont d'un pouce à deux plus larges: ils ont un grand demi pied de rondeur par le haut.

KK. Les Jouttereaux, qui se posent sur les aiguilles, sur l'étrave, & sur les préccintes. Ils ont, à l'endroit où ils joignent l'étrave, la même épaisseur qu'ont les aiguilles au même endroit; mais par leur bout de devant ils sont moins épais, & plus épais par celui de derriére. Le plus bas jouttereau a seize pouces de large sur l'étrave, & le plus haut a quinze pouces au même endroit.

L. Le Tambour de l'éperon, qui s'aplique au plus bas jouttereau.

M. La Gorgére, qui a vingt sept grands pieds de long, & cinq pieds de large.

NN. La Lieure de beaupré V qui passe par le trou O dans la gorgére.

Q. Les trous des amures de miséne.

R. Les trous des écubiers qui ont douze pouces de diamétre.

Un E'peron arrondi. *Een stomp galioen.*

E P I.

E'PINEUX. *Klippig.*

Un endroit épineux, c'est-à-dire, qu'il y a beaucoup de roches, qui se découvrent de basse mer, ou qui sont découvertes.

E'PISSER une corde. *Splitsen.*

C'est l'assembler avec une autre, en entrelassant leurs fils, ou cordons, l'un avec l'autre; ce qui se fait par le moien d'une broche de fer, appellée Cornet d'épisse, ou Epissoir. Après le combat nous fûmes contraints d'épisser toutes nos manœuvres qui avoient été coupées, parce que nous n'en avions point de rechange.

Pour épisser deux cables ensemble, il faut premiérement détordre les trois tourons, autant l'un que l'autre, environ deux brasses; puis passer chaque touron dans le cable, tant d'un bout que de l'autre, à la maniére des autres épissures, par trois fois. Les tourons étant ainsi passez, on décorde un cordon de chaque touron, on le coupe à l'endroit où il est passé, & on y fait entrer les bouts de ces cordons coupez; ensuite on passe chaque touron des cordons restans, deux fois dans les cables, & cela de la maniére ordinaire, & de chaque côté: après cela on les décorde encore, & l'on coupe un des cordons de chaque touron, à l'endroit qui est passe dans le cable, & on l'y fait entrer: enfin on passe chacun des cordons qui restent dans les tourons du cable, une fois de l'un & de l'autre bout, & on les coupe.

E'PISSOIR. Cornet ou Corne à épisser. *Splits-hoorn.*

C'est un instrument pointu par un bout, de bois de gaïac ou de bouïs, de fer, ou de corne, avec lequel on épisse les cordes. On dit aussi, Cornet d'épisse.

E'PISSURE. *Splitsing.*

C'est un entrelassement de deux bouts de cordes, que l'on fait au lieu de

faire un nœud, afin que la corde puisse passer dans la poulie, ce qui ne se pourroit faire s'il y avoit un nœud.

E'PISSURE longue. *Een Spaanse of lange Splitsing.*

L'E'pissure longue se fait avec des bouts de corde inégaux, qu'on assemble de telle sorte qu'ils puissent passer sur une poulie.

E'PISSURE courte. *Een korte of ronde Splitsing.*

C'est celle où les deux bouts de corde qu'on veut épisser sont ẽgaux, c'est-à-dire, coupez de même longueur.

E'PITE, E'PITES. *Deutelen, Dreutelen, Wiggen, Pluggen.*

C'est un petit coin ou cheville de bois quarrée & pointüe, qui étant mise dans le bout d'une autre cheville, sert à la grossir.

E'PITIE'. *Kogel-bak.*

C'est un petit retranchement de planches fait le long du côté du vaisseau, pour mettre les boulets; ou en quelque autre lieu.

E'PITOIR. *Deutel-yser.*

C'est un instrument de fer, long d'un pied, qui est pointu & quarré, & dont l'usage est d'ouvrir le bout d'une cheville de bois, & la renfler en y mettant un coin qui est une autre petite cheville quarrée de bois.

E P O.

E'PONTILLE, ESPONTILLE. *Berkoen.*

C'est une piéce de bois qui sert à divers usages, selon qu'elle est longue & grosse. Il y en a qui ont environ trois pieds de longueur, & qu'on met au bout des côtés du vaisseau, afin d'y passer de menües cordes. Leur usage est de soutenir les pavois & les garde corps.

E'PONTILLES, ou Pontilles d'entre les ponts. *Stutten, Berkoenen dienende tot stutten.*

Ce sont proprement des étances, qui sont posées sur un des ponts du vaisseau, pour soutenir l'autre pont qui est au dessus, étant mises sous les barrots de ce pont.

E Q U.

E'QUAIRE. *Voiez,* EQUERRE.

EQUARRIR. *In den haak schaaven.*

C'est dresser du bois, & le rendre égal de côté & d'autre. On dit aussi Equairir & E'querrir, mais le grand usage est Equarrir.

E'QUARRISSAGE. Piéce de bois de tant de pouces d'E'quarrissage. *Een stuk houts van soo veel duim vierkant.*

On dit qu'une piéce de bois a six sur huit pouces d'équarrissage, pour faire entendre ses deux plus courtes dimensions: si elles sont égales, c'est-à-dire, si elles sont, par exemple, chacune d'un pied, on dit alors que la piéce de bois a douze pouces de gros.

E'QUARRISSEMENT. *Het vierkant maaken, of in den haak schaaven van een stuk houts.*

C'est la réduction d'une piéce de bois en grume à la forme quarrée. Il faut ôter, pour cela, ses quatre dosses flaches, ce qui diminuë environ la moitié de sa grosseur.

E'QUA-

E'QUATEUR, E'QUINOCTIAL, ou E'QUINOXIAL. *Evenaar, Aequinoctiaal, Linie.*

C'est l'un des grands cercles mobiles de la sphére, qui étant également distant de l'un & de l'autre pole, nous représente aussi dans le Ciel un cercle que nous concevons en être de même également éloigné, & diviser le monde en deux hémisphéres, dont l'un est septentrional, & l'autre méridional. On l'appelle aussi E'quinoctial, à cause que le Soleil le coupant deux fois l'année, savoir vers le 20. de Mars, & vers le 23. de Septembre, fait les équinoxes, ou les nuits égales aux jours, en demeurant autant sur l'horison qu'il demeure dessous. Il faut nécessairement que cela arrive, parce que l'horison ne coupe jamais l'Equateur qu'en deux parties égales, l'une qui se trouve supérieure, & l'autre inférieure. On peut dire que, l'E'quateur est la principale mesure du tems, parce que c'est principalement sur le mouvement de ce cercle que se marque la révolution du premier mobile. Si cette révolution est entiére, c'est-à-dire, de trois cents soixante degrès, on dit que la durée, ou l'espace, du tems qui s'est écoulée, est d'un jour; si elle est seulement de la vingt quatriéme partie, ou de quinze degrès, on dit que la durée est d'une heure. *Voiez*, E'QUINOCTIAL & LIGNE

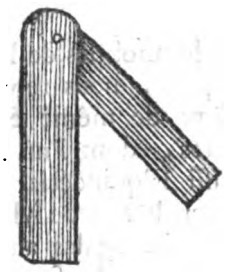
E'QUERRE, ou EQUAIRE. *Winkel-haak.*

C'est un instrument de Géometrie, fait de fer, de cuivre, ou de bois, qui sert à tracer & à vérifier un angle droit. Il est composé de deux règles immobiles, dont l'une est élevée perpendiculairement au dessus de l'autre. Les Charpentiers se servent de l'équerre, & divers autres Artisans aussi; & ils appellent, A l'équerre, ce qui est nommé, A angels droits, par les Géometres.

EQUERRE de bois à épaulement. *Een Ry-haakje.*

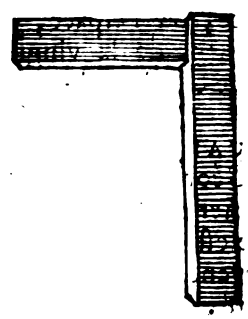
FAUSSE-E'QUERRE, ou E'querre pliante. *Een Swei, of Een beweegende Winkel-haak.*

On appelle Fausse-équerre, un instrument semblable aux autres équerres, dont les deux règles se meuvent comme les jambes d'un compas, autour du clou par lequel elles sont jointes. On s'en sert à mesurer & à construire toutes sortes d'angles aigus & obtus.



E'QUERRE de bois à épaulement. *Een Ry-haak.*

C'eſt un équerre pour faire des épaulemens. *Voiez*, E'PAULEMENT D'UN TENON.



E'QUERVE. *Verſcherving.*

C'eſt le nom que l'on donne dans la Manche à la jonction de deux piéces de bois miſes dans un vaiſſeau l'une à côté de l'autre. C'eſt ce qu'on appelle ailleurs, Empature. Les genoux & les varangues ſont équervez les uns avec les autres, au moins de quatre pieds.

E'QUIGNETTES, ou E'quilles de giroüettes. *Hekjes*, *Hekken.*

Ce ſont certains petits bois qui ſervent à tenir le haut & le bas des giroüettes.

E'QUINOCTIAL, E'QUINOXIAL, CERCLE E'QUINOCTIAL, ou LIGNE E'QUINOXIALE. *Evenaar*, *Linie*, *Middel-lyn.*

On appelle Cercle E'quinoctial, le cercle qui coupe en deux également la ſphére droite, & on dit, Ligne E'quinoctiale, ou abſolument, La Ligne, à cauſe que ceux qui habitent ſous cette Ligne, ont toûjours les jours égaux aux nuits, ou un équinoxe perpétuel; ce qui n'arrive pas aux autres peuples, qui n'ont cette égalité que deux fois l'année, ſavoir vers le 20. de Mars, lors que le Soleil entre au ſigne du Belier, où il fait l'équinoxe du Printems; & vers le 23. de Septembre, lors qu'entrant dans la Balance, il fait l'équinoxe de l'Automne. *Voiez*, E'QUATEUR, & LIGNE.

E'QUIPAGE. *Scheeps-volk*, *Vlootelingen.*

C'eſt

C'est le corps, ou la troupe des Officiers mariniers, des soldats, des matelots, & des mousses & garçons qui servent dans un vaisseau, & qui le montent. La moitié de l'équipage de ce bâtiment est morte du scorbut pendant cette traversée. Les gens de l'équipage ne peuvent faire aucune demande pour leurs gages & loïers, un an après le voiage fini. E'quipage complet, *Volle bemanninge.*

Les E'quipages des navires de guerre, se doivent former avec le plus d'égalité qu'il se peut, & l'on observe d'y emploier, sur chaque centaine d'hommes, un certain nombre de matelots, qui n'aiant fait aucun voiage de long cours, ont peu d'expérience. Ce sont aussi les *Hoop loopers* des Flamands, *Voiez*, GARÇONS DE BORD. Cela se fait suivant ce qu'en réglent le Commandant & l'Intendant du port, pour instruire ces matelots dans la navigation, & les rendre plus capables de servir.

Les Equipages étant formez, le Commissaire général du bureau des classes en doit dresser les rolles sur son Journal, & séparer les départemens en chaque rolle; & sur ces rolles il doit faire ensuite les revües finales en rade, & faire prêter le serment tant aux Officiers qu'à l'équipage.

„ Si quelqu'un des gens de l'équipage d'un vaisseau marchand, s'abandon-
„ ne à quelque mutinerie, desobéissance, & refus de faire son devoir, une
„ sixiême partie de ses gages demeurera confisquée, pour la premiére fois,
„ au profit de l'E'tat; & pour la seconde fois les deux tiers, savoir un tiers
„ au profit de l'E'tat, & l'autre tiers au profit des Officiers, le droit de l'A-
„ miral préalablement levé: mais pour la troisiême fois le tout sera confis-
„ qué, & en cas de récidive, il y écherra punition arbitraire. Que si cette
„ mutinerie causoit quelque dommage, le délinquant sera tenu de paier
„ le double du prix auquel le dommage sera aprécie. Et si ce dom-
„ mage se faisoit en la personne de quelqu'un, ou au corps du vaisseau,
„ en sorte que l'un ou l'autre fût en danger, le delinquant sera puni de
„ peine corporelle; & à cet effet le Prevôt le fera mettre aux fers, en
„ quoi tout le reste de l'équipage sera tenu de lui prêter main forte, &
„ de lui obéïr, sur peine de confiscation de gages, & de châtiment ar-
„ bitraire.

„ En tems de paix, les Navires de guerre des Provinces-Unies ne sont
„ montez le plus souvent que de deux cents hommes d'équipage; mais en tems
„ de guerre, il y en a trois ou quatre cents, ou davantage: bien entendu
„ que les vaisseaux pavillons sont toûjours plus forts d'équipages que les
„ autres, & que les uns & les autres en sont pourvus à proportion de
„ leur grandeur.

„ Pour les Vaisseaux marchands, voici comme ils sont ordinairement mon-
„ tez d'équipages, & pourvus d'armes.

„ Les Bâtimens du port de quarante à cinquante lastes, portent ordinaire-
„ ment sept hommes d'équipage, un mousse, deux petits canons chacun du
„ poids de huit cents livres, deux pierriers, quatre boîtes chacune du poids
„ de cent livres, quatre mousquets, ou fusils, seize longues piques, & douze
„ courtes.

„ Depuis cinquante jusqu'à soixante lastes, ils portent huit hommes, & un
„ mousse.

„ De-

„ Depuis soixante jusqu'à soixante & dix lastes, ils portent neuf hommes, „ & un mousse.

„ Depuis soixante & dix jusqu'à quatre-vingts lastes, ils portent dix hommes, & deux mousses.

„ Depuis quatre-vingts jusqu'à quatre-vingts-dix lastes, ils portent onze „ hommes, & deux mousses.

„ Depuis quatre-vingts-dix jusqu'à cent lastes, ils portent douze hommes, „ & deux mousses.

„ Depuis cent jusqu'à cent-dix lastes, ils portent treize hommes, & deux „ mousses.

„ Depuis cent-dix jusqu'à six-vingts lastes, ils portent quatorze hommes, „ & deux mousses.

„ Depuis six-vingts jusqu'à cent-trente lastes, ils portent quinze hommes, „ & deux mousses.

„ Depuis cent-trente jusqu'à cent-quarante lastes, ils portent seize hommes, & deux mousses.

„ Depuis cent-quatante jusqu'à cent-cinquante lastes, ils portent dix-sept- „ hommes, & deux mousses.

„ Depuis cent-cinquante jusqu'à cent-soixante lastes, ils portent dix-huit „ hommes, & trois mousses.

„ Depuis cent-soixante jusqu'à cent-soixante & dix lastes, ils portent dix- „ neuf hommes, & trois mousses.

„ Depuis cent-soixante & dix jusqu'à cent-quatre-vingts lastes, ils portent „ vingt hommes, & trois mousses.

„ Depuis cent-quatre-vingts jusqu'à cent-quatre-vingts-dix lastes, ils por- „ tent vingt & un homme, & trois mousses.

„ Depuis cent-quatre-vingts-dix jusqu'à deux cents lastes, ils portent vingt- „ deux hommes, & trois mousses, avec huit piéces de petit canon, du poids „ de quatorze cents livres, pour le moins; huit pierriers, & seize boites, „ du poids de douze cents livres, pour le moins; & seize mousquets ou fu- „ sils, deux douzaines de longues piques, & deux douzaines de courtes, & „ les bâtimens qui sont entre quarante & deux cents lastes, doivent être pour- „ vus d'armes à proportion de ce qui est marqué dans le premier article & „ dans celui-ci.

„ Pour les vaisseaux qui sont du port de plus de deux cents lastes, on les „ équipe à son gré, néanmoins presque toûjours par proportion avec les bâ- „ timens qui sont au dessous, ainsi qu'ils viennent d'être marquez, c'est-à- „ dire qu'ils portent toûjours plus d'hommes & de canon, & jamais moins.

„ Les flûtes sont montées de dix ou douze hommes, pour le moins, avec „ deux mousses. Les équipages des pinasses sont plus forts, & souvent de „ soixante & dix ou quatre-vingts hommes, selon le canon qu'elles portent. „ Pour les Armateurs & Capres on en tient les équipages aussi forts que leur „ grandeur le peut permettre, & jusqu'à en être tout remplis. *Voiez*, COMPAGNIE.

„ Les vaisseaux Anglois ont de plus forts équipages que les Hollandois, „ parce que ceux-ci s'épargnent moins, quoiqu'ils soient plus sobres.

EQUI-

E'QUIPAGE d'atelier. *Gereedtschap van een timmer-werf.*

C'est tout ce qui sert pour la construction, ou pour le transport des matériaux, c'est-à-dire, les gruës, les chévres, les crics, &c.

E'QUIPAGE de pompe. *Pomp-gereedtschap.*

Ce qu'on appelle Equipage de pompe consiste en toutes les piéces avec leurs garnitures.

E'QUIPEMENT, ARMEMENT. *Toerusting*, *Equipagie*, *Waapening en monture*, *Manning.*

C'est la provision de tout ce qui est nécessaire à la subsistance aussi bien qu'à la seureté & à la manœuvre de l'équipage d'un vaisseau, & l'équipage même.

E'QUIPER un navire. *Een schip mannen*, *of bemannen.*

C'est l'armer, y mettre les matelots & les soldats qu'il faut. La chaloupe sera équipée de sept hommes pour faire les rondes.

E'QUIPER un vaisseau. *Een schip reeden*, *of uitrusten*, *toerusten*, *toetaakelen en mannen.*

C'est-à-dire, Munir un vaisseau de ses apparaux, de ses victuailles, & de ses agrès. C'est aussi le pourvoir de toutes ces choses, & de son équipage. Ce vaisseau est équipé en guerre; celui-là est équipé en marchandise; & cet autre vaisseau est équipé en guerre & en marchandise.

Les Vaisseaux de la Compagnie des Indes Orientales de France sont ordinairement équipez moitié en guerre moitié en marchandise, ce qui diminuë de beaucoup les profitsde leur armement.

E'QUIPE' en guerre. *Een Schip ten oorlog toegerust.*

E'QUIPER une flote. *Een vloot uitrusten.*

E'QUIPER des matelots. *Boots-volk uitrusten.*

E R I.

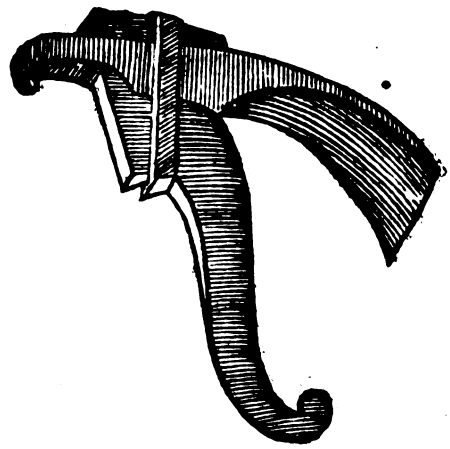
E'RISSON, RISSON, GRAPIN DE FER. *Een Dregge met vier armen.*

C'est une ancre à quatre bras, dont on se sert dans les bâtimens de bas-bord, & dans les galéres.

E R M.

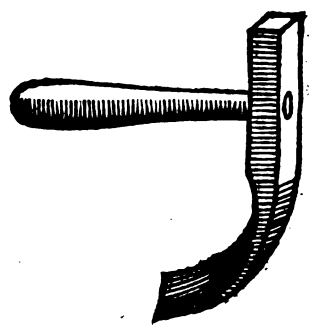
ERMINETTE, HERMINETTE. *Een Kuipers-dissel.*

C'est un outil de Menuisier & de Charpentier, dont ils se servent pour aplanir & doler le bois. Il est fait en maniére de hache recourbée. Les Tonneliers s'en servent aussi. Quelques-uns la confondent avec un autre instrument, qu'on appelle Essette.



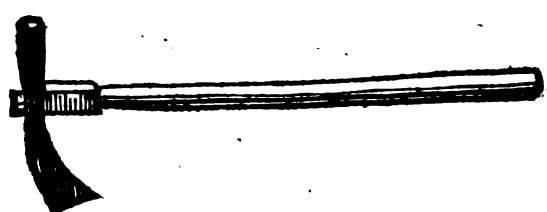
ERMINETTE, Hachette a marteau. *Een Dissel daar een lange kromme kop aan is.*

C'est un autre sorte d'Erminette, dont se servent aussi les Charpentiers & les Menuïsiers François.



ERMINETTE. *Een Dissel.*

C'est celle dont se servent les Charpentiers Hollandois.



E R R.

ERRE. L'ERRE d'un vaisseau. *Vaart.*

C'est-à-dire, Train, Allure. On dit en termes de marine, lors qu'on parle

le d'un vaisseau qui a été arrêté par quelque cause, qu'il n'a pas repris son erre, pour dire, qu'il ne s'est pas encore remis dans la lenteur ou dans la vîtesse avec laquelle il a coutume de passer.

ERS.

ERSES. *Voiez* E'TROPES.

ERSES, ou E'tropes d'afût. *Stropjes.*

Ce sont des Erses avec des cosses, qui sont passées au bout du derriére du fond de l'afût du canon, où l'on croque les palans.

ERSE de poulie. *Een Bindtseltje, Een Stropje tot een blok.*

C'est une corde qui entoure le mousle de la poulie, & qui sert à l'amarrer. *Voiez*, E'TROPE.

ESC.

ESCADRE. *Hoofdt-deilinge, Esquadre, Verdeiling, Afdeiling.*

C'est un detachement particulier de vaisseaux de guerre; ou bien un des trois corps, qui dans un ordre de bataille, composent l'avant-garde, le corps de bataille, & l'arriére-garde; chacun desquels, est quelquefois partagé & distribué en trois divisions comme les Anglois & les François l'ont pratiqué en 1672. & 1673. contre les Hollandois. *Voiez*, DIVISION.

En 1670. le Roi le France ordonna que le pavillon Amiral ne fût arboré qu'avec un accompagnement de vingt vaisseaux de guerre, & le Vice-Amiral, & le Contre-Amiral avec douze vaisseaux, dont le moindre portât trente-six canons, afin qu'ils fussent en état de défendre l'honneur & la prérogative du pavillon, & d'en soutenir la dignité.

„ Dans une armée navale il faut que les escadres se tiennent toûjours à une „ distance raisonnable les unes des autres, & que les vaisseaux de chaque es- „ cadre ne soient pas aussi trop serrez, afin que quand on sera engagé au com- „ bat, il n'arrive point de confusion.

„ Il n'est pas avantageux de distribuer une armée navale en trop d'esca- „ dres, ou de divisions. Un Amiral distribüe ordinairement son armée en „ escadres, & les escadres en divisions, & ordonne que chacun se tienne dans „ la division où il est rangé, sur les peines qui y appartiennent. La plus or- „ dinaire distribution d'une armée se fait en trois escadres, qu'on compose „ à-peu-près également, leur donnant à chacune un pareil nombre de vais- „ seaux, de la même qualité; c'est-à-dire, à l'une autant de frégates, de „ galiotes, de brulots, & même de canon, que l'autre en a. Il en est de mê- „ me à l'égard des trois divisions dans lesquelles chaque escadre est presque „ toûjours distribuée.

„ Néanmoins une fois l'illustre Amiral Tromp, étant sur le point de livrer „ bataille aux Anglois, distribua son armée en quatre escadres. Il y en eut „ trois qui s'avancérent sur une même ligne & portérent sur les ennemis; „ & la quatriême, qui fut comme une arriére garde, servit de corps de „ réserve.

„ Dans le sanglant combat qui se donna entre les Républiques d'Angleterre & de Hollande, le 10. d'Août, l'an 1653. & qui fut soutenu avec beau- „ coup de gloire par le même Héros, Martin Harpertsz. Tromp, qui com- „ mandoit l'armée des E'tats Généraux, cette armée fut divisée en cinq es-

„ cadres. Il y en eut une qui se mit un peu de l'avant; les trois autres la sui-
„ virent sur une même ligne, & la cinquiéme servit d'arriére-garde.

Il y a beaucoup de François, sur tout de ceux qui donnent des relations de combats, qui ne distinguent point entre Escadre & Division, principalement quand il s'agit d'Escadre, qui emploient indifféremment ces deux termes; mais il est constant, selon les plus exacts Ecrivains, qu'il y a de la différence, & qu'Escadre est un corps de la premiére distribution qui se fait d'une escadre. Lors que le Chef d'escadre se trouve Commandant, en l'absence du Lieutenant Général, il a les mêmes fonctions que lui dans les ports & à la mer. *Voiez*, CHEF D'ESCADRE. Selon l'Ordonnance, on ne donne point en France le nom d'escadre, qu'il n'y ait quatre vaisseaux pour le moins. *Voiez* aussi, DIVISION.

L'ESCADRE bleuë, L'Escadre blanche, L'Escadre rouge. *Het Esquadre van de blaauwe, van de witte, van de roode vlag.*

Distinguer de loin trois Escadres dans une armée navale. *Drie esquadres van verre in een oorlogs-vloot onderkennen.*

L'armée fut divisée en trois Escadres, & chaque Escadre distribuée en trois Divisions. *De vloot wierd in drie esquadres, en elk esquadre in drie smaldeelen verdeelt, of geschaart.*

ESCALE. *Staapel-Plaats.*

On nomme ainsi sur les côtes d'Afrique, ce qu'on nomme une Echelle dans le Levant; c'est-à-dire un lieu de commerce, où les Marchands Négres viennent apporter leurs marchandises aux Européens. On le dit aussi des endroits où les Européens vont faire la traite avec eux.

Au Senegal, il y a quantité de ces Escales, le long de la grande Riviere, & de la Riviere du morphil: les unes à trente lieues, les autres jusqu'à cent lieues & davantage de l'habitation des François.

On appelle aussi de même sur l'Ocean, les ports où abordent les navires pendant leurs voiages, soit pour rafraichissement ou autres choses, necessaires, soit pour y décharger partie de leur fret, ou pour recevoir des marchandises dans leur bord.

Les Escales pour Terre-Neuve sont Oleron, Brouage, & la Rochelle; c'est-à-dire, celles où les navires se fournissent ordinairement de sel & souvent de biscuit pour leur pêche.

Faire escale dans un port. *Een haaven aandoen, Inloopen.*

C'est entrer dans un port & y mouiller, soit pour s'y rafraichir soit pour y prendre & décharger des marchandises en passant, soit pour éviter la tempête, ou les ennemis; ou soit qu'on y veüille prendre langue. Nous fîmes escale.

ESCARBITE. *Een Waater-bakje.*

C'est une sorte de petit vaisseau de bois creusé, qui a environ huit pouces de long, & qui est large de quatre. On y met l'étoupe moüillée, pour tremper les ferremens dont se servent les Calfats, quand ils travaillent.

ESCARLINGUE. *Voiez*, CARLINGUE.

ESCARPE'. Côté escarpée. *Een steil of schor kust.*

C'est un endroit coupé à plomb, ou avec peu de talus. Une falaise escarpée.

pée. Une roche escarpée. *Voiez*, E'CORE.

ESCHAFAUT. *Voiez*, ECHAFAUT.

ESCHANCRE', E'CHANCRE'. Une Girouëtte E'chancrée. *Een gesplist vleugel.*

C'est-à-dire, qui est coupée en ligne courbe, ou fenduë par le milieu, & qui a deux pointes vers le bas.

ESCHARS. *Voiez*, E'CHARS.

ESCHILLON. *Een Hoose.*

C'est un terme de marine du Levant, qui signifie une nuée noire, d'où sort une longue queuë, qui est une sorte de météore que les matelots craignent autant & plus que la plus forte tempête. Cette queuë va toûjours en diminuant, & en s'allongeant dans la mer. Elle en tire l'eau comme une pompe, en sorte que l'on voit cette eau qui boüillonne tout autour, tant l'attraction paroît violente. La superstition de ceux qui craignent cette nuée fait qu'ils piquent dans le mât un couteau à manche noir, persuadez qu'en faisant cela ils détourneront l'orage. *Voiez*, PUCHOT.

ESCLAVE. *Een Slaaf.*

C'est un captif pris sur mer par des Corsaires, tels que ceux des côtes de Barbarie, qui font souvent des Chrétiens esclaves. On appelle encore ainsi les Négres dont on se rend maître dans l'Amérique, & dont on fait un grand trafic.

ESCOPE. *Gieter*, *Zeil-gieter*, *Spoel-gieter.*

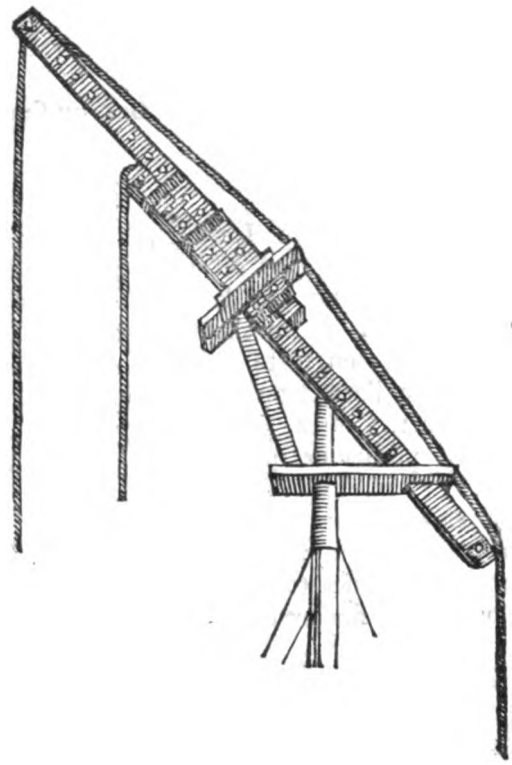
C'est un brin de bois d'une très médiocre grosseur, dont on se sert à jetter de l'eau de la mer le long du vaisseau, pour le laver & pour moüiller les voiles. Il est creusé par le bout, & tient de la ligne droite & de la courbe, aïant un manche assez long.

ESCOPE, E'COPE, ESCOUPE. *Hoof-vatje*, *Hoof-vat*, *Spoel-gieter.*

C'est une sorte de petite pelle creuse, avec laquelle on puise & on jette l'eau qui entre dans une chaloupe, ou dans un canot. Il n'y a de manche qu'autant que la main en peut empoigner.

ESCOPERCHE. *Een schuins legger*, *op een kraan.*

C'est comme un second fauconneau élevé sur un gruau, ou sur un engin: ou bien, c'est une piéce de bois ajoûtée sur un gruau, au bout de laquelle il y a une poulie. Ce mot se dit aussi de toutes les piéces de bois qui sont debout, & qui ont une poulie à l'extrémite, par le moien de laquelle on élève du bois, ou des pierres. On appelle aussi Escoperche une solive, ou autre piéce de bois, qui a une poulie, & dont on est quelquefois obligé de se servir en des endroits où il est impossible de placer un engin, ou une grüe, quoique cette piéce de bois ne soit pas toûjours dressée debout, mais qu'elle soit panchée comme sur une avance de corniche, ou dans une lucarne. *Voiez* la figure des deux gruaux d'Amsterdam, sous le mot, Gruau: il y a une Escoperge sur le plus petit, qui est plus simple que celle qu'on voit ici, dans cette figure.



ESCOT. *De ſchoot-hoorn van een driehoekig zeil.*

C'eſt l'angle le plus bas de la voile latine qui eſt triangulaire.

ESCOUADE. *Het derde deel van een krygs-bende.*

C'eſt une partie d'une compagnie d'infanterie. Chaque compagnie eſt ordinairement diviſée en trois eſcoüades. Une eſcouade de cinquante hommes, Capitaine de vaiſſeau commandant les eſcoüades des ſoldats.

ESCOUPE. *Voiez*, Escope.

ESCOUVILLON. *Voiez*, E'couvillon..

E S P.

ESPALMER. *Breeuwen*, *Schoon-maaken en beſtryken.*

C'eſt nétoïer, laver & donner le ſuif depuis la quille juſqu'à la ligne de l'eau, pour faire voguer les bâtimens avec plus de vîteſſe. Mr. Guillet dit que le mot d'Eſpalmer s'applique plûtôt aux galéres qu'aux vaiſſeaux à l'égard deſquels il faut dire, ou Nétoïer, ou Caréner, ou Donner les œuvres de marée.

ESPARRES, E'parres. *Sparren*, *Spieren*, *Noordſe ſpiertjes.*

Ce ſont des gaules de ſapin, ou d'un autre bois leger, qui viennent de Norvège.

„ On donne ordinairement onze eſparres pour dix quand on les vend en „ gros, ou que du moins on n'en vend pas au deſſous de dix. Les E'parres „ qui

„ qui viennent de Pernau en Livonie, se vendent à la toise, qui est de six „ pieds; & les autres se vendent au pied.

ESPAVES de mer, E'paves, Choses du flot. *Zee-driften.*

Les Procureurs du Roi aux Siéges d'Amirauté, ont un regître qui contient l'état de tous les échouëmens, bris, naufrages, & généralement de toutes espaves trouvées en mer, ou sur les gréves. *Voiez*, CHOSES DU FLOT.

Droit d'E'pave. *Strandt-regt.*

C'est un Droit Seigneurial, par lequel les choses égarées, & qui n'étant reclamées de personne se trouvent dans l'étenduë de la Seigneurie, apartiennent au Seigneur, & les choses qui viennent floter sur le rivage, sont aussi réputées telles.

ESPAVRE. *Een balkje tot een schuit.*

On appelle Espavres, certaines solives qui servent à faire la levée d'un bateau foncet, ou autres.

ESPOIR. *Een soort van een Valkenet.*

C'est un fauconneau, ou petite piéce de bronze, qui est montée sur le pont d'un vaisseau, & dont on se sert pour les descentes. On en a vu quelquefois sur les hunes des grands vaisseaux, comme aux carraques de Portugal.

ESPONTILLES. *Voiez*, E'PONTILLES.

ESPONTON. *Braadt-spit*, *Een soort van een half-piek.*

Cete sorte d'arme est une espéce de demie pique, dont on se sert particuliérement sur les vaisseaux, quand on vient à l'abordage.

ES Q.

ESQUIF. *Een schuit*, *Een sloep.*

C'est un petit bateau, ou chaloupe, destiné pour le service d'un navire „ ou d'une galére. Elle accompagne un navire dans tous ses voïages, & est ordinairement placée sur le tillac, en attendant qu'on la mette en mer, ce qui ne se fait que dans certaines occasions, comme pour prendre de l'eau dans quelque port, dont le navire ne peut pas approcher d'assez près. On s'en sert aussi pour mettre les personnes à terre, quand on est arrivé à quelque port, ou pour se sauver dans un débris de vaisseau. Il y a quelquefois tant de presse à entrer dans l'esquif que la charge le fait couler à fonds, & pour avoir voulu sauver trop de personnes, il ne s'en sauve aucune. *Voiez*, CHALOUPE & CANOT.

ESQUAIN, QUEIN, QLIN. *Vertuining-bladt*, *Vertuining-plank*, *Vertuining-hout*, *Wagenschot*, *Fortuining-hout.*

Ce sont les planches qui bordent les deux côtés de l'acastillage de l'arriére au dessus de la lisse de vibord. Elles sont beaucoup moins épaisses que les autres bordages, & vont toûjours en diminuant vers le haut. Il y a de l'aparence que ce mot est emprunté du Flamand *Klein*, qui signifie Petit.

„ L'Esquain, ou le bordage de l'acastillage, est tout ce qui se pose, du „ côté de l'arriére, au dessus de la lisse de vibord. La premiére planche „ qu'on met au dessus de cette lisse, doit être de chêne, & assez épaisse, à „ cause du calfatage: il faut qu'elle ait au moins la moitié de l'épaisseur des

plan-

„ planches du franc-bordage. Quelques-uns l'appellent en Flamand *Zetgang*.
„ On y fait une rablure, sur le côté qui est par le haut, pour y faire entrer
„ la premiére planche du véritable esquain. *Voiez*, Bordages de l'esquain.

„ Dans les grands vaisseaux, les planches de l'Esquain ont d'ordinaire un
„ pouce, ou un pouce & un quart d'épaisseur, & elles doivent être chacu-
„ ne un peu plus étroite en avant que vers l'arriére.

„ La plus basse planche de l'esquain, dans un vaisseau de cent-trente-qua-
„ tre pieds de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir dix pouces de lar-
„ ge vers l'arriére, & neuf & demi en avant, & un pouce d'épais; & le res-
„ te des bordages, qui doivent être au nombre d'onze, doivent aussi avoir
„ un pouce d'épais & un pied de large, tant à l'avant qu'à l'arriére. *Voiez*,
„ ACCASSTILLAGE.

ESQUIMAN. *Schieman*, *Hoog-boots-mans-maat*.

C'est le nom que les Hollandois donnent à l'Officier Marinier qu'on appelle Quartier-maître. C'est celui qui a l'œil particuliérément sur le service des pompes, & qui est comme l'Aide du Maître & du Contre-maître d'un vaisseau: aussi se sert on quelquefois du mot d'Esquiman, pour dire, Second Contre-maître.

ESS.

ESSES, ou AISSES D'AFUT. *Assen-bouts*.

Ce sont les chevilles de fer, en forme de la lettre S, qui tiennent les rouës des afûts de canon aux essieuz.

ESSIEU, ou AISSIEU D'AFUT DE BORD. *Ax*.

C'est la piéce de bois qui traverse l'afût par dessous la sole, & dont chaque bout entre dans une rouë, avec laquelle il est entretenu par une esse. Il y en a deux, un à l'avant pour les deux rouës qui sont aux deux côtés; & un à l'arriére tout de même.

ESSUIEUX. *Voiez*, E'COUVILLON.

EST.

EST. *Oost*.

C'est l'Orient. Ce terme est emploié à deux usages. Il signifie un des quatre points cardinaux du monde, par raport au monde entier; & il signifie le côté où est l'Orient, par raport à la place où se trouvent un homme ou un vaisseau.

EST, Vent d'Est. *Ooste-windt*, *Oostelyke-windt*.

C'est le vent qui vient d'Orient, l'un des quatre vents cardinaux.

D'EST à Oüest. *Van Oost tot West*.

C'est-à-dire, D'Orient en Occident, ou, Du Levant au Couchant.

EST-NORD-EST. *Oost-Noord-Oost*.

C'est un vent entre-mitoïen, qui tire son nom de l'Est & du Nord.

EST-SUD-EST. *Oost-Suid-Oost*.

C'est aussi un vent entre-mitoïen, qui tire son nom de l'Est & du Sud.

EST-QUART-DE-SUD-EST, ou, QUART-AU-NORD-EST. *Oost ten Noorden*.

EST-QUART-DE-SUD-EST, ou, QUART-AU-SUD-EST. *Oost-ten Suiden*.

ES-

ESTACADE, *Paalen en slag-boomen*, *Boomen.*

Ce sont plusieurs grosses & longues piéces de bois, garnies de fer & de chaînes, que l'on met à l'entrée d'un port pour le fermer.

ESTAINS. *Randtsoen*, *Randtsoen-houten.*

Estains. Il faut prononcer la premiére S. Ce sont deux piéces de bois d'une même figure, qui font portion de cercle, & forment le rond de l'arriére d'un vaisseau. Elles sont assemblées par les bouts d'embas à l'étambord, & par les autres aux deux allonges de trepot, qui achevent la hauteur & la rondeur de la poupe.

„ Les Estains sont assemblez à entailles perduës avec les bouts de la lisse de
„ hourdi. Leurs pointes qui s'assemblent avec l'étambord, descendent plus,
„ ou moins, selon que le Charpentier le juge à propos, par raport aux fa-
„ çons entiéres qu'il donne au vaisseau. Néanmoins la plûpart des Charpen-
„ tiers les placent sur le milieu de l'étambord.

„ On donne le plus souvent aux Estains les deux tiers de l'épaisseur de la
„ lisse de hourdi, ou bien l'épaisseur qu'elle a dans les bouts, à son jarlot
„ près. On leur donne autant de largeur que le bois en peut fournir, &
„ pour le moins une fois autant que d'épaisseur. Mais tous les Charpentiers
„ ne sont pas d'un même sentiment à l'égard des proportions de ces piéces;
„ & même aussi le bois les gène quelquefois, & ils sont obligez de s'y assu-
„ jettir. Voici une table où l'on voit les diverses proportions qui leur sont
„ données, & leur figure se voit dans les deux figures de l'arcasse, sous le
„ mot Arcasse.

	Pieds.		Pouces.		Pouces.
Un vaisseau long de	80	———	5	———	18
	85	———	5	———	15
	93	———	8	———	17
	101	———	6	———	18
	113	Les Estains ont d'épaisseur	7	———	18
	114		10	Et de largeur.	16
	132		8		18
de l'étrave à l'étambord	144		10	———	20
	155	———	12	———	24
	158	———	12	———	22
	160	———	11	———	22
	177	———	11	———	26

ESTAMBOT, E'TAMBOT. *Voiez*, E'TAMBORD.

ESTANCES. *Schooren*, *Stutten.*

Ce sont des piliers posez tout le long des hiloires, & qui soutiennent les barrotins. Leur longueur est de la hauteur qui se trouve entre deux ponts.

ESTANCE à taquets. *Een schoor met klampen in 't ruim, dienende om af, of, op te klimmen.*

C'est une maniére d'échelle de fond de cale, avec sa tirevieille.

ESTERRE. *Een Sluip-haven.*

C'est un terme fort usité parmi les Avanturiers de l'Amérique. On comprend que ce doit être une espéce de petit port, comme une Cale, ou Calangue. Voiez ces deux mots. Nos canots sortirent d'une esterre, & nous firent le signal, auquel nous les fûmes prendre. Nous nous cachâmes dans une esterre sur la même Ile.

ESTIME. *Gissing.*

L'Estime est une présomption & conjecture du chemin que le vaisseau peut avoir fait, & du parage où il se rencontre. Chaque jour le Pilote fait son estime, examinant quelle est sa route, quel est le vent qui regne, & quel est le sillage ordinaire de son vaisseau, c'est-à-dire, combien il fait de chemin par jour, soit de vent arriére, de vent largue, ou de vent de bouline, selon que le bâtiment est bon ou mauvais voilier, ce que l'expérience & les réflexions lui doivent avoir apris. Un sage Pilote fait toûjours monter son estime plus que moins, & aime mieux présumer qu'il est vingt lieuës de l'avant vers la côte, que vingt lieuës de l'arriére vers le large de la mer, parce que se croiant toûjours plus près de la côte, il est plus circonspect, plus attentif, & se prépare de bonne heure à la découvrir & la reconnoître; de sorte qu'il n'est pas en danger d'y être jetté inopinément, & de se perdre par non vüë. Nous prenions souvent hauteur, pour corriger les erreurs de l'estime, & distinguer la véritable latitude de la présomptive que le pointage nous avoit donnée.

Faire l'estime. *Landt peilen, Gissing maaken.*

Se tromper dans l'Estime. Erreur dans l'Estime. *Misverstandt van streek. Vergissen.*

ESTIMER, ou Calculer le sillage d'un vaisseau par le moien d'un instrument de bois nommé petit Navire. *Sog peilen, Suigen.*

ESTIVE, ASSIETTE. *De evenwigtigheid des schips, De regte stuuwinge van een schip.*

C'est le juste contrepoids qu'on donne à chaque côté d'un vaisseau, ou d'une galére, pour balancer leur charge avec tant de justesse, qu'un côté ne pèse pas plus que l'autre; ce qui les rend plus legers & facilite leurs cours. *Voiez*, ASSIETTE.

Mettre le vaisseau en Estive. *Het schip regten.*

C'est le mettre en assiette; & le mettre hors d'estive, c'est lui ôter son juste contrepoids.

ESTOC, ou E'TAU, pour le Maître d'armes, pour limer. *Een Schroef.*

C'est une petite machine, qui sert aux artisans à soutenir & arrêter le fer, & autres matiéres sur lesquelles ils travaillent pour les limer, polir, forer &c.

ESTOUPE. *Voiez*, E'TOUPE.

ESTOUPIN, E'TOUPIN, ou VALET. *Een Prop.*

C'est un peloton de fil de carret, sur le calibre des canons: on s'en sert à bourrer la poudre, quand on les charge.

ESTRAN. *Strandt.*

C'est ainsi que l'on parle en Picardie & dans le Pais conquis & reconquis, pour

pour dire, une côte de la mer qui est plate & sabloneuse.

ESTRAPADE Marine. *Het loopen, of vallen van de ree.*

C'est le châtiment d'un matelot, qu'on lui fait soufrir en le guindant à la hauteur d'une vergue, & le laissant ensuite tomber dans la mer, où on le plonge une ou plusieurs fois, selon que le porte la Sentence. C'est ce qu'on appelle autrement, Donner la cale. *Voiez*, CALE.

ESTRAPONTIN, HAMAC. *Hang-mak.*

C'est une espéce de lit que les Sauvages suspendent en l'air, en l'attachant à deux arbres : on s'en sert aussi dans les vaisseaux.

ESTRIBORD, ou STRIBORD. *Stuur-boord*, *Stier-boord.*

C'est-à-dire, le côté droit du vaisseau, si l'on a égard à celui qui est assis à la poupe. Il est mieux de dire Stribord. *Voiez*, STRIBORD.

ESTROP, ESTROPE. *Voiez*, E'TROPE.

ESTROP, ASTROC, E'TROPE. *De Strop van de riem.*

C'est une grosse corde, que l'on attache à une grosse cheville de bois appellée Escheome.

E T A.

E'TABLE. *Voor-steven.*

C'est la continuation de la quille du navire, laquelle commence à l'endroit où la quille cesse d'être droite. *Voiez*, E'TRAVE.

E'TABLE. S'aborder de franc étable. *Met de boeg tegens malkanderen aanleggen.*

C'est lors que deux galéres, ou deux vaisseaux, s'aprochent en droiture, pour s'enfoncer, ou s'enfoncer, avec leurs éperons. S'aborder en belle, ou debout au corps, c'est s'aborder par les flancs.

E'TABLIR les voiles. *Voiez*, DRESSER LES VOILES.

Vaisseau E'tabli sur ses amarres. *Een schip leggende voor syn anker.*

C'est lors qu'il a jetté ses ancres, & qu'il est amarré pour séjourner. Lors que les vaisseaux seront établis sur leurs amarres, il sera travaillé avec diligence à leurs desarmement; & après qu'ils seront entiérement dégarnis & desarmez, tous les hommes de l'équipage seront paiez, & l'équipage congedié.

E'TABLI, SITUE', GISANT. *Leggende.* Etre E'tabli. *Leggen.*

C'est être situé. Tout le continent qui regarde la mer du Sud, est établi Est & Oüest, & presque toutes les Iles Nord & Sud de lui; & il refuit du côté du Levant au Sud-Est, & au Sud & Sud-Oüest. Un rocher établi Est & Oüest.

E'TABLURE. *Voiez*, E'TRAVE.

E'TAGUE, ITAQUE, E'TAQUE, ITACLE. *Voiez*, ITAQUE.

E'TAI. *Voiez*, E'TAI.

E'TALER les marées. *Stoppen*, *Afstoppen*, *Overtyden*, *Ty-stoppen.*

C'est mouiller pendant un vent & une marée contraire à vôtre course, en atendant une autre marée favorable qui vous puisse porter à route. Le vent fut si forcé pendant huit jours qu'il nous fut inutile d'étaler les marées, & nous fûmes contrains de relâcher à St. Malo. Refouler la marée est le contraire de l'étaler.

E'TALINGUER les cables. *Voiez*, TALINGUER.

E'TAMBORD *Agter-steven*, *Achter-steven*.

C'est une piéce de bois, élevée & mise en saillie sur le bout de la quille, à l'arriére du vaisseau, pour soutenir la poupe, & aussi le gouvernail qui y est atachée. C'est sur cette piéce de bois que l'on coûd tous les bordages dont les façons de l'arriére sont couvertes. On divise ordinairement la hauteur de l'étambord, afin de pouvoir connoître combien le navire tire de pieds d'eau quand il a sa charge, & pour cet éfet on le marque par une mesure de pied de Roi, ce qui s'appelle Piéter.

„ L'E'tambord doit être plus élevé que l'étrave, & plus large, „ parce qu'il sert d'ornement au vaisseau, & qu'il est comme le soutien de „ la poupe.

„ Quoique dans ce Livre on ait pris l'étrave pour la règle des proportions „ de toutes les autres parties d'un vaisseau, on pourroit néanmoins se ser- „ vir aussi de l'étambord pour le même usage, parce que sa proportion se „ tire aussi de la longueur du vaisseau. On peut lui donner un peu de ron- „ deur en dedans; mais au dehors il faut qu'il soit taillé en ligne droite, a- „ fin que le gouvernail puisse facilement jouer. Pour donner à l'étambord „ sa juste longueur, il faut prendre la hauteur du creux du vaisseau, & „ celle du relevement du pont & de ce qui est au dessus. Par exemple;

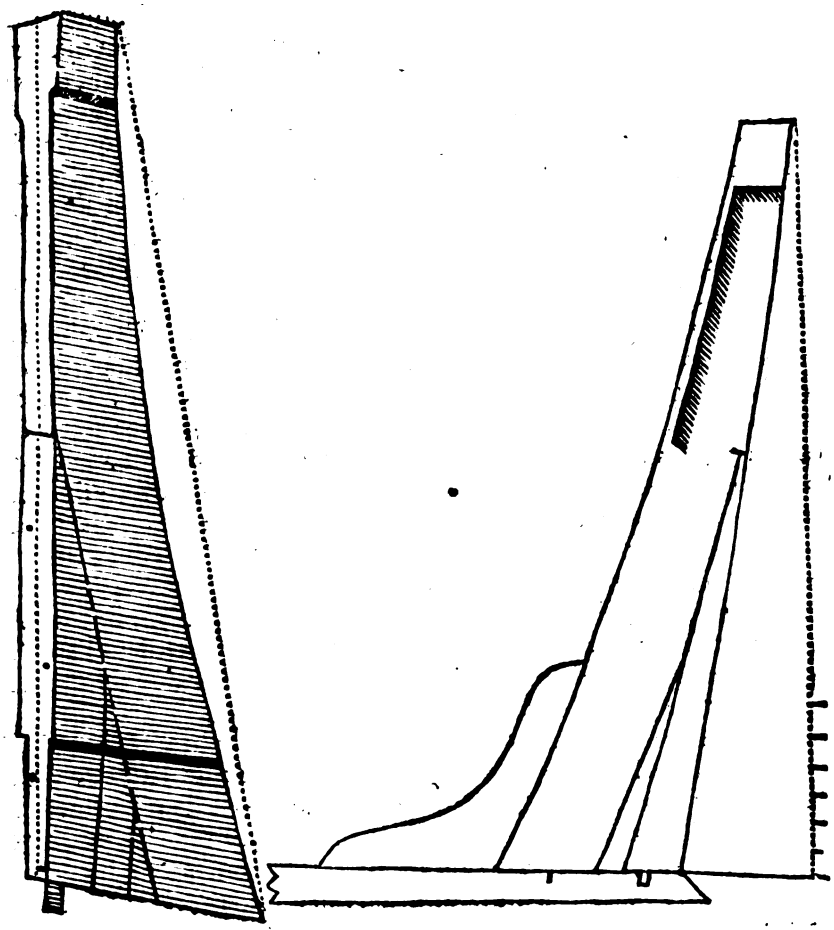
„ Prenez trois pieds pour l'acastillage de l'arriére, dix pieds de creux, & „ cinq pieds dix pouces de relevement, vous trouverez dix huit pieds dix „ pouces pour la hauteur de l'étambord.

„ Pour son épaisseur en dedans, aussi bien que pour l'épaisseur de l'étrave, „ il faut prendre un pouce d'épaisseur par chaque dix pieds de la longueur de „ l'étrave à l'étambord. En dehors, l'étambord doit avoir d'épaisseur les „ trois quarts de son épaisseur du dedans.

„ Le haut de l'Etambord doit avoir de largeur une cinquiême plus qu'il „ n'a d'épaisseur, & le bas doit être cinq fois plus large qu'épais: ou, selon „ le sentiment de quelques autres Charpentiers, le bas doit être le tiers plus „ large que le haut.

„ On laisse l'E'tambord quarré dans l'endroit où il se joint à la lisse de hour- „ di, ou grande barre d'arcasse. Le bas de l'E'tambord porte ordinairement „ six ou sept pieds sur la quille, selon que le bois permet, & dans sa partie „ qui est en dehors on prend un pied ou un pied & demi de bois pour y tail- „ ler un tenon qui entre dans une mortaise, qu'on fait dans l'extrémité de „ la quille, afin que ces deux importantes piéces s'entretiennent mieux. La „ partie intérieure de l'étambord est jointe à la quille par des cloux & des „ chevilles de fer & de bois.

„ En



„ En dedans on met une courbe, dont une branche porte sur la quille, & „ l'autre branche contre l'étambord; & cette courbe s'appelle Contre étam- „ bord. *Voiez*, CONTRE E'TAMBORD.

„ Pour mesurer la hauteur de l'Etambord, il faut prendre la mesure sur le „ bout du talon de la quille. Au regard de la quête, beaucoup de gens lui „ en donnent un pied par chaque six pieds qu'il a de hauteur.

„ Les Charpentiers qui ont donné les proportions d'un vaisseau de cent-tren- „ te-quatre pieds, marquent vingt-quatre pieds un quart pour la hauteur de „ l'Etambord, & quatre pieds pour sa quête; neuf pouces d'épaisseur à l'ar- „ riére, ou en dehors sous son quarré, & treize pouces & un quart en dedans; „ dix-neuf pouces de largeur par le haut, & six pieds par le bas.

„ La rablure doit être à quatre pouces & demi du bord, & avoir trois pou- „ ces & demi de largeur, & trois pouces de profondeur.

„ Un autre Auteur Flamand parle ainsi touchant l'Etambord.

„ L'E'tambord termine la longueur du vaisseau par derriére, comme l'étra-

„ ve la termine par devant. Il sert principalement à porter le gouvernail,
„ & à enfermer dans sa rablure les bouts des bordages. On lui donne la même
„ épaisseur qu'à l'étrave, ou un peu plus, parce qu'il doit soutenir le gou-
„ vernail. On lui donne un quart plus de largeur que d'épaisseur, mais à l'as-
„ semblage des estains on lui en donne un tiers plus que par le haut; & par le
„ bas on lui donne un pied de largeur par chaque quatre pieds qu'il a de hau-
„ teur. Il est joint par le haut, en dehors, à la lisse de hourdi, & pour cet
„ effet on lui fait une entaille d'un quart de son épaisseur. On ne lui donne
„ pas à présent tant de quête qu'on lui en donnoit autrefois. On peut lui
„ en donner un pied par chaque sept pieds qu'il a de hauteur, hormis dans les
„ flûtes, où c'est assez d'un demi pied.

„ Il faut bien prendre garde à la hauteur qu'on donne à l'E'tambord, & à
„ la bien proportionner à tout le gabarit du vaisseau, afin que cette piéce ne
„ soit ni trop longue, ni trop courte. Si elle est trop courte, il en résulte
„ divers inconvéniens. Par exemple; Il faut que le bas pont soit, dans le
„ milieu du vaisseau, justement à la hauteur déterminée pour le creux, &
„ qu'il s'élève un peu & presque insensiblement vers les bouts, afin que tou-
„ te l'eau qui peut tomber sur ce pont, en quelque endroit que ce soit, cou-
„ le vers le milieu, & sorte par les dalots qui y sont. Mais si l'étambord est
„ trop court, on ne peut donner au pont ce relevement vers l'arriére; si
„ bien que dans un vaisseau où ce défaut étoit, on fut contraint de donner
„ de la pente au pont vers l'arriére, & de percer des dalots dans l'arcasse, &
„ même de faire des entailles dans la lisse de hourdi, pour donner une hauteur
„ convenable aux sabords.

„ D'autres Charpentiers, au contraire, entêtez de la beauté du gabarit, &
„ y aïant plus d'égard qu'à tout le reste, donnent tant de hauteur à l'étam-
„ bord, sur tout dans les flûtes, & par conséquent tant de relevement à tout
„ l'arriére, que les ponts, qui doivent dépendre de ce relevement, & y par-
„ ticiper pour se joindre à la lisse de hourdi, sont tout-à-fait incommodes,
„ & apportent beaucoup de difficulté à la manœuvre, & à tout ce qu'on
„ doit faire.

„ Pour trouver la hauteur de l'Etambord il faut prendre premiérement ce
„ que le vaisseau a de plus de tirant d'eau à l'arriére qu'a l'avant; ce qu'on
„ peut régler à-peu-près à un pied par chaque cinquante pieds que le vaisseau
„ a de longueur. Ensuite, il faut prendre le creux du vaisseau, c'est-à-dire,
„ la hauteur du premier pont; &, en troisiéme lieu, la hauteur d'entre deux
„ ponts, au grand gabarit, où cette hauteur se divise ordinairement en trois
„ parties égales pour les sabords.

„ En quatriéme lieu il faut prendre le relevement qu'à le pont à l'arriére,
„ ce qui se peut faire, à peu près, sur le pied de deux pouces par chaque
„ dix pieds de la longueur qu'à le vaisseau. Enfin il faut prendre la largeur
„ de la lisse de hourdi; & tout cela ensemble sera la hauteur de l'étam-
„ bord.

„ Par exemple: La hauteur de l'E'tambord d'un vaisseau de cent pieds de
„ long, de dix pouces de creux, six pieds de hauteur d'entre deux ponts,

„ sera

„ sera de dix neuf pieds trois pouces, en comptant 2. pieds de tirant d'eau à „ l'arriére plus qu'à l'avant; 10. pieds de creux; 1. pied 9. pouces de rele- „ vement du pont; 2. pieds pour les sabords du premier pont; 2 pieds pour „ les sabords du haut; & 1. pied 5. pouces de largeur de la lisse de hourdi: „ le tout mesure d'Amsterdam.

Voici une Table, qu'on trouve dans le même Auteur, pour marquer diverses proportions qu'on peut donner à l'E'tambord, & qui sont dans des devis qu'il a vus: il donne avis que par tout où il a mis des zeros, il n'a trouvé aucune marque de chifre dans les mémoires.

Vaisseau qui a de long	Vaisseau qui a de creux	Hauteur de l'E'tambord.	E'paisseur de l'E'tambord.	Largeur de l'E'tambord.	Longueur de la rablure de l'E'tambord.	Quête de l'E'tambord.
Pieds.	Pieds, Pouces.	Pieds, Pouces.	Pouces.	Pouces.	Pieds, Pouces.	Pieds, Pouces.
80	7 — 0	11 — 6	9	0	4 — 0	1 — 6
85	11 — 0	14 — 0	9	12	5 — 6	0 — 0
90	9 — 0	17 — 0	0	0	0 — 0	0 — 0
93	7 — 6	15 — 10	12	15	5 — 0	2 — 0
101	7 — 6	15 — 0	9	0	5 — 0	0 — 0
113	9 — 0	17 — 0	12	18	6 — 0	0 — 0
114	12 — 0	21 — 0	16	0	0 — 0	3 — 6
132	12 — 0	21 — 6	13	20	7 — 0	3 — 4
140	14 — 6	28 — 6	15	24	9 — 0	1 — 8
144	13 — 8	26 — 0	18	20	7 — 0	6 — 0
154	17 — 0	27 — 0	17	21	7 — 6	3 — 6
155	17 — 3	28 — 0	17	22	7 — 6	3 — 6
158	16 — 0	27 — 6	18	22	7 — 0	6 — 0
160	16 — 0	27 — 0	20	23	8 — 0	4 — 0
168	18 — 8	31 — 0	19	24	0 — 0	0 — 0
170	16 — 6	29 — 0	20	24	0 — 0	0 — 0
177	16 — 0	27 — 0	18	0	7 — 0	6 — 6

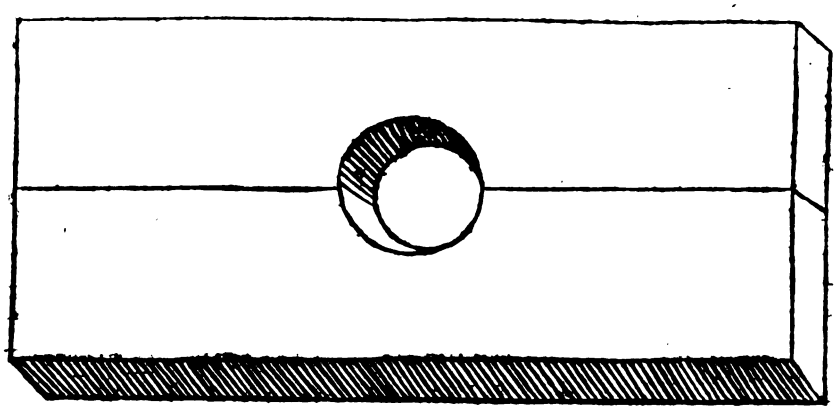
E'TAMBRAIES, E'TAMBAIES, E'TAMBRAIS, E'TAMBRES, SERRES DE MÂTS. *Vissers, of Visschers, Vissing, Vissingen.*

Ce sont des ouvertures rondes, faites aux ponts du vaisseau, pour passer les mâts: ou bien deux grosses piéces de bois, qui accolent un trou rond qui est dans le tillac, par où passe le mât, afin de renforcer le tillac en cet endroit, & de tenir le mât plus ferme. Quelques-uns donnent aussi le nom d'E'tambraie à une toile poissée qui se met tout autour des mâts, sur le plus haut tillac, de peur que l'eau ne les pourrisse. *Voiez*, BRAYES.

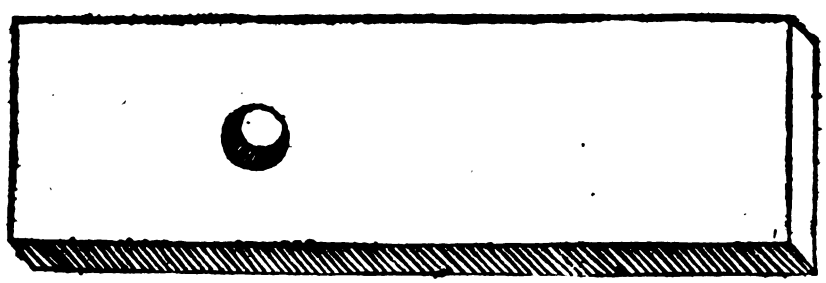
„ L'E'tambraie du grand mât d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de „ long, doit avoir cinq pieds trois pouces de long, quatre pieds six pouces „ de

„ de large, & six pouces d'épais. L'étambraie du mât de misène, qui est
„ sur le château d'avant, doit avoir quinze pieds & demi de long, trois pieds
„ & demi de large, & quatre pouces & demi d'épais. L'étambraie du mât
„ d'artimon doit avoir deux pieds cinq pouces de large, & quatre pouces &
„ demi d'épais. Le trou de cette étambraie & du pont, doit avoir dix-sept
„ pouces & demi de diamétre. Le trou de l'étambraie du mât de misène,
„ doit avoir un pied huit pouces & demi; & celui du grand mât doit avoir
„ plus de diamétre, par proportion. Les pieds doivent être entendus pieds
„ d'onze pouces.

ETAMBRAIE du grand mât. *De Visser van de groote mast.*



ETAMBRAIE du mât de misène. *De Visser van de fokke-mast.*



E'TAMBRAIE. *Spoor-gat.*

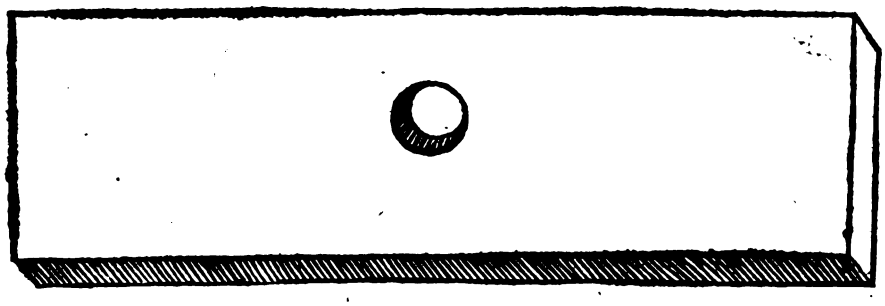
Ce mot se dit encore du lieu où porte le pied du mât, dans le fond du vaisseau.

E'TAMBRAIE du cabestan. *Visscher van de spil.*

Il se dit aussi des ouvertures par où passent les cabestans & les pompes.

„ L'Etambraie du cabestan d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de
„ long, doit avoir huit pieds de long, deux pieds trois pouces de large, &
„ quatre pouces d'épais.

ETA-



E'TAMINE. *Haar-doek, Vlagge-doek.*

C'eſt l'étofe dont on fait les pavillons. La piéce eſt d'environ trente ſix aucunes & demie, & coûte ſept livres dix ſous à huit livres à Amſterdam.

E'TANCES. *Voiez,* Estances.

E'TANCHER une voile d'eau. *Een gat of een lek ſtoppen.*

E'TANçONS. *Stutten.*

Il eſt bon que les ponts ſoient garnis d'étançons ſous tous les baux, pendant que les vaiſſeaux demeurent amarrez au port.

E'TANG. *Een Poel.*

C'eſt un grand réſervoir d'eau dans un lieu bas, fermé par une chauſſée ou digue, qu'on peut lâcher quand on veut, en levant l'écluſe qui arrête les eaux des ſources, & les décharges des pluïes. Ordinairement les eaux des étangs ſont douces, & on y met du poiſſon. La différence qu'il y a d'un étang à un lac, c'eſt que l'étang ſe deſſèche quelquefois l'E'té.

E'TANG de mer, ou E'tang ſalé. *Een Sout-meir.*

C'eſt un étang de certaines eaux dont la mer s'eſt déchargée, & qui d'ordinaire retiennent leur ſel.

E'TAPE. *Staapel.*

C'eſt une place publique, où les Marchands ſont obligez de faire aporter leurs marchandiſes, pour être achetées par le peuple. Il ſe dit auſſi d'un port, & d'une ville de commerce; & dans ce ſens on dit que le port de Redon en Bretagne eſt l'étape des vins pour Rennes. Dordregt, en Hollande, eſt l'étape des vins de Rhin, & des bois.

L'Eſpagne a été autrefois l'étape des marchandiſes des Indes Orientales. *Spangie behieldt voor deeſen de ſtaapel der Ooſt-indiſche waaren.*

E'TAQUE. *Voiez,* Itaque.

E'TARCURE. *De diepte of lengte van de zeilen.*

Ce mot ſe dit par quelques-uns pour la hauteur des voiles.

E'TAT d'armement. *Een Lyſt van de Zee-officiers, die in dienſt ten oorlog zyn aangenomen.*

C'eſt une liſte envoiée de la Cour, de tous les vaiſſeau, Officiers Majors, & autres Officiers qui ſont deſtinez pour armer.

E'TAT d'armement. *Staat van uitruſting.*

C'eſt auſſi un Imprimé qui marque le nombre, la qualité & les propor-

tions des agrès, apparaux & munitions qu'on a dessein d'emploïer aux vaisseaux qu'on veut armer.

E'TAT. Capitaine du grand E'tat. *Een Kapitein die syn commissie van den Koning gekreegen heeft.*

C'est un Capitaine de vaisseau qui a sa commission du Roi.

Capitaine du petit E'tat. *Een Kapitein of Kommandeur van een ligte fregat, galjoot, fluit, of brandt schip.*

C'est un Capitaine de frégate legére, de galiote, de brulot, ou de flute.

E'TAY, E'TAI. *Staag, Stag.*

C'est un gros cordage à douze tourons, qui par le bout d'enhaut se termine à un collier, pour saisir le mât sur les barres; & par le bout d'embas il va répondre à un autre collier qui le bande, & le porte vers l'avant du vaisseau, pour tenir le mât dans son assiette, & l'afermir du côté de l'avant, comme les haubans l'afermissent du côté de l'arriére.

Le grand E'tai, L'E'tai du grand mât *De groote stag.*

Il descend depuis la hune du grand mât jusques au haut de l'étrave, où il est tenu par son collier.

„ Son épaisseur en rond, ou sa circonference, selon un E'crivain Flamand,
„ doit être une huitiême partie moindre que celle du maître cable. *Voiez*,
„ CORDAGE.

E'TAI du grand mât de hune. *De groote Steng-stag.*

Il descend depuis la hune du grand perroquet jusques à la hune du mât de miséne, avec une poulie courante au dessous de la hune du mât de miséne; & delà il descend jusques au bas.

„ Sa circonférence doit être de même que celle du mât d'artimon, qu'on
„ voit ci-dessous.

E'TAI de voile d'étui. *Bras van ly-zeils spieren.*

C'est la manœuvre qui tient l'arc boutant en avant.

Faux-étai. *Een loose Stag.*

C'est l'étai qui se met pour renforcer le grand, & pour servir en sa place, s'il étoit coupé par quelque coup de canon.

Faux-étai. *De Draaireep van 't Stag-zeil.*

Ce mot se dit encore d'une manœuvre qu'on le met long de quelques étais pour placer les voiles d'étai.

E'TAI du grand perroquet. *De groote Bram-steng-stag.*

Il descend du mât de hune devant l'étai du bâton du grand pavillon, & répond au perroquet de miséne.

E'TAI de miséne, ou du mât de miséne. *De Fokke-stag.*

Ordinairement il répond & finit en marticles sur les deux tiers du beaupré.

„ Sa circonférence doit être une huitiême moindre que celle du grand
„ étai.

E'TAI du mât de hune d'avant. *De Voor-steng-stag.*

Il répond au bout du beaupré, & doit avoir de circonférence une huitiê-
„ me moins que l'étai du grand mât de hune.

E'TAI du perroquet de miséne. *De Voor-bram-steng-stag.*

E'TAI du mât d'artimon. *De Besaans-stag.*

Il

Il vient descendre au pied du grand mât sur le tillac. „ Sa circonférence est de la moitié de celle du grand étai.

E'TAI du perroquet d'artimon, ou de foule. *De Kruis-steng-stag.*

Il se fourche, & va se terminer en marticles aux haubans du grand mât.

E'TAI de perroquet de beaupré. *De Blinde-steng-stag, Knik-stag.*

ETE.

E'TENDART. *Voiez*, ETENDART.

E'TE'SIES, ou VENTS E'TE'SIENS. *Mouzon.*

Ce sont des vents anniversaires & réguliers, qui ne manquent point à souffler en de certaines saisons, & pendant un certain tems. *Voiez*, VENTS ALISEZ, & MOUSON.

ETI.

E'TIER. *Een Hok tot masten.*

C'est une espéce de fosse faite par art, ou naturellement, qui se dégorge dans la mer, ou dans quelque riviére qui en est proche. On appelle pareillement E'tier le conduit qui sert à recevoir l'eau de la mer dans les marais salans.

ETO.

E'TOILE. *Star.*

C'est un Astre, un globe lumineux qui est au ciel. Les Astres sont des corps denses, divisez en Errans appellez Planètes, & en Fixes nommez simplement E'toiles. Ces E'toiles fixes gardent toûjours la même distance entre elles, comme toutes celles du firmament que l'on distingue aisément par leur grandeur, leur couleur & leur splendeur. On divise les E'toiles en six classes. Celles qu'on appelle de la premiére grandeur, sont, selon quelques uns, cent huit fois plus grandes que la terre; celles de la seconde, quatre vingt dix fois; celles de la troisiême, soixante & douze fois; celles de la quatriême, cinquante quatre fois; celles de la cinquiême, trente six fois; & celles de la sixiême dix huit fois. D'autres veulent que les E'toiles de la premiére grandeur, ne soient que cent deux fois plus grandes que la terre, & celles de la sixiême grandeur seize fois. Venus est la plus claire, & paroît la plus grande étoile du ciel. Quand elle va devant le Soleil on l'appelle E'toile du jour; & quand elle suit le Soleil, elle est nommée E'toile du soir.

E'TOILE Polaire, ou E'TOILE DU NORD. *Noordt-star.*

C'est l'E'toile qui est dans la queuë de la petite Ourse, & on lui donne ce nom d'E'toile Polaire, à cause qu'elle est fort proche du pole. Elle n'en est éloignée que de deux degrès & demi, ou environ. Cela fait qu'elle paroît à l'œil dans une même place, & qu'en la regardant, on est assuré d'être tourné droit au Septentrion. On connoît facilement cette E'toile, parce qu'elle fait presque une ligne droite avec les deux derniéres des quatre rouës du Chariot de David. Ainsi on dit, en termes de mer, que le vent se range à l'étoile, pour dire qu'il se range vers le Nord, à cause que l'E'toile polaire est de ce côté là. Les gens de mer l'appellent aussi E'toile du Nord.

E'TOUPE. *Pluis, Pluisje, Harpluis, Werk.*

Vieux cordages qu'on défait, qu'on bat, qu'on met boüillir, & qu'on sèche ensuite au Soleil, ou au four. Après cela on les file fort lâche, & gros comme le bras, pour en calfater les coutures des vaisseaux. *Voiez*, MOUSSE.

„ L'Etoupe blanche qui tombe du chanvre qu'on broie, ou qu'on peigne, „ & dont on calfate les coutures d'un vaisseau, coûte à peu près dix florins „ le cent pesant. La grosse étoupe qui est faite de vieux cordages, coûte „ sept livres dix sous à huit livres.

E'TOUPE. goudronnée. *Geteert werk.*

C'est parce qu'elle est faite de cordes goudronnées.

E'TOUPE blanche. *Wit werk.*

C'est l'étoupe qui est neuve, & qui n'est point goudronnée.

E'TOUPE noire, Vieille étoupe. *Swart werk.*

E T R.

ETRAQUE. *De breedte van de boei-planken.*

C'est la largeur d'un bordage. Un autre Auteur dit que c'est la largeur des planches du franc bordage. Un devis d'un Charpentier de la Manche appelle E'traques les planches ou bordages mêmes. Quatre E'traques de trois pouces sur les empattemens des genoux & des varangues.

E'TRAQUE de gabord, Premiére E'traque. *De breedte van de kielgang, of van de sandt-strook.*

C'est la largeur du bordage qui est entaillé dans la quille.

E'TRAVE, E'TABLE, E'TANTE, E'TAULE. De tous ces termes celui d'E'trave est le plus en usage. *Steven*, *Voor-steven.*

C'est une grosse piéce de bois courbe, ou deux piéces mises bout à bout, l'une de l'autre, courbées en arc, & élevées en saillie, sur l'extrémité de la quille, à l'avant du vaisseau, pour soutenir & former la prouë. Elle est élevée jusqu'au dessus du second pont, & c'est où aboutissent tous les bordages & toutes les perceintes, qui sont conduites jusqu'à l'avant. Quand l'E'trave est de deux piéces, la plus haute s'appelle Brion. On a dit ci devant sous le mot Brion, que les Hollandois ne faisoient point leurs étraves de deux piéces, ce qui n'est pas véritable.

„ On prend ordinairement l'E'trave pour un fondement sur lequel on „ proportione toutes les autres parties d'un vaisseau; quoique pour cet „ éfet on puisse bien prendre aussi quelqu'une des autres principales piéces, „ & sur tout l'E'tambord. D'ailleurs on n'a point d'autre raison à rendre „ des proportions qu'on prend sur l'étrave, pour toutes les autres parties, „ que l'expérience, qui a fait connoître que toutes les autres piéces, ainsi „ proportionées sur celle-ci, ont toute la force & la grandeur qui leur sont „ nécessaires.

„ Il faut que l'E'trave soit faite en ligne courbe, pour mieux résister à la „ violence de la mer: & comme les proportions qu'on donne tant à l'étrave „ qu'aux autres piéces, & à tout le bois d'un vaisseau, leur sont données en „ vûë de les faire résister à la mer, de laquelle on ne peut pas savoir „ précisement la force & l'impétuosité, qui est tantôt plus grande, tantôt „ moindre; il est facile de comprendre qu'on ne peut rendre aucune autre raison.

„ raison de ce qu'on fait pour résister à cette force, que l'expérience. C'est „ donc sur elle qu'on se fonde, en donnant à l'étrave, & à toutes les autres „ piéces, les proportions qu'on leur donne ordinairement, & qui leur sont „ données ici.

„ Il est vrai que les habiles Maîtres ne s'atachent pas toûjours servilement „ à ces règles des proportions. Ils proportionent eux-mêmes, à leur gré, „ chaque partie, selon la connoissance qu'une longue expérience leur a don- „ née, sans avoir aucun égard ni à l'étrave, ni à aucun des autres principaux „ membres, pour y proportioner le reste. Mais quoiqu'ils ne prennent pas „ ainsi leurs mesures, néanmoins lors que les vaisseaux sont construits, il se „ trouve que leurs proportions se raportent, à peu près, à celles qui sont „ prescrites par les règles.

„ On propose ici pour exemple un navire de cent-trente-quatre pieds de „ long, de l'étrave à l'étambord, qui a cent-quatre pieds de quille portant „ sur terre, parce qu'étant d'une grandeur médiocre, il peut mieux servir à „ faire trouver les proportions qui conviennent à de plus grands & à de plus „ petits vaisseaux. On se sert aussi de l'E'trave, comme de fondement, afin „ de faciliter la connoissance de la construction à ceux qui veulent s'y apli- „ quer, & parce qu'on est assuré qu'en suivant cette règle, on ne peut com- „ mettre de faute considérable, ni s'éloigner de ce qui est pratiqué par le plus „ grand nombre des Charpentiers.

„ L'E'trave doit être de la hauteur du creux du vaisseau, à prendre depuis „ le haut pont. Son épaisseur se prend sur la longueur du navire; savoir, „ Dix pieds de long donnent un pouce pour l'épaisseur de l'étrave en dedans; „ & en dehors elle doit avoir les trois cinquiêmes parties de l'épaisseur du de- „ dans. D'autres, pour lui donner une épaisseur convenable en dedans, pren- „ nent les trois quarts de sa hauteur perpendiculaire, & lui donnent autant „ de pouces d'épaisseur qu'il y a de pieds dans ces trois quarts de sa hauteur: „ mais on lui donne plus d'épaisseur dans les vaisseaux qui ont un château, que „ dans ceux qui n'en ont.

„ Pour sa hauteur on prend encore deux onziêmes parties de la lon- „ gueur du vaisseau, de l'étrave à l'étambord, bien entendu que c'est „ en droite ligne, & non selon la rondeur de la piéce. Quelques Char- „ pentiers prennent onze soixantiémes parties de la longueur. D'autres „ joignent ensemble le creux, le relevement de l'avant, & ce qui est „ construit au dessus, comme le château, ou une chambre. Par exemple: „ Dix pieds de creux, deux pieds de relevement, ou trois quand il s'y trou- „ vent, six pieds de hauteur d'entre deux ponts, prise au bord, cela fait dix „ huit pieds de hauteur pour l'étrave, & il lui faut donner autant de quête, „ ou à peu près.

„ En parlant de la hauteur de l'E'trave, il faut premiérement savoir si le „ vaisseau aura un château d'avant, ou non. S'il n'en a point il faudra que, „ l'étrave soit plus basse, & qu'elle ne vienne que jusques à la moitié de la „ hauteur du haut pont.

„ Pour la quête de l'E'trave on prend le plus souvent les vingt huit vingt- „ neuviémes parties de sa hauteur, en ligne perpendiculaire.

„ Le milieu de l'E'trave doit être une fois plus large qu'épais; mais elle „ doit être plus large par le haut & par le bas. Quelques-uns ne lui donnent „ de largeur par le haut que deux fois l'épaisseur qu'elle a en dedans; & selon „ eux les trois quarts de cette même épaisseur du dedans font son épaisseur en „ dehors. Elle est posée sur la quille, & jointe avec elle par un écart aussi „ long que le bois le permet. La rablure pour les bordages qui y entrent, „ se fait à un quart de son épaisseur en dedans, c'est-à-dire à prendre de de- „ dans en dehors.

„ Pour trouver la quête, il faut tirer une ligne horizontale depuis le rin- „ jot jusques au dessous de la tête de l'étrave, d'où l'on tire une ligne per- „ pendiculaire sur la ligne horizontale.

„ Les Charpentiers qui ont proportioné le vaisseau de cent-trente-quatre „ pieds de long, de l'étrave à l'étambord, qu'on prend ici pour modèle, „ donnent à son étrave vingt cinq pieds de hauteur, & vingt quatre pieds „ de quête.

„ L'épaisseur de cette étrave en dedans est de treize pouces & un quart „ & de neuf pouces en dehors. Sa largeur est de trois pieds par le bas, & „ de deux pieds par le haut. Sa ligne courbe est de cinq pieds en dedans. „ Son rinjot est de huit pieds de long, son écart de six pieds. Son épaisseur „ par le bout est de trois pieds & demi, & il y a quatre bonnes chevilles de „ fer dans l'écart.

Voici ce qu'un autre Auteur a écrit touchant l'E'trave.

„ L'Etrave est comme un bouclier devant le vaisseau pour sa défence. Les „ bouts des bordages y entrent. Elle est jointe en bas à la quille par un écart „ qui est entretenu avec diverses chevilles de fer. On lui donne aujourd'hui „ moins de quête qu'on ne faisoit autrefois, & l'on tient le bas du vaisseau „ plus long, ce qui le rend beaucoup plus propre à bien bouliner.

„ La hauteur de l'Etrave se prend sur la quille jusques au haut en dedans. „ Pour la régler il faut prendre la hauteur du creux du vaisseau, & la hau- „ teur du relevement du bas pont, qui doit être d'un pouce par chaque dix „ pieds de la longueur du vaisseau; ensuite il faut compter la hauteur qu'on „ veut donner entre deux ponts; & si le beaupré est couche sur le haut pont, „ ou que le vaisseau ait un château fermé, il faut prendre la hauteur qui est „ entre le pont & le beaupré contre l'étrave, ce qui va à quatre, cinq, ou „ six pieds, selon la grandeur du vaisseau, ou selon la volonté de celui qui „ en fait le gabarit, n'y aïant point de règles certaines à quoi l'on se doive „ assujettir. Tout cela compté ensemble doit faire la hauteur de l'étrave. „ Par exemple; Un vaisseau de cent pieds, qui aura dix pieds de creux, dix „ pouces de relevement du premier pont, six pieds de hauteur d'entre deux „ ponts, trois pieds six pouces de hauteur prise en devant entre le haut pont „ & le beaupré; tout cela fait vingt pieds cinq pouces, & ce doit être la „ hauteur de l'étrave.

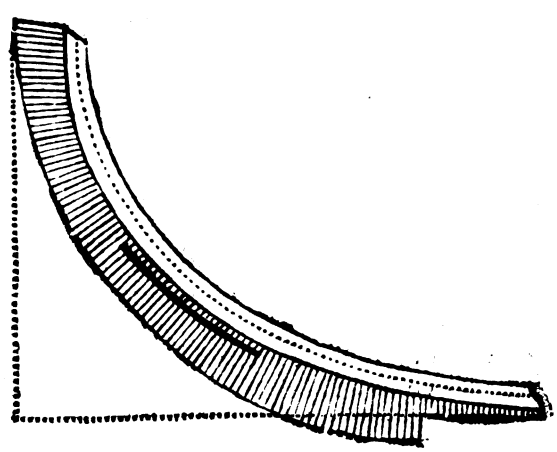
„ Son épaisseur doit être d'un pouce par chaque dix pieds de la longueur „ du vaisseau, ou d'un peu plus, si les vaisseaux ne sont pas des premiers rangs „ Elle doit avoir dans son milieu une fois autant de largeur qu'elle a d'épais- „ seur; mais elle doit être plus large par le haut & par le bas, sans néanmoins

„ qu'il

„ qu'il y ait rien déterminé pour cette derniére largeur qui dépend de la con-
„ duite du Maître Charpentier. On lui donne sa quête tout de même, se-
„ lon que le Maître juge qu'il est convenable pour la piéce même, & pour
„ la quille. Elle doit avoir sa rablure comme la quille, la largeur de laquel-
„ le rablure doit être proportionée, pour contenir les planches qui doivent y
„ entrer; mais elle doit avoir un tiers moins de profondeur que de largeur,
„ & elle ne doit pas descendre trop bas, à cause de la contre étrave; ni mon-
„ ter trop haut, à cause des préceintes.

„ Voici une table que donne le même Auteur, par laquelle on voit les di-
„ vers sentimens des Charpentiers sur la hauteur, l'épaisseur & la quête qu'ils
„ veulent qu'on donne à l'étrave; par où l'on peut connoître qu'il n'y a point
„ de régles tout-à-fait certaines pour ces proportions, & qu'il faut avoir é-
„ gard au gabarit entier; parce qu'il y a des vaisseaux qui ont plus de ponts,
„ ou plus de hauteur entre deux ponts les uns que les autres. C'est par cette
„ raison qu'il croit qu'il n'y a pas tant de différence qu'il en paroît dans les
„ diverses proportions que cette table contient. Au reste il dit que son senti-
„ ment est qu'il y a erreur dans l'article, qui marque pour un vaisseau de cent
„ & un pied de long, une étrave qui n'a que huit pouces d'épais.

	Pieds.	Pieds,	Pouces.		Pieds, Pouces.		Pouces.	Pieds.
	85	—	11--0	———	16-- 3	——-	9——-	16
	93	—	7--6	———	16-- 3	——-	10——-	18
Un vaisseau long de	101	—	7--6	———	14-- 0	——-	8——-	20
	113	—	9--0	———	17-- 0	——-	11——-	22
	132	—	12--9	l'E'trave a de hauteur	20--10	d'épaisseur	13de	18
	140	a de creux	14--6		27-- 9		15 uête	22
	144		15--0		29-- 0		16te	30
	154	—	17--3		28-- 0	——-	16——-	28
de l'étrave à l'étambord	155	—	17--0	———	27-- 9	——-	16——-	22
	160	—	17--0	———	27-- 0	——-	16——-	27
	160	—	16--0	———	28-- 0	——-	16——-	30
	177	—	19--0	———	31-- 0	——-	17——-	33



ETRIER.

E'TRIER. *Beugel.*

C'eſt, en terme de Charpenterie, une barre de fer plate & coudée quarrément en deux endroits, pour ſoutenir une poutre, & l'attacher à un poinçon.

E'TRIER. *Een platte Schalm.*

C'eſt un des chaînons des cadènes de hauban, qu'on cheville ſur une ſeconde préceinte, afin de renforcer ces cadènes.

E'TRIER. *Beugel.*

C'eſt auſſi une bande de fer, faite en forme de crampon, par le moien de laquelle on joint une principale piéce de bois avec une autre.

E'TRIERS. *Stroppen.*

Ce ſont de petites cordes, dont les bouts ſont joints enſemble par des épiſſures. On ne s'en ſert pas ſeulement pour faire couler une vergue, ou quelque autre choſe, au haut des mâts, le long d'une corde; mais on s'en ſert auſſi dans les chaloupes pour tenir l'aviron au tolet.

E'TROPES. *Stroppen.*

En général les E'tropes ſont des bouts de cordes épiſſez, à l'extrémité deſquels on a coûtume de mettre une coſſe de fer, pour acrocher quelque choſe.

E'TROPE, Gerseau, Erse, ou Herse de poulie. *Strop, Stroptouw, Strik.*

C'eſt une corde qui eſt bandée autour d'un mouſle ou arcaſſe de poulie, tant pour la renforcer & empêcher qu'elle n'éclate, que pour ſuſpendre la poulie aux endroits où elle doit être amarrée.

ETROPES de marchepieds. *Stopjes tos juffers van de hengſt.*

Ce ſont les anneaux de corde qui ſont le tour de la vergue, au bout deſquels, & dans une coſſe, paſſent les marchepieds. Ils ont chacun un cap de mouton pour roidir ces marchepieds, les ſaiſiſſant vers le bout de la vergue.

E'TROPES d'afût. *Stropjes.*

Ce ſont des erſes avec des coſſes, qui ſont paſſées au bout du derriére du fond de l'afût d'un canon, où l'on acroche les palans.

E T U.

E'TUVE de corderie. *De Stoove van een baan, of lyn-baan.*

C'eſt un lieu muni de fourneaux & de chaudiéres, où l'on goudronne les cordages qui doivent ſervir aux vaiſſeaux.

E V E.

E'VENT. *Het ſpeelen van de kogel in de mond van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt l'aiſance qu'on donne au boulet, pour rouler dans le calibre d'un canon. *Voiez*, Vent.

E'VENTER une piéce de bois. *Uithouden.*

C'eſt la tirer avec le cordage, pendant qu'on la monte, afin d'empêcher qu'en donnant contre la muraille la piéce de bois ne gâte quelque choſe.

E'VENTER les voiles. *De zeilen byſtaan, bybaalen en uitſetten, dat ſy beginnen te draagen; Ter windt-vank ſtellen, Wenken.*

C'eſt mettre le vent dedans, afin que le vaiſſeau faſſe route. Nous arrivâmes

mes sous le vent à lui; mais il éventa ses voiles, & passa sous le vent à nous. L'ennemi éventa tout d'un coup ses voiles, qui n'étoient ferlées qu'avec des amarres legéres.

Les Voiles s'éventent. *De zeilen scheppen of vatten windt.*

E V I.

E'VITE'E. *De wydte van de vaart van een rivier.*

C'est la largeur que doit avoir le lit ou le canal d'une riviére, pour fournir un libre passage aux vaisseaux.

Canal, ou petite Riviére, où les grands vaisseaux n'ont pas leur E'vitée. *Een vaart, of klein rivier, daar men met groote schepen niet in mag.*

Les grands Vaisseaux n'ont pas leur E'vitée dans cette riviére, & quoiqu'elle ait assez de profondeur, elle n'est navigable que pour les petits bâtimens. *Deese rivier is te nauw voor groote schepen, sy is maar vaarbaar voor klein vaartuig.*

Rétrecissemens d'une riviére où de médiocres bâtimens n'ont pas assez d'Evitée pour tourner. *Engtens van een rivier, daar middelbaare vaartuigen sig niet konnen keeren.*

Il n'y a d'E'vitée dans le canal que pour un bâtiment. *De diepte van de vaart is soo naauw, dat'er niet meer dan een schip te gelyk kan inkomen.*

E'VITE'E. *Ruimte tusschen leggende schepen om te konnen swaayen.*

Ce mot se dit aussi d'un espace de mer où le vaisseau peut tourner à la longueur de ses amarres.

Chaque vaisseau qui est à l'ancre, doit toûjours avoir son E'vitée. *Elk schip moet soo veel plaats hebben, dat omswaayenden den ander niet en raake.*

E'VITE'E. *Het omswaayen van een schip.*

C'est le tour qu'un vaisseau a fait en évitant, ou tournant sur son cable.

E'VITER. Vaisseau qui a E'vité. *Een schip dat omgeswaayt heeft.*

C'est-à-dire qu'il a changé bout pour bout, à la longueur de son cabel; sans qu'il ait levé les ancres. C'est un port qui n'a d'étenduë que pour contenir dix ou douze navires, encore faut il qu'ils soient tenus devant & derriére; car s'ils n'avoient que leurs ancres devant le nez, ils se briseroient les uns contre les autres, lors qu'ils éviteroient au changement des marées & du vent. Du côté que la galére évita, la marée passoit le long de son bord avec autant de vîtesse que le courant d'une riviére, & portoit au Nord-Est.

E'VITER au vent. *Op de windt swaayen, of draayen.*

Cela se dit d'un vaisseau, lors qu'il présente l'avant au lieu d'où le vent vient.

E'VITER à marée. *Op stroom swaayen.*

C'est lors que le vaisseau présente l'avant au courant de la mer, à la longueur de ses amarres.

E'VITER. *Afdryven, Omduuwen.*

C'est quand un corps solide céde la place à un autre corps solide qui le presse.

Le rat E'vite. *De vlot dryft af, duuwt om.*

C'eſt, par exemple, quand on lance une chaloupe à l'eau, & qu'il y a un rât au devant qui recule lors que la chaloupe commence à le toucher.

E' V O.

E'VOLUTIONS militaires. *Het op ſeinen keeren en wenden, tegens elkanderen aanzeilen, ſoeken elkanderen den windt af te winnen, en voordeel af te ſien, van vyandtlyke ſcheepen, Het drillen.*

Ce ſont les changemens & mouvemens qui ſe font, lors qu'on range en bataille une armée navale, ainſi qu'une armée de terre, ou un certain nombre de ſoldats; ou qu'on fait faire l'exercice aux vaiſſeaux.

E X E.

E'XERCICE du canon. Faire l'E'xercice du canon, *Oeffening in 't manieren of hanteeren van 't geſchut. 't Volk by 't ſchut doen gaan en drillen.*

L'Exercice du canon, dans un vaiſſeau, eſt un mouvement qui repréſente celui du canon dans un combat, & le maniment des utenſiles & des manœuvres qui y ſervent. On dit auſſi, Faire l'E'xercice du mortier.

E'XERCICE de la manœuvre. *Oeffening in ſcheeps-werk.*

C'eſt la démonſtration & le mouvement de tout ce qu'il faut faire pour appareiller un vaiſſeau.

E'XERCICE des menuës armes. *Oeffening in 't gebruik van 't handtweer.*

E X P.

EXPE'DITION martime. *Een Zee-togt.*

C'eſt une campagne ſur mer, ou un long voiage.

F.

F.

FAB.

FABRIQUE des vaisseaux. *Maaksel.*

C'est tout ce qui se peut observer dans leur construction, & la maniére dont ils sont construits. Le Grêfier doit tenir un rolle des Maîtres, matelots, pêcheurs, & mariniers, étant dans le ressort du Siége, avec le nom, port, & fabrique des vaisseaux apartenans aux bourgeois demeurans dans son étenduë.

On dit que ces vaisseaux sont de fabrique de Suéde. *Deese schepen segt men van Sweedsch maaksel te zyn.*

FABRIQUER des vaisseaux. *Schepen bouwen.*

C'est les construire. *Voiez*, CONSTRUIRE, & CONSTRUCTION.

FAC.

FAÇONS de vaisseau. *Verenging*, *Snyding*, *Opschorting*, *Het wringen*, *het draayen*, *het breeken van het schip*, *Het fatsoen*, *Beloop.*

Ce sont les diminutions qu'on fait à l'avant & à l'arriére du dessous d'un vaisseau.

Les façons de l'avant & de l'arriére considerées en dedans. *Voor-piek*, *en Agter-piek.*

Les façons de l'arriére. *Opschorting*, *Sog.*

FAÇONS de l'arriére bien évidées & bien faites. *Een wel geschort schip*, *of na agteren toe wel verengt.*

FAÇONS sous les estains. *Sog.*

FAG.

FAGOT. BARQUE EN FOGOT, CHALOUPE EN FAGOT. *Een Ongemaakte sloep*, *of bark*, *Een los bark*, *dat men in 't schip overvoert.*

C'est une barque, une chaloupe, qu'on monte sur le chantier, & qu'on démonte ensuite, pour la mettre dans un vaisseau, & la monter dans les lieux où l'on en pourra avoir besoin. On embarque même des raisons en fagot, c'est-à-dire, des piéces de charpenterie destinées à bâtir une maison, pour les assembler quand on aura pris terre, & qu'on voudra faire une habitation, soit aux Iles de l'Amérique, soit ailleurs.

Futailles conservées en Fagot. *Vaten aan schooven geslagen en bewaart.*

FAGOTS d'artifice. *Vuur-bundels. Voiez*, FEUX.

FAI.

FAILLOISE *De plaats daar de Zon onder-gaat.*

C'est l'endroit où se couche le Soleil.

FAIRE le Nord, le Sud, l'Est, l'Oüest. *Om 't Noord, of 't Suid, Oostelyk of Westelyk loopen; Oost aan zeilen, Suid-Oost over loopen.*

C'est naviguer, gouverner, courir, cingler sur ces airs de vent. Depuis ce cap jusques à l'Ile il faut faire le Nord-Est, autrement on donnera sur des bancs de sable.

FAIRE canal. *Oversteeken.*

C'est passer une mer pour aller d'une terre à une autre. Cette façon de parler est plus affectée aux galéres qu'aux navires.

FAIRE vent arriére. *Voor de windt af loopen.*

C'est prendre vent en poupe.

FAIRE Tête. *Dat is als een schip hardt en heel styf aan syn touw haalt.*

C'est présenter le cap au vent, ou au courant, ce qui se dit d'un vaisseau qui fait roidir son cable.

FAIRE route. *Voort-vaaren, Voort-zeilen.*

C'est courir, naviguer, cingler sur l'eau.

FAIRE droite route. *Regt koers zeilen.*

C'est courir en droiture au parage où l'on a dessein d'aller, sans dériver si l'on peut.

FAIRE plusieurs routes. *Heen en weer wenden, Laveeren.*

C'est courir plusieurs bordées en louviant. *Voiez*, ROUTE.

FAIRE voiles, Faire voile. *Zeil maaken, Afloopen, Afzeilen, Weg zeilen, Afvaaren, t' Zeil gaan.*

C'est partir & faire sa route. Il y a présentement beaucoup de gens qui écrivent Faire voile, quoique Faire voiles soit mieux. Par exemple; On ne dit point, Faire petite voile, mais bien

FAIRE petites voiles. *Klein zeil maaken, of voeren.*

C'est ne porter qu'une partie de ses voiles.

FAIRE plus de voiles. *Meer zeil maaken.*

C'est déferler & déploier plus de voiles qu'on n'avoit fait.

FAIRE servir les voiles. *De zeilen ter windt-vanck stellen.*

C'est mettre le vent dedans, ou les empêcher de fasier.

FAIRE plus ou moins de voiles. *Meer of min zeilen maaken.*

C'est mettre plus ou moins de voiles au vent.

FAIRE force de voiles. *Alle de zeilen bysetten.*

C'est porter autant de voiles qu'il est possible, pour faire son cours avec plus de diligence. *Voiez*, VOILES.

FAIRE un bord, une bordée. *Een gang loopen.*

C'est faire une route, soit à babord, soit à stribord. *Voiez*, BORD & BORDÉE.

FAIRE la parensane. *Alles klaar maaken om te zeilen.*

C'est mettre les ancres, les voiles & les manœuvres en état de faire route. Ce terme est particulier aux Levantins.

FAIRE eau. *Lek zyn.*

C'est être gagné de l'eau qui entre dans le navire par quelque ouverture. *Voiez*, EAU.

FAIRE

FAIRE de l'eau, Faire aiguade. *Waater haalen, inneemen, biennen scheepboord haalen.*

C'est se pourvoir d'eau douce, pour la provision d'un vaisseau. *Voiez*, EAU.

FAIRE du bois. *Hout inneemen, Sig met hout voorsien.*

C'est se fournir de bois. *Voiez*, BOIS.

FAIRE du biscuit. *Broodt inneemen, Sig met hardt broodt voorsien.*

C'est se fournir de biscuit.

FAIRE chapelle. *Een uil vangen, Overstaag vallen.*

C'est revirer malgré soi. *Voiez*, CHAPELLE.

FAIRE pavillon. *De vlag van bovenen voeren.*

Ce terme ainsi emploié, se prend pour porter le pavillon de Commandant d'une flote, ou d'une armée, ou de tel gros de vaisseaux qui se trouvent ensemble.

FAIRE pavillon, Faire banniére de France, ou d'une autre Nation. *De vlag laaten waayen, De vlag van Vrankryk opsetten.*

C'est-à-dire, Arborer le pavillon de France, ou d'une autre Nation.

FAIRE pavillon blanc. *De witte vlag laaten waayen.*

C'est déploïer le pavillon blanc, pour faire connoître dans un combat que l'on demande la paix. On le dit aussi pour faire un signal de paix, quand on veut avoir pratique avec une nation suspecte.

FAIRE pavillon rouge. *De roode vlag laaten waayen. Voiez*, PAVILLON.

FAIRE des feux. *Vuuren.*

Cela se dit d'un vaisseau qui, étant incommodé, met des fanaux la nuit en plusieurs endroits, afin qu'étant vû de la flote, il puisse en recevoir du secours.

FAIRE honneur à une roche. *Van een klip afhouden.*

C'est-à-dire, s'en éloigner, ne la pas approcher en passant avec un vaisseau.

FAIRE une chose en douceur. *Voiez*, DOUCEUR.

FAIRE quarantaine. *Voiez*, QUARANTAINE.

FAIRE le quart. *Voiez*, QUART.

FAIRE feu des deux bords. *Voiez*, FEU.

FAIRE abatre. *Voiez*, ABATRE.

FAIRE gouverner. *Op de man te roer passen.*

Cela se dit du soin qu'un Pilote prend de faire que le Timonier gouverne droit au rumb de vent qu'on veut tenir.

FAIT. Un vent Fait. *Een doorgaande koelte.*

C'est un vent qui a déja soufflé quelque tems d'un certain rumb, & qu'on présume qui doit durer.

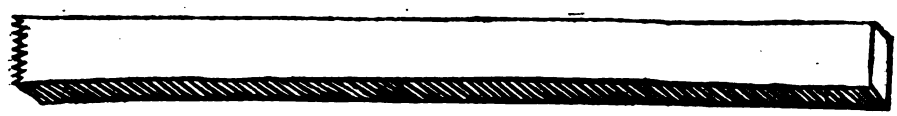
FAIX de pont. *Schaar-stokken.*

„ Ce sont des planches épaisses & étroites, qui sont entaillées pour mettre „ sur les baux, dans la longueur du vaisseau, depuis l'avant jusqu'à à l'ar- „ riére, de chaque côté, à-peu-près au tiers de la largeur du bâtiment. „ Les barrots y sont aussi entez, pour affermir le pont qui repose dessus. Il

„ y a des faix de pont qui viennent jusqu'à la largeur des écoutilles, & qui „ servent à les borner. Ceux qui sont posez derriére les mâts, avancent „ plus vers le milieu du vaisseau, que ceux qui sont le long des écoutilles. „ Leurs entailles sous les baux doivent être de la moitié de leur épaisseur, & „ il doit y avoir aussi un pouce d'entaille dans le dessus du bau pour les y lo- „ ger, & pour les entretenir ensemble.

„ On donne souvent aux Faix de pont le quart de l'épaisseur de l'étrave, „ & de largeur un quart plus que l'épaisseur de l'étrave.

„ Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de cent- „ trente-quatre pieds de long, donnent aux faix de pont dix-sept pouces de „ large, & quatre pouces & demi d'épais: à ceux qui sont sous le château „ d'avant, quatorze pouces de large, & trois pouces d'épais: à ceux qui sont „ sur le même château, sept, huit, ou neuf pouces de large, & deux pou- „ ces d'épais. L'un vient depuis l'arriére jusqu'au devant de la grande écou- „ tille, & l'autre s'étend depuis l'étambraie jusqu'à l'avant. Ils sont un peu „ plus étroits à l'avant & à l'arriére qu'ailleurs, & ils ont des entailles jus- „ qu'à la moitié de leur épaisseur, à l'endroit où ils portent sur les baux qui „ ont aussi une entaille d'un pouce au même endroit. Voici la figure d'un Faix de pont du haut pont.



FAL.

FALAISE. *Een steil oever, Een steil strand.*

C'est un rivage, ou bord de mer, dont le terrein est haut, escarpé, & en écore, ou taillé en précipice. Défenses sont faites aux Particuliers emploiez au sauvement, & a tous autres, de porter dans leurs maisons, ni ailleurs qu'aux lieux destinez à cet effet sur les dunes, gréves, ou falaises, & de receler aucune portion des biens & marchandises des vaisseaux échoüez, ou naufragez. Falaises se prend quelquefois seulement pour des terres élevées & des sables.

FALAISER. La mer Falaise. *De zee brandt.*

C'est lors que la mer se vient briser contre une falaise, ou côte escarpée, & lors qu'il n'y a point de sable ou de gréve sur ses bords.

FAN.

FANAL. *Lantaarn, Lantaren.*

C'est aussi une espéce de grosse lanterne, ou falot, qui est mise sur le plus haut de la poupe du vaisseau pour faire signal, & pour marquer la route aux vaisseaux qui suivent, quand on va de flotte & de conserve pour la navigation. Lors qu'on dit simplement, Fanal, on entend le grand fanal de poupe. *De groote agter-lantaarn.* L'Amiral en porte trois, *Drie lantaarnen agter op, Drie lantarens om agter op te staan*, & un à la hune, pour se faire suivre des autres vaisseaux de guerre. Le Vice-Amiral, Contre-Amiral, & Chefs d'escadre, en portent chacun trois à la poupe, & tous les autres vaisseaux, tant de

de guerre que marchands n'en peuvent porter qu'un. Quand il fait gros tems tous les vaisseaux mettent des fanaux à l'arriére pour s'empêcher de dériver l'un sur l'autre. Parmi la plûpart des mariniers tout est Fanal, hormis la lanterne sourde, & une autre petite lanterne claire, qui garde aussi son nom. L'Ordonnance porte, qu'un Canonier veillera dans la Sainte-Barbe avec une chandelle allumée dans un fanal.

FANAL de hune. *Mars-lantaarn.*

C'est celui que porte à la grande hune le vaisseau du Commandant, ou pour faire des signaux, ou pour quelque autre besoin.

FANAUX de combat. *Slag-lantaarnen.*

Ce sont ceux qui ne donnent de la lumiére que d'un côté, l'autre étant plat & sans ouverture, de sorte qu'on peut l'appliquer contre le côté du vaisseau, en dedans, lors qu'il faut donner un combat la nuit.

FANAL de soute. *Kruidt-lantaren.*

C'est un gros falot qui sert à tenir une lampe pendant le combat, afin d'éclairer dans les soutes aux poudres.

Petits fanaux. *Vuuren, Lantaarnen.*

Il y a aussi de petits fanaux; ce sont ceux qu'on met aux côtés du grand fanal à la poupe d'un vaisseau.

FANAUX pour signaux, ou Fanaux de signal. *Sein-vuuren.*

Ce sont les fanaux dont on se sert pour faire les signaux qui sont ordonnez, ou dont on est convenu.

FANAL, TOUR à FEU. *Vuur-haak, Brandaaris.*

C'est un feu allumé sur le haut d'une tour élevée sur la côte, ou à l'entrée des ports & des rivieres, pour éclairer & guider pendant la nuit les vaisseaux dans leur route, & alors on l'appelle communement phare *Voiez*, PHARE.

FANAL. *Vuur.*

C'est aussi le feu même qui est allumé sur le haut de la tour.

FANON, Prendre le Fanon de l'artimon. *De besaan bollen.*

C'est le racourcissement du point de la voile, que l'on trousse & ramasse avec des garcettes, pour prendre moins de vent, ce qui ne se fait que de très-gros tems. Ce mot est particuliérement pour la voile d'artimon, & quelquefois pour la misène.

FAR.

FARAILLON. *Een Sandt-plaatie.*

C'est un petit banc de sable que quelque passage ou fil d'eau tient séparé d'un grand banc.

FARDAGE. *Garniering.*

Ce sont des fagots qu'on met au fond de cale, quand on charge en grenier.

FARE. *Voiez*, PHARE.

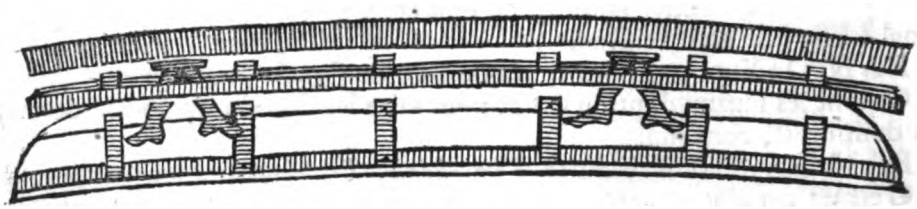
FARGUES ou FARDES. *Hals-mast, Schildt, Set-gangen, Set-borden.*

Ce sont des planches, ou bordages, qu'on élève, sur l'endroit du platbord appellé la Belle, pour tenir lieu de garde corps, afin de défendre le pont, &

& d'ôter à l'ennemi la vûë de ce qui se passe. On couvre les fargues d'une bastingure rouge, ou bleuë.

„ Les Fargues servent à clorre le vaisseau par l'embelle. On les ôte & on „ les remet quand on le juge à propos. Dans les navires de guerre on y fait „ des meurtriéres rondes, & de petites portes pour descendre à la mer, & „ retirer ce qu'on veut.

„ Les Fargues d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave „ à l'étambord, ou plûtôt les bordages des fargues, doivent avoir cinq pou- „ ces de large, & trois pouces d'épais; leurs montans doivent être au nom- „ bre de cinquante-six de chaque côté, & doivent avoir deux pouces & demi „ d'épais. Les Fargues doivent être élevées de quinze pouces au-dessus de „ la lisse de vibord, & par le haut elles doivent être au niveau du haut de la „ plus basse lisse; elles sont jointes aux montans avec de petites chevilles de „ fer. On peint les fargues de rouge, & les bastingures sont rouges aussi „ sur les vaisseaux Hollandois, de même que sur les Anglois. *Voiez*, GAR- „ DE-CORPS.



FAS.

FASIER. Les voiles fasient. *Wapperen, De zeilen wapperen, of lauteren.*

On dit que les voiles fasient, pour dire que le vent n'y donne pas bien, & que la ralingue vacille toûjours.

FAU.

FAUBER, ou VADROÜILLE. *Een Swabber, Een Dweil.*

C'est une sorte de balai fait de fils de vieux cordages, avec lequel on nétoie le vaisseau.

FAUBERTER. *Swabberen, Dweilen.*

C'est nétoïer le vaisseau avec le fauber.

FAUCON. *Een Valk, of dubbelde Valkenet.*

C'est une autre espéce de canon qui a trois pouces de diamétre, & dont le boulet pèse une livre & demie.

FACONNEAU. *Een Valkenet.*

C'est une autre espéce de canon de six à sept pieds de long, qui a deux pouces de diamétre, & dont le boulet pèse une livre à une livre & demie.

FAVORABLE. Vent Favorable. *Een gunstig of dienstig windt, Een goedt windt, Open windt.*

C'est un vent qui porte à la route.

Le Vent leur étoit Favorable, mais il tomba. *De windt was hen mede, daar na ging hy leggen.*

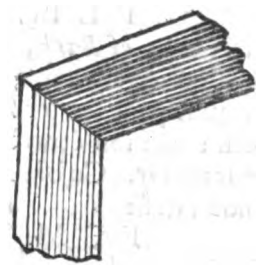
FAUTIF. Bois Fautif. *Een Hout met een wanstekje.*

C'est

C'eſt une piéce de bois qui n'eſt pas quarrée, & qui eſt défectueuſe.

FAUX. FAUSSE-COUPE. *Een verſtek van een agtkantig hoek, Een oploopende of inloopende verſtek.*

C'eſt une ſorte d'aſſemblage qui n'eſt ni à l'équerre, ni à onglet, & qui ſe trace avec la ſauterelle, ou fauſſe équerre.



FAUSSE-E'QUERRE. *Een Swei.*

C'eſt un inſtrument dont les Charpentiers ſe ſervent pour les angles qui ne ſont pas droits, La Fauſſe-équaire des Menuiſiers s'appelle auſſi Sauterelle. *Voiez*, SAUTERELLE & E'QUERRE.

FAUSSE-E'TRAVE. *Slaaper, Binne-ſteven.*

C'eſt une piéce de bois que l'on aplique ſur l'étrave, en dedans, pour la renforcer.

FAUSSES-LANCES, PASSE-VOLANTS. *Houte ſtukken.*

Ce ſont des canons de bois faits au tour. On les bronze afin qu'ils reſſemblent aux canons de fonte verte, ou de fer cerclé; & qu'étant pris pour de vrais canons, ils ſervent à faire peur.

FAUSSE-QUILLE. *De looſe kiel.*

C'eſt une ou pluſieurs piéces de bois, qu'on aplique à la quille par ſon deſſous, pour la conſerver.

FAUX-COTE' d'un vaiſſeau. *De ſlag-zy van 't ſchip.*

C'eſt le côté par lequel il cargue le plus. *Voiez*, CÔTE'.

FAUX étambord. *Een looſe agter-ſteven.*

C'eſt une piéce de bois apliquée ſur l'étambord pour le renforcer.

FAUX-feux. *Blik-vuuren, Haaſtige vuuren met kruidt gemaakt.*

Ce ſont de certains ſignaux que l'on fait avec des amorces de poudre.

FAUX-pont. *Koebrug.*

C'eſt une eſpéce de pont, que l'on fait à fond de cale, pour la conſervation & pour la commodité de la cargaiſon.

„ C'eſt une ſorte de ſecond pont, au deſſous du premier ou bas pont, qui „ baiſſe dans le fond de cale, & qui a peu de hauteur. Il ſert à la liaiſon du „ vaiſſeau, & contribuë beaucoup à l'afermir. On y fait coucher des ſoldats „ & des matelots, & ils y ſerrent leurs hardes. Les faux ponts s'étendent „ d'un bout à l'autre du vaiſſeau; mais quelquefois juſqu'à la moitié ſeule- „ ment. *Voiez*, PONT, & BAUX.

FAUX-racage. *Borg van 't rak.*

C'eſt un ſecond racage qu'on met ſous le premier, afin qu'il ſoutienne la verge, au cas que le premier ſoit briſé par quelque coup de canon.

FAUX-rinjot. *Voiez*, SAFRAN.

FAUX-ſabords. *Looſe poorten.*

Ce ſont des figures de ſabords faites dans le bois, ou bien avec de la peinture.

FEL.

FELOUQUE. *Een Feloek, of Bark, Een klein open vaartuig.*

C'eſt une chaloupe de la Méditerranée qui va à la voile & à la nage. Ce bâtiment a cela de particulier qu'il peut porter ſon gouvernail à l'avant, ou à l'arriére, ſelon le beſoin, à cauſe que ſon étrave & ſon étambord ſont également garnis de pentures pour le ſoutenir. Ce bâtiment a ordinairement ſix ou ſept rameurs, & va d'une grande vîteſſe.

FEM.

FE'MELLES. *Duimelingen, Stellen.*

Ce ſont des anneaux qui portent le gouvernail. On appelle Mâles les fers qui entrent dans ces anneaux. *Voiez*, FERRURE DE GOUVERNAIL.

FEN.

FENTONS. *Gekloofde, en ruig of rude geſneedene naagels.*

Les Charpentiers appellent Fentons les morceaux de bois coupez de longueur, avant qu'ils ſoient arondis pour faire des chevilles. *Voiez*, CHEVILLES DE BOIS.

FER.

FER. *Yſer.*

C'eſt un métal imparfait, qui contient très-peu de mercure, mais beaucoup de ſoufre terreſtre & de ſel fixe. Le fer s'emploie dans pluſieurs ouvrages, & principalement dans la conſtruction des vaiſſeaux. Il y en a de pluſieurs natures; de pliant comme de l'argent; d'autre caſſant; & d'autre qui eſt aiſé à ſe roüiller. Ce qui le rend ainſi ſujet à la roüille, c'eſt qu'il eſt compoſé, comme il a déja été dit, d'une terre, d'un ſel, & d'un ſoufre impurs, mal-digérez, & mal-unis. Le fer épure, qu'on appelle acier, étoit nommé *Chalybs* par les Anciens, de Chalybone, ville de Sirie, où l'on en fait de très-bon. D'autres diſent qu'ils l'ont appellé *Chalybs*, à cauſe de la trempe qu'ils lui donnoient dans l'eau d'un fleuve qui eſt en Eſpagne, dans le Roïaume de Galice, autrefois appellé *Chalybs*, & aujourd'hui Cabé. Le fer eſt par piéces en barres de différentes longueurs & groſſeurs; & pour en connoitre la qualité, il faut obſerver ſi la barre eſt pliante ſous le marteau, & s'il y a de petites veines qui aillent en long. Quand cela ſe trouve ainſi, & ſur tout quand il n'y a point de petites fentes, ou de coupures, qui aillent en travers, ce que l'on nomme gerſures, c'eſt une marque que le fer eſt bon : mais s'il s'y trouve des gerſures, il n'y a point à douter que le fer ne ſoit rouverin, c'eſt-à-dire, caſſant à chaud, & qu'il ne donne de la peine à forger. Tout le vieux fer qui a été long tems à l'air, ou au ſérein, devient ordinairement rouverin; ce qui eſt attribué par quelques-uns à une

une qualité corrosive & mordicante qui se rencontre dans la rosée. Le fer est quelquefois dangereux dans les bâtimens, à cause qu'il se roüille, & qu'en se roüillant il s'enfle & fait éclater le bois; comme aussi parce que cette rouille se détache, & la cheville de fer étant devenuë beaucoup plus mince que le trou, il se fait une voie d'eau. Le reméde qu'il y a pour garantir le fer de la roüille, c'est de le bien étamer, ou de le peindre de plusieurs couches. *Voiez*, FERRURE.

FER PLAT. *Staaf-yser.*

C'est celui dont les barres qu'on aporte, ont neuf à dix pieds de long, & quelquefois plus, sur deux pouces & demi de large, & ont environ quatre lignes d'épais.

FERME'PLAT. *Een staaf-yser dat eens soo breedt is als dik.*

C'est celui qui est une fois plus large qu'il n'est épais.

FER APLATI, ou A LA MODE. *Schaar-yser.*

C'est celui qui n'a que trois à quatre lignes d'épaisseur, sur vingt à vingt-quatre de largeur.

FER QUARRE'. *Een vierkant staaf-yser.*

C'est le fer en barres de différentes longueurs, & de deux pouces, ou environ, en quarré.

FER QUARRE' bâtard. *Ander-half-duims yser.*

Il a neuf pieds de long & seize à dix huit lignes en quarré.

FER CORNETTE. *Een plat staaf-yser.*

Il est long de huit ou neuf pieds, large de trois pouces, & épais de quatre à cinq lignes.

FER ROND. *Drie quartiers rondt yser.*

Il a six à sept pieds de long sur neuf lignes de diamétre: il est propre à faire les chevilles.

FER ROUVERIN. *Rood-bros-yser.*

C'est un fer qui casse facilement à chaud.

FER AIGRE. *Bros yser.*

C'est celui qui se casse facilement à froid.

FER CENDREUX. *Bevlekt yser.*

C'est un fer auquel on ne sauroit donner le poli, à cause de ses taches grises de couleur de cendre.

FER. Galére sur le Fer, ou grapin, ou érisson. *Een galey op syn anker, op de dreg.*

En terme de mer, Fer se prend pour le grapin, ou l'ancre d'une galére. On dit, Galére sur le fer, pour dire, Galére qui est à l'ancre. Plusieurs disent aussi, Vaisseau sur le fer. Nos galéres demeurérent huit jours sur le fer.

FER de girouëtte. *Spil, Priem tot de vleugel.*

C'est une certaine verge de fer, que l'on met au bout du plus haut mât où la girouëtte est passée.

FER de chandelier de pierrier. *Een ysere plaatje.*

C'est une bande de fer qui est troüée par le haut, & que l'on applique sur un chandelier de bois, par où passe le pivot du chandelier de fer sur lequel le pierrier tourne.

FERS d'arc-boutans, ou boute-hors. *Gyk-ysers, Ysers van de onder-spier.*

Ce sont des fers à trois pointes qu'on met au bout d'un arc-boutant, avec un piton à grille.

FERS pour prison. *Boeyen, Ysers.*

Ce sont des entraves, que l'on met aux jambes de ceux qui ont commis quelque faute dans un vaisseau.

FER blanc. *Blik.*

C'est du fer doux battu, qui est réduit en lames deliées, qu'on trempe dans de l'étaim fondu, après l'avoir un peu trempé dans de l'eau forte, afin que la teinture s'y arrête; ce qui n'arriveroit pas s'il étoit trop poli.

FERLER, ou SERRER LES VOILES. *De zeilen inbinden, inhaalen, inneemen, inbreeken, beslaan.*

C'est les plier & les trousser en fagot, car lors qu'on ne les trousse qu'en partie, cela s'appelle, Carguer. *Voiez*, VOILES.

FERMETURE des ports. *Het sluiten of besluiten der havens, Sluiting.*

C'est un terme dont l'Ordonnance se sert. *Voiez*, PORT.

FERMETURE. *Vulling. Voiez*, FERMURE.

FERMETURE de bordage. *Stop-stuk.*

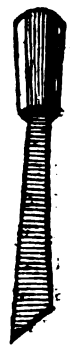
C'est ainsi qu'on croit pouvoir nommer en François la piéce, ou les piéces de bordage qui ferment un grand trou que les Charpentiers Hollandois laissent sous la premiére ou plus basse préceinte, pour passer les baux, barrots, courbatons & autres grosses piéces, & qu'ils ne ferment que quand le vaisseau est prêt à lancer à l'eau. Les Charpentiers de la Meuse laissent ce trou auprès de la quille.

FERMOIR. Espéce de ciseau. *Een Fermoor.*

C'est un outil de fer acéré, avec un manche de bois, dont les Charpentiers se servent. C'est une espéce de ciseau, & il y en a de différentes grandeurs de grands, de petits, & à nez rond.

FERMOIR à nez rond. *Schiet-beitel-of-bytel.*

FER-



FERMURES. *Vullingen.*

Ce ſont les bordages qui ſe mettent par couples entre les préceintes : ils s'apellent auſſi Couples. *Voiez*, BORDAGES & COUPLES.

FERMURE de ſabords. *Bree-gang*, *Geſchut-gang*, *Schut-vulling.*

C'eſt le bordage d'entre les deux préceintes où ſont percez les ſabords. *Voiez*, BORDAGES.

„ La Fermure des ſabords de la plus baſſe batterie, qui s'appelle en Flamand *Breegang*, doit avoir de hauteur plus du tiers de la hauteur d'entre les deux ponts, à l'embelle, afin que les ſabords ne puiſſent incommoder les préceintes.

FERRER. *Met yſer beſlaan*, *Blaauw inſetten.*

C'eſt garnir de ferrure.

FERRURE d'un vaiſſeau. *Al het yſer-werk van een ſchip.*

C'eſt tout l'ouvrage de fer qui s'emploie dans la conſtruction d'un vaiſſeau; cloux, pentures, ferrures, de ſabords &c: garnitures de poulies &c: & les ancres.

„ Les barres de fer plates, qui ſont marquées de la lettre F. ſont les plus eſtimées en Hollande; enſuite celles qui ont pour marque un H couronné; & l'on donne le troiſiéme rang à l'H point couronné. Le fer d'Orgron paſſe pour être très-bon: il valoit à Amſterdam huit livres dix ſous le cent, au commencement de l'an 1701. Le fer commun de Suéde valoit ſix livres dix ſous. Le fer d'Eſpagne valoit ſix livres. Les verges de Liége valoient ſix livres dix ſous: les verges de Suéde ſept livres dix ſous.

„ Ordinairement le fer de Stokholm ne ſe trouve pas ſi bon que le fer d'Eſpagne: Le fer de Dantſig, qui eſt en longues barres, eſt auſſi meilleur que celui de Stokholm, qui eſt tout de même au deſſous de celui de Gottenbourg.

„ On allie le gros fer avec un peu de fer d'Eſpagne pour faire des ancres, d'autant plus que ces deux ſortes de fer s'allient aiſément: mais le fer d'Eſpagne ſeul eſt trop doux & trop foible pour cette ſorte d'ouvrage.

„ Le fer de Suéde eſt le meilleur de tous pour faire du clou; auſſi le clou qui eſt fait en Hollande de ce fer-là eſt-il le plus eſtimé, & après lui c'eſt le clou de Liége, d'où il en vient en grande quantité.

„ Il est bon que le clou qu'on emploie à la construction des vaisseaux, soit „ un peu plus gros que celui dont se servent les Charpentiers des grosses œu- „ vres, parce qu'il est plus sujet à se roüiller. Il faut sur tout qu'il ait la tê- „ te bien faite, afin que les coups qui le doivent faire enfoncer, portent bien, „ & que les marteaux, ni les cloux, n'ofensent pas le bois. Il n'y a que le „ double clou, dont on en met quatre sur un pouce de bois en quarré, qui „ doive avoir une large tête, afin de couvrir plus de bois. C'est de ce clou- „ là qu'on couvre les doubles planches de sapin blanc, ou rouge, dont on „ fait le doublage des vaisseaux qui sont destinez pour naviguer au Sud, ou „ à l'Oüest; le doublage & le clou y étant également mis pour les garantir „ des vers, qui s'engendrent dans les mers de ces climats.

„ Tout le clou doit être quarré vers la tête, mais il doit être mince & lar- „ ge par le bout. Les ouvriers qui font entrer le côté mince du clou le long „ du fil du bois, sont ceux qui entendent le moins bien leur métier, parce „ que la largeur du clou par cet endroit, fait quelquefois séparer le bois, qui „ a déja de la disposition à éclater par son fil. Mais ceux qui font traverser „ le fil par la largeur du clou, & qui le font passer par le bois qui est au des- „ sus & au dessous du fil, marquent avoir plus d'expérience & d'intelligen- „ ce. Néanmoins le meilleur est encore de percer des trous pour faire pas- „ sage aux cloux; car par ce moien il n'y a point à craindre que le fil du de- „ hors, ni ceux du dedans puissent se séparer, ni que le bois soit offensé en „ aucune autre maniére.

„ Il faut qu'un ouvrier prenne garde à fraper bien droit & bien fort, afin „ de ne fraper que peu de coups; car on n'en peut fraper beaucoup, ou les „ fraper de travers, que le marteau n'ofense le bois, ce qui donne lieu „ à l'eau de s'y insinuer, & de le pourrir: ainsi c'est faire prudemment „ que de se servir d'un répoussoir sur la tête du clou, pour le faire en- „ foncer.

„ Cent livres de fer font ordinairement quatre-vingts livres de clou: le res- „ te se consume par le feu.

„ Le prix du clou de Liége augmente, ou diminuë, de même que celui „ des autres marchandises. Sur la fin de l'an 1700. le cent pesant de clou de „ quatre pouces jusques à quinze, valoit à Amsterdam dix livres: le cent „ de clou simple dont le millier pèse vingt livres, valoit aussi dix florins: „ le cent de double clou, dont le millier pèse quarante livres, valoit onze „ florins: le cent de livres de clou de double tillac, valoit douze florins: le „ le clou du poids de six livres le millier, valoit vingt sous le millier: le millier „ de clou de tillac, dix-sept sous: le millier de clou du poids de trois livres, onze „ sous: le millier de clou à pompe, six sous: les cloux de ferrure de sabords, „ de gouvernail, & autres, qui sont fabriquez en Hollande de fer d'Espag- „ ne, sont plus chers.

„ Le cent pesant de chevilles de fer valoit dix livres: le cent des ancres, „ onze à douze livres: le cent des ferrures de poulies & de gouvernail, trei- „ ze livres: le cent d'ouvrage de fer acére, dix-huit livres.

„ Pour un vaisseau de cent-cinquante pieds de long, de l'étrave à l'étam- „ bord, trente-huit pieds & demi de bau, & quinze pieds de creux, il faut,

„ à-peu-

„ à-peu-près, 80000. livres de poids de toute sorte de ferrure, avec 15000.
„ livres de clou.

„ Pour un vaisseau de cent-quarante pieds de long, trente-sept pieds de bau,
„ & treize pieds & demi de creux, il faut 70000. livres de poids de toute
„ sorte de ferrure, & 13000. livres de clou.

„ Pour un vaisseau de cent-trente-six pieds de long, trente-quatre pieds de
„ bau, & treize pieds de creux, il faut 66000. livres de toute sorte de fer-
„ rure, & 11000. livres de clou.

„ Pour un vaisseau de cent-trente pieds de long, trente-deux pieds de bau,
„ & treize pieds de creux, il faut 55000. livres de ferrure, & 9000. livres
„ de clou.

„ Pour un vaisseau de cent-vingt-six pieds de long, trente & un pied de bau,
„ & douze pieds de creux, il faut 50000. livres de ferrure, & 7500. livres
„ de clou

„ Pour un vaisseau de cent-trois pieds de long, vingt-cinq pieds de bau,
„ & dix pieds de creux, il faut 34000. livres de ferrure, & 4300. livres
„ de clou.

„ Pour un vaisseau de cent pieds de long, vingt-quatre pieds de bau, &
„ dix pieds de creux, il faut 30000. livres de ferrure, & 4000. livres de
„ clou.

„ Les François, les Espagnols & les Suédois emploient plus de ferrure que
„ les Hollandois, dans leurs constructions de vaisseaux, & moins de chevil-
„ les de bois.

„ C'est-là ce qu'un Auteur Flamand a écrit au regard de la quantité de fer-
„ rure qu'il faut pour les vaisseaux. Voici la métode d'un autre Auteur, à
„ l'égard du clou. Par chaque six pieds cubes, dit-il, de toute la grandeur
„ d'un vaisseau, il faut, à-peu-près une livre de clou: c'est-à-dire qu'il faut
„ joindre & multiplier ensemble la longueur de l'étrave à l'étambord, la lar-
„ geur, & le creux pris au milieu, pour trouver le nombre de pieds que le
„ vaisseau peut avoir, & après cela on trouve aisément la quantité de clou
„ qu'il lui faut. Par exemple; Pour un vaisseau long de cent-soixante pieds,
„ de l'étrave à l'étambord, large de quarante pieds de dedans en dedans, &
„ de dix-huit pieds de creux, il faudra 19200. livres de clou.

„ La ferrure des petits bâtimens est toûjours plus chére à proportion que
„ celle des grands vaisseaux. Que si le Maître Charpentier, ou le Bourgeois,
„ veut fournir le fer, tout le travail de l'ouvrier, avec le charbon, se paie en-
„ viron six florins par cent livres pesant, & l'ouvrier rend le fer au poids,
„ sur le pied ci-dessus marqué. Le vieux fer, qu'on veut faire servir, se raco-
„ mode pour la moitié de ce prix. Toutes les piéces particuliéres de fer qui
„ pèsent moins d'une livre, ensemble les ferrures & les pentures, ne sont point
„ mises au rang de cette ferrure. On les nomme Pieces particuliéres, & on
„ les paie comme telles, suivant ce qu'il y a de façon.

„ Pour un vaisseau qui a des porques & des éguillettes il faut demie livre
„ de ferrure par chaque pied cube qu'il a; & il en faut un quart moins pour
„ les bâtimens qui n'ont ni éguillettes ni porques: mais s'il y a un faux-pont
„ il en faut un quart plus, c'est-à-dire, en y comprenant les ferrures des pou-

„ lies,

„ lies, mais non pas les ancres. Par exemple; Pour un vaisseau de soixante „ pieds de long, de l'étrave à l'étambord, quarante pieds de bau, & dix „ huit pieds de creux, sans faux pont, mais qui a des porques & des éguil- „ lettes, il faut à peu près 576000. livres pesant. Dans le fond on ne sau- „ roit donner de règles certaines sur ce point, non plus que sur beaucoup d'au- „ tres; la chose dépend beaucoup de la volonté, du caprice, ou de l'expe- „ rience du Maître Charpentier.

FERRURE de chaloupe. *Sloeps beslag.*

Par ce terme l'on entend ce qu'il faut pour ferrer le gouvernail, les mâts & le gui d'une chaloupe.

FERRURE de GOUVERNAIL, PENTURES, MÂLES & FEMELLES, GONDS & ROSES ou ROSETTES, VITTES DE GOUVERNAIL. *Duimen en duimelingen; Stellen aan de steven, haaks aan't roer; Beslag; Vingerlingen.*

C'est-à-dire les gonds & les rosettes qui attachent le gouvernail à l'étambord du vaisseau, & sur quoi il tourne & se meut d'un côté & d'autre.

„ Les roses sont cloüées à l'étambord & les gonds au gouvernail. Un „ vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étam- „ bord, doit avoir à son gouvernail, six gonds de trois pouces de lar- „ ge, & leurs mammelons doivent avoir dix sept pouces de long. Les ban- „ des des roses doivent être d'un pouce & demi de large, & d'un demi pou- „ ce d'épais. Le collier doit avoir deux pouces de large, & demi pouce „ d'épais.

„ Quelques Maîtres donnent aux gonds un pouce de diamétre par chaque „ quarante pouces que le vaisseau a de longueur: mais sur tout il faut pren- „ dre soin qu'ils soient du meilleur fer.

FERRURE de gouvernail. *Een stelsel roer-haaks.*

C'est toute de la garniture prise ensemble.

Avoir dans le vaisseau une Ferrure entiére de gouvernail de rechange. *Een stelsel nieuwe roer-haaks, in voorraadt, te scheep hebben.*

FERRURE de sabords. *Poort-hangsels, Poort-duimen-en-haaken, Poorts-beslag, Poort-hangen.*

Ce sont les pentures de fer qui font mouvoir les mantelets des sabords.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étam- „ bord, où les mantelets doivent avoir deux pieds de largeur, & autant de „ hauteur, les ferrures ou pentures doivent avoir deux pouces & demi de „ large, & un quart de pouce d'épais; & les gonds doivent avoir un pouce „ de large. Elles sont atachées aux feuillets du haut, & les mantelets bat- „ tent contre les feüillets du bas.

FERSE. FERSE DE TOILE. *Een kleedt zeils.*

On appelle Ferse de toile, un lé de toile, & dans ce sens on dit qu'une voile a tant de ferses, & que chaque ferse a tant de cannes, pour dire, que la voile a tant de hauteur, & tant de largeur. C'est la même chose que Cueille. *Voiez*, CÜEILLE.

FES.

FESSES d'un vaisseau. *Billen.*

Ce

Ce mot se dit particuliérement des flûtes, & de la rondeur, ou des façons qui sont à l'arriere, sous les trepots.

FEU.

FEU. Faire feu sur quelqu'un. *Vuur op iemant geeven.*

C'est tirer dessus.

Faire feu des deux bords. *De beide laagen geven.*

C'est tirer le canon des deux côtés du vaisseau.

FEU. *Vuur*, *Lantaarn.*

C'est le fanal, ou la lanterne que l'on allume de nuit sur la poupe des vaisseaux, pour faire signal, & régler la route, la voilure, & la manœuvre, lors qu'on va de flote. Quand il fait un gros tems, qui donne sujet de craindre que les vaisseaux ne s'abordent les uns les autres, ils mettent tous des feux à l'arriére. La situation & le nombre des feux de chaque vaisseau, qui porte pavillon, se régle sur le rang des Commandans. Le Roi de France, par une Ordonnance de l'année 1670. veut que le Vaisseau Amiral fasse fanal de quatre feux : que le Vice-Amiral, le Contre-Amiral, & le Chef d'escadre en portent chacun trois en poupe. Les autres vaisseaux, soit de guerre, ou marchands, n'en doivent porter qu'un seul. Mais selon les diverses occasions & les différentes nécessités de se secourir de nuit contre les voies d'eau, ou contre l'embrasement, ou bien de changer de route, de porter plus ou moins de voiles, de mouiller, de mettre en panne, ou de faire quelque autre manœuvre, on porte des feux de diverses maniéres, aux haubans proche de la hune, à la grande hune, à celle d'artimon, au bâton de pavillon; selon que le Commandant l'a prescrit, & que les Officiers l'ont concerté. Sur le minuit nôtre Chef d'escadre aiant résolu de moüiller, fit tirer deux coups de canon sans bales, & laissant deux feux à l'arriére, en mit un aux haubans du grand mât de hune; & les Chefs de nos divisions y répondirent chacun par un feu aux haubans de leur grand mât de hune, & tirérent chacun un coup de canon sans bale. On dit, Faire fanal de trois feux, Faire fanal de quatre feux. *Voiez*, FANAL.

„ L'Amiral Général portera de nuit ordinairement deux feux, & les autres
„ Amiraux particuliers, ou Officiers Généraux qui commandent les escadres,
„ en porteront chacun un. Mais si l'Amiral Général en met trois, ils en
„ mettront chacun deux, & tous les vaisseaux particuliers en mettront cha-
„ cun un. Et lors que l'Amiral Général ôtera son troisiéme fanal, les autres
„ Amiraux ôteront aussi leur second, & tous les vaisseaux particuliers retire-
„ ront en même tems les leurs.

Porter le Feu, Faire fanal. *Vuuren*, *Vuur voeren.*

C'est mettre un ou plusieurs fanaux sur la poupe, pour guider les vaisseaux d'une flote; ce qui n'apartient qu'à certains Officiers.

Faire des Feux pour signaux. *Blikken*, *Blik-vuuren.*

C'est lors qu'un vaisseau aïant besoin de secours, met des fanaux en plusieurs endroits, pour être vû de la flote.

FEU Grégeois. *Waater-vuur-ballen*, *Waater-ballen.*

C'est une sorte de feu d'artifice qui brûle jusques dans la mer, & dont la

violence augmente dans l'eau. Son mouvement est contraire à celui du feu naturel, ce feu se portant en bas à droit & à gauche, selon qu'on le jette. Il est composé de soufre, de naphte, de bitume, de gomme & de poix, & on ne le peut éteindre, qu'avec du vinaigre mêlé d'urine & de sable, ou avec des cuirs verds. Les uns soutiennent qu'il a été inventé, par un Ingénieur de Héliopolis, ville de Sirie, appelle Gallinicus, qui s'en servit avec tant d'adresse dans un combat naval, qu'il brûla toute une flote ennemie, sur laquelle il y avoit trente mille hommes. On a nommé ce feu, Grégois, à cause que les Grecs s'en sont servis les premiers.

FEU St. Elme. *Vree-vuuren.*

Ce sont des feux volants, qui s'atachent quelquefois sur les vergues & sur les mâts des vaisseaux. C'est ce que les Anciens nommoient Castor & Pollux. Les Mariniers les appellent, Saint Nicolas, Sainte Claire, Sainte Héléne; les Italiens, Hermo; & les Castillans, San Elmo. S'il n'en paroît qu'un, on tient cela de mauvais présage, & on l'appelle Furolle ou Héléne. Si l'on en voit deux les mariniers, en marquent leur joie en les saluant avec leurs sifflets. Ces feux ne sont autre chose que des exhalaisons qui voltigent ainsi autour des objets qui se rencontrent au devant.

Donner le Feu à un bâtiment. *Sengen, Branden, Blaaken, Met brandende riet buiten om sengen.*

C'est-à-dire, Mettre le vaisseau en état d'être braïé. Cela se fait par les Calfateurs, qui après avoir rempli d'étoupe les jointures du bordage, allument de petits fagots faits de branches de sapin, & emmanchez au bout d'un bâton: ils les portent tout flambans sur la partie du bordage qui a besoin d'être carénée, & quand elle est bien chaude par le feu qu'on y a mis, ils apliquent le brai dessus. *Voiez*, CHAUFER UN VAISSEAU.

Donner le feu à une planche. *Een plank gaar maaken.*

C'est la mettre sur le feu & la chaufer, pour la courber. *Voiez*, CHAUFER UN BORDAGE.

FEUX d'artifices. *Vuur-werken, Konst-vuur-werken.*

Ce sont des feux artistement faits avec de la poudre à canon, & d'autres matiéres. On s'en sert à deux usages; pour les réjoüissances publiques, & pour détruire & brûler les villes, maisons, fortifications, & navires des ennemis. Il y en a diverses espéces des uns & des autres.

„ Parmi les feux d'artifice dont on se sert sur les vaisseaux, on ne doit pas „ regarder comme un des moins utiles, les piques au bout desquelles il y a „ des fagots d'artifice attachez; car elles servent, en même tems, à „ blesser les ennemis avec la pointe, quand on vient à l'abordage, & à met- „ tre le feu à leurs vaisseaux. On se sert aussi de dards à feu, qui ont des „ pointes fort aiguës, afin d'entrer avant dans le vaisseau ennemi, & qui „ sont envelopées dans de petits sacs, remplis de matiéres propres à y mettre „ le feu: sur tout on ne manque pas de mettre de petits crochets dans le „ bois, afin qu'ils s'acrochent aux voiles, & qu'ils y demeurent pendus. „ On trempe encore dans de l'eau de vie des morceaux de vieille toi- „ le, dont on charge les canons, & ils sont très propres à mettre le feu aux „ voiles.

„ voiles. Outre cela on se sert souvent de bouteilles de verre & de pots de „ terre, remplis de divers artifices, qu'on jette dans les vaisseaux ennemis, „ soit de dessus les hunes, soit à l'abordage. Les meilleures grenades sont „ celles qui sont un peu longues, afin qu'elles puissent passer au travers „ des caillebotis. Les bales à feu se jettent ou avec la main, ou avec la „ fronde.

FEUILLERET. *Een breed Boor-schaaf.*

C'est une espéce de rabot dont les Charpentiers se servent à pousser les feüillures. Le fût de cet instrument a une feüillure au bas de la lumiére, & le fer n'a que deux pouces de large.

FEUILLURE. *Groeve.*

C'est un terme de Menuisier, qui se dit des canelures à angles droits, qui se font aux bords des portes, fenêtres, volets, & de toutes les choses qu'on veut fermer juste, qui entrent les unes dans les autres.

FEUILLURE. *Sponning.*

C'est un terme de Charpentier, qui veut dire un bord de porte, de fenêtre, ou de sabord, où s'emboîtent les fermetures.

FEUILLURE du haut des sabords, où sont les ferrures. *Opslag van de poorten.*

FIG.

FIGALE. *Fiegale.*

C'est un bâtiment des Indes, qui ne porte qu'un mât qui est placé au milieu. Il y a une dunette qui est toute ouverte, & qui fait une petite saillie sur l'eau. On y rame continuellement quoique la voile soit déploiée. Il n'y a qu'une grosse cheville de bois à l'avant pour servir d'éperon.

FIGURES, FIGULES, ENFLECHURES. *Weevelingen, Weef-lynen.*

Ce sont de petites cordes, en maniére d'échelons, en travers des haubans. Figure est un terme de la Manche, il faut dire Enfléchures.

FIL.

FIL de carret. *Schiemans gaaren, Gesponnen gaaren.*

Ce fil est d'un grand usage sur la mer, pour racommoder des manœuvres rompuës. On le tire d'un des cordons de quelque vieux cable coupé par piéces. C'est un fil de chanvre de la grosseur de deux lignes, qu'un Cordier file pour en assembler plusieurs, afin de faire des cordes. *Voiez*, CORDES.

„ Pour bien garnir un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, il y faut mettre „ trois cents livres de fil de carret.

FIL pour faire des cables. *Kaabel-gaaren. Voiez*, CABLE & CHANVRE.

FIL pour faire des cables ou hanſiéres à ralingue. *Lyk-gaaren. Voiez*, CABLE, & CORDAGE.

FIL à gargouſſe. *Kardoes-gaaren, Naai-gaaren tot kardoes.*

C'eſt du fil de chanvre à l'ordinaire, avec lequel on coûd les gargouſſes.

Les Danois ne ſe ſervent pour cela que de fil de laine.

FIL de voile, ou de Tré, ou de Trevier. *Zeil-gaaren.*

Il eſt ainſi appellé parce qu'on en coûd les voiles. C'eſt un fil gros comme le ligneul des Cordoniers.

FIL blanc. *Witte gaaren.*

C'eſt celui qui n'eſt point paſſé dans le goudron.

FIL goudronné. *Geteert gaaren.*

C'eſt celui qui a paſſé dans du goudron chaud.

FIL dans le bois. *Draadt in 't hout.*

FIL. Bois de Fil. *Een ſtuk houts dat langer als dik is.*

C'eſt celui qu'on emploie plus long que large.

FILADIÈ'RE. *Een ſoort van een Franſche ſchuit.*

C'eſt un petit bateau à fond plat, dont on ſe ſert ſur quelques riviéres, & particuliérement ſur la Garonne.

FILANDRES. *Groente.*

Ce ſont des herbes de mer qui s'attachent ſous le vaiſſeau, & retardent ſon cours; & quand ce ſont comme des excrémens, ou de la pourriture du bois qui pouſſe de petits jets pourris, ainſi qu'il arrive ſous les vaiſſeaux qui font des voiages de long cours, cela s'appelle en Famand *Lang-halſen.*

FILER les manœuvres, ou, Larguer les manœuvres. *Bot geven, Vieren, Loſſen, Laaten gaan.*

C'eſt les lâcher. On dit, File les écoutes, ou de l'écoute. Nous carguâmes nos voiles, & larguâmes de bord une de nos pirogues, à laquelle nous filâmes devant le nez ſoixante braſſes de grêlin, frapé ſur un grapin; & du côté qu'elle évita la marée paſſoit le long de ſon bord avec autant de vîteſſe que le courant d'une riviére, & portoit au Nord-Eſt.

FILER du cable. *'t Touw bot geven, ſcheut geven, vieren, toeſteeken, toeſchaaken, uitſteeken.*

C'eſt lâcher le cable, & en donner ce qu'il faut pour la commodité du moüillage. Comme ces deux vaiſſeaux avoient moüillé trop près l'un de l'autre, & que leurs amarres s'étoient mêlées & entrelaſſées, ils filérent du cable pour les débaraſſer. Nous filâmes du cable pour ſoulager le vaiſſeau qui travailloit trop pendant ce gros tems. Il faut que cette frégate file encore dix braſſes de cable, pour ſoulager l'ancre.

Cable Filé & manœuvres larguées juſques au bout. *Kaabel en wandt die eindt voor eindt zyn.*

Ne file plus, Amarre. *Stop, Hou op en beleg, Hou op 't anker-touw uit te vieren.*

FILER de l'écoute. *De ſchoot loſſen, uitſteeken.*

C'eſt la faire ſortir du vaiſſeau, & la lâcher autant qu'il eſt néceſſaire.

FI-

FILER toute l'écoute. *De schooten laaten vliegen.*

FILE le couët ou l'amure de miséne. *Steek op uw fokke-hals.*

FILER le cable bout par bout, ou bout pour bout, *'t Touw uit laaten slippen.*

C'est-à-dire, lâcher & abandonner tout le cable de l'ancrage, & le laisser aller à la mer avec l'ancre, quand on n'a pas le tems de lever l'ancre, & de les bitter. Aussi-tôt que l'ennemi fut à vûë, nous nous mîmes promtement sous voiles, & pour ne perdre aucun tems nous filâmes nos cables bout par bout.

FILER sur ses ancres. *Driftig raaken, Van syn anker spoelen.*

Quelques-uns disent, Filer sur ancres, pour dire, Chasser sur ses ancres, mais improprement. Filer sur ses ancres ne signifie rien autre chose que Filer du cable pour soulager l'ancre quand le tems est gros. *Voiez*, ANCRE, & CHASSER sur ses ancres.

FILE bouline. *Laat gaan de boelyn.*

C'est un commandement que fait celui qui commande à la manœuvre d'un vaisseau, afin qu'on démarre & laisse aller la bouline, quand on vire vent devant.

FILE du cable, File de l'écoute. *Viert, Geef bot, Los.*

C'est aussi un commandement pour faire lâcher le cable, ou l'écoute.

File à bon compte. *Viert goedt koop.*

FILE du cable si ce navire en demande. *Voiez*, DEMANDE.

FILET de merlin. *Marling-draadt.*

Il sert à ferler les voiles dans les marticles.

FILET. *Een Kantje, of Bisje.*

C'est un petit membre ou ornement de menuïserie & architecture, qui est quarré, & dont on se sert en diverses occasions: on l'appelle aussi Réglet & Linteau.

FILEUX, ou TAQUETS. *Klampen.*

Ce sont des crochets de bois à deux branches courbées en façon d'un croissant, que l'on attache ordinairement au vibord, pour amarrer les manœuvres. *Voiez*, TAQUETS.

FIN.

FIN de voiles. Un vaisseau Fin de voiles. *Sneedig in 't zeilen. Een snel en hardt-zeilende, of wel bezeilt schip.*

C'est-à-dire qu'un tel vaisseau est leger à la voile, qu'il est excellent voilier.

FINITEUR, ou HORISON. *Sigt-eindiger.*

Finiteur est le nom que plusieurs Astrologues donnent à l'Horison, à cause qu'il termine ou finit la vûë. *Voiez*, HORISON.

FIS.

FISCAL, AVOCAT FISCAL. *Fiscaal, De Advocaat Fiscaal.*

„ C'est un Officier de l'Amirauté, & d'une armée navale. Cette charge, „ à ce dernier égard, fut établie l'an 1629. sur la requête qu'en fit le Lieu- „ tenant-Amiral Pierre Hein. L'Avocat Fiscal de l'Amirauté a voix délibé- „ rative au Conseil, hormis dans les affaires où il est dénonciateur & Partie. „ Il est particuliérement chargé de prendre soin qu'aucuns armateurs n'ail-

„ lent en course que sous les conditions & avec les formalités requises; & „ qu'aucun des Officiers auxquels il en est fait défences, n'ait part à ces sortes d'armemens & aux prises. Il doit faire recherche des contraventions „ qui se font aux Ordonnances & Réglemens, & dénoncer en justice ceux „ qui les font. Il pourvoit à toute la procédure qu'il faut faire au sujet des „ prises qui sont conduites dans les ports. Il visite & examine tous les mois „ les régitres des Officiers & Commis des convois & congés; & si les Controlleurs & Commis manquent de lui porter ces régîtres dans dix jours après le mois, il en fait dénonciation contre eux. Il introduit sous son nom „ & instruit toutes les affaires qui regardent les contraventions aux Ordonnances ou Placards des convois & congés, sans qu'aucun Procureur, ou „ autres gens de Palais puissent plaider pour les Capitaines, ou autres défendeurs & acusez, si ce n'est par permission particuliére du Conseil, & lorsque le Fiscal a achevé de plaider. Il est obligé d'avoir son domicile dans „ la ville où réside le Conseil de l'Amirauté, d'où il ne lui est pas permis de „ s'absenter sans la permission de l'Amiral, ou du Conseil; & en ce cas le „ Conseil pourvoit à ce qu'une autre personne fasse sa charge en son absence. „ Ses gages sont de quarante sous par jour, & il a le douziéme denier de toutes les confiscations, & des amendes qui sont décrétées pour cause de contraventions aux Ordonnances, Instructions & Placards sur le sujet des „ convois & congés; lequel douziéme denier ne se prend qu'après que „ les frais ont été levez. Il a aussi, en conséquence d'une Résolution „ de E'tats Généraux de 1636. une certaine portion dans les prises.

„ Le Fiscal de l'armée navale demeure à bord de l'Amiral. Pendant le combat il doit se mettre dans un petit bâtiment leger, & courir sans cesse de „ tous côtés, pour observer s'il y a quelqu'un qui ne fasse pas son devoir; & „ s'il y en a de tels il doit se rendre dénonciateur contre eux après que le combat est fini.

FISOLERES. *Kleine en seer ligte Venetiaansche schuiten.*

Ce sont des bâteaux de Venise si legers, qu'un seul homme pourroit les porter sur ses épaules.

FISSELLE, FICELLE. *Bandt-draadt, Bendel-gaaren.*

C'est une petite corde deliée qui sert à lier des paquets, & à faire des sangles, des filets, & autres choses semblables.

F L A.

FLACHE. *Wannigheid van 't hout.*

En terme de charpenterie c'est ce qui paroît de l'endroit d'une piéce de bois où étoit l'écorce, après qu'elle est équarrie, & qu'on ne sauroit ôter sans qu'il y ait beaucoup de dechet.

FLACHEUX. *Een oneffen en wan-zydig hout.*

On appelle Bois flâcheux les bois qui ne sont qu'à demi battus & équarris, qui ne sont sont pas bien quarrés, ni faciles à toiser.

FLAME. *Wimpel.*

C'est une longue banderole, ordinairement d'étamine qu'on arbore aux vergues & aux hunes, soit pour servir d'ornement, soit pour donner un signal. Par l'Ordonnance du Roi de France donnée en 1670. les Capitaines de ses

les vaisseaux de guerre qui commandent quelques vaisseaux séparez, doivent porter au grand mât une flame blanche, qui ait de guindant la moitié de la cornette, & dont le battant soit au moins de dix aunes. Les vaisseaux qui ne sont pas montez par un Commandant, ne peuvent porter de flames blanches; ce qui est aussi défendu aux vaisseaux marchands. Les flames sont de figure fourchuë, larges par le haut, & extrémement longues; & par le bas elles se terminent en pointe. C'est la marque du commandement quand on ne porte point de pavillon aux mâts; & pour cela il faut que la flame soit sans girouëtte; car autrement elle n'est prise que pour enjolivement, comme les vaisseaux marchands en portent. Lors que plusieurs Chefs d'escadre se trouvent joints ensemble dans une même division, ou escadre particuliére, il n'y a que le plus ancien qui puisse porter la cornette, les autres portent une simple flame. Il est permis à celui qui commande une flote de bâtimens marchands, de porter une flame blanche au grand mât, lors qu'ils font route; laquelle il est obligé d'ôter à la vûë des vaisseaux de guerre du Roi. Les vaisseaux marchands peuvent, les jours de fête & de réjouïssance, être parez de flames, & autres ornemens de toutes couleurs, excepté le blanc.

„ Le premier usage auquel on emploie les flames & les pavillons, c'est pour „ honorer quelque personne considérable qui est à bord. Et comme c'est „ un honneur rélatif, qui retourne aussi sur celui qui le rend, ces mêmes or- „ nemens & signaux sont aussi emploiez non seulement pour relever en gé- „ néral la gloire de la Nation qui a donné les Patentes & Passeports, sous le „ sauf-conduit desquels les vaisseaux naviguent; mais ils servent encore à ho- „ norer ceux qui ont fait l'armement. Les deux pointes que forment l'é- „ chancrure de la flame, & celle des girouëttes, se nomment en Flamand, „ *Splits-tongen*. *Voiez*, PAVILLON.

FLAME d'ordre. *Wimpel om aan boord te seinen.*

C'est la Flame que le Commandant d'une armée, ou d'une escadre, fait arborer au haut de la vergue d'artimon. Elle fait connoître aux Officiers de chaque vaisseau qu'il faut qu'ils aillent à l'ordre.

FLAMMEROLES, FLAMBARS, FUROLES, FEU ST. ELME. *Vreevuuren*. *Voiez*, FEU St. ELME, qui est le terme le plus en usage.

FLANC de vaisseau. *Schips zyde.*

C'est la partie qui se présente à la vûë de l'avant à l'arriére, ou de la poupe à la prouë.

Etre Flanc à Flanc. *Voiez*, PROLONGER.

FLASQUES. *Zydel-planken.*

Ce sont les deux piéces de charpente qui composent les deux côtés d'un afût de canon, & qui sont entretenuës l'une avec l'autre, de distance en distance, par des entre toises.

FLE.

FLE'CHE, ou ARBRE D'UNE GRUE. *Staander.*

C'est dans une gruë le principal arbre qui est posé à plomb, & sur lequel la gruë tourne. *Voiez*, GRUE, & ARBRE.

FLE'CHE d'éperon, Fléche de l'éperon. *Legger*, *Onder-en-boven-uit-leggers.*

On

On trouve quelque embaras sur ce mot, qui signifie la même chose qu'Aiguille de l'éperon; mais il y a deux aiguilles, & pour le mot de Fléche, on ne l'a point vû au plurier; si bien qu'il semble qu'il ne doive être atribué qu'à une des aiguilles, & que c'est a l'éguille supérieure; car voici la description qu'en donne Mr. Guillet. C'est la partie de l'eperon comprise entre la frise & les herpes, au dessus de la gorgére. Un autre Auteur dit que les courbatons de l'éperon sont ceux qui font la rondeur de l'éperon depuis la Fléche supérieure jusqu'au premier porte vergue. Selon ce dernier, on peut dire Fléches, & Fléche supérieure & inférieure. *Voiez*, AIGUILLES DE L'E'PERON.

FLE'CHE d'arbalestrille, ou BATON DE JACOB. *De stok van de graadt-boog.*

C'est un bâton qui a trois pieds de longueur: il est équarri à quatre faces égales, où sont marquez les degrés de latitude, pour trouver la hauteur au Soleil & aux étoiles.

FLETTE. *Een schuitie.*

C'est un petit bâteau dont on se sert à passer une riviére, ou à faire des voitures de marchandises en petite quantité. Il y en a qui le dérivent de Flûte, vaisseau de mer, dont ils font un diminutif, & d'autres du mot Flot corrompu.

FLEURS d'un vaisseau. *Kim*, *Kimmen.*

Ce sont les parties du vaisseau qui sont faites par les extrémités, ou par les empatures des varangues, avec les membres courbes qui se mettent au fond, & qu'on appelle Genoux.

„ C'est la rondeur qui se trouve dans les côtés d'un vaisseau, ou toutes les „ planches qui forment cette rondeur dans le bordage extérieur, dont la plus „ basse est posée auprès de la derniére planche du bordage de fond, & la plus „ haute joint le franc-bordage. *Voiez*, BORDAGES DES FLEURS.

„ Pour la beauté du gabarit d'un vaisseau il faut que les Fleurs montent & „ s'élèvent avec une rondeur agréable à la vûë, & bien proportionnée.

„ Selon quelques Charpentiers le rétrecissement que fait la rondeur des fleurs „ de haut en bas, depuis le gros jusqu'au platfond, doit être du tiers du creux „ du vaisseau pris sous l'embelle. Par exemple; Dix pieds de creux doivent „ donner trois pieds un tiers de rétrecissement.

„ Selon d'autres Charpentiers, les fleurs d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord, doivent faire au grand gabarit „ quatre pieds cinq pouces & demi de retrécissement dans la rondeur jusques „ au bas: à douze pieds du grand gabarit vers l'avant, elles doivent faire quatre pieds huit pouces de rétrecissement; & à onze pieds au delà vers l'avant, quatre pieds quatre pouces.

„ A douze pieds cinq pouces du grand gabarit vers l'arriére, les fleurs doivent faire quatre pieds cinq pouces & demi de rétrecissement: à onze pieds „ dix pouces au delà vers l'arriére, elles doivent en faire cinq pieds un pouce: „ à dix-huit pieds cinq pouces & demi au delà, toûjours vers l'arriére, elles „ doivent en faire sept pieds demi pouce; & à quatorze pieds six pouces & „ demi au delà, elles doivent en faire neuf pieds neuf pouces.

FLEURS.

FLEURS. Donner les Fleurs à un vaisseau. *Voiez*, FLORER.

FLEUR. A Fleur d'eau. *Waater-pas*, *Langs waater heen.*

C'est-à-dire, au niveau de la surface de l'eau.

Tirer à Fleur d'eau. *Waater-pas schieten.*

C'est tirer au niveau & tout de long sur la surface de l'eau.

FLI.

FLIBOT. *Vlie boot.*

C'est une petite flûte qui ne passe pas cent tonneaux, & qui a, pour l'ordinaire, le derriére rond. Ce bâtiment est creux & large de ventre, & n'a point de mât d'artimon, ni de perroquet.

FLIBUSTIERS, ou CORSAIRES. *Vry-buiters*, *Kaaper-gasten.*

C'est le nom que l'on donne aux Corsaires ou Avanturiers des Iles de l'Amérique. Ce mot vient de l'Anglois.

FLO.

FLORER un vaisseau, ou, lui donner les fleurs. *Smeeren.*

C'est lui donner le suif.

FLOT, FLOTS. *Baaren*, *Golven*, *Waater-golven.*

C'est l'eau agitée par le vent, ou par quelque obstacle qu'elle trouve en son cours: on le dit de la mer, des lacs, & des grandes riviéres. Ce vaisseau est à la merci des flots. Cette construction au milieu de la riviére repousse ses flots jusqu'au rivage.

Abandonner un vaisseau à la merci des Flots. *Een schip aan windt en zee ten besten geven.*

FLOT. *Vloedt*, *Opgaande ty*, *Wassend waater.*

C'est le flux de la mer qui vient de l'Océan, ou le regorgement de la marée, quand elle commence & qu'elle monte. Le flot monta ce jour là beaucoup plûtôt qu'à l'ordinaire, ce que les matelots prirent pour un présage de gros tems.

Nous entrâmes dans le port, à la faveur du Flot. *Wy quaamen met de vloedt binnen.*

Demi flot. *Halve-vloedt*, *Half-ty.*

Quart de Flot. Trois quarts de Flot. *Anderhalf uur of een quartier vloedts. Vyfde-half uur of drie quartiers vloedts.*

C'est-à-dire le quart, & les trois quarts du montant de la mer.

Il y a flot. *Het waater begint te vloeyen*, *loopt op*, *wast*; *De vloedt begint weer te gaan.*

C'est-à-dire que la mer commence à monter.

Il y a deux Flots contre un jussant *Daar zyn twee vloeden tegen een ebbe.*

C'est-à-dire qu'il y a deux flux contre un reflux, qui servent ou nuïsent à la route qu'on veut faire.

Etre à Flot. *Vlot zyn*, *Driftig zyn*, *Vlooten.*

N'être pas à Flot. *Voiez*, TOUCHER.

Mettre un bâtiment à Flot. *Een schip weer laaten vlooten.*

C'est le relever. Notre navire étoit échoüé sur ces bancs, mais la mer aiant monté il fut mis à flot. Il y a si peu d'eau dans ce port qu'on n'y sauroit mettre à flot les bâtimens qui tirent huit pieds d'eau. Le

canot étoit échoüé sur ces caies, mais des coups de vent le relevérent, & le mirent à flot.

Etre remis à Flot. *Los raaken, Geredt worden, Weer vlot raaken.*

FLOTAISON. *Uit-waatering.*

C'est la partie d'un bâtiment qui est à fleur d'eau.

FLOTE. *Vloot.*

C'est un corps de plusieurs vaisseaux qui font même route. Les Espagnols donnent le nom de Flote, *Flotta*, *Flotilla*, aux vaisseaux qui vont tous les ans à la Vera-crus, port de la Nouvelle Espagne; & ils appellent les Galions, la Flote des vaisseaux, grands ou petits, qui vont à Cartagéne & à Porto-Bello.

Aller de Flote, Aller de conserve. *Onder Admiraalschap, of in compagnie zeilen.*

C'est naviguer de compagnie. *Voiez*, COMPAGNIE.

FLOTES de la Chine. *Waater-vlotten, Dorp-vlotten, Dryf-dorpen, in Sina.*

„ C'est un assemblage de divers vaisseaux, dans la Chine, qui naviguent „ ordinairement ensemble, & sont comme des villages. Ils traversent tout „ le pais, dans les endroits où il y a assez d'eaux, & ces endroits sont fréquens, „ si bien qu'il se fait un grand commerce avec ces flotes. Le fond de la liai- „ son de tous ces vaisseaux est de jonc, ou de bambouc, entre-lassé de liens „ de bois, qui sont entretenus par de grosses poutres, sur lesquelles repose „ tout l'ouvrage.

„ Pour faire avancer ces villages, on les pousse à l'avant & à l'arriére avec „ de grandes perches; & il y a une grosse piéce de bois debout à l'arriére, „ pour servir à amarrer la flote à quai avec un cordage, lors qu'il en est be- „ soin.

„ Outre ces grandes Flotes qui sont comme des villages, & où les Maîtres „ & propriétaires des bâtimens passent leur vie, avec toute leur famille, il y a „ encore à la Chine de simples bateaux, *Vlot-schuiten*, ou petits vaisseaux, „ qui servent de demeure à une famille. Ils n'ont ni rames, ni voiles, & on „ ne les fait avancer qu'avec le croc. Les marques des marchandises qui sont „ à vendre dans ces bateaux, sont suspenduës à une perche qui y est élevée „ en quelque endroit.

„ On voit aussi de ces Flotes sur la côte de Sumatra; mais elles ne sont que „ comme de petits hameaux, n'y aiant pas plus de quatre ou cinq maisons, „ & elles ont un mât & une voile de feüilles de coco. Elles ont aussi une „ ancre à l'avant & une à l'arriére, par le moien desquelles on les amarre la „ nuit à terre.

FLOTER. *Vlotten, Vlooten, Vlot zyn, Driftig zyn.*

C'est nager, ou demeurer sur l'eau.

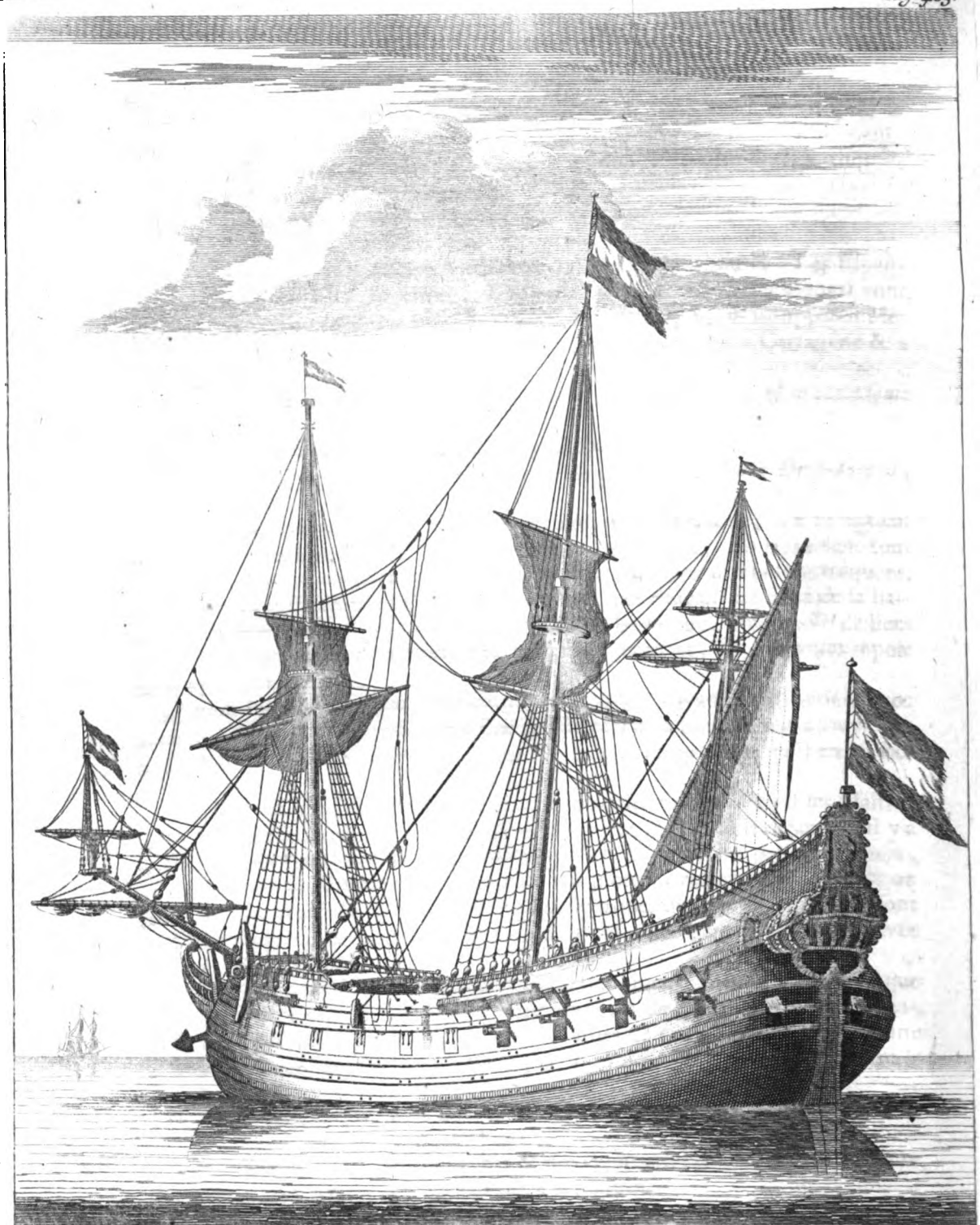
FLOTER à la merci des vents & des vagues. *Over Godts genaade dryven, Sig aan het geweldt der winden en baaren overgeven.*

FLOUETTE. *Voiez*, GIROUETTE.

F L U.

FLUTE, ou PINQUE. *Een Fluit, Een Fluit-schip.*

C'est



Fluit Schip. Flute.

D. S. Fecit.

C'est un bâtiment de charge appareillé comme les autres vaisseaux, mais fort plat de varangues, & dont les ceintes vont de telle sorte, depuis l'étrave jusqu'à l'étambord, qu'il est aussi rond à l'arriére qu'à l'avant, aiant le ventre si gros, qu'il a une fois plus de bouchin vers le franc-tillac qu'au dernier pont. On donne en France le nom de Flûte, ou de vaisseau armé en flûte, à tous les bâtimens qu'on fait servir de magasin, ou d'Hopital, à l'armée navale; ou qui sont emploiez au transport des troupes, quoiqu'ils soient bâtis à poupe quarrée, ou à cul quarré, & qu'ils aient été autrefois en guerre. *Voiez*, VAISSEAU.

„ Comme la grandeur la plus commune des Flûtes, est à peu près de cent-
„ trente-pieds, c'est aussi le devis d'une flûte de cent-trente pieds de long, de
„ l'étrave à l'étambord, vingt six pieds & demi de large, & treize pieds cinq
„ pouces de creux, qu'on donne ici.

„ La hauteur du haut pont est de cinq pieds six pouces, soit qu'il y ait un
„ acastilage, ou des gaillards à l'avant & à l'arriére, ou qu'il n'y en ait pas.
„ La plus basse préceinte a douze pouces de large & cinq pouces & demi
„ d'épais; la fermure au dessus, douze pouces de large, & la préceinte aussi
„ douze pouces. La fermure des sabords a deux pieds sept pouces de large,
„ & la préceinte au dessus un pied. La fermure au dessus a dix pouces de lar-
„ ge, & la préceinte dix pouces. La fermure au dessus a huit pouces de
„ large, & la lisse de vibord, huit pouces.

„ Une Flûte destinée pour naviguer dans la mer Baltique, qui a cent pieds
„ de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir à peu près vingt deux pieds
„ de large de dedans en dedans, & onze pieds de creux; & sur ce pied là elle
„ est du port de cent lastes.

„ Si elle a cent quinze pieds de long, & vingt trois pieds & demi de large,
„ elle peut contenir cent cinquante lastes. Les flûtes de cette grandeur
„ n'ont qu'un seul pont.

„ Celles qui ont cent vingt cinq pieds de long, vingt quatre pieds de lar-
„ ge, & douze pieds de creux, sont du port de deux cents lastes.

„ Mais on donne aux flûtes qui sont destinées pour le commerce & la na-
„ vigation du Nord, deux pieds de creux de plus qu'à celles de la mer Bal-
„ tique, sur les mêmes proportions de longueur & de largeur. La raison en
„ est qu'il faut beaucoup plus de place pour du bois, à cause de la matiére &
„ de l'arrimage; que pour des grains.

„ Les Flûtes qui vont au Nord ont souvent au dessus du virevaut
„ une petite couverte, ou espéce de dunette, de huit à dix pieds de
„ long, & quelquefois le milieu du tillac n'en est point fermé, c'est-à-
„ dire, entre le grand mât & le mât de misène, afin d'y pouvoir mieux ar-
„ rumer le bois.

„ Au reste la largeur de cette sorte de bâtimens est fort souvent de la cin-
„ quiême partie de leur longueur. On y fait des trous ronds dans le vibord,
„ à l'avant & à l'arriére, pour servir de faux-sabords.

„ On met à l'avant, en dehors contre l'étrave, aux Flûtes qui n'ont point
„ d'éperon, des courbatons, ou des jottereaux. Celles qu'on fait étroites

„ donnent lieu d'épargner sur les manœuvres courantes & dormantes, sur les
„ ancres, sur les cables, & sur le nombre des gens qu'il faut pour les monter.
„ On ne tient pas les équipages des Flûtes qui naviguent au Nord, & dans
„ la mer Baltique, si forts que ceux qui vont à l'Ouest, parce qu'à l'égard
„ des premiers il n'y a pas tant d'aparence de guerre qu'à l'égard des derniers.
„ On sert à manger, sur ces premiers bâtimens, sans rations ni mesure, &
„ tant que les équipages en désirent; mais sur les derniers, on y regarde de
„ plus près, & les portions sont réglées.

„ Voici encore un devis d'un autre Maître Charpentier, d'une Flû-
„ te de cent-trente-deux pieds de long, trente pieds de bau, treize
„ pieds six pouces de creux, & six pieds six pouces de hauteur entre deux
„ ponts.

„ La quille avoit cent-quatorze pieds de long, deux pieds quatre pouces
„ de large, & deux pieds d'épais. L'étrave avoit un pied deux pouces d'épais,
„ & seize pieds de quête. L'étambord avoit un pied trois pouces d'épais &
„ deux pieds trois pouces de quête. Le grand gabarit avoit trente pieds de
„ large au premier pont, vingt-six pieds trois pouces au second pont, &
„ vingt-quatre pieds à la lisse de vibord. Il y avoit deux pieds cinq pouces à
„ l'équaire dans les fleurs. Les côtes qui étoient sur la quille, avoient neuf
„ pouces d'épais; celles qui étoient dans les fleurs, neuf pouces; & à la ba-
„ loire elles en avoient six. Les baux du premier pont avoient un pied deux
„ pouces d'épais, & un pied quatre pouces de large. Les baux du haut pont
„ avoient huit pouces d'épais, & dix pouces de large. Ceux des gaillards
„ d'avant & d'arriére, avoient cinq pouces d'épais, & six pouces de large;
„ & ceux de la dunette, quatre pouces d'épais & cinq pouces de large.
„ La carlingue avoit huit pouces d'épais, & deux pieds deux pouces de
„ large. La vaigre d'empature avoit cinq pouces d'épais, la serre bauquiére
„ cinq pouces, & les autres vaigres quatre pouces & demi. Les serre-
„ goutiéres & les faix de pont avoient aussi cinq pouces d'épais; les plan-
„ ches qui couvroient le premier pont, deux pouces & demi; celles qui bor-
„ doient le second pont, deux pouces; celles qui bordoient les gaillards, un
„ pouce & demi; & celles qui couvroient la dunette, un pouce & un quart.
„ Tout le franc-bordage, ou bordage extérieur, étoit de quatre pouces d'é-
„ paisseur.

„ On tient les Flûtes, qui sont destinées pour les voiages de long
„ cours, comme aux Indes, bien plus fortes de bois que les autres,
„ on y met de doubles cadènes de fer aux porte haubans, afin que les
„ haubans en soient plus fermes. On donne à cette sorte de bâtiment beau-
„ coup de revers à l'arriére, afin que la chambre du Capitaine soit plus gran-
„ de; & comme ce grand revers afoiblit le vaisseau, on met dans tout l'ar-
„ riére des côtes & des barres d'arcasse très-fortes, & capables de le bien sou-
„ tenir. La fosse aux cables est à l'avant, dans le bas, & n'est séparée que
„ par deux portes.

„ Les Flûtes naviguent bien, & perdent peu de vent, parce qu'elles sont
„ étroites. Les dalots en sont quarrez, & garnis de cuivre. La dunette est
„ le plus souvent séparée en trois, & la place où le Timonier se tient, qui
„ d'or-

„ d'ordinaire est découverte dans les flûtes, a un petit couvert dans celles-ci. „ La chambre qui est au dessous de celle du Capitaine est aussi séparée en trois „ ou quatre parties, pour y mettre le biscuit, les utensiles du vaisseau, & ceux „ du Canonier; & au dessous il y a une fosse, parquet, ou espace séparé, qui „ sert de soute aux poudres; & derriére cette soute, auprès du gouvernail, „ il y a une autre fosse, qui descend plus bas, pour y serrer ce qui se trouve „ gâté, ou hors d'état de servir, & d'autres petites choses peu considérables. „ Le cabestan est si proche du mât que les barres y touchent presque en vi- „ rant; mais en lui assignant sa place il faut bien prendre garde à ce qu'elle „ ne se rencontre pas sous un bau, de peur que le bau ne l'empêche de virer „ comme il faut. Tous les angles de l'étrave & de l'étambord sont garnis de „ cuivre.

„ Enfin ces sortes de Flûtes ont ordinairement, à l'avant, un peu plus „ d'acastillage que les autres, aiant un petit gaillard, dans la chambre du- „ quel on descend par quelques marches. Il y a soixante ans que tous les „ vaisseaux qui alloient aux Indes, de quelque espéce qu'ils fussent, étoient „ ouverts à l'avant, & sans gaillard; & les cabanes pour coucher les gens „ de l'équipage y étoient stables de chaque côté. On descendoit de dessus „ le haut pont, par un petit degré, dans la sainte-barbe qui baissoit jus- „ qu'au niveau du faux-pont, avec lequel toutefois elle n'avoit aucune com- „ munication. Les soldats couchoient au milieu du faux-pont, & à-côté „ étoient arrimez les mâts & les autres bois, qu'on y faisoit entrer par un sa- „ bord de l'arriére, de même qu'on le pratique encore aujourd'hui, à l'égard „ des bâtimens destinez pour le Nord, à l'arriére desquels on fait un trou „ pour les charger.

„ Le faux-pont avoit très-peu de hauteur. Il y avoit une écoutil- „ le ouverte, par où les soldats passoient, & une grande écoutille „ à caillebotis pour donner de l'air. Aujourd'hui on fait les vaisseaux „ des Indes plus relevez & plus acastillez à l'arriére, qu'on ne faisoit en ce „ tems-là.

FLUX & REFLUX de la mer. *Vloedt en Eb, Wassend en vallend waater, Het wassen en het vallen van 't waater.*

C'est une agitation réglée des eaux de la mer, qui fait qu'elle se hausse vers ses bords, ou s'en retire. On observe aux côtes de France que les eaux de l'Océan paroissent, à certain tems, prendre leur cours du Midi au Septentrion. Ce mouvement, que l'on appelle Le Flux de la mer, dure environ six heures, pendant lesquelles la mer s'enfle peu-à-peu, & s'élève contre les côtes, entrant même dans les riviéres, dont elle force les eaux de retourner vers leur source, ensorte qu'il y en a où le flux remonte plus de quarante lieuës. Après ces six heures de flux, la mer semble demeurer dans un même état, pendant un quart d'heure; & ensuite elle prend son cours du Septentrion au Midi, dans l'espace de six autres heures, pendant lesquelles ses eaux baissent contre les côtes, & celles des riviéres prennent leur pente pour retourner vers la mer. C'est ce qu'on nomme Reflux. Il est suivi d'une espéce de repos qui dure un quart d'heure, & auquel succéde un noueau Flux & Reflux. Ainsi la mer

hausse & baisse deux fois le jour, non pas précisément à la même heure, à-cause que chaque jour son flux retarde de trois quarts d'heure & de cinq minutes; & comme il s'en faut ce tems-là même que la Lune ne passe tous les jours dans le Méridien, à la même heure qu'elle y avoit passé le jour précédent, l'opinion de M. Rohaut est que la mer hausse autant de fois que la Lune passe dans nôtre Méridien, tant dessus que dessous l'horison, & qu'elle baisse de la même sorte, autant de fois que la Lune se rencontre dans l'horison, soit en se couchant, soit en se levant. L'on remarque de plus, dit-il, un certain accord entre la Mer & la Lune, en ce qu'encore que la mer croisse tous les jours, ce n'est pourtant pas de la même quantité; mais cette cruë est d'autant plus grande que la Lune approche davantage de sa conjonction, ou de son opposition, & elle est d'autant moindre qu'elle approche plus des quadratures. Enfin la mer croît beaucoup plus sensiblement aux nouvelles & pleines Lunes, qui arrivent vers les équinoxes, qu'aux nouvelles & pleines Lunes de tout le reste de l'année.

L'on observe à-peu-près la même chose dans toutes les côtes de l'Europe, qui sont sur la mer Océane; mais le flux est d'autant plus tard que la côte contre laquelle il se fait, est plus Septentrionale; & au contraire le flux de la mer n'est presque pas sensible entre les deux Tropiques. La mer Méditerranée ne paroît par s'enfler, si ce n'est vers le fond du golfe de Venise, savoir à Venise même, & autres lieux circonvoisins. Par tout ailleurs on n'observe qu'un simple mouvement des eaux qui glissent le long des côtes: cela fait croire à plusieurs qu'il n'y a ni flux ni reflux dans la Méditerranée; mais beaucoup d'autres sont persuadez qu'il n'y est pas moins réglé que sur l'Océan, & que si on ne le remarque presque point, c'est à cause que cette mer est extrémement creuse & profonde. En pleine mer l'eau ne s'élève jamais que d'un pied ou deux. La Mer Baltique, le Pont-Euxin ou la Mer Majeure, & la Mer Morte de l'Asie, n'ont aucun flux, ni reflux. On a cherché jusqu'à présent assez inutilement la cause de ce mouvement de la mer; mais comme il y a beaucoup de conformité entre ses mouvememens & ceux de la Lune, il y aura toûjours plus de sujet d'attribuer le flux & le reflux de la mer à l'influence de cet astre, qu'à aucune autre raison, quoique nous ignorions la maniére dont se fait cette influence. *Voiez*, FLOT, EBE, & JUSSANT.

FNE.

FNE' *Fne.*

„ C'est une des sortes de bâtimens dont on se sert encore au Japon, après „ la défénce qui y a été faite d'en plus avoir pour passer la mer, & aller faire „ commerce avec les étrangers. Il sert à porter de grosses charges, & à transporter les marchandises dans tout l'Empire, tant sur les grandes riviéres, „ que sur les chenails qui se trouvent vers la haute mer, au delà des passes & „ entrées des ports, & le long de la côte, d'un port à l'autre.

„ Les Fnés ont l'avant & le dessous fort aigus; ils coupent bien l'eau, & „ prennent facilement de l'aire. Ils n'ont qu'un mât, qui est placé vers l'avant, & quarré jusques au ton qui est rond: il peut-être mis bas & se coucher vers l'arriére; ce qui se pratique par un vent contraire; & alors on „ prend les rames pour nager, & le mât sert de banc pour s'asseoir: c'est par „ cette

„ cette raison qu'on le fait quarré. On se sert de rouleaux pour le mettre „ dans l'endroit du vaisseau qu'on veut. Il y a une ouverture pour mettre le pied du mât, quand on l'arbore, & pour le soutenir il y a des „ étais à l'avant & à l'arriére, qui sont amarrez à des traversins qui sont „ vers ces deux bouts. On se sert de racages pour hisser la vergue & „ la voile.

„ Les voiles sont presque toutes de toile de lin tissuë, & rarement de paille, ou de roseaux entrelassez. Comme chaque bâtiment n'a qu'un mât, il „ n'a aussi qu'une voile. Les Pilotes ont très-peu d'expérience à louvier, „ c'est pourquoi, par un vent contraire, ils amènent le mat, & nagent, ce „ qu'ils font debout, & à-peu-près comme ce qu'on appelle ici Coqueter, hormis qu'ils le font des deux côtés, & ici cela se fait seulement „ à l'arriére. Le bord contre lequel sont les rameurs, avance un peu sur „ l'eau, & est assez artistement ouvragé. Les rames sont amarrées à une „ certaine sorte de tollets, afin qu'elles ne puissent pas s'avancer trop, & „ qu'elles demeurent justement au point qu'il faut. Le travail est adouci par une musique, ainsi que cela se pratique dans la plûpart de ces „ païs-là.

„ Les ancres sont de bois, de la figure de deux courbes, auxquelles est „ bien amarrée une pierre très-pesante. Chaque bâtiment en porte cinq ou „ six, sur tout lors qu'ils doivent ranger la côte de bien près, & passer entre des rochers. Ils ont aussi quelquefois des grapins de fer, comme ceux „ qu'on a ici, mais cela est rare. La plûpart des cables sont de paille broiée, „ qu'on entrelasse avec un artifice admirable, & ils ont vingt à trente brasses „ de long. Il y en a aussi de brou, qui sont legers, & qui nagent sur l'eau, „ mais on en voit rarement de chanvre, & leur longueur n'est que de cinquante brasses.

„ Ils ne portent point de pavillons, si ce n'est quelquefois un petit à l'arriére, où sont les armes du Seigneur du lieu, ou bien du lieu même d'où „ vient le vaisseau. Le bois dont les Fnés sont faits, est fort blanc & s'appelle Fenux, excepté que la sole est de bois de camfre, dont on se sert en „ cette occasion, parce qu'il n'est pas sujet à être criblé des vers, n'y aiant „ point d'insecte qui puisse subsister avec l'odeur du camfre. Jamais on ne „ les braie, mais une fois le mois on les tire à terre, où on les racle, on leur „ donne le feu, & on les suifve un peu par dessous. Ils ne sont que du port „ de soixante lastes tout au plus; mais les bâtimens qui chargeoient autrefois „ des marchandises du Iapon, pour les vendre aux autres Indiens, portoient „ jusqu'à cinq & six cents lastes.

„ Le mât d'un Fné n'a pas beaucoup de hauteur. Le gouvernail passe par „ une ouverture qui est à l'arriére; mais il ne descend pas droit & en ligne „ perpendiculaire; il descend tout-à-fait de biais, & est fort large, & plus „ épais que la quille: on le fait joüer avec des cordes, ou avec la main. L'étrave est ronde. Il y a beaucoup de ces batimens qui sont tout ouverts: „ d'autres ont un pont volant, qui est plat & sans tonture, & qui s'ôte & „ se remet, parce que s'il étoit cousu, le vaisseau ne seroit pas capable de „ passer la mer: c'est pourquoi on a des nattes de quatre pouces d'épais, pour

„ en

„ en couvrir le pont lors qu'il pleut, & empêcher que les marchandises ne se „ moüillent; lesquelles nattes on met en pente sur le vaisseau de même que le „ toit d'une maison. Ce sont ces mêmes nattes, ou celles qui sont de rechan- „ ge, qui servent de lits à l'équipage.

„ Il y a une petite chambre à l'arriére, dont la cloison est en coulisse: elle „ est pour le Maître & pour le Pilote, qui, par le moien de ces coulisses, „ peuvent voir & ce qui se passe dans tout le vaisseau, & la mer, laquelle ils „ voient aussi par l'ouverture où passe le gouvernail.

„ Les Fnés ont de largeur dans leur milieu le tiers de leur longueur. Ils „ sont un peu plus étroits par le haut que par le bas. Ils ont de creux envi- „ ron quatre pieds dans l'œuvre morte, ou au dessus de l'eau, outre quelque „ planche ouvragée, qui est sur la lisse de vibord, & qui fait un petite sail- „ lie à côté. Ils ne sont propres ni à servir en guerre, ni à naviguer „ en pleine mer.

„ La cuisine, qui n'est qu'un foïer tout ouvert, se place sous le pont au „ milieu du bâtiment. Les victuailles ordinaires sont du ris, du poisson, & „ d'autres choses que la mer fournit. Le bruvage est ou de l'eau, ou une „ espéce de biére brassée avec du ris, qu'on nomme Zacki. Le vaisseau est „ souvent enjolivé en dedans de papier marbré, qui y est collé. Il a des cô- „ tes & un serrage, comme ceux qu'on fait en Europe; & les coutures sont „ calfatées de brou.

„ Le principal instrument dont on se sert pour la construction, est très- „ petit, mais fin & bien fait; & ce qui est admirable c'est que les ouvriers y „ travaillent étant assis. La fosse aux cables est sous l'éperon qui s'élance en „ dehors sur l'eau. Il y a d'ordinaire une chaloupe à la touë, mais le „ gros tems contraint quelquefois de la haler à bord. Elle sert à aller „ querir de l'eau douce à terre, dequoi on a beaucoup de besoin, par- „ ce qu'on ne prend aucun soin de la ménager.

F O E.

FOESNE. *Elger*, *Helger*.

C'est un instrument de fer, propre à la pêche, dont on se sert, dans les vaisseaux, pour harponner la dorade & la bonite, à l'avant du navire. La foësne est faite en maniére de trident, & a une corde attachée à on manche, pour la retirer après qu'on l'a lancée dans le poisson.

F O I.

FOIER. *Vuur*, *Blik-vuur*, *Blik-vuuren*.

Ce sont des feux que l'on allume la nuit au haut de quelque tour élevée, pour servir de guide aux vaisseaux par leur lumiére. *Voiez*, PHARE.

FOIT de mât. *Een langdragig mast*, *Een langwerpig mast*.

Ce terme n'est en usage qu'en cette phrase, Un grand Foit de mât, pour dire, une grande longueur de mât.

F O N.

FONCET. *Een groote schuit om op de rivieren te vaaren*.

C'est une sorte de bateau qui est l'un des plus grands dont on se serve sur les riviéres. Il y en a qui ont jusqu'à vingt-sept toises entre chef & quille.

FOND. *Grondt*.

C'est

C'est le sol, ou la superficie de la terre au dessous des eaux. On lui donne différens noms, selon la diversité des terres que l'on y trouve. On dit, Nous sondâmes les fonds de cette baie, ou nous trouvâmes douze & quinze brasses d'eau, fond de pré.

FOND. *De gedaante der gronden.*

C'est l'état & la qualité du fond.

FOND de sable. *Sandt-grondt*, *Saandtagtig grondt.*

FOND de pré. *Groene grondt.*

On appelle Fond de pré la terre au dessous de l'eau, où il y a de l'herbe.

FOND de roche. *Klippig grondt.*

FOND d'aiguilles. *Naaldt-grondt.*

C'est où il y a de petits coquillage de la grosseur d'un petit ferret d'aiguillette, & qui se terminent en pointes.

FOND pierreux. *Steenagtig grond*, *Singel grond.*

FOND de coquilles pourries. *Schulpagtig grondt.*

C'est celui qui est tout semé de morceaux de petites coquilles.

FOND de roches aiguës, ou coupantes. *Scharp-grondt.*

FOND mou. *Weeke grondt*, *Sagt grondt*, *Dari-grondt.*

C'est un fond qui n'est pas assez ferme, pour être de bonne tenuë.

FOND de son. *Roodtagtig grondt.*

C'est celui dont le sable est de la couleur du son.

FOND de caillouage. *Kei-grondt*, *Kegel-grondt.*

FOND de banche. *Gladt-steen-grondt.*

FOND vasard, Fond de vase. *Modderagtig of slykerig grondt.*

C'est quand le fond est de vase.

FOND de vase molle. *Sagt-slyk-grondt.*

Point de fond. *Geen grondt.*

C'est-à-dire, qu'en jettant la ligne & le plomb de sonde, on ne trouve point de fond.

Même fond. *De selve diepte*, *en de selve grondt.*

Cela se dit quand on trouve la même profondeur d'eau, ou la même terre au fond de la mer, qu'on avoit déja trouvée.

FOND de bonne tenuë. *Anker-grondt*, *Goedt grondt*, *Vaste grondt*, *Steek-grondt.*

C'est-à-dire, que l'ancrage y est fort bon, & que les vaisseaux n'y peuvent chasser sur leurs ancres.

„ Dans les endroits des Cartes marines où l'on voit la figure d'une ancre, „ cela veut dire que le fond est de bonne tenuë dans ce parage, ou qu'il y a „ bon mouillage.

FOND de mauvaise tenuë. *Los grondt*, *Vuil of quaadt grondt*, *Dari-grondt.*

C'est un fond où le vaisseau chasse sur son ancre.

FOND mouvant. *Wel-grondt.*

Prendre fond, Toucher, Relâcher. *Aandoen.*

C'est moüiller dans une rade, ou dans un port.

Donner fond. *'t Anker werpen.*

C'eſt-à-dire, Moüiller l'ancre. *Voiez*, MOUILLER.

Aller a fond, Couler bas. *Sinken*, *Te grondt gaan.*

On vit tout le butin couler à Fond. *Men ſag alle de buit verſinken.*

Trouver fond. *Grondt krygen.*

Perdre fond. *Uit de grondt raaken*, *Driftig worden.*

C'eſt-à-dire, Arer, Chaſſer ſur les ancres.

FOND, PLAT-FOND d'un vaiſſeau. *'t Vlak*, *Bodem*, *Boom.*

„ Pour donner une largeur convenable au plat fond, quelques Charpen-
„ tiers prennent les deux tiers de toute la largeur du vaiſſeau, c'eſt-à-dire,
„ à meſurer dans ſon gros ſous les goutiéres, & à un tiers de ſa longueur à
„ venir de l'avant vers l'arriére. Par exemple; Quand il y a vingt-cinq
„ pieds de largeur en cet endroit-là, ils donnent ſeize pieds ſept pouces &
„ demi de largeur au plat-fond. Par chaque pied de largeur qu'à le fond, ils
„ le font élever d'un demi pouce de chaque côté, ſous les grands gaba-
„ rits.

„ On tient le fond d'un vaiſſeau marchand bien plus large que celui d'une
„ frégate. Mais il y a un milieu pour les navires de guerre, dont le fond ne
„ s'élève pas tant vers les côtés que ceux des frégates; mais il s'élève beau-
„ coup plus que ceux des groſſiers batimens de charge, & plus auſſi que ceux
„ des vaiſſeaux marchands, qui ſont le mieux conſtruits, & du plus beau ga-
„ barit. Il faut avoüer que plus le fond d'un vaiſſeau a de rondeur, & plus
„ le gabarit en eſt agréable: cependant, en Hollande, l'uſage l'a emporté
„ ſur l'agrément, & l'on y tient du milieu, en ne donnant au plat-fond qu'u-
„ ne médiocre rondeur. Au reſte c'eſt l'œil & le goût du Maître Charpen-
„ tier qui déterminent la choſe, & c'eſt comme d'un commun conſentement
„ que le goût des Charpentiers de Hollande ſe trouve tourné du côté de la
„ médiocrité à cet égard.

„ Les Charpentiers qui ont marqué les proportions d'un vaiſſeau de cent-
„ trente-quatre pieds de long, donnent à ſon plat-fond vingt & un pied de
„ large ſous les deux grands gabarits. A douze pieds du grand gabarit de l'a-
„ vant, en tirant vers l'avant, ils le rétreciſſent d'un pouce, ou d'un pouce
„ & demi: ils le font élever de cinq pouces en ſes deux côtés, ſous les grands
„ gabarits, & un peu plus vers l'avant. A onze pieds au delà vers l'avant,
„ ils le rétreciſſent de deux pouces, & il s'élève encore de quatre pouces. A
„ douze pieds cinq pouces du grand gabarit de l'arriére, en tirant vers l'ar-
„ riére, ils le font rétrecir de deux pouces, mais il s'élève plus que ſous les
„ grands gabarits. A onze pieds huit pouces au-delà, vers l'arriére, ils le font
„ rétrecir de deux pouces à deux pouces & demi. A onze pieds dix pouces
„ au delà, il ſe rétrecit encore depuis trois juſqu'à dix pouces; mais il s'élè-
„ ve auſſi davantage; & peu après il ſe rétrecit depuis quatre juſqu'à dix pou-
„ ces, & il continuë ainſi juſques au bout.

„ D'autres Charpentiers proportionent le plat-fond ſur la liſſe de hourdi,
„ & prétendent que le fond doit être de la même largeur que cette liſſe. Mais
„ cette proportion paſſe pour n'être plus réguliére, aujourd'hui qu'on don-
„ ne à la liſſe de hourdi les trois quarts de la largeur entiére du vaiſſeau, &
„ même un peu plus; ſi bien qu'une telle largeur excéderoit, ſur tout pour
„ les

„ les navires de guerre, & pour les bâtimens qui doivent être legers de „ voiles.

„ Dans la Nord-Hollande, c'est-à-dire, à Amsterdam & dans l'Oüest-Fri- „ se, on ne se sert pas de lattes & gabarits pour former les premiéres façons „ du bas d'un vaisseau, comme on fait le long de la Meuse : on les forme seu- „ lement par les planches qui font le tour du vaisseau; & lors qu'on pose „ ces bordages-là, on appelle cela *Boeyen*, Bâtir, Former le bâtiment. Dans „ cette sorte de construction il y a des Charpentiers qui joignent la premiére „ planche des fleurs à la derniere du fond, en telle sorte que cette premiére „ étant rabatuë en chamfrein par dedans, forme en dehors une couture qui „ s'arrondissant un peu commence l'arrondissement des côtés; si-bien qu'el- „ le fait remarquer le commencement des fleurs, qui paroît comme séparé „ du plat-fond. Cette maniére n'est pas suivie le long de la Meuse, où les „ fleurs ne sont qu'une continuation de l'arrondissement qu'on a déja com- „ mencé à donner au fond.

FOND de cale. *Ruim*, *Run*, *Reun*.

C'est ce qui est contenu sous le premier pont du vaisseau.

Le Fond de cale, selon M. Dassié, se divise en six parties égales, depuis l'étrave jusqu'à l'étambord. On prend deux de ces parties au derriére, dans lesquelles sont les chambres, ou soutes de la poudre & du pain.

La soute aux poudres a de longueur une sixiême partie de la longueur de l'étrave à l'étambord, du côte de l'étambord : la soute au pain a aussi une sixiéme partie, & il y a deux chambres séparées par un courier de communication d'environ deux pieds & demi de largeur, qui sont toutes lambrissées de sapin. Avant que d'y mettre le pain & la poudre on les chaufe, pour en ôter l'humidité.

Au devant du vaisseau, dans le fond de cale, en la sixiême partie de sa longueur, est faite une séparation qui se nomme Fronteau, ou Clisson, en laquelle partie sont deux chambre destinées pour les voiles du vaisseau, & pour les cables.

Les autres parties composent le véritable fond de cale, où sont placez les tonneaux. La chambre du Chirurgien est aussi dans le fond de cale, joignant la chambre aux voiles & aux cables. *Voiez*, CALE.

FOND de voile. *Buik*.

C'est le milieu d'une voile par le bas, & ce qui retient le vent par le milieu.

FOND de la hune. *Haart*.

C'est la sole, ou les planches qui sont suportées par les barres, & sur quoi l'on marche.

FOND d'afût. *Bom-stukken*.

C'est un assemblage de petits madriers, dont le fond de l'afût d'un canon de vaisseau est composé.

FOQ.

FOQUE de beaupré. *Kluiffok*, *Kluisfok*, *Lul*.

C'est une voile à trois points, qu'on met avec une espéce de boute-hors en avant, sur certains petits bâtimens, quand le vent est foible.

FOQUES de misséne. *Bree-fok en Stag-fok*.

Comme on ne sait point quel nom ont en François ces deux voiles qu'on voit, en Hollande, aux galiotes, & à diverses sortes de petits bâtimens, on prend la liberté de leur donner celui-ci, qui peut assez leur convenir, si en effet il n'y en avoit point encore d'autres; & s'il y en a d'autres on sera obligé à ceux qui voudront les aprendre. Cependant on ne voit pas qu'on puisse se dispenser de parler de ces sortes de voiles. Elles servent toutes deux tour-à-tour, selon le vent, & jamais ensemble. C'est le mât où est la grande voile, qui les soutient aussi: elles sont par devant vis-à-vis de la foque de beaupré. Celle qui s'appelle *Bree-fok*, est une voile quarrée qui sert quand on a vent arriére, ou vent largue; & quand on va à la bouline on l'ôte, & on lui substitue l'autre voile, appellée *Stag-fok*, qui est a tiers point, & fort pointuë par le haut. *Voiez*, FORTUNE.

FOR.

FORBAN. *Een Zee-roover*, *Zee-strooper*, *Zee-schuimer*.

C'est un Pirate écumeur de mer, qui faisant pavillon de toutes maniéres, attaque amis & ennemis sans distinction. Les Forbans sont traitez comme des voleurs publics, lors qu'on les peut prendre. Le Roi de France ordonne, par un Réglement de 1674. que tous les armateurs François, qui vont faire le cours sur les ennemis, donnent caution aux Siéges des Amirautés, qu'ils ne feront aucune prise sur les Sujets de ses Allies, & qu'en cas que les armateurs se trouvent saisis de pavillons contraires, leur procès leur soit fait comme à des forbans & voleurs publics. Enfin les Forbans sont ceux qui vont faire le cours, ou sans commission, ou avec plusieurs commissions.

FORCE de voiles, Faire Force de voiles. *Alle zeilen by setten*, *Sig op zyne zeilen verlaaten*.

C'est-à-dire, porter le plus de voiles qu'on peut, afin de faire son cours avec plus de diligence. Nous forçâmes de voiles, afin de gagner l'avant des ennemis.

FORCE de rames, Faire Force de rames. *Kragt van roeijen*, *Hardt roeijen*.

C'est-à-dire, Redoubler les efforts des rameurs. Comme nôtre galére avoit vent debout, elle serra ses voiles, & fit force de rames, pour gagner la rade des Iles d'Hiéres.

FORCE. Cela nous ôte la force d'un hunier, ou d'un perroquet. *Het houdt soo veel tegen, als een mars-zeil, of bram-zeil trekken kan; Dat doet ons soo veel minder loopen als een mars-zeil trekken kan.*

Cela se dit lors que l'on traîne quelque chose après le vaisseau, ou qu'il arrive quelque accident, comme de mauvais arrimage, ou de plusieurs gens qui se promènent sur les ponts, & que cela empêche l'aire du vaisseau, & le retarde d'autant de chemin qu'un hunier, ou un perroquet le pourroit faire avancer.

Otez le cable qui traîne à nôtre arriére, & nous aurons encore Force d'un hunier. *Neemt dat touw weg dat agter aan sleept, en dan sullen wy soo veel hardet loopen als een mars-zeil trekken kan.*

Cela

Cela nous donnera la Force d'un hunier. *Het schip sal beter zeilen, by een heel mars-zeil.*

FORCER, Le vent Force. *De windt wakkert hand over handt, Het begint te kluisen.*

On dit que le vent force, qu'il est forcé, pour dire, que le vent est violent. Ce jour-là le vent étant trop forcé nous relâchâmes à Livourne.

FORCE'. Vent Forcé. *Sty-windt, Hardt-windt.*

FORME. *Dok.*

C'est un espace, ou réduit, creusé dans la terre, sur le bord de l'eau, où l'on fait des vaisseaux, & où l'on met ceux qu'on veut radouber. La forme est enfermée de murailles, pour empêcher que la mer n'y entre, jusques à ce que les œuvres vives soient faites, ou que le radoub soit achevé; car alors on ouvre une écluse, qui laisse entrer la mer dans la forme, & mettant le vaisseau à flot, donne moien de le pousser à l'eau, sans aucun danger pour la quille, qui se peut arquer dans les chantiers ordinaires. Il y a une très-belle forme dans l'arsenal de Rochefort, & elles sont communes en Angleterre.

FORME en talus. *Helling, Een timmerwerf dat naa het waater schuins afgaande is.*

C'est un espace en talus, sur le bord de l'eau, où l'on construit des vaisseaux, & d'où on les met facilement à l'eau.

FORME à gargousses. *Kardoes-stok.*

C'est un morceau de bois taillé pour former les gargousses dessus.

FORT. Mettre du bois sur son Fort. *Een stuk houts op syn neer setten.*

Lors que la piéce est cambrée, on met le cambre dessous, pour résister à la charge.

FORT de virer. *Hou op, Windt niet meer.*

C'est un terme en usage parmi le commun des matelots, pour dire, Halte, Ne virez plus.

FORTUNAL. *Ruk-windt, Bui, Onweer.*

C'est un coup de mer, une tempête, un orage.

FORTUNE de vent. *Storm-windt, Hardt-weer, Fortuin van weder en windt.*

C'est un gros tems où les vents sont forcez. Une Fortune de vent nous obligea de serrer toutes nos voiles, & d'aller à mâts & à cordes.

FORTUNE de mer. *Quaade fortuyn van zee of sandt, Groot ongemak van zee.*

Ce sont les accidens que cause la tempête, & les autres auxquels on est sujet sur mer, comme d'échoüer, de couler bas d'eau, de rencontrer des pirates &c.

FORTUNE. Voile de Fortune. *Bree-fok.*

La voile de fortune est la voile quarrée d'une Tartane, ou d'une Galére; car leurs voiles ordinaires sont latines, ou à tiers point, & elles ne portent la voile de fortune, qu'on nomme aussi Treou, que pendant l'orage. Les galiotes en ont aussi. *Voiez*, TREOU.

FOS.

FOSSE-AUX-CABLES. *Kaabel gat, Kabel-ruim, Kaabel kot.*

C'est un réduit sous le tillac, vers le mât de misène, & à l'arriére de la fosse-à-lion. Il est destiné à lover & renfermer les cables.

„ La Fosse aux cables est un retranchement à l'avant d'un vaisseau, ou au „ fond de cale dans quelques-uns, en d'autres sous le premier pont, & en „ d'autres sur le faux-pont, dans lequel on serre les cordages. Dans les „ vaisseaux qui vont aux Indes on y fait coucher des soldats: les cabanes, qui „ y sont par étagés les unes sur les autres, sont fort étroites.

„ Ordinairement, dans les navires de guerre, la fosse aux cables est placée „ proche de la cuisine, vers l'avant, & on y retranche encore, ou tout au- „ près, une loge pour le Contre-Maître, droit devant le traversin de bittes „ par le bas, de même que la loge du Pilote se place contre la soute aux pou- „ dres & devant la dépence, c'est-à-dire, dans les navires où le fond de cale „ est séparé en divers apartemens; car dans les vaisseaux marchands le fond de „ cale demeure tout en son entier, & sans aucune clisson, afin d'y charger „ les marchandises.

„ Il se tient dans la Fosse aux cables, pendant le combat. *Hy laat sig inhet* „ *kaabel-gat beschieten, om scheut-vry te zyn.*

„ Il arrive quelquefois que des matelots qui ont peu de courage, se glissent „ dans la fosse aux cables, & se mettent au milieu des cables lovez, qui „ leur servent comme de rempart, parce que le canon ne passe pas au „ travers.

FOSSE à LION. *Hel.*

C'est un réduit sous le tillac à l'avant du vaisseau, contre les guerlandes, destiné à mettre le funin, les poulies & les caps de mouton de rechange, & qui sert aussi de chambre au Contre-Maître. En tems de combat, on met quelquefois la poudre dans la fosse à lion. Dans cette même circonstance on met à la fosse-a-lion un Gardien, qui est un matelot entendu, pour donner ce qui lui sera demandé pour le service du vaisseau.

FOSSE AUX MATS. *Een hok tot masten.*

C'est un lieu rempli d'eau salée: on y conserve les mâts qu'on n'a point encore mis en œuvre.

FOSSE. *Een zee-streek, niet ver van de wal, die beschut is voor de winden, en bequaam om te ankeren.*

C'est un espace de mer près des terres, où les vaisseaux peuvent moüiller à l'abri.

FOSSE. *Een kuil sonder grondt.*

C'est un endroit où il n'y a point de fond, proche d'un banc.

FOU.

FOUETER. Les voiles fouëtent contre le mât. *De zeilen slaan tegen de mast.*

C'est quand elles sont sur le point d'être entiérement sur le mât, & qu'elles battent un peu plus fort contre le mât que quand elles ne sont qu'en ralingue.

FOUGON. *Haart.*

C'est

C'eſt un mot dons les Levantins ſe ſervent pour ſignifier le lieu où l'on fait la cuiſine dans certains petits vaiſſeaux. Le fougon des galéres eſt dans le milieu des bancs.

FOUGUE. Mat de fougue, ou foulé. *De beſaans maſt.*

C'eſt le mat d'artimon. *Voiez*, MAT.

FOUGUE. Vergue de fougue, ou foule. *De Begyn-ree.*

C'eſt une vergue qui ne porte point de voiles, & qui ne ſert qu'à border & étendre par le bas la voile du perroquet d'artimon. *Voiez*, VERGUE.

FOUGUE, FOULE. Perroquet de fougue. *De Kruis-ſteng.*

C'eſt le perroquet d'artimon. *Voiez*, MAT.

FOULOIR, REFOULOIR. *Stamper*, *Aanſetter.*

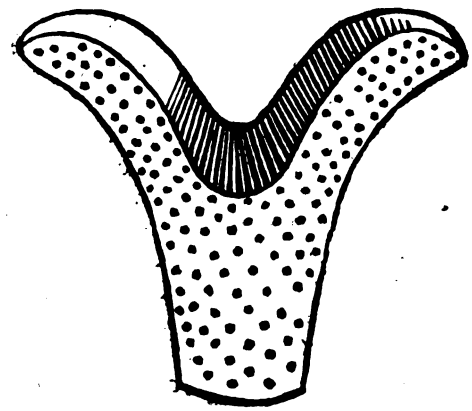
C'eſt un inſtrument dont les Canoniers ſe ſervent pour nétoïer une piéce de canon lors qu'elle a tiré. Comme le fouloir a un bouton par ſon autre bout, ils s'en ſervent auſſi à battre la charge de poudre qu'on a miſe dans la piéce.

FOURCATS, FOURÇATS, FOURQUES, FOURS, SANGLONS. *Sog-ſtukken*, *Gaffel-ſtukken.*

Ce ſont des piéces de bois triangulaires, dont l'une des extremités eſt poſée ſur la quille, à chaque bout, vers l'arriére & vers l'avant, au lieu de varangues; les deux autres extrémités qui ſont en haut ſe joignent aux bouts des genoux appellez de revers. Elles ſont fourchuës & ſe mettent après les varangues aculées, vers l'endroit où le vaiſſeau s'étrecit le plus. Elles ſont bien plus cintrées que les varangues aculées, & achèvent de donner les façons au vaiſſeau. On leur donne les noms de Fourques & de Fourcats, à-cauſe qu'elles ſont fourchuës.

„ Il y a des vaiſſeaux de Barbarie, conſtruits exprès pour faire le cours & „ pirater, qui, au lieu de divers membres ſéparez qu'on fait joindre, n'ont „ dans toutes leurs façons de l'avant & de l'arriére que des fourcats, qui „ ſont poſez ſur la quille, & qui ſont garnis d'argille par le bas. Leur a- „ vant & leur arriére ſont aſſez arrondis; ſi-bien que tout l'avant du vaiſſeau „ juſques au gros, a déja franchi la lame lorſque la force de l'eau commen- „ ce à lui réſiſter. Ces bâtimens portent de grandes voiles, & ſont bons „ voiliers, ainſi que les vaiſſeaux marchands des Chrétiens l'ont ſouvent é- „ prouvé à leur dommage. Leurs mâts ſont d'un très-bon bois, & meil- „ leur que celui de Norvège. Mais quand la mer n'eſt pas agitée, ils „ n'ont point d'avantage ſur les autres vaiſſeaux; car alors il n'importe pas „ dequel gabarit ſoit le vaiſſeau, plat, rond, ou aigu, parce qu'il n'y a „ que peu d'eau qui lui faſſe réſiſtance. En tout autre état où eſt la mer, „ les avants arrondis ſont plus propres que les autres à rompre le coup & la „ force des vagues.

FOUR-



FOURCHES pour carener. *Vork*. *Vorken*.

Ce ſont de longues & menuës fourches de fer, que l'on emmanche au bout d'une éparre, pour prendre le chaufage dans la carène, & le porter au vaiſſeau, ou en tel autre lieu qu'il eſt beſoin.

FOURCHE de potence de pompe. *Voiez*, POTENCE.

FOURCHONS de la Fourche de la potence, Oreilles ou Branches de la fourche. *De ooren van de knie*, *of van van gek van de pomp*.

FOURNIMENT. *Voiez*, CHARGE DE MOUSQUET.

FOURRER les cables, les mâts, & les manœuvres. *Kleeden*, *Bekleeden*, *Bewoelen*.

C'eſt les garnir de toile, ou de petites cordes, en certains endroits, pour les conſerver & empêcher qu'ils ne s'uſent.

FOURRURE, ou ROMBALIERE. *Waagering*.

C'eſt un revêtement de planches qui couvrent par dedans les membres des grands bâtimens à rames.

FOURRURE. *Kleedt*, *Kabel-kleedt*, *Muis*, *Slabbing*, *Woeling*, *Beſlag*.

C'eſt une envelope de vieille toile à voile, ou de fils ou cordons des vieux cables, que l'on met en treſſe, ou petite natte, & dont on envelope toutes les manœuvres de ſervice, pour les conſerver. On en met auſſi autour du cable, pour le conſerver à l'endroit où il paſſe dans l'écubier, & lorsque l'ancre eſt mouillée. Pendant les glaces, nous défendîmes nos cables avec de bonnes fourrures, & des chaînes de fer. Il y a une toile couſuë ſur la fourrure.

FOY.

FOYER. *Voiez*, FOÏER.

FRA.

FRAICHEUR. *Koelte*.

On dit qu'un navire cingle avec bonne fraîcheur, pour dire que le vent eſt égal & raiſonnablement fort. Nous eûmes une bonne fraîcheur, qui nous fit doubler ce jour-là le Cap de Finiſterre.

FRAI-

FRAICHIR. *Koelen, Wakkeren.*

C'eſt quand le vent augmente & devient plus fort qu'il n'étoit. Un Officier dit, ſerrez les deux huniers, car le vent Fraîchit.

Vent qui Fraîchit. *Een aanneemende koelte.*

FRAIS. Vent Frais. *Een wakkere, heldere, of friſſche koelte, koe, koude; Een fraai koudje.*

C'eſt un vent favorable. Nous eûmes un beau frais toute la matinée. Le lendemain nous fûmes portez d'un vent frais juſqu'à midi; après il devint échats, & ſur le ſoir il devint forcé.

Bonfrais. *Een ſtyve of ſtevige koelte.*

C'eſt un vent qui vente aſſez fort.

Beaufrais *Bag ſtags koelte.*

C'eſt un beau vent, qui vente raiſonablement. Il ventoit beau frais.

Petit frais. *Slappe, labbere, of ſlegte koelte.*

C'eſt-à-dire, un petit vent, qui a peu de force.

FRANC d'eau. Rendre le navire Franc d'eau. *Een ſchip bevryden, met pompen droog houden, verloſſen van 't waater, dat daar buiten in ſypt.*

C'eſt y mettre l'eau haute, & le vuider par la pompe.

FRANC-FUNIN. *Gyn-touw.*

C'eſt une longue corde, plus ronde & plus arondie que le cordage ordinaire. Elle eſt blanche, c'eſt-à-dire qu'elle n'eſt pas goudronnée, & ſert dans un vaiſſeau à pluſieurs uſages, comme pour embarquer le canon, pour mettre en carène &c. Le franc-funin eſt compoſé de cinq torons tellement ſerrez, que le cordage en paroît plus arrondi que le cordage ordinaire. Il ſert pour les plus rudes manœuvres. M. Daſſié dit que les franc-funins des grandes caliornes ne doivent être que de quatre toûrons.

FRANC-TILLAC. *Den overloop, Het onderſte dek.*

C'eſt le pont le plus proche de l'eau, ou à-fleur d'eau; celui qui eſt élevé ſur le fond de cale. C'eſt comme l'étage du rez de chauſſée, dans les bâtimens de terre, puis qu'il eſt à fleur d'eau. Tout autour ſont placez les plus gros canons, & l'on nomme cet endroit-là la grande batterie. Vers la poupe eſt la gardiennerie, ou ſainte-barbe.

FRANC-E'TABLE. *Voiez*, E'TABLE.

FRANCHE. La pompe eſt Franche & haute. *De pomp is lens.*

C'eſt-à-dire, que l'oſſec eſt vuide, & qu'il ne reſte plus d'eau à pomper.

FRANCHE Bouline. *Voiez*, BOULINE.

FRANCHIR. Franchir l'eau de la pompe. *Bevryen, Bevryden, De pomp lens pompen, lens krygen.*

C'eſt-à-dire, que l'eau diminuë, ou s'épuiſe, ce qui s'entend de l'eau qui entre dans le vaiſſeau par des ouvertures, ou autrement. Quoique nôtre voie d'eau nous fît craindre de couler bas, nous fîmes tant en pompant à nos deux pompes, que l'eau franchit. Ce vaiſſeau faiſoit tant d'eau qu'il ne la pouvoit franchir à une pompe. On dit auſſi que l'eau ſe franchit. *Voiez*, FRANC D'EAU.

FRANCHIR la lame. *Door de baaren zeilen, De zeën ſnyden, Dwarszees zeilen.*

C'est couper les vagues, les houles, les lames, qui traversent l'avant du vaisseau, & passer au travers.

FRANCHIR deux ou trois lames à la fois. *Twee of drie zeën te gelyk snyden, en doorzeilen, of beslaan.*

FRANCHIR une roche. Le vaisseau toucha sur une roche qui étoit sous l'eau, mais enfin il la franchit. *Het schip stiet tegen een blinde klip, maar hy raakte daar over.*

C'est passer par dessus. La machine venant à pleines voiles fut détournée par le vent, & n'aïant pû franchir une roche, elle alla se briser d'un autre côté.

FRAPER une manœuvre. *Tsorren, Vast maaken, Aansetten.*

C'est-à-dire, Atacher cette manœuvre à une des parties du vaisseau, ou à quelque autre manœuvre. Fraper se dit pour les manœuvres dormantes, ou pour des cordes qui doivent être attachées à demeure; car on dit, Amarrer, pour les autres qu'on doit détacher souvent. Le dormant du bras du hunier de misène, est frapé sur l'étai du grand hunier.

FRAPER une poulie. *Een blok naayen, of hechten, of vast maaken.*

FRE.

FRE'GATE. *Fregaat, Fregat.*

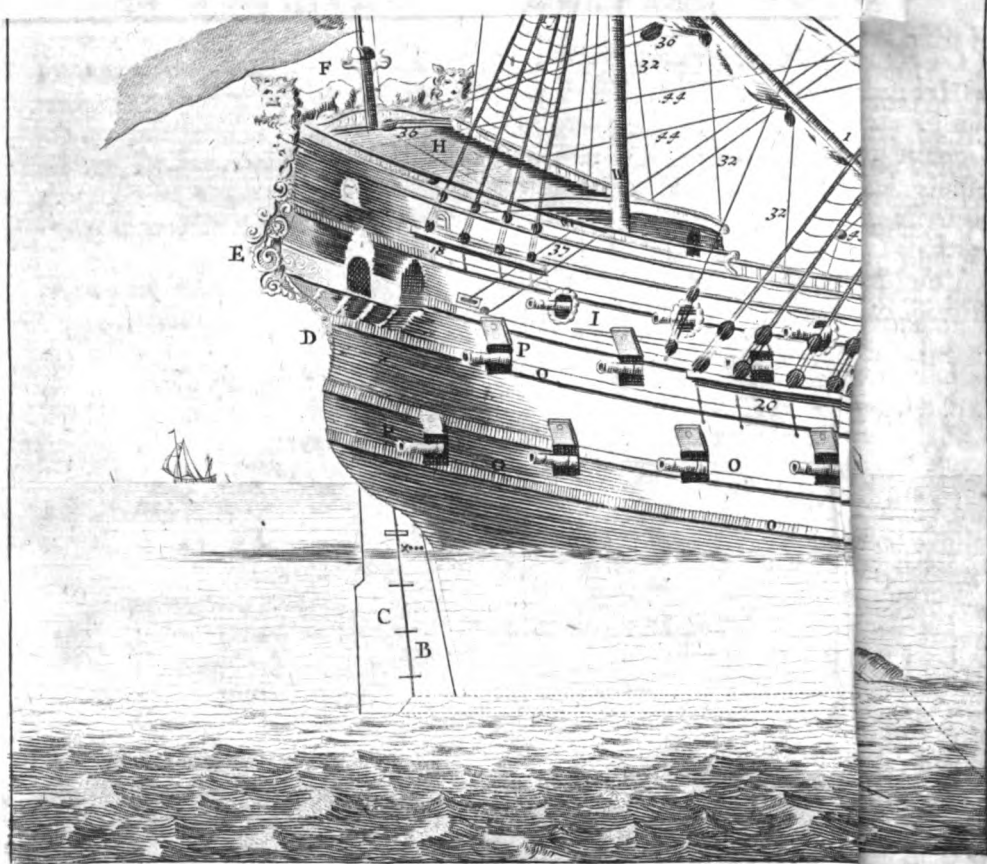
C'est un vaisseau de guerre, peu chargé de bois, & qui n'est pas haut élevé sur l'eau, leger à la voile, & qui ordinairement n'a que deux ponts. On dit, Voilà une frégate bien coupée, bien alongée & d'un beau gabarit. Les Anglois sont les premiers qui aïent appellé Frégates, sur l'Océan, les bâtimens longs armez en guerre, qui ont le pont beaucoup plus bas que celui des galions & des navires ordinaires. Ce mot de Frégate tire son origine de la Méditerranée, où l'on appelloit Frégates de longs bâtimens à voile & à rame, qui portoient couverte, & dont le bord, qui étoit beaucoup plus haut que celui des galéres, avoit des ouvertures, comme des sabords, pour passer les rames. On tient que l'embarras du pont & des œuvres mortes rendant ces frégates pesantes à la voile & à la rame, à fait que peu-à-peu on en a négligé la construction.

„ Les frégates tombent plus sur le nez que les flûtes, parce qu'on les tient „ plus fortes de bois à l'avant.

Voici le Devis & la Coupe d'une Frégate de cent-vingt-huit pieds de long, de l étrave à l'étambord, treize pieds de creux, & trente deux pieds de beau, avec les noms des principales parties & manœuvres de ce vaisseau. C'est une piéce nouvelle, qui n'a jamais vû le jour, & qui a été faite l'an 1700. par un excellent Maître. Il y a plus de noms des piéces d'un vaisseau & des manœuvres, qu'on n'en a encore vû jusques à présent dans aucune autre figure, & elles y sont si bien distinguées qu'on les trouve très-facilement.

La Frégate a cent-dix pieds de quille portant sur terre. L'étrave à vingt-quatre pieds de hauteur à l'équaire, & quinze pieds de quête. La hauteur de l'étambord est aussi de vingt quatre pieds, & il a trois pieds de quête. La lisse de hourdi a vingt deux pieds huit pouces de long.

Le grand mât a quatre-vingts-deux pieds de long: le mât de misène, soixante



xante & douze pieds : le mât d'artimon, soixante & un pied : le beaupré quarante-huit pieds, le grand mât de hune, cinquante deux pieds six pouces : le mât de hune d'avant, quarante-six pieds six pouces : le grand perroquet, vingt-quatre pieds : le perroquet d'avant, vingt pieds : le perroquet d'artimon, vingt-six pieds six pouces : le perroquet de beaupré, dix-sept pieds.

La grande vergue a soixante & dix pieds de long : la vergue de misène, soixante pieds : la vergue d'artimon, soixante-quatre pieds : la vergue de grand hunier quarante pieds : la vergue de petit hunier, trente-quatre pieds cinq pouces : la vergue de sivadiére, quarante-quatre pieds : la vergue de foule, trente-huit pieds : la vergue de perroquet de foule, vingt & un pied : la vergue de grand perroquet vingt pieds : la vergue de perroquet d'avant dix-sept pieds six pouces : la vergue de perroquet de beaupré, quinze pieds.

L'éperon a vingt-cinq pieds de long : les grands porte haubans, vingt & cinq pieds : les porte haubans de misène, vingt & un pied : les porte-haubans d'artimon, douze pieds.

La grande hune a treize pieds de largeur en croix : la hune de misène, onze pieds six pouces : la hune d'artimon, sept pieds. La galerie a huit pieds de long.

La figure est faite & proportionée de telle maniére, que les proportions des trois principales piéces ici marquées, peuvent servir de régle pour tous les autres principaux membres du vaisseau ; & qu'en augmentant ou diminuant les proportions de ces trois piéces, on peut augmenter aussi ou diminuer les autres tout de même, & par proportion ; ensorte qu'elle peut servir de modèle pour la construction entiére des vaisseaux de toutes grandeurs.

Voici le raport des lettres & des chifres à la figure, & les noms des parties du vaisseau, & des manœuvres qu'ils marquent.

A. La Quille.
B. L'E'trave & l'E'tambord.
C. Le Gouvernail.
D. Le Voutis, ou Revers d'arcasse.
E. La Galerie.
F. La Frise.
G. L'E'pars, ou le Bâton du pavillon.
H. Le haut de la dunette à l'arriére.
I. Vergue de hunier de rechange.
K. Le Corps de garde, ou Demi-pont.
L. Le Château d'avant.
M. Le Bossoir.
N. L'E'peron.
O. Les Préceintes.
P. Les Sabords.
Q. Le Dogue d'amure.
R. La grande Ancre.
S. Les E'cubiers.
T. Le Cable qui est mouillée.
V. La Boüée & son Orin.
W. Mât d'artimon.
X. Grand Mât.
Y. Mât de misène, ou d'avant, ou de bourcet.
Z. Mât de beaupré.
a. Mât de perroquet d'artimon.
b. Grand Mât de hune.
c. Mât de grand Perroquet.
d. Mât de hune d'avant.
e. Mât de perroquet d'avant.
f. Mât de perroquet de beaupré.
g. Girouëttes sur les mâts de perroquet d'artimon & d'avant.
h. Pavillon du grand mât, ou du grand perroquet.

i. Pavillon de l'arriére.
k. Pavillon de beaupré.
1. Vergue & Voile d'artimon.
2. Vergue de foule.
3. Vergue & Voile de perroquet de foule.
4. Grande Vergue, & grande Voile, ou grand Pacfi.
5. Vergue de grand huniers, & le grand Hunier.
6. Vergue de grand perroquet, & Voile de grand perroquet, ou le grand Perroquet.
7. Vergue de miſéne, & la Miſéne, ou la Voile de miſéne.
8. Vergue de petit hunier, & le petit Hunier.
9. Vergue de perroquet d'avant, & Voile de perroquet d'avant, ou le Perroquet d'avant, ou de miſéne.
10. Vergue & Voile de ſivadiére.
11. Vergue & Voile de perroquet de beaupré.
12. Les Tons des mâts.
13. Les Chouquets.
14. Les Hunes avec leurs cadènes.
15. Les Tons des mâts de hune.
16. Les Chouquets des mâts de hune, & les Bâtons de pavillon.
17. Haubans du mât d'artimon.
18. Porte-haubans & Cadènes du mât d'artimon.
19. Haubans du grand mât, ou grands Haubans.
20. Grands Porte-haubans & leur Cadènes.
21. Haubans du mât de miſéne.
22. Porte-haubans du mât de miſéne, & leurs Cadènes.
23. E'tai d'artimon & ſa Voile.
24. Grand E'tai & ſa Voile.
25. E'tai du mat de miſéne.
26. Haubans du perroquet de foule.
27. Haubans du grand mât de hune.
28. Haubans du mât de hune d'avant.
29. Haubans du grand perroquet.
30. Haubans du perroquet d'avant.
31. Haubans du perroquet de beaupré.
32. Cargues d'artimon.
33. Cargues de la grande voile.
34. Cargues de miſéne.
35. Cargues de la ſivadiére.
36. E'coute d'artimon.
37. E'coute de la grande voile.
38. E'coute de miſéne.
39. E'coute de ſivadiére.
40. Amure d'artimon.
41. Couëts de la grande voile.
42. Couëts de la miſéne.
43. Hource, ou Ourſe d'artimon.
44. Bras de la grande vergue & leurs Pendeurs.
45. Bras de la vergue de miſéne & leurs Pendeurs.
46. Bras de la vergue de ſivadiére, Palans de bout, & les Pendeurs.
47. Martinet, ſes marticles & araignées.
†. Balancines de la vergue de foule.
48. Balancines de la grande vergue.
49. Balancines de la vergue de miſéne.
50. Balancines de la vergue de ſivadiére qui ſont proche du mât.
51. Cargues-bouline de la grande voile.
52. Cargues-bouline de la miſéne.
53. Cargues-fond de la grande voile.
54. Cargues-fond de la miſéne.
55. Cargues-fond de la ſivadiére.
56. E'coutes de perroquet de foule.
57. E'coutes de grand hunier.
58. E'coutes de petit hunier.
59. E'coutes de grand perroquet, qui ſervent de balancines à la vergue de grand hunier.
60. E'coutes de perroquet de miſéne, qui ſervent de balancines au petit hunier.
61. E'coutes de perroquet de beaupré, qui ſervent de balancines au bout de la vergue de ſivadiére.
62. E'tai de perroquet d'artimon.

63. E'tai

63. E'tai de grand mât de hune, & sa Voile.
64. E'tai de mât de hune d'avant, & sa Voile.
65. E'tai de grand perroquet.
66. E'tai de perroquet de miséne.
67. E'tai de perroquet de beaupré.
68. Sauvegarde de beaupré.
69. Galaubans du grand mât de hune.
70. Galaubans du mât de hune d'avant.
71. Bras & Pendeur de la vergue de foule.
72. Bras & Pendeur de la vergue de perroquet de foule.
73. Bras & Pendeur de la vergue de grand hunier.
74. Bras & Pendeur de la vergue de grand perroquet.
75. Bras & Pendeur de la vergue de petit hunier.
76. Bras & Pendeur de la vergue de perroquet de miséne.
77. Bras & Pendeur de perroquet de beaupré.
78. Cargues de la voile de perroquet de foule.
79. Cargues de grand hunier.
80. Cargues de petit hunier.
81. Cargues de grand perroquet.
82. Cargues de perroquet de miséne.
83. Cargues de perroquet de beaupré.
84. Balancines de la vergue de perroquet de fougue.
85. Balancines de la vergue de grand perroquet.
86. Balancines de la vergue de perroquet de miséne.
87. Balancines de la vergue de perroquet de beaupré.
88. Bouline de perroquet d'artimon.
89. Bouline de la grande voile.
90. Bouline de miséne.
91. Bouline de grand hunier.
92. Bouline de grand perroquet.
93. Bouline de petit hunier.
94. Bouline de perroquet de miséne.
95. Drisse de flame de la vergue d'artimon.
96. E'tague & Drisse d'artimon.
97. Grande E'tague & Drisse.
98. E'tague & Drisse de miséne.
99. E'tague & Drisse de perroquet de foule.
100. Drisse de grand hunier.
101. Drisse de petit hunier.
102. E'tague & Drisse de grand perroquet.
103. E'tague & Drisse de perroquet de miséne.
104. E'tague & Drisse de perroquet de beaupré.
. . . Grands Palans.
. . . Palans de miséne.
X. . Cette marque qui est à l'étambord fait voir le tirant de l'eau du bâtiment, qui est de quatorze pieds à l'arriére & de douze pieds à l'avant.

Voici un autre devis d'une fregate de cent-quarante-cinq pieds de long, de l'étrave à l'étambord, trente-six-pieds de bau, & quinze pieds de creux, dressé par le même Maître Charpentier.

La Frégate a cent-trente pieds de quille portant sur terre, & la quille a un pied neuf pouces en quarré.

L'E'trave a vingt-huit pieds de hauteur à l'équaire; un pied cinq pouces d'épaisseur; trois pieds cinq pouces de large par le haut; deux pieds dix pouces au milieu; trois pieds cinq pouces par le bas; trois pieds trois pouces de ligne courbe; douze pieds quatre pouces de quête.

L'E'tambord a vingt-sept pieds de long à l'équaire; un pied sept pouces d'épais; deux pieds de large par le haut; deux pieds sept pouces à la pointe de l'arcasse; sept pieds par le bas; neuf pouces de ligne courbe; deux pieds sept pouces de quête.

La Lisse de hourdi a vingt-sept pieds de long; un pied neuf pouces d'épais; un pied sept pouces de large en son milieu; un pied cinq pouces par les bouts; un pied d'arc, ou de rondeur.

La pointe de l'arcasse en dehors, est à douze pieds au dessous de la tête de l'étambord, ou de son bout d'enhaut.

Les Allonges de poupe ont vingt-quatre pieds de hauteur prise au niveau de la tête de l'étambord, & sont à la distance de seize pieds l'une de l'autre.

Des deux grands Gabarits celui qui est le premier du côté de l'arriére est posé à soixante & quinze pieds du dehors de l'étambord, & l'autre est onze pieds plus en avant. Le premier gabarit de l'avant est posé sur le rinjot, & a trente-deux pieds six pouces de distance d'un de ses côtés à l'autre, à la baloire. Le dernier gabarit, ou le premier de l'arriére, est posé à autant de distance de l'étambord que l'étrave a de quête, ou un peu plus, c'est-à-dire, à douze pieds six pouces: il y a de distance de l'un de ses côtés à l'autre vingt-neuf pieds six pouces, pris à la baloire; & vingt-quatre pieds pris à neuf pieds de hauteur au dessus de la quille.

La plus basse Préceinte a un pied trois pouces de large, & sept pouces d'épais: la seconde a un pied deux pouces de large, & sept pouces d'épais: la fermure qui est entre-deux a un pied neuf pouces de large: la troisiéme préceinte a un pied un pouce & demi de large, & la fermure, qui est la fermure des sabords, a deux pieds six pouces: la quatriéme préceinte a un pied un pouce de large, & six pouces d'épais; & la fermure entre la troisieme & la quatriéme a un pied quatre pouces, aussi de largeur: la lisse de vibord a un pied de large, & six pouces d'épais: le bordage entre la quatriéme préceinte & la lisse de vibord a deux pieds trois pouces, & les sabords de la seconde bande y sont percez.

Le grand Mât a quatre-vingts-six pieds de long, & deux pieds six pouces d'épais dans l'étambraie: le ton pris sur les barres de hune a neuf pieds de hauteur, & sous les barres de hune six pieds neuf pouces. Le mât de misène a soixante & dix-sept pieds de long, & deux pieds trois pouces & un quart d'épaisseur, ou de diamétre dans l'étambrai: le ton pris sur les barres de hune a six pieds de long, & quatre pieds six pouces sous les barres. Le mât d'artimon a soixante quatre pieds cinq pouces de long, & un pied sept pouces & demi d'épais dans l'étambrai: le ton pris sur les barres de hune a six pieds de long, & quatre pieds six pouces sous les barres. Le mât de beaupré a cinquante-quatre pieds de long, & deux pieds quatre pouces & demi d'épais sur l'étrave en dedans. Le grand mât de hune a soixante pieds de long; le mât de hune d'avant, cinquante-quatre pieds; le grand perroquet, vingt-sept pieds; le perroquet d'avant vingt-trois pieds.

Devis d'un autre Maître Charpentier, pris dans un Auteur Flamand, d'une Frégate de cent-quarante-huit pieds de long, de l'étrave à l'étambord; trente-six pieds de bau, & quinze pieds de creux, construite l'an 1670.

„ La Frégate avoit cent-vingt-huit pieds de quille portant sur terre: la quil-

„ le

„ le avoit deux pieds deux pouces en quarré, & deux pieds quatre pouces „ d'épais à l'avant; & sept pouces d'arc.

„ L'Etrave avoit trente-trois pieds de long à l'équaire; un pied cinq pou- „ ces d'épais; trois pieds de large en son milieu, & trois pieds sept pou- „ ces par le haut; six pieds six pouces de ligne courbe, & dix-neuf „ pieds de quête.

„ L'Etambord avoit vingt-sept pieds de long à l'équaire; deux pieds deux „ pouces de large par le haut, & neuf pieds par le bas; un pied six „ pouces d'épais; un pied neuf pouces de ligne courbe; & un pied un „ pouce de quête.

„ Les Varangues avoient un pied & un pouce de large, & dix pou- „ ces d'épais: les genoux, un pied un pouce d'épais; les allonges huit „ pouces d'épais à la baloire: les allonges de revers, quatre pouces d'é- „ pais par le haut: la carlingue, trois pieds de large, & un pied d'épais: les „ ferre-goutiéres & les faix de pont six pouces d'épais: les vaigres d'empa- „ ture & les ferre-bauquiéres, six pouces d'épais, & les autres vaigres, qua- „ tre pouces.

„ Les Baux du premier pont avoient un pied huit pouces de large, & un „ pied six pouces d'épais: les barrots des châteaux d'avant & d'arriéré un „ pied de large, & dix pouces d'épais; les barrots de la dunette, six pouces „ de large & cinq pouces d'épais: les barrotins, trois pouces & demi „ d'épais.

„ Les planches, ou bordages qui couvroient le bas pont avoient trois pou- „ ces d'épais: celles qui couvroient le haut pont, deux pouces: celles qui „ couvroient les gaillards, un pouce & demi: celles qui bordoient le dessus „ de la dunette, un pouce & un quart.

„ Le Franc-bordage avoit quatre pouces & un quart d'épaisseur: les deux „ plus basses préceintes, huit pouces: la fermure des sabords, quatre pouces „ & demi: la troisiéme préceinte, six pouces: la fermure au-dessus, deux „ pouces & demi: la lisse de vibord, quatre pouces & un quart: le pre- „ mier bordage de l'acastillage, au-dessus de la lisse de vibord, deux „ pouces.

„ L'Aiguille de l'éperon avoit vingt pieds de long, & le Lion, douze „ pieds. La hauteur d'entre deux ponts, prise contre le bord, étoit de sept „ pieds. La hauteur du demi pont étoit de six pieds six pouces: celle du châ- „ teau d'avant étoit de six pieds: celle de la dunette étoit de six pieds contre „ le bord.

FRE'GATE Legére. *Een ligte Fregaat.*

C'est un vaisseau de guerre, bon voilier, qui n'a qu'un pont: il est ordinairement monté depuis seize jusques à vingt-cinq piéces de canon. Par une Ordonnance du Roi de France les Capitaines de frégates legéres commandent aux Lieutenans de vaisseaux & aux Capitaines de brulots.

FREGATE d'avis. *Advys-jacht.*

C'est un petit vaisseau qui porte des paquets, & des ordres à l'armée. On s'en sert aussi pour aller reconnoître les vaisseaux.

FREGATON. *Fregata, Een klein zee-vaartuig; Een soort van een klein Fregaat.*

C'est

C'est un bâtiment Vénitien commun sur le golphe Adriatique, coupé à coupe quarrée, & qui porte un artimon, un grand mat & un beaupré. Il y en a qui portent depuis huit jusqu'à dix mille quintaux.

FREINS, ou REFREINS. *Brandingen.*

Ce sont les vagues qui après avoir frapé rudement contre les rochers, bondissent bien-loin.

FRELER les voiles, les plier, les attacher contre les vergues. *Voiez*, FERLER.

FREQUENTER un port. *Een haaven dikwils bevaaren.*

C'est y aller souvent.

FRET, ou NOLIS *Huur-geldt*, *Vragt.*

C'est le loïer des vaisseaux, & c'est aussi le port & la voiture qu'on paie pour quelque portion de marchandise qu'on charg dans un vaisseau qui charge au tonneau, au quintal, ou à cüeillette, & en quelque autre maniére que ce puisse être. Si le vaisseau est loüé en entier, & que l'afreteur ne lui donne pas toute sa charge, le Maître ne peut, sans son consentement, prendre d'autres marchandises pour l'achever, ni sans lui tenir compte du fret. Si un vaisseau est chargé à cüeillette ou au quintal, ou au tonneau, le Marchand qui veut retirer ses marchandises avant le départ du vaisseau, peut les faire décharger à ses frais en païant la moitié du fret. Le Maître doit être païé du fret des marchandises qui sont jettées à la mer pour le salut commun, à la charge de la contribution: il en est de même des marchandises qu'il est contraint de vendre, pour victuailles, radoub, & autres nécessités pressantes, en tenant compte de leur valeur, au prix que le reste se vend au lieu de la décharge. Il n'est deu aucun fret des marchandises perdües par naufrage, ou échoüement, pillées par les pirates, ou prises par les ennemis, & en ce cas le Maître est tenu de restituer ce qui lui a été avancé s'il n'y a convention contraire; mais si elles sont rachetées, il doit être paié de son fret jusques au lieu de la prise.

FRETEMENT. *Bevragting.*

C'est la convention qu'on fait pour le loüage d'un vaisseau: ainsi Affreter signifie prendre un vaisseau à loüage, & on dit dans ce sens, que le Maître frete son navire, & le Marchand l'affrete.

FRETER. *Verhuuren.*

C'est loüer ou donner un vaisseau à loüage. Dans l'usage ordinaire on confond souvent les termes de Freter & d'Affreter, en prenant ce premier pour le dernier. On dit, Freter un navire à quelqu'un; Un Maître freté pour faire un voiage.

FRETEUR. *Verhuurder.*

C'est le propriétaire, ou le maître d'un vaisseau, qui le donne à loüage à un Marchand, & ce Marchand est nommé Affreteur.

FRETER cap & queuë. Vaisseaux fretez cap & queuë par des Particuliers. *Schepen by bysondere luiden heel bevragt.*

C'est faire le fretement de tout le vaisseau, quand un ou plusieurs Particuliers le loüent & le chargent tout entier.

FRI.

FRIBUSTIER, FLIBUSTIER. *Vrybuiter.*

Ce mot est principalement en usage dans les Iles Françoises de l'Amérique, pour dire, un vaisseau armé en course. Le Commandant & les gens de l'équipage d'un tel vaisseau sont tout de même appellez Fribustiers. On dit aussi Flibustiers. *Voiez*, FLIBUSTIERS.

FRIOU. *Een vaar-waater*, *Een zee-gat.*

C'est un terme dont ceux du Levant se servent pour signifier un Canal, une Passe.

FRISE. *Hakkebord.*

C'est un ornement de sculpture qui se trouve en plusieurs endroits d'un vaisseau. Elle arrête ce qui est sur les gaillards, & orne sur tout la dunette.

FRISE de l'éperon. *Kam.*

C'est un ornement d'architecture, fait d'une piéce de bois plate, en sculpture, qui regne entre les deux aiguilles de l'éperon, depuis l'étrave jusqu'à la pointe du même éperon.

„ Les trous des amures, qui sont ordinairement dans la gorgére, se font „ aussi quelquefois dans la frise, contre le bout de laquelle, en avant, le der- „ riére du lion vient se rendre.

„ La Frise doit avoir de largeur en devant, un pouce & demi plus que le „ tiers de la largeur qu'elle a par derriére, c'est-à-dire, contre l'étrave.

„ Quelques Charpentiers donnent à la frise d'un vaisseau de cent-trente- „ quatre pieds, sept pouces de largeur en devant, vingt pouces par derriére, „ & trois pouces d'épaisseur; & la font entrer d'un pouce & demi dans la ra- „ blure des aiguilles.

FRISE pour les sabords. *Poort-laakens*, *Suigers.*

FRISER les sabords. *De poorten met laaken digt toe stoppen.*

C'est mettre une bande d'étofe de laine autour des sabords qu'on ne calfate pas, afin d'empêcher que l'eau n'entre dans le vaisseau.

FRISER. Les voiles frisent le mât. *De zeilen vallen op de mast.*

FRISONS. *Flap-kannen*, *Pullen*, *Flabben*, *Kitten*, *Flip-kannen.*

Ce sont des pots de terre, ou de métal, dont on se sert sur quelques vaisseaux, pour tenir la boisson.

FRO.

FRONTEAU. *Schildt*, *Hakke-bord.*

C'est une piéce de bois plate, & ouvragée de sculpture, qui est aussi longue que le vaisseau est large, & qui sert non-seulement à orner le dessus des dunettes, mais aussi les gaillards. Quelquefois ce fronteau est sur une balustrade, & il sert d'apui.

„ Au dessus du demi-pont on met ordinairement un fronteau sur le bord, „ qui est élevé d'un pied, & qui est joint aux planches par une latte. Dans „ un vaisseau de 134. pieds de long, ce fronteau doit avoir sept pouces & „ demi de large, quatre pouces d'épais par le haut, & un pouce par le bas. „ Il y a de petits piliers au dessous, qui font une balustrade à jour.

FRONTEAU de séparation, Clisson, Cloison de bois. *Schot*, *Beschot.*

FRONTEAU du gaillard d'avant. *Schot voor de bak.*

FRONTEAU du gaillard d'arriére, ou corps de garde. *'t Schot van de stuurplegt.*

FRONTEAU du château d'avant en dedans, & qui regarde le grand mât. *'t Henne-schot.*

FRONTEAU de mire. *Versigt-top.*

Il est de cuivre ou de bois, & a la figure ronde, & son diamétre est égal, à celui de toute la piéce de canon vers la platebande. Son usage est de suposer un point autant élevé sur l'ame du canon que le sauroit être celui qui est formé par la platebande.

FRONTON, MIROIR, DIEU-CONDUIT. Le mot de Miroir est à préférer. *Waapen-vlak.*

C'est un cadre, ou une cartouche, de menuïserie, qui est placé sur la voute à l'arriére du vaisseau. On l'appelle aussi Dieu-conduit, ou le Miroir, & on le charge des armes du Prince qui a fait construire le navire. Quelquefois il a la figure dont le vaisseau porte le nom. *Voiez*, MIROIR, & E'CUSSON.

FUN.

FUNER un mât. *Een mast betouwen en betaakelen.*

C'est garnir le mât de son étai, de ses haubans & de sa manœuvre. Le défuner, c'est les ôter. Quand de gros tems on veut mettre bas les mâts de hune, ou le perroquet, il faut les Défuner, *Kaal-maken.*

FUNEURS. *Toetaakelaars. Voiez*, AGRE'EURS.

FUNIN. *Touwerk.*

C'est le cordage d'un vaisseau. On dit le funin d'un tel mât, d'une telle vergue, par exemple, du mât & de la vergue de grand hunier, pour dire, les cordes qui doivent servir à ce mât & à cette vergue.

Mettre un vaisseau en funin. *Een schip toetaakelen, betouwen.*

C'est le funer, & l'agréer de tous ses cordages.

FUNIN. *Voiez*, FRANC-FUNIN.

FUR.

FURIN. Mener un vaisseau en furin. *Een schip uit-loodsen.*

C'est-à-dire, le mener hors du havre, & en pleine mer, ce qui se fait par des Pilotes des lieux, qui connoissent les endroits où il y a du danger.

FUS.

FUSEAUX ou TAQUETS DE CABESTAN. *Klampen om de spil.*

Ce sont de courtes piéces de bois que l'on met au cabestan pour le renfler. Ils sont nommez Taquets seulement dans l'article qui est sous le mot Cabestan, au lieu qu'on avoit eu dessein de mettre Taquets & Fuseaux. *Voiez*, CABESTAN.

FUSE'ES d'artifices, Fusées de poudre à canon. *Vuur-pylen.*

C'est un feu d'artifice qui s'elève en l'air. C'est aussi une traînée de poudre pour mettre le feu en d'autres artifices.

FUSE'E dans un brulot. *Een pyp.*

C'est un canon de bois percé qu'on remplit; on s'en sert pour les cofres à feu.

FU-

FUSE'E d'aviron. *Muis*, *Beſlag van de riem.*

C'eſt un peloton d'étoupe goudronée, avec un entrelaſſement de fil de carret qui ſe fait vers le menu bout de l'aviron, pour empêcher qu'il ne ſorte de l'étrier, & ne tombe à la mer, quand on le quitte le long de la chaloupe.

FUSE'ES de tournevire. *Muiſen.*

Ce ſont des entrelaſſemens de fil de carret: on les fait ſur la tournevire de diſtance en diſtance, pour retenir les garcettes, & les empêcher de gliſſer le long de la corde.

FUSE'E de vindas, ou de cabeſtan volant. *Stut van de kaapſtaander.*

C'eſt la piéce ou l'arbre du milieu du vindas, dans la tête duquel on paſſe les barres.

FUSIL. *Roer*, *Snaphaan.*

C'eſt une arme tout-à-fait ſemblable au mouſquet, ſi ce n'eſt qu'on y joint un chien, qui porte une pierre, & qui s'abatant avec reſſort, fait feu ſur le baſſinet, au lieu que l'on joint un ſerpentin à la platine du mouſquet, qui peut-être a ſon calibre encore plus grand, & eſt un peu plus peſant. Les fuſils boucaniers ſont les meilleures armes dont on puiſſe ſe ſervir dans un vaiſſeau; mais il faut obſerver qu'ils ſoient de même calibre.

FUST, ou FUT DE GIROUETTE. *Vlag-hek.*

C'eſt un bois plat comme une latte, & qui n'a de largeur que quatre doigts, où l'on coûd la girouëtte.

FUST d'un arme-à-feu. *De houte laade van een ſchet-geweer.*

C'eſt le bois ſur lequel on monte un mouſquet, un fuſil, un piſtolet & autres armes.

FUST, ou FUT D'UNT SCIE. *Stelling.*

C'eſt le bois ſur lequel la ſcie eſt montée.

FUSTE. *Een ſoort van een laag vaartuig.*

C'eſt un bâtiment de bas-bord & de charge, qu'on navige à voiles & à rames.

FUT.

FUTAILLES. *Fuſtagie*, *Vaaten*, *Vat-werk.*

Ce ſont les tonneaux où l'on met l'eau & d'autres proviſions, dans un navire.

G.

GAB.

GABARE, GABARRE. *Een groote schuit, of ligter, op de rivier van Loire, Een Gabaar.*

C'est un bateau plat & large, qui va à la voile & à la rame, & qui est très-commun sur la riviére de Loire, au dessous de Nantes, pour servir à transporter les cargaisons des vaisseaux qui ne peuvent monter la riviére, faute de profondeur. Les frais des gabares entrent en avaries ordinaires.

GABARRE qui sert à transporter les bouës qu'on tire des canaux de Hollande. *Modder-praam, Modder-schouw.*

GABARIER. *De Schipper, of Voerder van een Gabaar.*

C'est le Maître d'une gabare, celui qui la conduit. Ce mot se dit aussi d'un porte faix que l'on emploie à charger & à décharger la gabare.

GABARITS. *Mallen, Models, Spanten, Uitspanten, Omspanten, Scheerstrooken.*

Ce sont des modèles que les Charpentiers font avec des piéces de bois fort minces, pour répréſenter la longueur, la largeur, & le calibre des membres & des parties d'un vaisseau, quand ils veulent travailler à la construction, & le mettre en chantier.

„ C'est un assemblage de piéces de bois, au nombre de cinq ou de sept, „ qui, avec des lattes qui se courbent autour, dans les endroits qu'il faut, „ donnent au vaisseau le tour & les Façons requises, en largeur & en hau- „ teur, mais non pas en longueur.

GABARIT, Figure & Façon d'un vaisseau. *Beloop, Strookinge, Omtrek.*

C'est la forme même qu'on lui donne en sa construction.

Vaisseau d'un beau gabarit. *Een schip dat wel strookt, dat van een goedt beloop, of zwiering is.*

C'est-à-dire, que ce vaisseau est d'une belle construction.

Premier Gabarit, Maitresse côte. *Meester rib, Middel rib, Middel-spant.*

La varangue qui se met sous le maître bau, & qui y répond, ce qui est la plus large partie du vaisseau, s'appelle Premier Gabarit, & tout le modèle qui s'élève perpendiculairement là-dessus s'appelle aussi Premier Gabarit.

Second Gabarit, Troisiéme, Quatriéme Gabarit de l'avant. *Tweede, derde, vierde Spant-hout na vooren toe.*

Ce sont les autres modèles, qui s'élèvent sur les aures varangues, en tirant vers l'avant, selon leur ordre. On dit donc, Second Gabarit de l'avant, troisiéme Gabarit de l'avant, quatriéme Gabarit de l'avant. On dit de même Se-

Second Gabarit de l'arriére, troisiéme, quatriéme Gabarit de l'arriére.

„ Les deux grands Gabarits, ou Gabarits du milieu, qui sont entiérement „ égaux entr'eux, sont posez à-peu-près vers le milieu du vaisseau, & à „ cinq, six, huit, dix, ou douze pieds l'un de l'autre, selon que le requiert „ la longueur du bâtiment. En les plaçant il faut prendre garde à ce qu'ils „ s'ajustent bien avec les varangues, & qu'elles aient justement leur place „ entre tous les deux. Il n'y a que cette partie d'un vaisseau qui est entre „ les deux grands gabarits, où toutes les piéces se ressemblent, & soient „ d'une proportion égale, chacune dans son espéce. Toutes les autres piéces changent de figure, ou de proportion entre elles.

„ Voici la règle que quelques Charpentiers observent, pour poser convenablement le grand gabarit qui regarde l'arriére. Ils prennent la moitié „ de la quête de l'étrave avec la longueur du vaisseau, & la moitié des pieds „ que donnent ces deux nombres ensemble est la place où ils posent le „ gabarit, à compter depuis l'étambord. Par exemple; Supoſé qu'un „ vaisseau ait cent-cinquante-huit pieds de long, & que l'étrave ait trente-deux pieds de quête, dont la moitié fait seize pieds; cette moitié & la longueur du vaisseau faisant cent-soixante & quatorze pieds, il faudra que le „ grand gabarit de l'arriére soit posé à quatre-vingts-sept pieds de l'étambord.

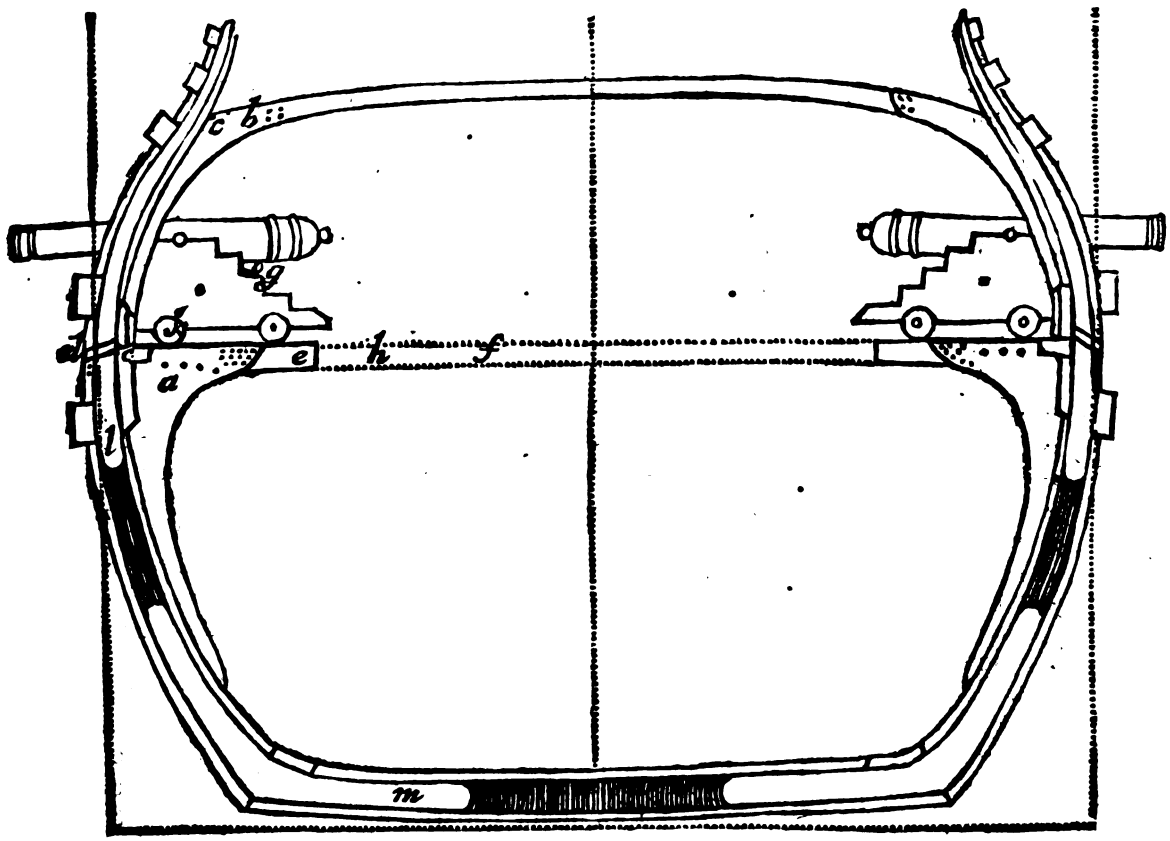
„ A l'égard de l'espace qui doit être entre les deux grands gabarits, „ ces mêmes Charpentiers prennent le reste de la longueur de la quille, „ depuis le grand gabarit de l'arriére jusques au bout de l'écart du rinjot „ en dedans, & l'aïant divisé en quatre parties égales, ils en mettent une „ dans cet espace, y ajoûtant néanmoins, ou retranchant quelque chose, „ lorsque la situation des varangues les y oblige.

„ Une varangue, deux genoux, & deux, quatre, ou six allonges, posez „ en la forme où ils doivent se trouver dans le vaisseau, sont appellez un Gabarit, à quoi l'on peut ajoûter si l'on veut, les autres piéces qui les acompagnent. Plus il y en a plus le gabarit est parfait.

Voici deux figures de gabarits, non pour faire voir quelque différence par raport à l'avant ou à l'arriére, car il n'y en a point, ni ne doit point y en avoir entre les deux grands gabarits, qui sont ceux qu'on prétend donner ici. Mais on a voulu faire voir certaines piéces, chacune en leur place, qui ne peuvent pas paroître assez dans un même gabarit, comme les courbes & les éguillettes. Dans cette vûë ces deux figures auroient deu être égales, & on avoit eu aussi intention de les donner telles; mais comme les ouvriers n'éxecutent pas toûjours ce qu'on leur marque, le graveur a fait un de ces gabarits plus grand que l'autre & il les a rendus si tard, qu'on n'a pas eu le tems d'en faire refaire un autre. Il ne faut dont pas s'arrêter à la grandeur du dernier, mais seulement à celle du premier, qui est selon le modéle qui avoit été donné; car eu égard à chaque piéce qui est désignée, & en vûë dequoi on ajoûte ce dernier gabarit, il n'importe pas de quelle grandeur ou largeur il soit.

a. Est une Courbe du premier pont.
b. Est un Courbaton du haut pont.
c. Est la Serre-goutiére.

d. Eſt un Dalot.
e. Eſt un Faix de pont.
f. Ce ſont les bordages qui couvrent le pont.
g. Eſt le Traverſin de l'afût.
h. Eſt le Bau.
k. Eſt la rouë de l'afût.
l. Ce ſont les Allonges.
m. Eſt un Genou de fond.



SECONDE FIGURE.

a. Eſt la Quille.
b. Eſt le Plat-fond, qui commence à *b* & finit à *b*.
c. Eſt une Varangue qui traverſe ſur la quille & ſur tout le fond.
d. Eſt une Allonge qui forme le creux & la largeur du vaiſſeau. Par exemple; quand on préſente le modèle, il faut mettre un clou à l'endroit où commence le creux, & y attacher le plomb, & ſur ce niveau on meſure ce que le vaiſſeau a de ſaillie, ou de façons, depuis les fleurs juſques au gros : car un vaiſſeau de cent-trente-quatre pieds de long, a vingt-ſept pieds de large à la fin des fleurs par le haut, & il en a vingt-neuf en toute ſa largeur; de ſorte qu'il faut que depuis les fleurs il y ait de chaque côté un pied de ſail-

saillie : c'est-à-dire, en un mot, qu'on prend vingt-sept pieds pour la largeur au haut des fleurs, & un pied de chaque côté pour la saillie jusques au gros, ce qui fait vingt-neuf pieds.

e. Est une Allonge de revers.

f. Est la Serre-bauquiére, dans laquelle les baux sont entez, & joints à queuë d'aronde.

g. Est la Vaigre au dessus de la serre-goutiére, ou la Vaigre d'empature des allonges.

h. Est le Bau du premier pont.

i. Est le Franc-bord entre les fleurs & la plus basse préceinte.

k. Ce sont les Fleurs.

l. Ce sont les Fermures, Couples ou Bordages entre les préceintes.

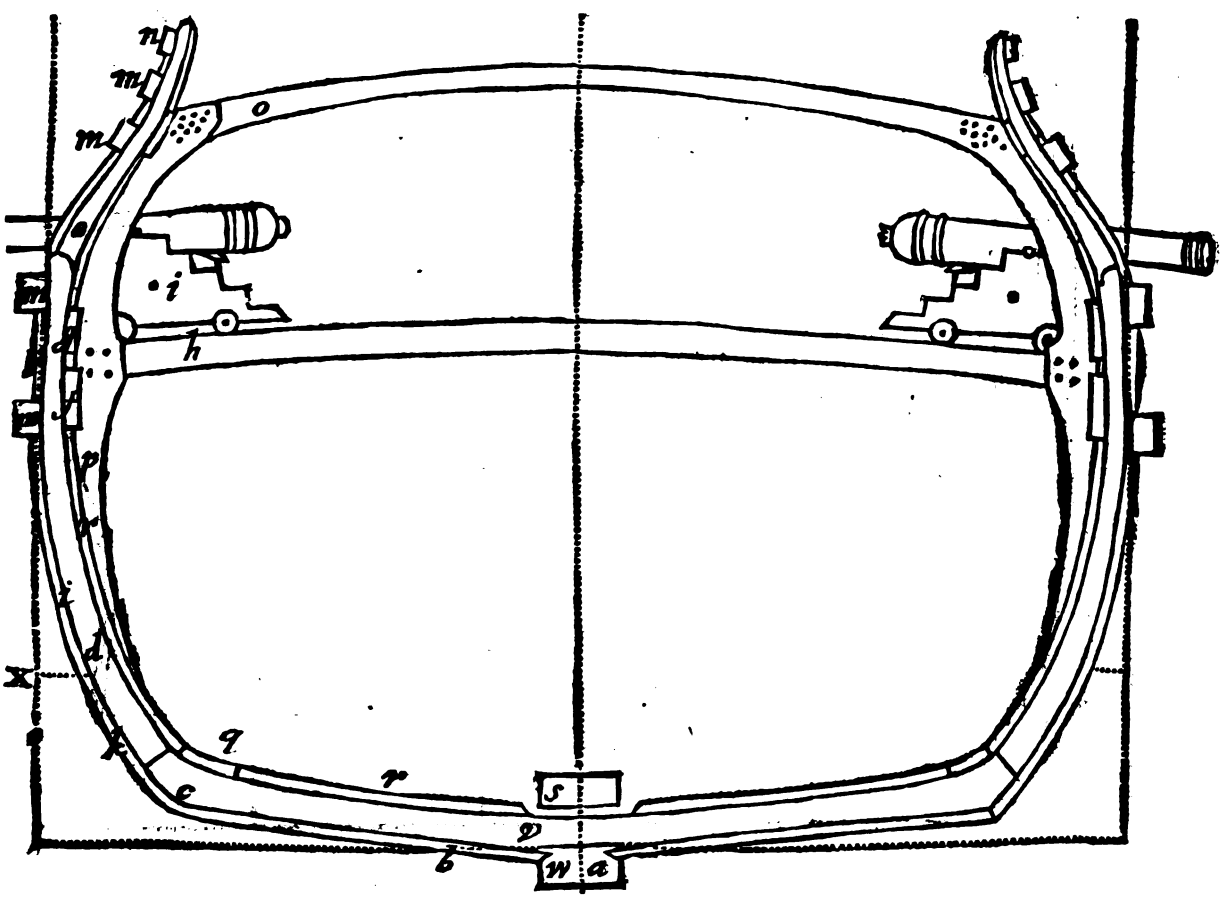
m. Ce sont les Préceintes avec leurs avances en dehors.

n. Est la lisse de vibord qui fait la derniére & plus haute ceinte ou ceinture du vaisseau, & qui est presque semblable aux autres préceintes.

o. Est un Bau du haut pont.

p. Est une E'guillette.

q. Est la Vaigre d'empature des genoux & des varangues.



r. Ce

r. Ce ſont les Vaigres de fond, & du deſſous de la premiére préceinte.

ſ. Eſt la Carlingue.

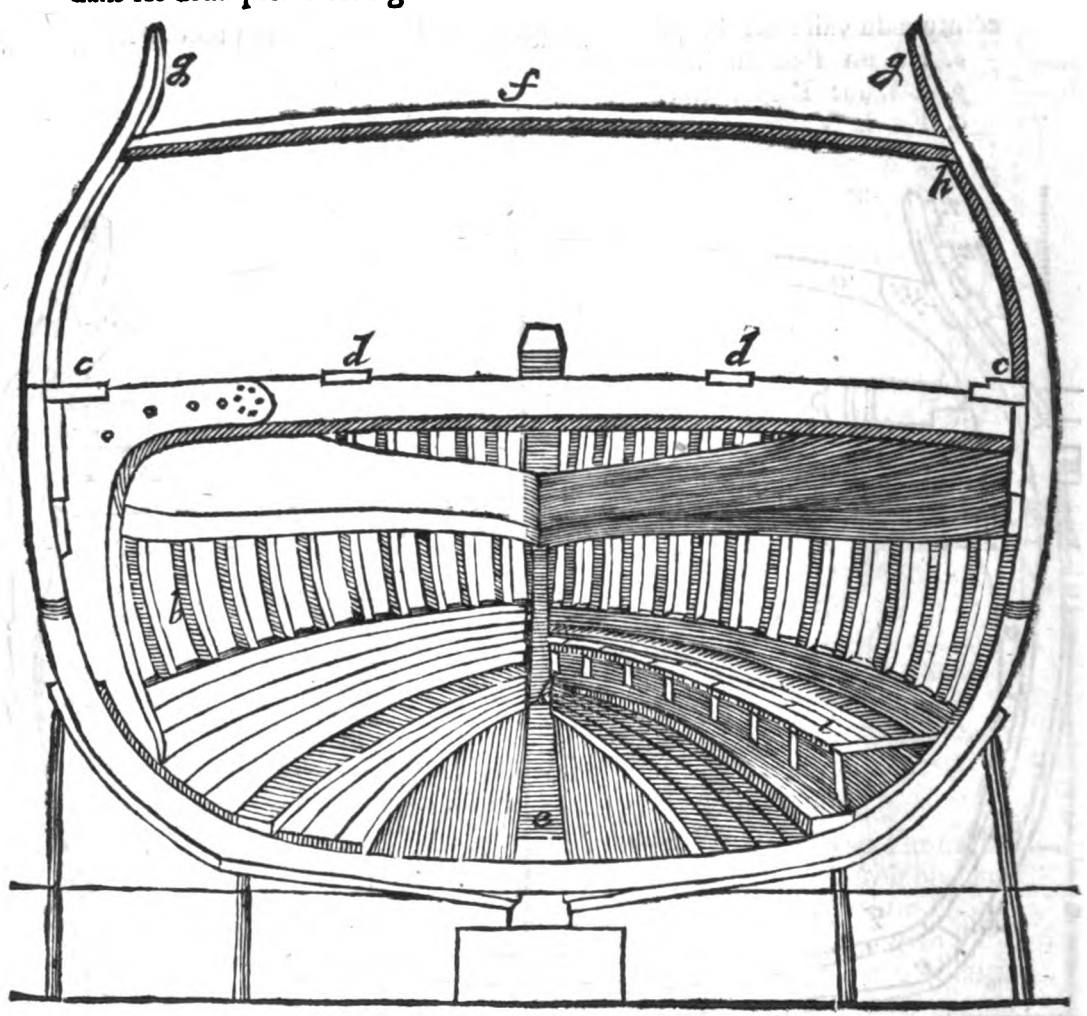
t. Eſt un Afût de bord.

u. Eſt la Planche qui aide à former les anguilléres & qui les couvre.

w. Eſt la Rablure ou le Jarlot de la quille, où entre le gabord.

x. Eſt le point, ou ligne qui pendant au niveau du gros ſe trouve éloignée d'un pied du franc-bord, à l'endroit où il finit & où les fleurs commencent en deſcendant, & c'eſt-là la largeur du gros, ou la largeur entiére du vaiſſeau dans ſon gros.

Comme ces deux figures de Gabarits ne ſont faites que pour faire voir diſtinctement les piéces dont elles ſont compoſées, on ajoûte cette troiſiéme figure, pour faire voir ces mêmes piéces d'une autre maniére, mais principalement pour faire voir la rondeur du vaiſſeau, qui n'eſt pas ſi-bien obſervée dans les deux premiéres figures.



b. Ce

b. Ce ſont les Courbes ſous les faux baux.
c. Ce ſont les Serre-goutiéres.
d. Ce ſont les Faix de pont.
e. Eſt la Carlingue.
f. Ce ſont les Barrots du haut pont.
g. Ce ſont les Allonges de revers.
h. Eſt la Serre-bauquiére.
i. Eſt un échafaut ſur lequel ſe mettent les ouvriers.
k. Eſt l'étrave en dedans.

GABARIT de l'avant. *Voor-ſpant*, *Voorſte Spant*.

GABARIT de l'arriére. *Agter-ſpant*, *Agterſte Spant*.

„ Le premier gabarit de l'avant ſe poſe toûjours ſur l'écart de la quille & „ de l'étrave en dedans; mais le dernier gabarit, ou bien le premier a pren- „ dre de l'arriére, ſe poſe plus ou moins proche de l'étambord, ſelon que le „ requiérent les façons qu'on a deſſein de donner au bâtiment. Les Maî- „ tres de l'Art ſavent de quelle importance ſont ces deux gabarits, & com- „ bien ils doivent contribuer à former les façons du vaiſſeau. En effet ce ſont „ eux qui déterminent la longueur du bâtiment, & ſi l'un des deux eſt „ trop grand, ou trop petit, le vaiſſeau ne manquera pas de carguer de „ l'avant ou de l'arriére, & de tirer trop d'eau de l'un ou de l'autre bout, ce „ qui eſt un grand defaut à l'égard des façons, & qui rend le vaiſſeau „ peſant à la voile.

GABARIT de gouvernail. *Stuur-mal.*

Faire les Gabarits d'un vaiſſeau. *Web-ſcheeren.*

GABET, GIROUETTE. *Vleugel.*

En pluſieurs endroits de la Manche on dit Gabet pour Girouëtte; mais il vaut mieux dire Girouëtte. *Voiez*, GIROUETTE.

GABIE, HUNE. *Mars.*

Ce terme eſt en uſage ſur la Méditerranée, pour dire la Hune qui eſt au haut du mât. A Marſeille le mât de hune s'appelle auſſi Gabie. Ce mot vient de l'Italien *Gabbia*, Cage.

GABIER. *Uit-kyker.*

C'eſt un matelot qui eſt ſur la hune à faire le guet & la découverte, pendant ſon quart. *Voiez*, HUNE.

GABIER du mât de miſéne. *Neus-kyker.*

GABIER. *Een ervaren matroos geſtelt om 't ſchip, en ſchips ſtaande en loopende wandt, alle morgens te viſiteeren.*

Quelques-uns emploient ce terme pour dire, un Matelot qui a ſoin de viſiter, tous les matins, les manœuvres du vaiſſeau, afin de voir ſi rien ne ſe coupe, & ſi tout eſt en bon ordre.

GABORDS. *Kielgangen*, *Gaarborden*, *Sandt ſtrooken*, *of Streeken.*

Ce ſont les premiéres planches d'embas, qui font le bordage extérieur du vaiſſeau, & qui forment par dehors un coude en arc concave, depuis la quille juſqu'au-deſſus des varangues. Ce coude, ou retraite, qui adoucit inſenſiblement le plat de la varangue, le long du bordage, depuis l'avant juſqu'à l'arriére, s'appelle la coulée du vaiſſeau. Le rang de planches qui

se met au dessus du Gabord s'appelle Ribord. *Voiez*, BORDAGES de fond.

„ Il est bon que la largeur des gabords soit de 18. 20. ou 22. pou-
„ ces, si le bois le peut permettre, & pour leur épaisseur elle doit être la
„ même que celle du frant-bordage.

GABURONS, CLAMPS, JUMELLES. *Voiez*, JUMELLE.

GAC.

GACHE. *Een Riem.*

C'est un vieux mot qui veut dire Aviron, ou Rame. *Voiez*, RAME.

GAF.

GAFFE. *Boots-haak.*

C'est une espéce de croc de fer, dont on se sert dans une chaloupe, pour s'éloigner de terre, ou d'un vaisseau, ou pour quelque autre besoin. Ce croc a deux branches; il y en a une droite, & l'autre courbe, & son manche est une perche, qui a dix à douze pieds de long. C'est le même instrument que les Bateliers appellent Croc.

GAFFER quelque chose. *Aanhaaken.*

C'est-à-dire l'accrocher avec une gaffe.

GAG.

GAGES des matelots *Soldye*, *Maandt-geldt*, *Wedde*, *Maandt-wedde.*

C'est la solde qu'on leur paie. On dit aussi Solde.

GAGNER, au vent, Gagner le vent, Gagner le dessus du vent. *Op laveeren*, *Boven de windt komen*, *de windt van den vyandt grypen*, *De loef afwinnen*, *of afknypen.*

C'est prendre l'avantage du vent sur son ennemi, ce qui se fait en courant plusieurs bordées, en changeant promtement de bord, lors que le vent adonne, & en faisant bien gouverner. *Voiez*, VENT.

GAGNER au vent, Monter au vent. *By laaten koomen*, *Op loeven.*

C'est lors qu'un vaisseau qui étoit sous le vent se trouve au vent par la bonne manœuvre qu'il a faite.

Ne gagner, ni ne perdre ou déchoir. *Nog winnen*, *Nog verliesen.*

GAGNE' sur un vaisseau, Avoir Gagné. *Voorby gezeilt*, *Te boven gekomen zyn.*

C'est-à-dire qu'on cingle mieux que lui, & qu'on s'en est approché, ou qu'on l'a dépasse.

GAGNER. *Harder zeilen als een ander*, *Een ander schip doodt loopen*, *in 't zeilen voorby gaan.*

GAI.

GAI, *Voiez*, GUAI.

GAILLARD, ou CHATEAU, CHATEAUX. *Plegt*, *Plegten.*

C'est un étage du vaisseau qui n'occupe qu'une partie du pont. Il y a le gaillard d'avant, & le gaillard d'arriére. *Voiez*, CHATEAUX.

GAILLARD d'avant. *Voor-kasteel*, *Bak*, *Voor-plegt.*

C'est l'exhaussement qui est à la prouë des grands vaisseaux, vers le mât de misène, au dessus du dernier pont.

GAIL-

GAILLARD d'arriére. *Agter-kasteel*, *Stuur-plegt*, *Schans*, *Agter-verdek*.

C'est l'élévation qui regne à la poupe, au dessus du même pont.

GAILLARDELETTES, GALANS. *Vlaggen van de fokke-mast*, *en van de besaans-mast*.

Quelques-uns appellent ainsi les pavillons arborez sur le mât de misène, & sur l'artimon.

GAILLARDET. *Splits-vleugel*.

C'est une sorte de petite girouëtte, échancrée en maniére de cornette.

GAINE de flame. *De bandt van een wimpel*.

C'est une maniére de fourreau de toile, dans lequel on fait passer le bâton de la flame.

GAINE de pavillon. *De band van een vlag*.

C'est une bande de toile, cousuë dans toute la largeur du pavillon: les rabans y sont passez.

GAINES de girouëttes. *Banden van de vleugels*.

Ce sont des bandes de toile, par où l'on coûd les girouëttes au fût.

GAL.

GALAUBAN, GALAUBANS, GALEBANS, GALANS. *Perdoen*, *Perdoens*,

On appelle galaubans de longues cordes qui prennent du haut des mâts de hune jusques aux deux côtés du vaisseau. Ils servent à tenir ces mâts, & secondent l'effet des haubans. Chaque mât de hune a deux galaubans, l'un à stribord, l'autre à babord.

„ La plus grande utilité qu'on tire des galaubans, c'est quand on fait vent „ arriére, parce qu'ils afermissent les mâts de hune, & les empêchent de „ tomber, ou de pancher trop en avant. L'épaisseur des galaubans doit être „ des trois quarts de celle de l'étai de leur mât de hune.

GALE'ASSE. *Een Galeas*.

C'est un gros bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui porte trois mâts, savoir, artimon, mestre, & trinquet, en quoi la galéasse est différente de la galére, qui n'a point d'artimon, & qui met les deux autres bas quand il est nécessaire, au lieu que la galéasse ne peut desarborer les siens. La galéasse est le plus grand de tous les bâtimens qui sont à rames. Elle a trente deux bancs, & six ou sept forçats à chacun. Elle a trois batteries à prouë; la plus basse est de deux piéces qui portent chacune trente-six livres de bale; la seconde est aussi de deux piéces, qui en portent vingt-quatre; & la troisiéme est de deux autres piéces, qui portent dix livres de bale. Elle a deux batteries à poupe, chacune de trois piéces par bande, & chaque piéce de dix-huit livres de bale. Ces sortes de bâtimens égalent les plus grands vaisseaux en longueur & en largeur: leur équipage est de mille à douze cents hommes, de sorte que les galéasses sont comme de véritables forteresses sur mer; c'est pourquoi, comme le gain d'un combat naval dépend ordinairement des galeasses, non seulement elles ne peuvent jamais être commandées que par des Nobles Vénitiens, mais encore ceux qui les commandent s'obligent par serment, & répondent

ſur leur tête, qu'ils ne refuſeront pas de combattre contre vingt-cinq galéres ennemies. „ Pendant qu'un canon tire l'autre ſe hale en ſa place, & s'y „ trouve dès que le coup eſt tiré. Pour cet effet on y voit un grand atirail „ de rouets & de poulies, ce qui ſoulage beaucoup les équipages. Tout ce „ dont on a beſoin s'y trouve à vendre.

GALE'RE. *Een Galey.*

C'eſt un bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui a ordinairement vingt à vingt-deux toiſes de longueur, trois de largeur, & une de profondeur. Elle a deux mats & deux voiles latines, cinq piéces de canon, ſavoir deux bâtardes, & deux plus petites piéces, & un courſier. Ce courſier qui eſt logé ſur l'avant, pour tirer par deſſous l'éperon, porte de bale trente-trois à trente-quatre livres. Les mâts s'appellent le Meſtre & le Trinquet, & ils ſe deſarborent. Quoique les galéres aient coûtume d'aller terre à terre, elles ne laiſſent pas quelquefois de faire canal. Elles ont de chaque côté vingt-cinq à trente bancs, à chacun deſquels il y a cinq, ou ſix rameurs. On les diſtingue ordinairement en galéres ſubtiles ou legéres, & en galéres bâtardes ou communes. Les meſures dont on ſe ſert en Provence pour la fabrique des galéres s'appellent Gouës, chacune étant compoſée de trois pans, ou de trois palmes, dont chaque pan revient à neuf pouces; ſi bien que la canne de Provence étant de huit pans, elle vaut ſix pieds de Roi. La longueur d'une galére eſt d'ordinaire de cinquante-huit gouës, ou environ vingt-deux toiſes, ſavoir d'un capion à l'autre; ce qu'on dit aux navires, de l'étrave à l'étambord. Sa largeur au milieu eſt d'environ trois toiſes, & ſa hauteur d'une toiſe, au même endroit.

„ Pendant les guerres des Provinces Unies contre l'Eſpagne, on ſe ſervit „ de petites galéres ſur les eaux internes, Elles étoient toutes ouvertes, & „ la prouë faiſoit une grande ſaillie ſur l'eau. Il y avoit des rames de chaque „ côté, ſelon la longueur du bâtiment, & un rameur à chaque rame. Il „ y avoit une petite tente ronde à la poupe, & un grand mât vers la prouë, „ ou l'étendard étoit arboré. Les ſoldats étoient au milieu, & aux deux „ bouts il y avoit de petites piéces de campagne. Elles pouvoient contenir „ juſqu'à cent hommes.

Les termes de la navigation, de la manœuvre & de la conſtruction de la Galére, étant particulieres, & en fort grand nombre, il auroit fallu en faire une étude particuliére, pour les pouvoir placer en ce Dictionaire. Mais le travail eût été trop long; & d'ailleurs, comme il ne ſe conſtruit point de Galeres en Hollande, & qu'on ne s'en ſert pas pour la navigation, il n'y a pas auſſi de termes particuliers pour cette ſorte de bâtiment; ſi bien que les Auteurs Flamands qui ont éfleuré la matiére, ſe ſont ſervis des mêmes termes dont on ſe ſert pour les autres vaiſſeaux, & qui ſe trouvent ici. Ainſi on n'auroit eu preſque rien de nouveau à dire en cette Langue, ni rien de nouveau en François, puis qu'on n'auroit pu que copier ce que d'autres ont déja dit.

GALE'RES ſubtile ou legére. *Een ligt galey, op een oude wyſe getimmert.*

Les Galéres ſubtiles ont la poupe étroite & aiguë, & ſont bâties à l'antique.

GA-

GALE'RE bâtarde. *Een Galey met een breedt spiegel, gelyk men se in Vrankryk timmert.*

C'est une galére commune, telle que sont celles de France. Elles ont la poupe large.

GALE'RE Reale. *Een Koninglyke galey.*

C'est la principale galére d'un Roïaume indépendant. Celle de France est distinguée des autres par l'étendard Roïal, & par trois fanaux posez en ligne droite. Elle est destinée pour la personne du Général des galéres. La premiére des galéres du Pape est aussi nommée Rèale. *Voiez*, REALE.

GALE'RE Capitaine. *Hoofdt-galey*, *Capitaan-galey*. *Voiez*, CAPITANE.

GALERE Patrone. *De tweede galey van Vrankryk, Toscana, en Malta.*

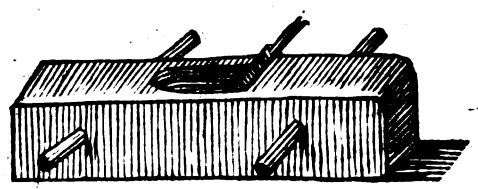
C'est la seconde des galéres de France, de Toscane, & de Malte; mais elle n'est que la troisiéme des Etats maritimes qui ont une Capitane outre la Réale. Elle est considérée dans les escadres des galérés de la même sorte que le vaisseau Vice-Amiral est considéré entre les vaisseaux de haut-bord.

C'est le Lieutenant Général des galéres qui monte, en France, la galére Patrone, & elle porte deux fanaux, & un étendard quarré long à l'arbre de mestre. Si le Vice-Amiral & la Galére Patrone de France se rencontrent, la galére patrone est obligée de saluer la premiére; & si c'est le Contre-Amiral, il faut qu'il salue le premier; mais le salut se doit rendre coup pour coup.

Demie Galere. *Voiez*, GALIOTE.

GALLE'RE. *Een groote ruige Roffel.*

C'est une espéce de gros rabot, ou riflard, dont les Charpentiers & Menuïsiers se servent pour dégrossir les piéces de charpente. Le fût en est traversé de deux grosses chevilles qui servent à le pousser, & à le manier.



GALERIES, ou BALCONS. *Galderyen.*

Les Galeries dans les vaisseaux, sont des balcons couverts, ou découverts, avec apuï, qui font faillie hors du bordage, vers l'arriére du vaisseau. Ces balcons ne se font pas seulement pour l'ornement, mais encore pour la commodité de la chambre du Capitaine. En 1673. le Roi de France ordonna que les vaisseaux de cinquante canons, & au dessous, n'auroient plus de galeries ni de balcons derriére.

„ Les Galeries servent à prendre l'air, à se promener, à mettre des armoi-
„ res, de petits lits, & des aisemens. Les Hollandois les placent à côté
„ de la chambre du Capitaine, & elles sont d'un grand ornement aux navi-
„ res de guerre. Quelquefois on en fait aussi à l'arriére, sur tout aux vais-

„ ſeaux marchands, & à ceux qui vont naviguer par le détroit de Gibraltar.

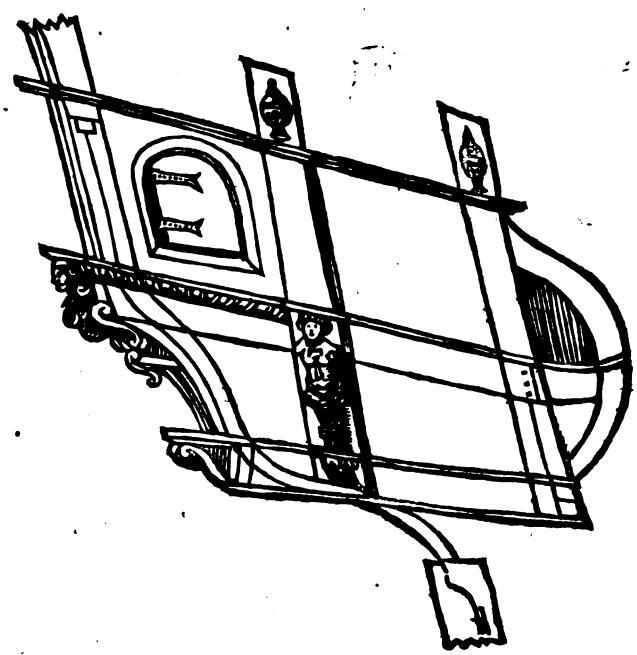
„ Il y en a de couvertes, & il y en a d'ouvertes & en plein air: il y amê-
„ me des navires qui en ont deux l'une ſur l'autre; mais ce n'eſt que pour la
„ magnificence, car on n'en retire pas beaucoup d'utilité.

„ Les navires Anglois ont de grandes & ſuperbes galeries: les Hollandois
„ n'en ont que de petites, telles qu'il les faut pour le beſoin, afin qu'elles
„ coûtent peu, ne ſe mettant pas tant en peine de tels ornemens. Les vaiſ-
„ ſeaux deſtinez pour la mer Baltique n'en ont point du tout.

„ Autrefois on faiſoit deux galeries par dehors autour de l'arriére, pour
„ aller s'y promener tant de la chambre du Capitaine que de la ſainte-barbe.
„ Elles étoient ouvertes & s'appelloient auſſi Jardins. Elles étoient attachées
„ par le haut avec des demi cercles de fer.

„ On place les Galeries ſelon que le gabarit du vaiſſeau le permet, en ſor-
„ te que les façons n'en ſoient point défigurées, & pour cet effet il faut qu'el-
„ les ſoient de biais par le haut & par le bas, en ſuivant celui qu'ont les pré-
„ ceintes. On les couvre de plomb, ou de cuivre. On y fait divers orne-
„ mens de ſculpture: on met des Termes & d'autres figures ſur les montans;
„ & ſur le haut on fait de petites tours, des culs de lampe &c. Il y a diver-
„ ſes friſes, des ſimaiſes, des tores au haut, ſous les fenêtres, & au bas, ſe-
„ lon l'imagination de l'Ouvrier.

„ Le pied ou le ſuport de la galerie d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre
„ pieds de long, doit avoir ſix pieds de longueur, cinq pouces de largeur en
„ devant, & ſept pouces & demi par derriére.



GALERIES du fond de cale. *Loop-graven.*

Une Galerie du fond de cale est un passage large de trois pieds, pratiqué le long du serrage, de l'avant à l'arriére des vaisseaux qui sont au dessus de cinquante piéces de canon. Cette galerie donne moien aux Charpentiers de remédier aux voies d'eau, que causent les coups de canon donnez à l'eau. Ceux qui sans ordre vont aux galeries qui joignent les soutes, doivent être condamnez aux galéres, suivant l'Ordonnance de 1689.

Fausses Galeries. *Loose Galderyen.*

Ce sont des ornemens de sculpture placez aux côtés du vaisseau, à l'arriére, pour lui faire avoir plus d'agrément.

GALERNE. *Noord-west-windt.*

C'est un vent qui souffle entre le Septentrion & le Couchant, & qu'on appelle Nord-Oüest. Il est très-froid en France. *Voiez*, NORD-OÜEST.

GALETTE. *Een plat en rondt twee-bak, of hardt broodt.*

C'est un biscuit qui est rond & plat.

GALIONS. *Galioenen.*

C'est le nom qu'on donnoit autrefois en France aux vaisseaux de guerre qui avoient trois ou quatre ponts; mais ce mot n'est plus en usage que parmi les Espagnols, qui le donnent aux vaisseaux dont ils se servent pour faire le voiage des Indes Occidentales, qui sont proprement des Caraques, ou vaisseaux de haut-bord, qui ont trois ou quatre ponts, & qui ne vont qu'à voiles. Cependant les Espagnols attribuent ce nom à tous les vaisseaux, grands ou petits, qu'ils envoient tous les ans à la Vera-Crus, dans la Nouvelle Espagne; & ils nomment Flote les vaisseaux qui vont au Pérou: si bien qu'un bâtiment grand ou petit, qui fait la traversée de Vera-Crus, est nommé Galion; mais il perd ce nom s'il est emploié à quelque autre traversée.

GALIOTE. *Een Galioot, Een klein roei-zee-vaartuig.*

C'est une sorte de petite galére propre à aller en course, à cause de sa legéreté. Elle ne porte qu'un mât, & n'a que seize ou vingt bancs à chaque bande, avec un seul homme à chaque rame: elle n'est montée que de deux ou trois pierriers. Les matelots y sont soldats, & prennent le fusil en laissant la rame. C'est un vaisseau qui ne se voit que dans la mer Méditerranée.

GALIOTE, GALIOTTE. *Een Galjoot.*

C'est un bâtiment de grandeur moïenne, & qui est mâté en heu: on s'en sert beaucoup en Hollande, & on leur fait faire de grandes traversées, même jusques aux Indes. Leur longueur ordinaire est de quatre-vingts-cinq à quatre-vingts-dix pieds, quoi-qu'on en construise de moindres, & aussi de beaucoup plus grandes. Le devis d'une Galiote ordinaire fera connoître ce que c'est que cette sorte de bâtiment.

„ Devis d'une Galiote de quatre-vingts-cinq pieds de long, de l'étrave à
„ l'étambord, vingt & un pied de bau, & onze pieds de creux.

„ L'E'trave avoit un pied d'épaisseur, & dix pieds de quête. L'Etambord
„ avoit la même épaisseur, & un pied de quête. La Quille avoit quatorze
„ pouces en quarré. Le Franc-bordage jusqu'a la premiére préceinte,
„ étoit

„ étoit de trois planches de Prusse, ou de Pologne. Le Plat-fond avoit „ quinze pieds & un quart de large, & s'élevoit de deux pouces vers les „ côtés.

„ Les Varangues avoient huit pouces & demi d'épais, & les genoux leur „ étoient proportionnez, mais ils n'avoient que demi pied d'épaisseur par le „ haut, contre le franc-bordage. La Carlinge avoit deux pieds de large, „ & neuf pouces d'épais. Les Allonges avoient un demi pied d'épaisseur par „ le bas, & quatre pouces & demi par le haut.

„ La Vraige d'empature avoit quatre pouces d'épais, & treize ou quatorze pouces de large, & le reste du serrage du fond, & depuis le fond jusqu'à la serre-bauquiere étoit de planches de deux pouces d'épaisseur. La „ Serre-bauquiére avoit quatre pouces d'épais; les Baux un pied d'épais, & „ onze, douze, ou treize pouces de large; ils étoient posez à trois pieds & „ demi l'un de l'autre. Chaque bau avoit deux courbatons posez de haut-en „ bas. Il y avoit quatre baux proche du mât, deux par devant, & deux „ par derriére; & chacun avoit quatre courbatons, deux posez de haut „ en bas & deux en travers. Les Serre-goutiéres avoient quatre pouces „ d'épais.

„ Il y avoit des Barrotins de planches de chêne de deux pouces, en travers „ sous le tillac. L'E'coutille avoit sept pieds de long, & six pouces de large. Les deux plus basses Préceintes avoient cinq pouces d'épais, & la „ fermure entre deux avoit un pied de large. La plus haute Préceinte avoit „ neuf pouces de large, & trois pouces d'épais; & la fermure qui étoit „ dessous, un pied de large; & celle qui étoit au dessus, neuf pouces. La „ Lisse de vibord avoit six pouces de large, & trois pouces d'épais, & terminoit les côtés du vaisseau par le haut, ainsi que c'est l'ordinaire dans les „ galiotes.

„ Le mât tomboit un peu plus vers l'arriére, qu'il ne fait dans les flûtes, „ pour empêcher que les voiles qui sont à de tels bâtimens, & qui donnent „ aux mâts beaucoup de poids en avant, ne le fit trop pancher de ce côté-là; ce qui pourroit faire tomber le vaisseau sur le nez.

„ La chambre de prouë s'étendoit à onze pieds de l'étrave; & la chambre „ de poupe à onze pieds & demi de l'étambord, descendant de trois pieds & „ demi au dessous du tillac, & s'élevant de deux pieds & demi au dessus. Le „ bâtiment avoit cinq pieds de relevement à l'avant, & huit pieds & demi „ à l'arriére.

„ Le petit Mât d'artimon que le bâtiment portoit, étoit posé justement „ devant la place du Timonier, ou deux pieds & demi devant la chambre de „ poupe. Le grand mât étoit placé à un tiers de la longueur du vaisseau, à prendre de l'avant, de même qu'il se pratique aussi dans les „ boiers.

„ Le Gouvernail avoit par le bas la même largeur que l'étambord, „ mais par le haut il étoit plus étroit. La barre passoit au dessus de la petite „ voute qui couvroit la chambre de l'arriére, en sorte qu'on la pouvoit tourner & faire joüer hors le bord; & c'est ce qui a fait aussi donner à ces sortes de bâtimens le nom de *Draai-over-boord*, *Tourne-hors-le-bord*.

„ Quel-

„ Quelquefois on leur donne à l'arriére la figure d'une flûte, & alors on „ les appelle Bots. C'est au haut de leur avant qu'ils ont leur plus grande „ largeur. Les derniéres planches du haut de l'arriére avancent un peu „ hors le vaisseau, de même que dans les females, afin que le gouvernail „ se puisse arrêter plus facilement, & qu'il ne s'élève pas en haut, auquel „ effet on y met aussi une planche de travers, qui sert encore de banc pour „ s'asseoir.

„ On bâtit une autre sorte de petits vaisseaux en Hollande, qui ont la for- „ me de galiotes par le bas, & celle de pinasses par le haut, avec un demi- „ pont; & l'on s'en sert pour des voiages de long cours. Ils ont un vire- „ vaut, & une grande écoutille qui s'emboîte; mais ils n'ont point de du- „ nette. La gardiennerie, qui est suspenduë & fort basse d'étage, sert de sou- „ te aux poudres & au biscuit, & l'on y ménage encore assez d'autres com- „ modités pour les personnes, par raport à sa grandeur. La chambre de „ prouë sert de cuisine, & il y a des cabanes & des aisemens, de même „ qu'à l'arriére dans la chambre du Capitaine, où il y a aussi une petite „ cheminée.

„ Les Galiotes destinées pour servir de Yachts d'avis, & non pour porter „ des cargaisons, comme sont celles ci-dessus mentionées, sont un peu dif- „ férentes des autres dans la forme. Ce sont des bâtimens ras à l'eau, & foi- „ bles de bois par le haut. Le plat fond s'élève moins vers les côtés, & el- „ les sont plus aiguës que les autres galiotes, & ont moins de largeur, mais „ leurs mâts sont plus épais, & portent plus de voiles.

„ Celles dont on se sert pour la pêche, sont aussi d'une forme différente „ des autres. Elles sont plus petites, & le fond de cale est séparé en divers „ retranchemens, pour y mettre le poisson.

„ Pour construire une Galiote telle qu'elle est décrite dans le devis ci-des- „ sus, il faut douze bonnes planches pour le fond; cinquante varangues; dou- „ ze guerlandes & barres d'arcasse; seize baux pour le pont; deux vaigres „ d'empature; cent allonges; trente-deux courbatons; trois planches pour „ le franc-bord; deux préceintes; une autre préceinte avec la fermure des „ sabords & la lisse de vibord; cent allonges de revers, cent-trente florins „ pour le clou, & quarante-cinq florins pour les chevilles.

„ Le mât d'une Galiote de quatre-vingts-cinq à quatre-vingts-huit pieds, „ c'est-à-dire, le grand mât, doit avoir cinquante-huit à soixante pieds de „ long, & le ton doit être de dix-huit à vingt pieds, si bien qu'en tout le „ mât doit avoir soixante & dix-huit à quatre-vingts pieds, & vingt palmes „ de diamétre. Le mât de hune, ou perroquet, doit avoir quatorze pieds „ de hauteur au dessus du ton du grand mât, & dix palmes de diamétre. La „ vergue, qui est à corne, doit avoir quarante-quatre ou quarante-six pieds „ de long, & dix à onze palmes de diamétre. Le beaupré doit avoir qua- „ rante-six à quarante-huit pieds de long, & douze palmes de diamétre. Le „ mât d'artimon doit avoir trente-six à quarante pieds de haut au dessus du „ pont, & cinquante-trois à cinquante-cinq pieds à fond de cale, & neuf „ pouces de diamétre. La vergue de misène, ou de la foque de misène, doit „ avoir quarante à quarante-deux pieds.

„ Le grand étai doit avoir douze brasses de long, & neuf pouces & demi „ d'épaisseur: l'étai de mât de hune, quatorze brasses de long, & six pou- „ ces d'épaisseur: chaque couple de haubans, dix-huit brasses de long, & „ six pouces d'épaisseur: le pendour & la caliorne, quarante-cinq brasses „ de long, & cinq pouces d'épaisseur: les pendours des bras, huit brasses „ & demie de long, & trois pouces & un quart d'épaisseur: les garants des „ bras, vingt-six brasses de long: la drisse de misène, trente-sept brasses de „ long: la drisse de la foque de beaupré, trente-sept brasses: les deux ga- „ laubans, vingt & une brasse de long, & six pouces d'épaisseur: la corde „ qui descend comme un étai, du haut du mât à l'étrave, quinze brasses de „ long, & trois pouces d'épaisseur: la grande écoute vingt brasses de long, „ & trois pouces & demi d'épaisseur: l'écoute d'artimon, dix brasses de long: „ les galaubans de perroquet d'artimon, quinze brasses de long: les gros „ cables, chacun cent brasses de long, & neuf pouces & demi d'épais- „ seur: une hansiére, six-vingts brasses de long, & trois pouces d'épaisseur: „ le palan & son étague, onze brasses de long, & le garant vingt-quatre „ brasses.

„ Les Galiotes & les Boïers sont ordinairement montez de cinq ou six hom- „ mes, & quelquefois plus, quelquefois moins, selon leur grandeur. C'est „ le Maître, ou Patron, qui y commande, & qui prend soin de tout ce qui „ regarde la charge du bâtiment.

„ L'étrave d'une Galiote est à l'ordinaire plus haute, & ses jouës sont plus „ rondes que ne sont celles des Boïers.

GALIOTE à bombe. *Een Spring-schip*, *Een Bombardeerd-galjoot*.

C'est un vaisseau à varangue plate, & très-fort de bois. Il n'a que des courcives sans ponts, & on s'en sert à porter des mortiers. On met ces mortiers en batterie sur un faux tillac que l'on fait à fond de cale.

GALOCHE. *Een platte blok*.

C'est une poulie qui a son moufle fort plat, sur tout d'un côté. On l'applique sur la grande vergue, & sur la vergue de misène, afin d'y faire passer des cargues-bouline.

GALOCHE. *Klamp van 't kruis-hout*.

C'est une piéce de bois, en forme de demi-rond, qui sert à porter les taquets d'écoutes.

GALOCHE. *Een gat in een luik*, *om 't kaabel door te schieten*.

C'est un trou à demi couvert par une petite piéce de bois voutée, qu'on fait dans le panneau d'une écoutille, pour faire passer un cable.

GAM.

GAMBES de hune. *Spree-touwen*, *Sprie-touwen*.

Ce sont de petites cordes, qui sont tenuës à une hauteur déterminée des haubans des deux grands mâts, & qui se terminent près de la hune, à des barres de fer plates, dont l'usage est de retenir les mâts de hune. C'est la description des Gambes de hune, qu'on trouve dans M. Desroches.

Mais en voici une autre. Ce sont des crochets & des bandes de fer qui entourent les caps de mouton des haubans de hune, & qui sont attachez à la hune. Quelques-uns disent aussi, Jambes de hune. Suivant cette derniére

niére description les Gambes de hune se doivent nommer en Flamand, *Mars-puttings*. On n'a pû encore trouver d'éclaircissement sur cet article, quoique M. Dassié en ait aussi parlé. A chaque bout, dit-il, des haubans, en bas, un Cap de mouton à chaque jambe de hune. Cela ne paroît pas assez clair.

GAMELLE. *Bak*, *Een houte Bak*, *of Schotel*.

C'est une jatte, ou plat de bois profond & sans bord, dans lequel on met le potage, ou ce qui est destiné pour le repas de chaque plat des gens de l'équipage. Deux Volontaires de nôtre vaisseau, qui avoient la table du Capitaine, furent envoiez à la gamelle, pour avoir fait quelques fautes contre la bienséance. *Voiez*, PLAT DE L'EQUIPAGE.

GAMELLES creuses. *Holle bakken*.

GAMELLES plattes. *Vlakke bakken*.

Etre à la Gamelle. *Aan de bak eeten*.

C'est être nourri des vivres que les Munitionaires fournissent aux gens de l'équipage, & manger avec les matelots.

„ Le nombre des gens qui doivent manger à un même plat, n'est pas fixe, „ ni réglé; on met six, sept, ou huit personnes à chaque gamelle.

„ Les matelots malades, ou blessez, sont servis & soignez par ceux qui „ mangeoient avec eux à la même gamelle.

GAN.

GANTERIAS, Barres de hune. *Mars-saalingen*.

C'est le terme des Levantins: les navigateurs de l'Océan disent, Barres de hune. *Voiez*, BARRES.

GAR.

GARANT. *Onder-houder*.

C'est un bout des cordages qui passent par les poulies, ou qui servent à quelque amarrage. Les matelots halent sur les garants pour faire joüer le reste du cordage.

GARANS de palan. *De loopers van of aan de taakels*.

Tenir en Garant. *De looper in de handt houden*, *Afhouden*, *Onderhouden*.

C'est tenir une corde qui étant chargée de quelque fardeau, est tournée deux ou trois tours autour d'un bois, ou d'une autre chose, & on la retient afin d'empêcher la force de la charge.

GARBIN. *Suid-west-windt*.

C'est le nom que l'on donne au vent de Sud-Ouest, sur la Méditerranée. *Voiez*, VENT DE SUD-OÜEST.

GARCETTES. *Seisingen*, *Bindsels*, *Benzels*, *Beslag-lynen*.

Ce sont des cordes faites de fils de carret de vieux cordages, de grosseur à discrétion, dont on se sert à plusieurs usages.

GARCETTES de fourrures de cables. *Servings*.

Ce sont celles qui servent à fourrer les cables; celles qui fourrent de moindres cordages se nomment *Loerding*, & *Schiemans-gaaren*.

Maitresse Garcette. *Buik-seising*, *Buik-touwtje*.

C'est celle qui étant au milieu de la vergue, sert à ferler le fond de la voile.

GARCETTES de ris. *Reef-seizingen.*

Ce sont celles qui prennent les ris des voiles, quand il y a trop de vent. Elles sont grosses par le milieu, & vont en amenuisant par les bouts.

GARCETTES de tournevire. *Plaating aan de kaabelaaring.*

Elles servent à joindre le cable à la tournevire, quand on lève l'ancre, & sont d'une égale grosseur par tout.

GARCETTES de voiles. *Beslag-lynen.*

Ce sont celles qui servent à plier les voiles. Elles ont une boucle à un bout, & vont en amenuisant de l'autre:

GARCETTES de bonnettes. *Lyst-lynen.*

Ce sont de petites cordes qui amarrent les bonnettes à la voile.

Serre la Garcette, ou BONNE GARCETTE. *Seiz wel op.*

C'est un commandement que l'on fait pour bien faire joindre la tournevire au cable, lors qu'on lève l'ancre.

GARCONS de bord. *Hoop-loopers, half-wassen brazems van 16 tot 18 jaaren oudt.*

Ce sont de jeunes Garçons, plus grands & plus âgez que les mousses, ou pages ordinaires, & qui servant comme les mousses commencent pourtant aussi à travailler à la manœuvre. Les Garçons qui auront servi sur les barques de pêcheurs & traîneurs de seine, seront réputez matelots à l'âge de dix-huit ans, & ne pourront plus être retenus comme garçons de bord par les Capitaines & Maîtres. Il sera tenu un rolle des mousses & Garçons de bord, & autres jeunes gens qui s'appliquent à la navigation, pour être enrollez comme mâtelots à l'âge de dix huit ans.

„ Les Garçons de bord travaillent à la manœuvre comme les matelots, „ mais ils ne gagnent que peu au dessus des mousses.

GARCONS de bord sur les buches qui vont au harang. *Scheeps-kinderen.*

GARCONS Charpentiers. *Werk-gesellen van scheeps-timmer-meesters.*

Ce sont les apprentis & serviteurs des Maîtres.

GARDE-ménagerie, Poulailler. *De Pluim-graaf.*

C'est celui qui a le soin de la volaille.

„ C'est celui qui est chargé du soin des volailles & des bestiaux qui peu- „ vent être dans un vaisseau.

GARDES. LES GARDES. *De Wagters.*

Ce sont trois étoiles situées auprès de l'étoile Polaire. Il y en a deux qui sont les dernières du chariot, où de la petite-ourse; l'autre n'appartient à aucune constellation, & est du nombre de celles qu'on appelle Informes. Quand on veut prendre de nuit la hauteur du pole Arctique, par le moien de l'étoile Polaire, on observe de quelle façon elle est située sur l'horison, au respect de ces trois gardes.

GARDES, ou QUART. *Wagt. Voiez,* QUART.

GARDES avancées. *Buiten-wagt, Brandt-wagt.*

Relever la garde. *De man van de wagt verlossen.*

GARDE de la Marine. *Een Adelborst-wagter ter zee.*

Il y a un nombre de jeunes Gentils-hommes choisis, qui servent dans les navires.

vires en vertu d'un brevet du Roi. Ils y sont distribuez par l'état de l'armement, pour apprendre le métier de la mer, & ils parviennent à être ensuite Officiers. Ils servent auprès de la personne de l'Amiral quand il commande l'armée, ou en son absence ils sont distribuez dans chaque vaisseau, pour y soulager les Officiers dans leurs fonctions, particuliérement dans le service des batteries.

GARDE-CORPS. *Servings*, *Boevenet*.

Ce sont des nattes ou des tissus que l'on fait avec des cordages tressez, & qu'on met sur les hauts des côtés des vaisseaux de guerre, pour garantir les soldats des coups de mousquet de l'ennemi. Ces garde-corps sont hauts de deux pieds, ou de deux pieds & demi, & ont cinq à six doigts d'épaisseur. Ils sont soutenus par des espontilles avec des pavois par dessus. Il y a des garde-corps qui sont faits de gros cables nattez, pour mieux résister aux décharges de l'ennemi. Ils ne descendent pas jusques sur le pont, afin de laisser un intervalle pour faire tirer le mousquet.

GARDE au mât, GABIER. *Uitkyker*.

C'est un matelot que l'on met en sentinelle au haut d'un mât.

GARDE-COTES. *Uitleggers*.

Ce sont des vaisseaux de guerre qu'on fait croiser sur les côtes, pour tenir le commerce de la mer libre contre les insultes des Corsaires, & servir d'escorte aux vaisseaux marchands.

Il y a des Garde-côtes à toutes nos rades, & à toutes les entrées de nos ports; ils seront bien gardez. *De Uitleggers zyn geleit overal, op onse stroomen, sy sullen wel bewaart worden.*

Capitaines Garde-côtes. *Kapiteinen van 't krygs-volk, dat op de kusten legt.*

Ils ont chacun un Lieutenant & un Enseigne, & chacun d'entre eux veille le long des côtes de la mer à leur conservation, & à empêcher les descentes dans une certaine étenduë de païs qui dépend de leur Capitaineries. Il y a trente-sept Capitaineries Garde-côtes en Normandie, quatre en Poitou, deux en Guïenne, deux en Languedoc, & six dans la Flandre Françoise, la Picardie, le Boulonnois, le Païs conquis & reconquis. Les Capitaines Garde-côtes sont exemts de l'arriéreban.

GARDE-FEUX. *Kardoes-kisten*.

Ce sont des caisses de bois qui servent à mettre les gargousses, après qu'on les a remplies de poudre pour la charge des canons, & à les garder dans le fond de cale.

GARDE-MAGASIN. *De Kompanie-meester*.

C'est l'Officier d'un arsenal de marine, qui a soin & qui tient regître des agreils, apparaux, poudres, artifices, canons, boulets, armes, provisions, & généralement de tout ce qui est commis à sa garde, tant pour la recepte, que pour la dépence. Il est aussi chargé des corps des vaisseaux, & autres bâtimens du Roi qui sont dans le port; & de marquer leur sortie, ou s'ils ont été vendus, & le prix de la vente; ou s'ils ont été dépecez. Il garde les clefs des magasins, & n'en donne l'entrée qu'aux Officiers qui la doivent avoir, & aux heures prescrites.

GARDER un vaisseau. *Benarren, Benauwen, Beset houden, Een vyandtlyk schip waarneemen.*

Cela se dit d'un vaisseau de guerre qui en observe un autre, soit de jour ou de nuit, afin d'empêcher qu'il ne s'échape. Nous nous obstinâmes à garder les deux bâtimens qui venoient de Lima. Ils gardoient la flote du Perou, c'est-à-dire, ils croisoient sur la flote du Perou, pour la surprendre. On mit le bâtiment en carène, pendant que les trois autres nous gardoient, c'est-à-dire, étoient là pour nous défendre.

GARDIENS. MATELOTS GARDIENS. *Waakers, Matroosen die de wagt in een haven hebben.*

Ce sont des matelots commis dans un port pour la garde des vaisseaux, & pour veiller à la conservation des arsenaux de marine. Ils sont divisez en trois brigades égales, commandées chacune par un Maître de l'équipage, sous les ordres du Capitaine de port. Leurs fonctions sont décrites en détail dans l'Ordonnance de 1689. Celles des Commissaires des canaux de l'Y à Amsterdam sont à-peu-près semblables. Voiez, COMMISSAIRES des canaux de l'Y. Il y a aussi des Soldats Gardiens entretenus dans les ports, auxquels on apprend le maniment des armes, & à qui l'on fait faire l'exercice en corps deux fois la semaine. Il y en a d'autres qui qui sont entretenus à la demie solde. Voiez aussi l'Ordonnance de 1689. & Soldats.

GARDIEN de la fosse à lion. *Een Oppasser in de boots-mans-kot, of in de hel.*

C'est celui que l'on y commande avec ordre de fournir ce qu'on lui demandera pour le service du vaisseau.

GARDIENNERIE, Chambre des Canoniers. *Voiez*, SAINTE-BARBE.

GARES. *Wyk-plaatsen op grachten, of kleine rivieren.*

Ce sont des lieux préparez sur les riviéres qui ont le canal étroit, & où se retirent les bateaux, afin que ceux qu'ils rencontrent puissent passer sans leur causer d'embarras.

GARGOUCHE, GARGOUSSE. *Kardoes.*

Ce mot est corrompu du mot Cartouche, & signifie une envelope, ou rouleau de parchemin, ou de gros papier, qu'on remplit d'autant de poudre qu'il en faut pour la charge qu'on doit donner au canon. On tient la gargousse toute-prête, afin d'être plus promt à tirer, & l'on doit proportioner chaque gargousse au calibre de la piéce. Il y en a aussi de bois & de fer blanc. Celles du canon contiennent de petites balles, des cloux, des chaînes, des ferrailles, & sont envelopées dans de la carte. On dit, Gargousses de quatre, de six, de huit, de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, & de trente-six, pour dire qu'elles servent à la charge des canons de ces sortes de calibre.

GARGOUSSE ou CARTOUCHE à fusils, mousquets, pistolets. *Patroon.*

Elle contient seulement de la poudre & du plomb, envelopez dans de gros papier.

Rem-

Remplir des gargoussés. *Kardoesen vullen.*

GARGOUSSIE'RES. *Tassen tot patroonen.*

Ce sont des gibeciéres où l'on met les petites gargoussés.

GARITES. *Schampelioen, Schampelioens.*

Ce sont des piéces de bois plates & circulaires, qui entourent la hune, étant posées sur leur plat tout autour du fond, au lieu que les cercles sont à côté, mis en forme de cerceaux. C'est dans ces piéces de bois qu'on passe les cadènes des haubans. *Voiez*, HUNE.

GARNIR un vaisseau. *Een schip toetaakelen.*

C'est placer & passer toutes les manœuvres, poulies, & autres choses qui servent à mettre un vaisseau en état d'aller à la mer. *Voiez*, AGRE'ER.

GARNIR le cabestan. *De spil klaar maaken om te winden.*

C'est y passer la tournevire & les barres pour s'en servir.

GARNITURE complète de canon, Premiére Garniture & Rechange. *Voiez*, CANON.

GARNITURE d'un vaisseau, d'un mât. *Toetaakel van een schip, van een mast.*

Ce sont toutes les manœuvres qui sont nécessaires pour mettre le vaisseau, ou le mât en état.

GARNITURE d'un vaisseau. *Het uitrusten van een schip.*

C'est l'action de le garnir. Il ne sera ordonné aucune fourniture de vivres aux Officiers Mariniers, lorsqu'ils seront à terre, s'ils ne sont point emploiez à la garniture & armement du vaisseau.

GARRER un vaisseau. *Breeuwen.*

C'est un vieux terme, qui veut dire Calfater. *Voiez*, CALFATER.

GARRER un bâteau, Garrer un train de bois. *Beleggen, Vast-maaken, Binden.*

Les Bâteliers disent, Garrer un bateau, pour dire, l'attacher; & Garrer un train de bois, pour dire, le lier.

GAT.

GATTE, JATTE, AGATHE. *Pis-bak, Waater-bak.*

C'est le retranchement que l'on fait au dedans d'un vaisseau, à l'avant, pour recevoir l'eau que les coups de mer font entrer par les écubiers. *Voiez*, JATTE.

„ On pratique sur le bout du pont, à l'avant, un retranchement pour ar-
„ rêter l'eau qui entre quelquefois par les écubiers, & qui s'écoule ensuite
„ par les côtés: on le nomme *Pis-bak* à cause du raport qu'il a avec l'autre
„ espace en pente & retranchement qui est sur le haut pont, ou les matelots
„ vont lâcher leur urine, & qui a ce même nom.

GATTES, GATHES. *Waater-bordon, Uitwaateringen.*

Ce sont aussi les planches qui sont à l'encognure ou à l'angle commun que font le platbord & le pont. *Voiez*, GOUTTIE'RES.

GAU.

GAUCHE. Une piéce de bois Gauche. *Een wan-stuk houts.*

C'est-à-dire qu'elle n'est pas droite, qu'on ne l'a pas bien équarrie.

GAV.

GAVITEAU, Boüe'e. *Boei.*

Ce terme de Gaviteau se dit sur les côtes de Provence. Il signifie une marque faite d'un morceau de bois ataché à l'orin, qu'on laisse floter pour faire connoître l'endroit où l'ancre est moüillée. C'est ce qu'on appelle Boüée sur les côtes de l'Océan. *Voiez*, Boüe'e.

GAI.

GAIAC. *Pok-hout.*

C'est un bois qu'on apporte de l'Amérique. Il est semblable à l'ébéne, si ce n'est que l'ébéne est parfaitement noir, & que le gaïac tire un peu sur le blanc. Il y en a de trois sortes. La premiére montre un bois massif & fort, qui étant mis en piéces est noir au dedans, & blanchâtre au dehors. L'autre est moins gros & moins massif; son noir est plus petit, & le blanc plus grand. Le troisiéme que les Italiens & Espagnols appellent *Lignum Sanctum*, à cause de ses qualités merveilleuses pour guérir certaines maladies, est plus menu que les deux autres. Il tire sur le blanc dedans & dehors: il est plus odorant & plus pénétrant que les autres. Cette différence de pesanteur, de couleur, de grandeur & de grosseur, ne vient que de ce que l'un est plus vieux que l'autre. Le plus noir est le plus vieux, & celui qui blanchit dedans & dehors est le plus jeune & le plus succulent. Ce bois est le plus propre de tous à faire des rouëts de poulies.

GEM.

GEMELLE. Gemeller. *Voiez*, Jumelle.

GEN.

GE'NE'RAL des galéres. *Den Overste over de galeijen.*

C'est celui qui les commande.

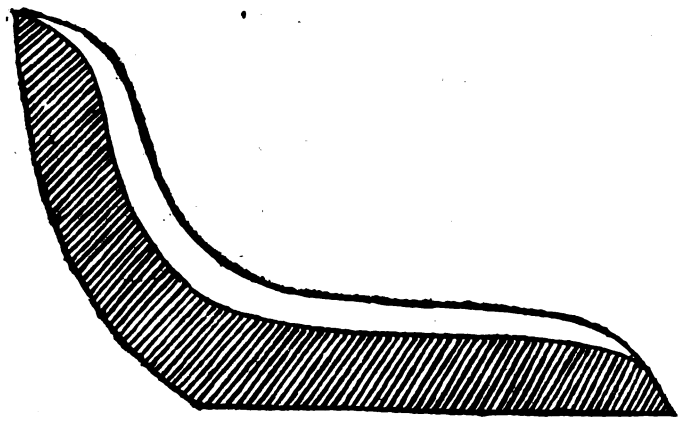
GENOUX, Genoüils, ou Courbatons. *Sitters*, & le long de la Meuse. *Buik-stukken.*

Ce sont des piéces de bois de charpenterie qui sont courbées, & qu'on place en divers endroits quand on construit un navire.

GENOUX de fond, *Sitters*, *Sitters in 't ruim.*

Ce sont des membres courbes, qui font une partie du fond du bâtiment. On les empatte avec les varangues & les premiéres allonges, & ils servent ensemble à faire la rondeur du bordage, ou les fleurs: ils ne touchent point à la quille.

„ Les



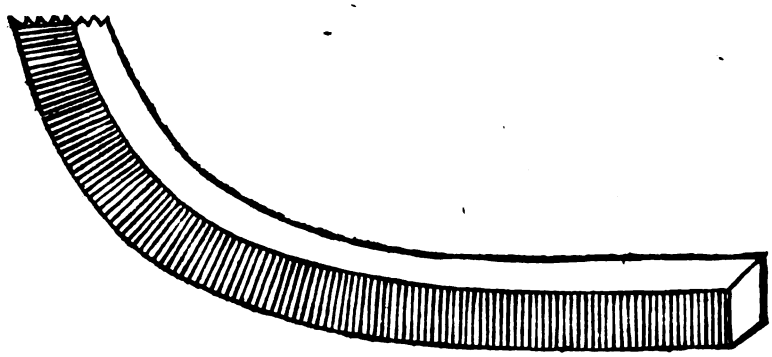
„ Les Genoux, dans leur encognure, doivent avoir la moitié de l'épaisseur
„ de l'étrave.

„ Quelques Charpentiers donnent aux genoux d'un vaisseau de cent-tren-
„ te-quatre pieds de long, sept pouces & un quart d'épaisseur.

„ D'autres Charpentiers donnent aux genoux la même épaisseur qu'ont les
„ varangues & les allonges auxquelles ils sont joints; & pour la largeur, ils
„ leur en donnent autant, s'il se peut, qu'il y a d'espace pour les poser.

GENOUX de porques. *Sitters by de stuinders op de waager.*

Ce sont ceux qui sont posez sur le serrage, & qui se posent par le bas le long des porques & vont s'empater par le haut avec les éguillettes.



GENOUX de revers. *Steekers in 't sog, Leggers, Piek-houten.*

Ce sont aussi des membres courbes qu'on place aux extrémités du vaisseau au dessus des fourcats & des varangues les plus acculées.

„ Les Genoux de revers d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long,
„ qui sont dans les façons de l'avant, doivent avoir six pouces & demi d'é-
„ paisseur sur le franc-bord, neuf pouces contre l'étrave, cinq pouces & de-
„ mi à la baloire, & cinq pouces à la latte au dessus de la baloire. Ils sont

„ posez par le bas à la distance de neuf pouces les uns des autres.

GENOUX de petits bâtimens, comme Buches, Chaloupes, Cagues. *Korven.*

GENS du Munitionaire. *Commisen van de Voorraadt-meester.*

Ce sont l'E'crivain de fond de cale, le Tonnelier, le Maître-Valet, & le Coq, qui sont ceux que le Munitionaire fournit sur un vaisseau qui arme.

GENS de mer. *Zee-luiden.*

Ce sont ceux qui s'apliquent à la marine. Il y a un Titre dans l'Ordonnance de 1681. Des Gens & des Bâtimens de mer.

LES GENS de l'équipage. *Voiez*, E'QUIPAGE.

G E R.

GERSAU. *Strop.*

C'est la corde dont le moufle de la poulie est entouré, & qui sert à l'amarrer au lieu où elle doit être placée. *Voiez*, E'TROPE.

GERSE'. Bois GERSE'. *Gescheurt hout.*

C'est-à-dire, du bois qui se fend, ce qui arrive à cause de sa grande humidité.

GERSURES. *Scheurtjes in 't yser.*

C'est un defaut qui se trouve dans le fer, & qui consiste en de petites fentes ou decoupures qui vont en travers des barres.

G E S.

GESOLE. *Voiez*, HABITACLE.

G I A.

GIARRE. *Voiez*, JARRE.

G I B.

GIBELOT, GIBLET. *Knietje aan 't galjoen.*

C'est une piéce de bois de forme courbe: son usage est de lier l'aiguille de l'éperon à l'étrave d'un vaisseau.

GINDANT, GUINDANT. *De lengte van het zeil.*

C'est un terme pour exprimer la hauteur ou longueur des voiles, selon M. Ozanan & Guillet. On dit, par exemple, Cette voile a vingt aunes de gindant.

GINGUET. *Voiez*, E'LINGUET.

G I R.

GIROUETTES. *Vleugels*, *Top-staanders*, *Vaantjes*, *Splits-vaanen.*

Ce sont de petites piéces d'étoffe, ordinairement de toile, ou d'étamine, qu'on met au haut des mâts des vaisseaux. Ces sortes de girouëttes servent au même usage que les girouëttes de terre, savoir à marquer d'où vient le vent. *Voiez*, PAVILLON.

„ L'usage des Girouëttes, outre l'ornement qu'elles donnent à un vaisseau,
„ est de faire connoître d'où le vent vient: car s'il falloit chercher le rumb
„ du vent par d'autres voies, on courroit souvent risque de se méprendre de
„ deux & trois rumbs. Outre cela, on fait aussi connoître par la couleur
„ qu'on donne à la girouëtte de l'artimon, ou par les armes qu'on y
„ peint, dequelle ville ou dequel endroit est le navire. Les Frisons disent,
„ *Vaanen*, *Vaantjes.*

GIROUETTES quarrées. *Vierkante vleugels.*

Elles

Elles sont faites de plusieurs cueilles, & ont la figure d'un quarré long.

GIROUETTES à l'Angloise. *Lange en smalle vleugels, op syn Engelsch.*

Celles-ci sont longues & étroites.

GIROUETTES Flamandes. *Gesplitste vleugels, op syn Nederduitsch.*

Elles sont échancrées par dedans, en maniére de cornette; leur couleur est rouge, blanc & bleu.

G I S.

GISANT. Vaisseau Gisant. *Een vast geseten Schip.*

C'est un vaisseau qui touche au fond. On exprimera le nom du vaisseau, le lieu où il sera gisant, ou flotant.

GISEMENT. *Het leggen der kusten.*

Ce terme se dit de la situation des côtes & des parages, selon les rumbs de vent qui regnent en droiture de l'un à l'autre.

GIST, Git, & Gisent. *Legt, Leggen.*

Ce sont deux termes dont on se sert pour exprimer les situations ou gisemens de la marine. On dit, Ces Iles gisent Nord & Sud, à la distance de trois lieuës, c'est-à-dire, qu'au respect l'une de l'autre, la premiére est au Nord & l'autre au Sud. Ce rocher gît Est & Oüest avec ce havre, à la distance dune lieüe. Ce Cap & ce port sont à cinq milles l'un de l'autre, & gisent entre eux Nord peu à l'Est, & Sud peu à l'Oüest.

G L A.

GLACE. *Ys.*

Couper les glaces autour d'un vaisseau. *Een schip uitbyten.*

GLACONS, Bancs de glace. *Schot-Ys.*

Ce sont de grandes piéces de glaces qui se détachent & qui flotent sur l'eau, & s'y maintiennent long-tems en divers païs froids, comme du côté de la Nouvelle Semble, où l'on voit des vaches de mer, ou Walrusses, ainsi que les Hollandois les nomment, qui se reposent & gîtent sur ces glaçons.

G O E.

GOEMON, Gouesmon. *Voiez*, Sart.

G O L.

GOLDRON. *Voiez*, Goudron. L'Ordonnance dit Goldron.

GOLFE. *Inham, Inwyk der zee, Zee-boesem, Bogt, Golf.*

C'est un grand bras de mer qui se jette entre deux terres, plus grand que la baie, comme la baie est plus grande que l'anse, & l'anse plus grande que le port. Il y a, par exemple, le golfe de Venise, autrement Golfe Adriatique, & le golfe Persique entre l'Asie & l'Afrique. Quand les golfes ont une fort grande étenduë ils prennent le nom de mers, & il y en a de deux sortes, savoir, les golfes propres, qui sont comme séparez d'avec la mer, parce qu'ils n'ont communication avec elle que par un ou plusieurs détrois, s'insinuant dans les terres qui les environnent presque de tous côtés; & les golfes impropres, qui ont une ouverture très large vers la mer, dont ils font partie. Ils conservent alors le nom de golfe, comme ceux de Bengale & de St. Thomas, sur les côtes de nôtre Continent; & les golfes de Panama & de St. Laurens dans l'Amérique.

G O N.

GONDS & Rosettes. *Duimen en Duimelingen. Voiez*, Ferrure de gouvernail.

GONDOLE. *Gondel.*

C'eſt une petite barque plate & longue, qui ne va qu'avec des rames. L'uſage en eſt particulier ſur les canaux de Veniſe. La figure & la légérete des gondoles, eſt tout-à fait extraordinaire. Les moiennes ont trente-deux pieds de long, & n'ont que quatre pieds de large dans le milieu, finiſſant inſenſiblement par les deux bouts en une pointe très-aiguë qui s'élève toute droite de la hauteur d'un homme. L'On met ſur la prouë un fer d'une grandeur extraordinaire: il n'a pas un demi travers de doigt d'épais ſur plus de quatre doigts de large, poſé ſur le tranchant; mais la partie ſupérieure de ce fer plus aplatie que le reſte, avance un long & large cou, en forme d'une grande hache, de plus d'un pied de face, de ſorte que fendant l'air comme en menaçant, à cauſe du mouvement de la gondole, il ſemble qu'il va couper tout ce qui s'oppoſera à ſon paſſage.

GONDOLIERS. *Gondeliers.*

Ce ſont ceux qui mènent les gondoles à Veniſe. Ils ne ſont jamais que deux dans les gondoles, même dans celles des Ambaſſadeurs, excepté lorsque les perſonnes de marque vont à la campagne; car alors ils ſe mettent quatre. Les Gondoliers ſont debout, & rament en pouſſant devant eux. Celui qui vogue devant eſt dans l'eſpace qu'il y a depuis la partie couverte de la gondole juſqu'aux deux marches de l'entrée, apuiant ſa rame, du côté gauche, ſur le tranchant d'une piéce de bois plus haute d'un pied que le bord de la gondole, épaiſſe de deux doigts, & échancrée en rond, pour y loger le manche la rame. Le Gondolier de derriére eſt élevé ſur la poupe, afin de voir la prouë par deſſus la couverture; mais il ne ſe tient que ſur un morceau de planche qui déborde de quatre doigts ſur le côté gauche de la gondole, ne ſe tenant qu'au manche de ſa longue rame, qui eſt appuiée au côté droit.

GONNE. *Een Ton, of Tonne.*

C'eſt un vaiſſeau qui eſt d'un quart plus grand qu'un baril, dans lequel on met de la biere, ou d'autres liqueurs.

GOR.

GORET, GORRET. *Schrobber, Varken.*

C'eſt un balai plat fait entre deux planches, & emmanché d'une longue perche. On s'en ſert à nétoier les bas du vaiſſeau que l'eau couvre.

Si le balai nommé Goret dont les François ſe ſervent eſt plat, c'eſt une maniére différente de celle des Flamands, dont les Gorets ſont de gros balais clouez entre deux planches, qui ſont amarrées à une corne. On porte cette machine au bout du vaiſſeau, on la met deſſous, & on la tire par l'autre bout avec le cabeſtan, de ſorte qu'en paſſant elle nétoie & grate le vaiſſeau.

GORETER. *Schrobben, Varkenen.*

C'eſt netoier avec un goret la partie du vaiſſeau qui eſt cachée dans l'eau.

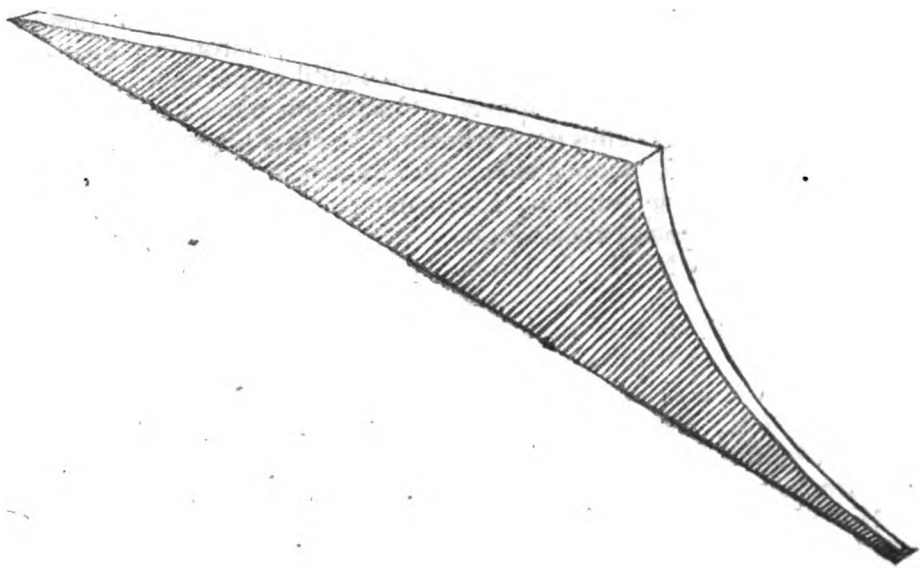
GORGE'RES, COUPE-GORGES. *Onderknies.*

Ce ſont des piéces de bois recourbées en arc, qui s'élèvent au delà de l'étrave,

trave, & viennent regner sous l'éperon du navire, du côté de l'eau.

GORGE'RE, Coupe-gorge, Taillemer. *Schegge, Knie aan 't galjoen.*

Ce mot au singulier se prend en général pour toutes les piéces, ou gorgéres ensemble, c'est-à-dire pour le dessous de l'éperon, ou la partie inférieure qui regarde l'eau, & qui est formée par des courbes de charpenterie. Et comme c'est la gorge du vaisseau qu'elles forment, on les a appellées Courbes de gorge; mais le vulgaire des matelots a dit par corruption, la Coupe-gorge, & la Gorgére. Voici une figure de gorgére empruntée d'un Auteur Flamand: on la peut aussi voir dans la figure d'un éperon, sous le mot E'peron.



GOS.

GOSSE. *Voiez*, Cosse.

GOU.

GOUDRON, Goldron, Goudran, Gouldron. *Teer.*

C'est une composition noire & liquide, qui est une sorte de raisine gluante, qui dégoute des pins & des sapins, soit naturellement, soit par les incisions qu'on y fait; & qui devient noire quand elle est cuite. On en imbibe le bois & les cordages des vaisseaux, afin qu'ils résistent à l'eau, au vent, & à l'ardeur du soleil. On l'apporte de Dantzic & de Baionne. On dit, Goudronner un vaisseau ou quelque autre chose. La derniére Ordonnance de marine dit Goldron & Goldronner. Le Goudron doit avoir le grain fin & liquide, sans être brûlé, ni mêlé de crasse, ni d'eau: celui de Weybourg du barrillage de chêne est préféré à tout autre, hormis à celui du Roiaume, dans les arcenaux où l'on en peut avoir.

„ Le Goudron dont on frote les vaisseaux par dehors, & dans les hauts, „ pour empêcher le bois de se fendre & de se pourrir, nous vient de Mosco-

„ vie & de Suéde. On le tire du bois qui n'eſt pas propre à mettre „ en œuvre, qu'on fait brûler, & qui en brûlant rend cette ſorte de li- „ queur. On l'apporte en des tonneaux aſſez étroits, & il ſe vend par „ leſte, ou douze tonneaux, mais parce qu'il s'en faut toûjours quelque „ choſe que les tonneaux ne ſoient pleins, on en donne treize pour dou- „ ze. Sa couleur fait juger de ſa bonté. Le meilleur eſt celui qui eſt „ le plus clair, & qui tire le plus ſur le jaune; & l'on eſtime le plus „ celui qui vient de la ville de Weybourg, & qui eſt marqué d'un W. „ couronné. Il valoit à Amſterdam, à la fin de l'an 1700. vingt à „ vingt & une livre de gros le leſte, c'eſt-à-dire, ſix-vingts à ſix-vingts „ ſix livres: celui de Moſcovie valoit vingt livres dix ſous de gros à vingt „ & une livre dix ſous; & celui de Stokholm dix-neuf livres dix ſous à vingt „ livres. Il faut prendre garde à ne mettre pas le goudron trop épais ſur les „ vaiſſeaux, ſur tout dans les dedans, parce qu'il empêche les humidités qui „ corrompent le bois de s'évaporer. On ne doit point s'en ſervir pour les „ dedans, ni pour les deſſus des bâtimens qui vont à la pêche du harang vers „ la St. Jean d'E'té, parce que l'eau des fréquens coups de mer qui y entre „ détrempe à la fin le goudron, & le harang en prend le goût; dequoi on a „ eu diverſes fâcheuſes expériences.

GOUDRONNER, Goldronner des cordages neufs. *Touwen in de ſtoof teer en.*

GOUDRONNER ſur le vaiſſeau des cordages où il n'y a plus de goudron. *Lap-ſalven.*

GOUESMON. *Voiez*, GOESMON, & SART.

GOUFRE, ABIME, *Afgrondt*, *Draai-kolk*, *Maal-ſtroom.*

C'eſt l'endroit d'un fleuve, ou d'une riviére, très-profond dans lequel l'eau, en tournoiant, engloutit ce qu'elle peut.

GOUGE. *Guds.*

C'eſt un outil de fer qui a un manche de bois: il eſt taillant par le bout, & fait en forme de demi-canal: il ſert aux Charpentiers & Menuiſiers. Une petite Gouge s'appelle en Flamand, *Steek-guds*, & on appelle une grande Gouge, *Dop-guds.*

GOUJON. *Een Spilletje.*

C'eſt une cheville de fer à pointe perduë.

GOUJONS de poulie. *Bouten tot de bloks*, *Spilletjes.*

GOUJURE. *Goot.*

C'eſt une entaille faite autour d'une poulie, afin d'encocher l'étrope. Ce mot ſe dit auſſi de celles qu'on fait autour d'un Cap de mouton ou qui ſervent à tenir les haubans.

GOUJURE de chouquet. *Keep*, *Goot.*

C'eſt l'entaille qu'on fait à chaque bout, par où paſſe la grande étague.

GOUL-

GOULDRON. *Voiez*, GOUDRON.

GOUPILLE. *Spie*, *Speil.*

C'eſt une ſorte de petite clavette, faite de fer, plate & en forme de languette, & que l'on met dans les ouvertures des chevilles de fer pour les tenir fermes.

GOURMETTE. *Een Jong*, *Een Swabber.*

C'eſt un valet, ou garçon, qu'on emploie dans le navire à toute ſorte de travail. Ses fonctions ſont particuliérement de nétoier le vaiſſeau, & de ſervir l'équipage. Ce terme eſt Provencal.

GOURMETTE. *Een Wagter*, *of Waaker*, *op een ſchuit*, *of op een ligter.*

C'eſt la garde que les Marchands mettent ſur un bateau, ou ſur une allége, pour la conſervation des marchandiſes.

GOURNABLES. *Naagels*, *Houte-nagels*, *Naai-naagels.*

On appelle ainſi certaines chevilles de bois qui ne ſont point façonnées, & dont on ſe ſert pour attacher les planches du bordage avec les genoux, les allonges, & les autres membres d'un vaiſſeau. *Voiez*, CHEVILLES DE BOIS.

GOURNABLES pour les écarts de la quille. *Schei-nagels*, *Keer-naagels.*

„ Les Gournables des écarts doivent avoir un pouce d'épais, ou de diamé-
„ tre, par chaque cent pieds de la longueur du vaiſſeau : ceux qu'on emplo-
„ ie dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre pieds de long, doivent avoir un
„ pouce & un quart d'épaiſſeur.

GOURNABLER un vaiſſeau. *Naagelen.*

C'eſt mettre des chevilles pour la conſtruction & liaiſon du bordage d'un vaiſſeau.

GOURNABLE'. *Afgenaagelt.*

GOUSSET. *Helm-ſtok.*

Voici encore un de ces termes ſur leſquels on ne ſait quel parti prendre, à cauſe des différens ſentimens qu'on trouve tant dans les Auteurs, que parmi les Mariniers. Les uns diſent que le Gouſſet eſt la barre du gouvernail dans les petits batimens, & en ce cas c'eſt *Helm-ſtok* en Flamand. D'autres diſent que c'eſt la boucle de fer qui eſt autour du bout du timon du gouvernail, & où la manuelle entre pour le joindre ; & en ce cas c'eſt *Beugel om de roer-pen daar de kolder-ſtok heen ſteekt.* D'autres diſent que c'eſt un morceau de bois, au bout duquel il y a deux tourillons, qui entrent dans deux barrotins au deuxiéme pont du vaiſſeau : ils ajoûtent qu'il eſt percé au milieu pour laiſſer paſſer la barre du gouvernail, c'eſt-à-dire, la manuelle qui fait tourner & arrêter le timon. C'eſt-là une deſcription du hulot, où eſt la noix ; & en ce cas c'eſt, *Bril*, *en Bril-gat.*

GOUTTIE'RES, GOUTIE'RES. *Waater-borden*, *Waatergangen*, *Uitwaateringen.*

Ce ſont de longues piéces de bois, qui ont aſſez d'épaiſſeur, & qu'on fait regner le long du pont, tout autour du vaiſſeau, en dedans. C'eſt dans ces piéces de bois que ſont percez les dalots par où l'eau d'entre les

ponts

ponts trouve à s'écouler. Les dalots mêmes s'appellent aussi Goutiéres.

GOUTIE'RES. *Bussen.*

Ce sont des trous dans le bois du vaisseau, par lesquels l'eau passe. *Voiez*, DALOTS.

GOUVERNAIL. *Roer*, *Stuur.*

C'est une longue piéce de bois, plate & large, ou un assemblage de plusieurs piéces, qui se met sur des pentures de fer à l'arriére du vaisseau, le long de l'étambord, de sorte qu'elle est mobile, & portant dans l'eau elle divise les vagues, & les jettant ou à droit, ou à gauche, par le mouvement que lui donne la barre du Timonier, elle fait aussi mouvoir le corps du vaisseau, tantôt à stribord, tantôt à babord, selon les diverses nécessités de la navigation.

Le Gouvernail a trois parties, le corps, la barre ou timon & la manivelle. Le corps du Gouvernail est au dehors & tombe perpendiculairement. La barre ou timon est presque toute en dedans & est couchée horizontalement, la manivelle est la piéce de bois que le Timonier tient à la main lors qu'il fait jouër le Gouvernail.

Les bateaux avec lesquels on navigue sur les rivieres, les étang & autres eaux douces ont aussi leurs gouvernaux, mais d'une forme & d'une fabrique differente de ceux de marine.

Les Japonnois, pour assûrer le commerce que les étrangers viennent faire chez eux, & les empêcher de sortir de leurs ports sans leur consentement, ont coûtume de faire porter à terre les Gouvernaux des navires qui abordent sur leurs côtes; ne leur rendant que quand ils trouvent à propos de leur permettre de faire voile.

„ Selon le sentiment de quelques Charpentiers, on doit donner quatre pouces de largeur au gouvernail, par chaque douze pieds de la „ longueur du vaisseau; si bien que le gouvernail d'un vaisseau de cent „ pieds de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir trente-trois pouces de large.

„ Les Charpentiers qui ont proportionné le vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, donnent à son gouvernail vingt-six pouces de long, „ trois pieds six pouces de large par le bas, douze pouces d'épais en dedans, & dix pouces en dehors. Il ne peut être plus long, parce qu'il „ donneroit contre le voutis, qui en empêcheroit le jeu; & d'ailleurs „ cela seroit inutile parce que jamais l'eau ne monte si haut. Il ne peut „ aussi être plus court, parce qu'il faut que le timon soit justement contre le haut de la gardiennerie, vû que s'il étoit plus bas il l'embarrasseroit tellement qu'il n'y auroit pas moien de s'en servir. Il ne doit pas „ aussi descendre plus bas que la quille, parce qu'il pourroit donner contre „ le fond.

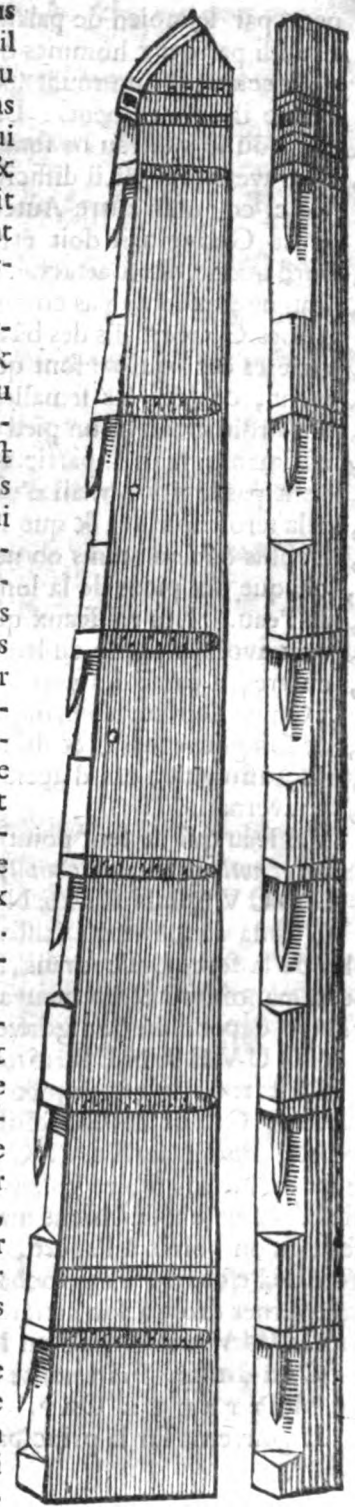
„ Pour sa largeur de trois pieds six pouces par le bas, la raison que ces mêmes Charpentiers en rendent, est que s'il étoit plus large le vaisseau en seroit plus difficile à gouverner à cause de la pesanteur, & qu'il y auroit plus „ de danger qu'il ne fût brisé par les coups de mer; car tout le monde sait „ que l'eau trouve plus de prise & fait plus d'effet sur les corps étendus & pesans,

„ ſans, que ſur ceux qui ſont plus petits & plus „ legers. Que ſi l'on faiſoit auſſi le gouvernail „ trop étroit, il ne ſe feroit pas aſſez ſentir au „ vaiſſeau. On le tient plus large par le bas „ que par le haut, parce que c'eſt la partie qui „ qui eſt dans l'eau qui produit tout l'effet, & „ que pouvant ſans incommodité être plus étroit „ par le haut, il en a plus de force; car le vent „ & l'orage ont moins de priſe ſur une petite é- „ tenduë de bois, que ſur une plus grande.

„ Les vaiſſeaux ne ſentent pas leur gouver- „ nail, quand les courans viennent en co é, & „ qu'ils ont plus de force que n'en a l'aire du „ vaiſſeau; ou quand le gouvernail étant trop é- „ troit, la quantité d'eau qui l'environne n'eſt „ pas aſſez grande, & par conſéquent n'a pas „ aſſez de force pour le faire mouvoir; effet qui „ eſt auſſi produit par le calme. Cela arrive en- „ core lorsque le gouvernail n'eſt pas bien pro- „ portionné; ou quand les vaiſſeaux n'ont pas „ aſſez de tirant d'eau à l'arriére; ou quand ils „ ont l'arriére trop large, & que leur largeur „ rompt la force de l'eau, & l'empêche de don- „ ner aſſez contre le gouvernail. Quand le gou- „ vernail eſt opoſé au vent, c'eſt le moien de „ faire droite route. Par exemple, ſi le vent „ pouſſe le vaiſſeau à l'Eſt, & que le jeu du gou- „ vernail le veüille faire tourner à l'Oüeſt, le „ vaiſſeau ſillera juſte au milieu de ces deux „ rumbs, & courra ou au Nord, ou au Sud. „ C'eſt ce qui rend le vent de bouline ſi commo- „ de & ſi utile.

„ On met des clavettes dans les gonds du gou- „ vernail pour empêcher qu'il n'en ſorte; & „ pour le mieux arrêter encore on fait paſſer une „ ſauvegarde au travers, qui eſt amarrée au vaiſ- „ ſeau. On voit aſſez ſouvent des trous dans le „ bas plancher de la chambre du Capitaine, par „ où l'on paſſe le gouvernail pour le ſuſpendre, „ & en ce cas on n'eſt point obligé de changer „ de place les bancs qui ſont dans la chambre: „ mais cela ne ſe peut pratiquer à moins que les „ vaiſſeaux n'aïent beaucoup de revers.

„ Pendant les grandes tempêtes, on n'atache „ pas toûjours la barre du gouvernail ſous le „ vent, pour ſe laiſſer aller à la dérive; on „ le fait tenir par quatre ou cinq hommes, qui „ lui laiſſent un peu de jeu, & qui le gouver-



„ nent par le moien de palans qui sont amarrez à la barre. Cela se peut faire aussi par deux hommes qui sont sur le premier pont, & pour cet effet il y a quelquefois un rouët sous la manuelle, par où passe une corde avec laquelle ils gouvernent. La même chose se pratique dans les autres occasions où le vaisseau ne sont pas bien son gouvernail. Plus le gouvernail est en travers plus est il difficile à faire joüer.

Voici ce qu'un autre Auteur a écrit sur ce sujet.

„ Le Gouvernail doit être de même épaisseur que le derriére de l'étambord auquel il est attaché. S'il est plus épais, il retarde le sillage du vaisseau ne gouverne pas comme il faut.

„ Les Gouvernails des bâtimens qui naviguent sur les eaux internes, lacs, riviéres &c. qui ne sont que de petites bordées, & qui revirent incessamment, comme les semalles & les wydts, les cagues, les damelopres &c. ont ordinairement un pied de large par chaque dix pieds de la longueur du bâtiment; mais la partie qui est sous l'eau, doit être plus large. On ne tient pas le gouvernail d'un grand vaisseau si large à proportion, parce que cela seroit inutile, & que le gouvernail se briseroit bien plûtôt en revirant. Depuis quelque tems on ne lui donne que trois pouces de large au bas, par chaque dix pieds de la longueur du vaisseau, & la moitié moins au dessus de l'eau. Les vaisseaux qui doivent naviguer au Sud, ou à l'Oüest, doivent avoir la partie de leur gouvernail qui regarde l'étambord, garnie de cuivre, à cause des vers.

„ On ne doit jamais manquer d'avoir dans un vaisseau un gabarit bien exact de son gouvernail, & du talon de la quille, de l'étambord, & des pentures, afin qu'en cas d'accident, on puisse s'en servir pour faire un nouveau gouvernail.

Vaisseau qui ne sent point son Gouvernail. *Een roer-hardt en ongesondt schip, dat niet wil vallen, dat uit syn roer is.*

GOUVERNEMENT. *Schips-bestier.*

C'est la conduite du vaisseau. Le Maître & le Pilote ne sont pas responsables de la force des courans, ni des vents contraires; mais ils le doivent être de la manœuvre & du mauvais gouvernement. On dit, que le succès d'un voiage dépend du bon gouvernement du Pilote.

GOUVERNER. *Stieren, Stuuren, Aan 't roer staan.*

C'est tenir le timon, & porter le Cap sur le rumb de vent que l'on veut suivre. On dit aussi, Gouverner au Nord, Faire route au Nord, Faire le Nord, Porter au Nord, Courir au Nord, Faire sa course au Nord, Naviguer au Nord, Faire voiles au Nord, & Gouverner Nord. Tout cela signifie la même chose. Nous marchions à petites voiles, gouvernant sur un vaisseau qu'on voioit à l'ancre, à deux lieuës de nous. L'Oiseau, qui tenoit la tête de l'escadre, s'approcha à la portée du canon, & l'on crut qu'il falloit gouverner droit à son arriére.

GOUVERNER au Nord, ou Gouverner Nord, *Noord aanleggen.*

C'est-à-dire, Faire route au Nord. *Voiez*, FAIRE ROUTE, PORTER & METTRE LE CAP.

Il gouverna sur la principale escadre. *Hy hielt 't op het hoofdt-esquadre aan.*

Nous

Nous ne pouvions plus Gouverner. *Wy hadden het schip niet meer in ons geweldt.*

GOUVERNE où tu as le Cap. *Hou soo regt heen, Man te roer; Soo houdt, soo heen.*

C'est un commandement que l'on fait au Timonier, de gouverner le vaisseau à l'air, ou rumb de vent, où il est.

GOUVERNE à tel air de vent. *Hou die streek, Hou sulke of sulke streek.*

C'est un autre commandement qu'on fait au Timonier, afin qu'il gouverne au rumb de vent qu'on lui marque.

Le navire Gouverne-t-il. *Voiez*, NAVIRE.

Il gouverne comme un poisson. *Het loopt door waater als een visch, Het zeilt als een haaring.*

Cette comparaison est pour faire entendre que le vaisseau gouverne bien.

Prens garde à Gouverner. *Pas wel op uw stuur.*

C'est un avertissement au Timonier de bien gouverner à l'air de vent que le Pilote lui a marqué.

On a de la peine à bien Gouverner sur les grands vaisseaux. *Groote scheepen leggen ongemanieert in zee.*

GOUVERNEUR, ou TIMONIER. *De man te roer.*

C'est celui qui tient la barre du gouvernail pour conduire le vaisseau selon son quart. *Voiez*, TIMONIER.

GRA.

GRAIN d'orge, ou LIGNE. *Het twaalfste deel van een duim.*

C'est la douziéme partie d'un pouce, qu'on appelle autrement ligne, mesure dont les Charpentiers se servent.

GRAIN de vent. *Kaak, Bui, Vlaag, Donder-windt met vlaagen.*

C'est un nuage comme un tourbillon qui passe en fort peu de tems, & qui donne du vent, ou de la pluïe, & quelquefois les deux ensemble. Il faut alors avoir soin de se tenir prêt aux drisses & aux écoutes, pour les larguer s'il est nécessaire. Nous découvrîmes à la bande de l'Est un nuage, qui étant venu à nous nous desempara de nos deux huniers, parce qu'on négligea de les amener assez tôt. Le Gabier aiant aperçu à l'Oüest un petit nuage dont l'étenduë ne paroissoit que de dix à douze pieds, cria trois ou quatre fois, Au Grain, *Daar komt een bui op.* En effet un moment après nous endurâmes plusieurs grains, qui portérent sur nos voiles & sur la manœuvre, de sorte que le vaisseau demeura desemparé. Nous fûmes pris d'un grain. Il se forma des grains qui nous donnérent le vent de Sud.

GRAIN pesant, ou Grain qui pèse. *Een swaare bui.*

C'est celui qui est accompagné d'un gros vent.

GRAPIN, HERISSON, RISSON, HARPEAU. *Dreg, Dregge, Enter-dregge.*

C'est une petite ancre qui a cinq pattes, & qui sert à tenir une chaloupe sur le rivage, ou en quelque autre endroit. Le terme de Grapin, est le meilleur.

Moüiller le Grapin. *Dreggen.*

GRAPIN à main, ou Grapin d'abordage. *Dregge*, *Enter-dregge*, *Handt-enter-dregge*.

C'est un croc, qu'on jette avec la main, de dessus les haubans & le beaupré, sur un vaisseau ennemi qu'on veut accrocher, ce qui le fait appeller aussi Grapin d'abordage. Les matelots qui le doivent jetter, se mettent ou sur les haubans, ou sur le beaupré, & souvent sur les écotars, & lors que le grapin a saisi quelque chose du vaisseau ennemi, on hale la corde qui est attachée au grapin, & on fait approcher les deux vaisseaux.

Pour les Anglois ils jettent ordinairement les grapins dans les hauts du vaisseau, & tâchent d'accrocher la dunette ou le château d'avant, & d'y sauter en même tems, étant, pour cet effet, bien pourvus de haches d'armes, de sabres, & de mousquets.

GRAPIN de brulot. *Enter-dregge*.

C'est un grapin qui a des crochets au lieu de pattes. On les met au bout du mât de beaupré & des vergues des brulots, pour accrocher le navire qu'on veut brûler.

Jetter le Grapin d'abordage. *Dreggen*, *De dreggen werpen en vast hechten*.

GRAPINS de Charpentier. *Timmermans-haaken*.

GRAS. Bois ou bordage trop gras. *Een hout of plank die dik is over den eisch*.

C'est un terme de Charpentier pour dire qu'une piéce de bois, qu'un bordage à trop d'épaisseur, ou de largeur, qu'il ne peut entrer dans le lieu où on le veut placer, & qu'il faut le diminuer; ce qu'ils appellent Démaigrir.

GRASSE BOULINE. *Voiez*, BOULINE.

GRATTER un vaisseau. *Schrappen*.

C'est râcler & purger le bois du vieux goudron qui est dessus. On gratte les dehors du vaisseau, ses ponts & ses mâts, lors que le Capitaine trouve qu'il est nécessaire, & cela se fait avec un outil nommé Râcle pour le moins une fois l'An, vers le Printems. Aussi-tot qu'on a gratté ou râclé les bordages des côtés, il faut les goudronner avec du goudron chaud, parce qu'autrement le bordage se noircit, sur tout s'il pleut dessus avant qu'on le goudronne.

GRATOIR, GRATOIRS. *Schrab-yser*, *Schrap-yser*. *Voiez*, RACLE.

GRAVE, La Grave. *Een steenagtige sandt aan den oever van de zee*.

Ce mot signifie parmi les équipages des vaisseaux de Terre-neuve, un espace plein de cailloüage sur le bord de la mer, où les pêcheurs font sécher au Soleil leur morue & d'autres poissons.

GRE.

GRELIN, GRESLIN, GUERLIN. *Greling*.

C'est le plus petit des cables du vaisseau, & qui sert à l'ancre d'afourché: il sert aussi à toüer les vaisseaux. On dit, Nous donnâmes un grêlin au vaisseau que nous avions pris, afin de le toüer. M. Dassié dit que les grêlins & les cables doivent être de trois tourons, & chaque touron de trois cordons, & que les grêlins doivent avoir six-vingts brasses de long, & les gros cables cent cinq brasses seulement.

GRE-

GRENADE à main. *Handt-granaat.*

C'est une petite boule de fer, creuse en dedans. Il y en a aussi de fer blanc, de verre, de bois, ou de carton. La grenade a deux pouces & demi de diamétre. On la remplit d'étoupe & de poudre, & on lui fait prendre feu par le moien d'une fusée mise à sa lumiére. Elle se jette à la main dans des postes où les soldats sont pressez, & elles sont très-bonnes dans un abordage, & pour faire rendre le vaisseau à ceux qui se sont retranchez sous un corps de garde, ou entre deux ponts. Mais il faut bien prendre garde à ne la pas tenir longtems, quand le feu a pris à la fusée.

Charger & jetter des Grenades. *Handt-granaaten laaden en werpen, of smyten.*

GRENADIER. *Granadier.*

C'est le soldat qui est préposé pour jetter les grenades dans le navire ennemi. Il faut qu'il s'exerce souvent avec des grenades faites de carton.

GRENADIE'RES. *Tassen tot handt-granaaten.*

Ce sont des gibeciéres où les Grenadiers mettent leurs grenades.

GRENIER. *Garnier, Garnieringe.*

Ce sont des planches qu'on met au fond cale & aux côtez, jusques aux fleurs, quand on veut charger en grenier, pour mieux conserver les marchandises.

GRENIER. Mettre en Grenier, Charger en Grenier. *Met stort-goederen laaden.*

C'est-à-dire, Embarquer du sel, du blé, des légumes, au fond de cale, sans les embaler.

GRE'VE. *Voet-strandt.*

C'est un terrein plat, sur le rivage de la mer, ou sur le bord d'une riviére.

GRI.

GRIBANE. *Een Gribaan, Een boot die op de kust van Normandye vaart.*

C'est une sorte de barque ordinairement bâtie à sole, & qui est depuis trente jusques à soixante tonneaux. On se sert de ce bâtiment pour naviger en marchandise aux côtes de Normandie. Sur la riviere de somme depuis Saint Vallery jusqu'à Amiens. Il porte un grand mât, un mât de misène sans hunier, & un beaupré. Ses vergues sont mises de biais comcomme celles de l'artimon.

C'est sur ces bâtimens, qu'on envoie dans cette derniere ville les marchandises qui viennent par mer à Saint Valery; soit qu'elles y viennent des ports de France, soit que les Anglois, les Hollandois, les Hambourgois & les Suedois les y aient amenées sur leurs vaisseaux.

GRIGNON. *Hardt-broodt, of Tweebak aan stukken.*

C'est du biscuit qui est par morceaux, & non en galettes.

GRIP. *Een soort van een Brigantyn.*

On appelloit ainsi autrefois un petit bâtiment que l'on équipoit pour aller en course, tel qu'est aujourd'hui le brigantin.

GRO.

GROS. Le Gros d'un vaisseau. *Het Hart van 't schip.*

„ C'est le milieu du vaisseau. On y met les plus épais bordages parce que „ le bâtiment soufre plus en cet endroit, & qu'il a moins de force qu'à l'a- „ vant & à l'arriére. La hauteur du gros d'un navire se prend à la premiére „ préceinte, au milieu.

GROS-TEMS. *Swaar weer, Hardt weer, Ruow weder.*

1. C'est un tems orageux. On se sert présentement beaucoup de ce terme. *Voiez*, TEMPETE & TEMS.

GROSSE, Grosse Avanture. *Bodemery.*

C'est un argent qu'on prête sur le corps d'un vaisseau, ou sur le corps & la cargaison.

On dit, Contract à grosse avanture, ou à la grosse, ou à retour de voiage. L'argent à la Grosse peut être donné sur le corps & quille du vaisseau, ses agrès & apparaux, armement, & victuailles, conjointement ou séparément, & sur le tout ou partie de son chargement, pour un voiage entier, ou pour un tems limité. Il est fait défenses de prendre des deniers à la grosse, au delà de la valeur des choses sur quoi ils sont assignez, & sur le fret à faire par le vaisseau, & sur le profit espéré des marchandises, même sur les loiers des matelots, si ce n'est du consentement du Maître, & au dessous de la moitié du loier. On peut voir tout le reste des Réglemens faits sur les prêts à la grosse, dans l'Ordonnance du Roi de France touchant la Marine, de l'an 1680. *Voiez*, BOMERIE.

Mettre de l'argent à la Grosse avanture. *Geldt op de bodemery doen; Geldt op cask en corpus van 't schip leenen.*

GRU.

GRUAU. *Grut, Gort.*

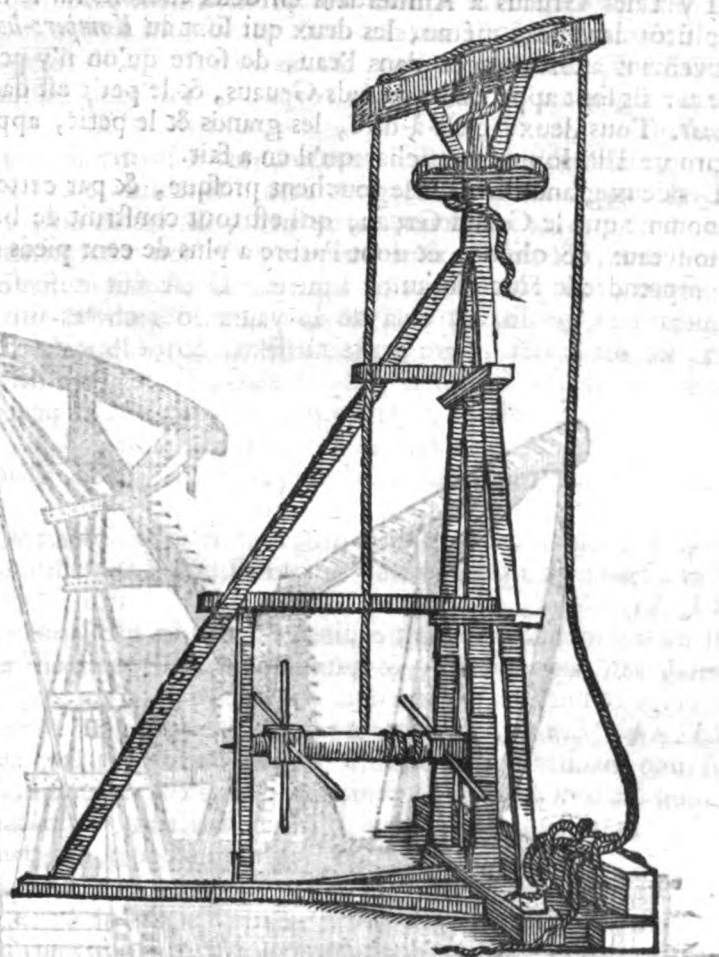
C'est du blé mondé, aliment ordinaire parmi les Hollandois, qui en font leurs potages sur les vaisseaux, & qui même en quelques vaisseaux en servent jusqu'à vingt & une fois par semaine. *Voiez*, MONDER.

GRUAU. *Een regt-opgaande Kraan.*

C'est une machine dont on se sert pour élever des fardeaux d'un grand poids, comme sont les bois de charpente, les pierres de taille, les moilons & autres materiaux qui s'emploient à la construction des bâtimens considerables. Le Gruau n'est différent de l'Engin qu'en ce que la piéce qui se nomme Fauconneau, ou E'tourneau, est posée de haut en bas, & est plus longue que celle de l'Engin.

Le Gruau & l'Engin sont donc composez d'un étourneau, ou fauconneau, nommé *Schuins-kraan-balk*, selon les ouvriers qui sont emploiez à cet ouvravrage, ou *Het uitsteekende Eesels-hoofdt*, selon un bon Auteur; avec la sellette, *Dwars-schoor*; & les liens, *Schuins-of-dwars-schoortjes*; posez au haut d'une longue piéce de bois qu'on nomme poinçon, *Pin, of Punt van de staander.* Ce poinçon est assemblé par le bout d'embas à tenon & mortaise dans ce qu'on appelle la sole, *Beeding*; assemblée à la fourchette, *Dwars-balk onder.* Il est appuïé par l'échelier ou rancher, *Staart-balk*; & par deux bras ou liens en contrefiche, *Schuins-stutten.* Les bras sont posez par enbas aux

aux deux extrémités de la sole, & par en haut dans un bossage, *Borst onder de pin*, qui est un peu plus bas que la sellette. L'échelier est assemblé par en bas dans une mortaise au bout de la fourchette, & par en haut dans le même bossage où sont arrêtez les bras: il a un tenon qui passe tout-au-travers d'une mortaise & au-delà du bossage du poinçon, où il est arrêté avec une cheville.

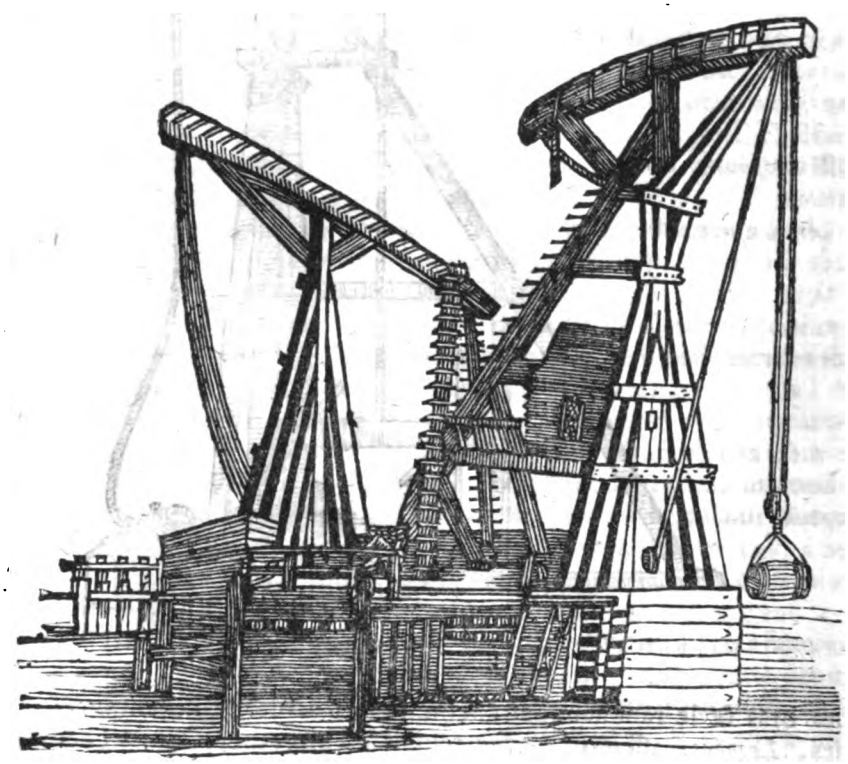


Les bras & le rancher sont encore liez & arrêtez aux poinçons avec des moises, *Leggers*, assemblez avec tenons & mortaises, & des chevilles coulisses qui se mettent & s'ôtent quand on veut. L'on met plus ou moins de moises l'une sur l'autre selon la hauteur du Gruau, ou de l'Engin. Le rancher est garni de chevilles de bois qu'on nomme ranches, *Klampen tot de trap*, qui passent au travers, & servent d'échelons pour monter au haut de la machi-

machine, & pour y mettre la sellette, le fauconneau, les poulies & le chable. Il y a une jambette, *'t Been daar de spil in legt*, emmortaisée par un bout dans le rancher. Un des trous du treüil, ou tour, *Spil*, passe dans la jambette, & l'autre bout est soutenu par le poinçon. Les leviers qui servent à faire tourner le treüil, s'appellent aussi bras, *Spaaken*. L'arbre au bout duquel est le poinçon s'appelle en Flamand, *Staander*; les poulies, *Schyven*; le chable, *Gein*, ou *Gyn-touw*. *Voiez*, ESCOPERGE.

„ Il y a des Gruaus à Amsterdam en deux endroits sur le bord de l'eau, „ ou plûtôt dans l'eau même, les deux qui sont au *Kampers-hoofdt* étant ef- „ fectivement assez avancez dans l'eau, de sorte qu'on n'y peut aller qu'en „ bateau: ils sont appellez les grands Gruaus, & le petit est dans le *Bikkers-* „ *eilandt*. Tous deux, c'est-à-dire, les grands & le petit, appartiennent en „ en propre à l'Hopital par achat qu'il en a fait.

„ Les deux grands Gruaus se touchent presque, & par cette raison on ne „ les nomme que le Grand Gruau, qui est tout construit de bonnes poutres „ & soliveaux de chêne, & dont l'arbre a plus de cent pieds de haut, sans „ y comprendre le fauconneau.



„ Ce Gruau sert à mâter & à démâter les vaisseaux, à charger & à dé- „ charger de gros paquets de marchandises, & tout ce qui est d'une pesan- „ teur extraordinaire comme les tombes, les lourdes masses de pierre, les „ foudres de vin de Rhin, le canon &c. Les meules de moulin se chargent „ & déchargent au petit gruau, à moins qu'elles ne soient trop pesantes; „ car

„ car il y en a de si pesantes que c'est tout ce qu'on peut faire que de les
„ décharger avec le grand gruau, puis qu'autrefois on a veu une meule du
„ poids de vingt & une mille livres l'ébranler tout à fait & en emporter le
„ rancher.

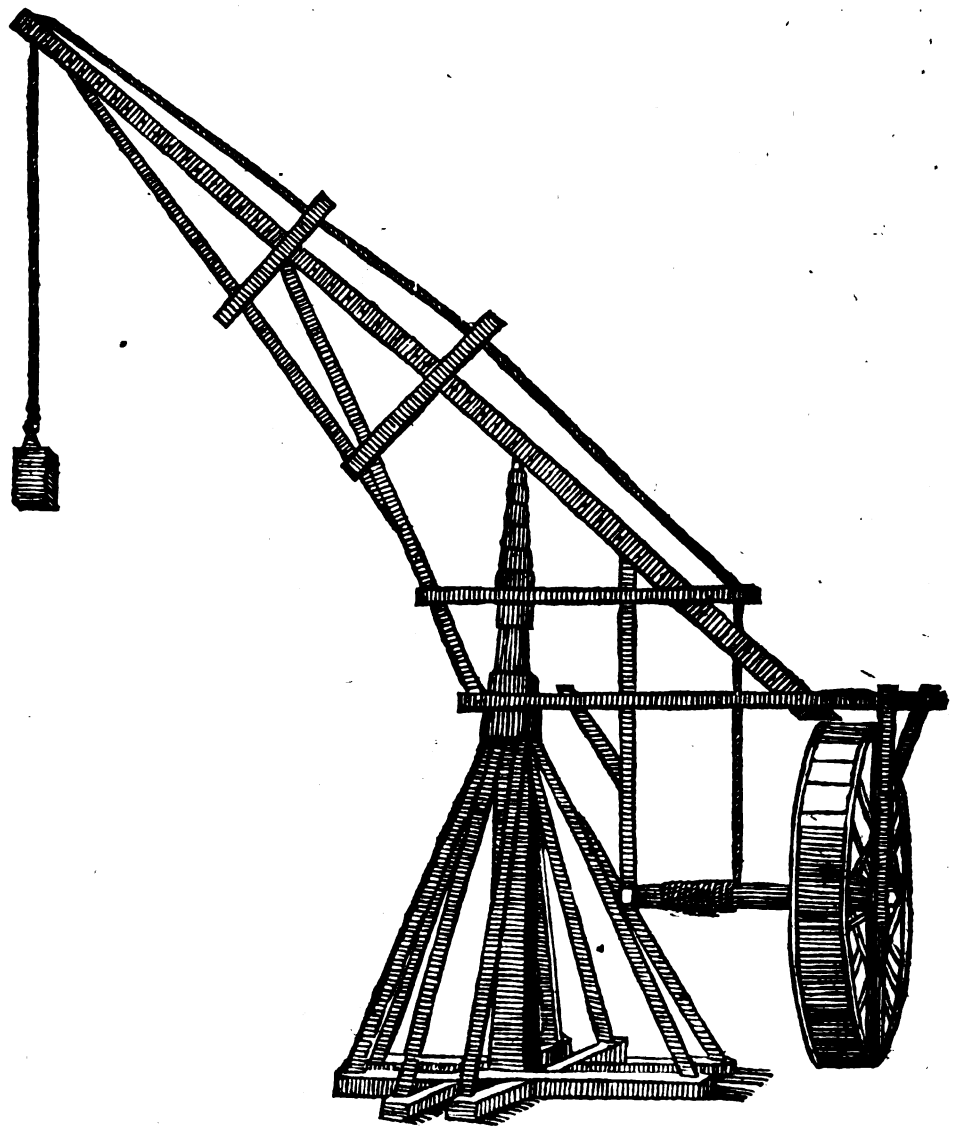
„ Les propriétaires de ces Gruaux les donnent à ferme ou loïer, & les fer-
„ miers sont obligez de les entretenir, avec les caliornes, poulies & tout
„ ce qui en dépend. Les droits qu'ils lèvent sont limitez par divers Re-
„ glemens.

„ Les Marchands & Maîtres de vaisseau, qui, par quelque accident, sont
„ obligez de démâter ou remâter leurs propres vaisseaux, peuvent envoier
„ querir tout l'équipage qui sert au gruau, & faire eux-mêmes leur ouvra-
„ ge, mais ils n'en paient pas moins le droit. Ceux qui veulent em-
„ barquer ou débarquer eux-mêmes leur canon, & se servent des ba-
„ teaux, vaisseaux, palans & cordages d'autrui, paient aussi, & ils doi-
„ vent donner avis au Commis des gruaux qu'ils veulent eux-mêmes faire
„ leur ouvrage.

„ Il y a encore un Gruau au bout de l'arsenal de marine, ou de l'Amirau-
„ té, du côté de la ville, où l'on peut embarquer le canon, & les autre pe-
„ sans faix, dans les alléges, ou les semaques, & les débarquer en paiant les
„ droits qui sont annèxez à l'ancien Gruau, & qui sont levez par les mêmes
„ propriétaires.

GRUE. *Een Kraan, Een schuins opgaande Kraan.*

C'est une machine avec une rouë qu'on emploie à embarquer & débarquer des canons & d'autres poids considérables pour les vaisseaux. La Gruë est composée d'une grosse piéce de bois, qui sert de poinçon par enhaut, & qui est posée sur le milieu de huit autres piéces de bois mises en croix, & assemblées avec entre toises. Cette grosse piéce de bois qu'on appelle arbre, est appuiée par huit liens en contrefiches, assemblez par le bas dans l'extrémité des autres piéces de bois nommées racinaux, *Beddingen*, & par le haut contre l'arbre avec tenons & mortaises avec abouts. L'échelier, qui est la principale piéce de bois qui porte & sert à lever les fardeaux, est posé sur un pivot de fer qui est au bout du poinçon. Il est assemblé avec plusieurs moises à des liens montans, & il y a des piéces de bois appellées sous-pentes, *Onderhangende balkjes*, attachées à la grande moise d'embas, *De groote legger*, & à l'échelier, qui servent à porter la rouë, *Radi*, & le treüil, autour duquel se devide le cable qui passe dans des poulies qui sont au bout des moises & à l'extrémité de l'échelier. Cet échelier est garni de chevilles pour y monter, & tourne sur le pivot *Punt*, autour de l'arbre & de son pied, ainsi que les moises, les liens, les sous pentes, la rouë & le treüil. Il y a des grües qui sont enfermées dans des planches, qui font comme un cabinet portatif qui tourne avec la gruë, les planches étant suspenduës; & il s'en faut plus de demi pied qu'elles ne portent à terre. Ce revêtement de planches s'appelle en Flamand *Kraanhuis*: le mammelon du treuil de la rouë, *De pinne, of 't punt van 't agterendt van de spil:* le bout qui entre dans la lumiére, *De pinne van 't voor-endt daar 't radt in is:* la lumiére. *'t Bas-gat daar de pinne van de spil in loopt.*



GRUME. Bois en Grume. *Ruig Hout*, *Onbeslaagen Hout*.
C'est du bois qui n'est point équarri, & a qui on a laissé son écorce.

GUA.

GUAI. Mât, ou autre Bois trop Guai. *Een mast*, *of ander hout*, *dat in syn gat speelt*, *of los in syn gat is*; *Het los of vast staan des masts*.
Quelque chose de trop Guai, c'est-à-dire, une chose qui est trop au large dans le lieu qu'elle occupe.

GUE.

GUE'RIDON. *Voiez*, ECOUPE.
GUERLANDES, GUARLANDEN, GUIRLANDES; *Banden*, *Banden in de boeg*, *Krop-wrangen*.

Ce

Ce sont de grosses piéces de Charpenterie, courbées, ou tournées en cintre, qui se posent quarrément sur l'étrave, au dessus & au dessous des écubiers, pour faire la liaison de l'avant du vaisseau, & entretenir le bordage.

„ Les Guerlandes doivent avoir la même épaisseur que les baux. Il y a „ aussi des Guerlandes à l'arriére des flûtes.

GUERLIN. *Voiez*, GRELIN.

GUET de la mer. *De Wagt op de kusten.*

C'est la garde que les habitans des paroisses sont tenus de faire sur les côtes, ou dans les villes, châteaux, & places fortes situées sur la mer. En pareille occasion le signal ordinaire se doit faire de jour par fumée, & de nuit par feu.

GUI.

GUI. *Voiez*, GUI.

GUIDON. *Versier.*

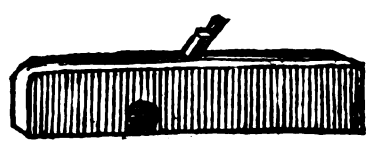
C'est un petit bouton qui se met à l'embouchure d'un canon de mousquet &c. pour guider la vûë. L'embouchure d'un canon de mousquet doit avoir un petit guidon.

GUILLAUME. *Een Boor-schaaf*, *Een Sponning-schaaf.*

C'est un outil de Charpentier, qui est une espéce de rabot, dont il y en a de plusieurs sortes, suivant les ouvrages.

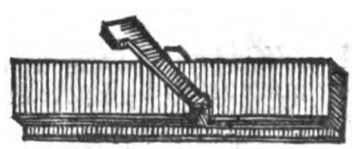
GUILLAUME à ébaucher. *Een ruig Boor-schaaf.*

C'est pour dégrossir le bois.



GUILLAUME à plate-bande. *Een Rabat-schaaf.*

C'est pour les panneaux.

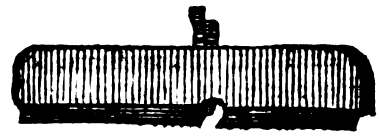


GUILLAUME à recaler. *Een soet Boor-schaaf.*

Il a moins de jour dans la lumiére que n'en ont les autres.

GUILLAUME debout. *Een steil-trap-schaaf.*

Il est appellé ainsi à cause quele fer est debout.



GUINDAGE. *Het winden.*

C'est le mouvement des fardeaux que l'on hausse & baisse. L'issas sert au guindage des vergues.

GUINDAGE. *Wind-geldt.*

C'est la décharge des marchandises du vaisseau, & le salaire qu'on donne aux matelots qui font cette décharge. On dit, Action de Guindage, en parlant d'un différent à juger entre compagnons matelots.

GUINDAGE. *Taakels, en al het touwwerk dat gebruikt wordt om te winden.*

Ce sont les palans & autres cordages qui servent à guinder. Le dommage qui arrive aux marchandises par la faute du Maître & de l'équipage, ou pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le vaisseau, fourni de bons guindages & cordages, ou autrement, sont avaries simples, qui tombent sur le Maître, le navire & le fret.

GUINDANT d'un pavillon. *Vlag-breedte.*

C'est la hauteur qui regne le long du pavillon, ou sa largeur, selon M. Desroches. Le Guindant, dit aussi M. Ozanan, c'est la hauteur du pavillon qui regne le long du bâton qu'on appelle E'pars. Le battant du pavillon, dit M. Guillet, c'est sa longueur qui voltige en l'air, & le guindant c'est sa hauteur qui regne le long du bâton.

GUINDANT d'une voile. *Voiez*, GINDANT.

GUINDAS, GUINDEAU. *Voiez*, VIREVAUT.

GUINDER. *Winden.*

C'est tirer & élever quelque chose, ce qui fait nommer Guindage le mouvement des fardeaux qu'on hausse & qu'on baisse. Quelques-uns disent aussi, Ginder.

GUINDERESSE. *Wind-reep, Steng-wind-reep.*

C'est un cordage qui sert quelquefois à guinder & à amener un mât de hune, comme sont les guinderesses des deux mâts de hune.

GUINDERESSE de voile d'étai. *Sag-zeils-val.*

C'est le cordage qui sert à guinder & à amener les voiles d'étai.

GUIRLANDES. *Voiez*, GUERLANDES.

GUISPON. *Quast, Smeer-quast, Smeer-quasje.*

C'est une espécé de gros pinceau, ou brosse, fait de pennes de laine, dont on se sert à braïer, ou à suifver les coutures & le fond d'un vaisseau.

GUITERNE. *Een stut schuins tegen de mast en tegen de boord van een onder-legger geset.*

C'est une sorte d'arc-boutant qui tient les antennes d'une machine à mâter avec son mât.

GUITRAN. *Voiez*, GOUDRAN, ou GOUDRON.

GUY, GUI. *Gijp*, *Geip*.

C'est une piéce de bois ronde & de moïenne grosseur. On y amarre le bas de la voile d'une chaloupe, & de quelques autres petits vaisseaux. Il tient la voile étenduë par le bas, & vient apüier contre le mât. C'est proprement une vergue qui est au bas de cette sorte de voile, au lieu que les vergues sont par le haut dans les voiles à trait quarré.

H.

HAB.

HABIT de bord. *Plunje.*

C'est l'habit qu'un homme de marine porte à la mer.

HABITACLE. *Nagt-huis, 't Huisje, Kompas-huis.*

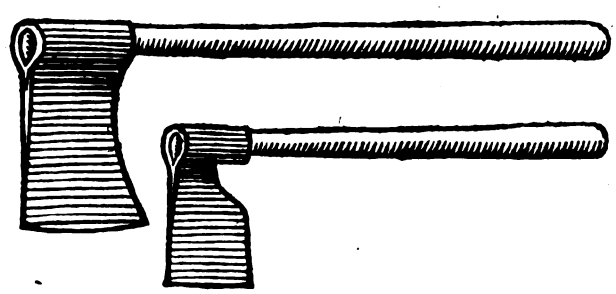
C'est une espéce d'armoire à un ou à deux étages, devant le poste du Timonier, vers le mât d'artimon. Il est fait avec des planches assemblées par des chevilles de bois, sans qu'il y entre aucune ferrure, de peur que le fer n'ôte la direction naturel le de l'aiguille aimantée du compas de route qui y est enfermé. On y enferme aussi l'horloge & la lumiére qui sert à éclairer le Timonier. Les grands vaisseaux ont deux habitacles, un pour le Pilote, & un pour le Timonier.

„L'Habitacle qui est devant le Timonier, est une espéce d'armoire, qui, „dans les petits vaisseaux, est séparée en trois espaces, ou apartemens, & „en cinq dans les grands. On met les horloges dans les deux qui sont le „plus en dehors, & les compas dans les deux qui sont le plus en dedans. „Celui du milieu sert à placer la lampe qui éclaire toute l'armoire. Sa lar„geur est ordinairement d'une sixiême partie de celle du vaisseau, & sa hau„teur est des cinq sixièmes parties de sa largeur. Pour sa profondeur, on „la proportione en sorte que chacun des retranchemens soit à-peu-près „quarré. Les trois retranchemens des habitacles des petits bâtimens ser„vent à mettre le compas, la lampe & l'horloge.

HAC.

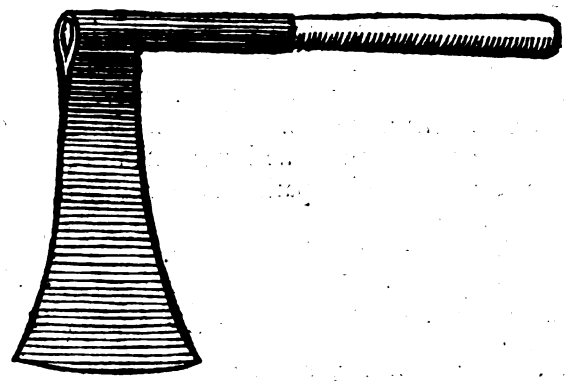
HACHE, Coign'ee. *Bijl.*

C'est un outil de fer tranchant qui sert aux Charpentiers & à plusieurs autres ouvriers, pour fendre & couper le bois. Il y en a qui ont un manche court, & d'autres en ont un plus long. Le fer en est large & aigu. La hache est fort nécessaire dans les vaisseaux. On appelle un Charpentier, un Maître de hache.

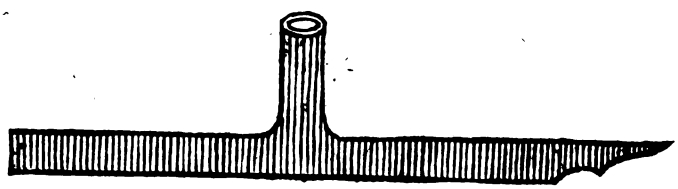


La

La Coignée n'est aussi autre chose qu'une grande hache, quoique quelques uns disent qu'il y en a de grandes & de petites. C'est proprement une dispute de mots, car s'il y en a de grandes & de petites, c'est que la hache & la coignée sont la même chose; ou si l'on veut, on appellera Haches celles qui sont moïennes & petites, & les plus grandes seront nommées Coignées. *Voiez*, COIGNE'E.



Il y a une autre espéce de hache, dont on se sert beaucoup en France, & dont on ne sert pas en Hollande, qui se nomme Besaiguë, ou Besiguë, qu'on a omise sous la lettre B & dont voici la figure. Elle est coupante par les deux bouts, dont l'un est un bec d'âne, & l'autre planché à biseau, aïant une poignée au milieu. Elle sert à tailler & unir le bois, & aux feüillures, ou rablures, mortaises & tenons.



HAC.

HACHE d'armes. *Enter-byl.*

C'est aussi une hache qui coupe d'un côté, & qui est pointuë de l'autre. C'est de cette hache qu'on se sert pour aller à l'abordage.

HACHER. *Keepen met de byl hakken.*

C'est faire des hoches avec la hache.

HACHEREAU. *Een Byltje*, *Een klein Byl*, *Een Houw-mes.*

C'est une sorte de petite coignée, ou hache, dont se servent les Charpentiers.

HA-

HACHETTE à marteau. *Voiez*, ERMINETTE.

HAI.

HAIE. *Voiez*, HAYE.

HAIN, ou HAMEÇON. *Hoek.*

On se sert du terme de Hain en quelques endroits, & sur tout à la pêche de Terre-neuve.

HAL.

HALAGE. *Haaling.*

C'est le travail qui se fait pour tirer un vaisseau, un bateau, ou autre chose. Les Iuges de l'Amirauté connoissent de tout ce qui regarde les chemins destinez pour le halage des vaisseaux venant de la mer.

HALEBARDE. HALLEBARDE. *Een Hallebardt.*

C'est une sorte d'arme composée d'une longue hampe, & d'une lame qui doit être d'un fer bon, net, & point pailleux, de neuf à dix pouces de long, avec une canelure au milieu.

HALE-BAS. *Neer-haalder Rakke-taalie.*

C'est une corde, ou manœuvre, qui aide à amener la vergue quand elle ne descend pas assez facilement: elle tient au racage. *Voiez*, CALE-BAS.

HALER. *Haalen.*

C'est tirer, ou peser de toute sa force sur un cable, ou sur une manœuvre, pour la faire bander ou roidir. Quand les matelots halent sur une manœuvre il faut qu'ils donnent la secousse au cordage tout d'un même tems, pour le bander avec plus de force; & afin de concerter le tems de cette secousse le Contre-maître, ou quelque autre, dit à haute voix ce mot, Hale. Tout de même quand il faut haler sur une bouline le Contre-maître les fait tenir prêts par ces trois paroles, savoir, Un, Deux, Trois; & au mot de Trois ils donnent tous, d'un commun effort, la secousse à la bouline. Quand les matelots qui font cette manœuvre, veulent railler les Officiers de la marine, ils prononcent eux-mêmes trois autres paroles, & au lieu de dire, Un, Deux, Trois, ils disent, Capitaine, Lieutenant, Enseigne. En manœuvrant les couëts, on crie aussi trois fois, Amuré; & pour l'écoute on crie trois fois, Borde; & au troisiéme cri on hale sur la manœuvre.

HALER. *Haalen.*

Ce terme est aussi usité pour faire tirer ce que l'on veut qui soit roidi, ou changé de situation. On dit, Hale ce bateau à bord, ou Haler à terre, ce qui se fait en tirant la corde où il est ataché. Ils envoiérent une chaloupe lever notre ancre, que nous n'avions pas eu le tems de haler le jour précédent.

HALER le canon à bord. *Het geschut te boord of te poort haalen.*

HALER le canon en dedans, Mettre la batterie dedans. *Het geschut inhaalen. Voiez*, CANON.

HALER la bouline. *De boelin aanhaalen.*

C'est tirer la manœuvre nommée bouline, pour faire roidir la ralingue de la voile vers le vent. On dit, Haler la grande bouline, Haler la bouline du grand hunier, Haler les boulines des perroquets; & on commande ainsi; Hale la grande bouline, Hale; Hale la bouline du grand hunier, Hale.

HA-

HALER fort sur la bouline & l'amarrer. *De boelyn uithaalen, sterk uithaalen, en vesten.*

Cette corde est trop Halée. *Dat touw is al te strak, Het heeft niet bots genoeg*

HALER le vent. *Voiez*, METTRE au plus près du vent.

HALER à la cordelle. *In het lyntje loopen, Een schuit met een lyn optrekken.*

C'est tirer une corde pour faire siller ou marcher un vaisseau dans une riviére.

HALEUR. *De man die de schuit voortrekt, die in de lyn, of het lyntje loopt.*

C'est le Batelier qui tire un bateau avec un corde passée autour de son corps ou de ses épaules. *Voiez*, ARRACHE-PERSIL.

HALE à bord. *Ophaalder.*

C'est une corde qui sert à la chaloupe pour s'approcher du bord, lors qu'elle est amarrée à l'arriére du vaisseau.

HALE-BOULINE. *Een Haal-over, Een Oorinbaar, Een Groentje.*

C'est le nom que l'on donne par railerie à un nouveau matelot, qui n'entend pas encore les manœuvres.

H A M.

HAMAC. *Hang-mack.*

C'est une sorte de lit de coton. Il consiste dans une grande mante, ou couverture, dont on fait trafic avec les Sauvages de l'Amérique. Ceux qui s'en veulent servir le suspendent à deux arbres, ou à deux pieux, & les Flibustiers s'en servent pour y dormir lors qu'ils sont en mer. C'est ce qu'on appelle Branle dans les vaisseaux, hormis que les branles ne sont que de toile: pour la façon elle est peu différente. Les petites cordes qui sont au bout des branles, ou hamacs, pour les terminer & contribuer à les suspendre, s'appellent *Scheer-lynen*, & le bois par où elles passent, *Krans-houtje.*

HAMPE d'écouvillon. Hampe de cuillier. Hampe de refouloir. *Stok, Visschers-stok. Lepel-stok. Aansetter-stok.*

HAMPE veut dire manche, & c'est un perche proportionnée à la longueur du canon, où l'écouvillon, le cuillier, & le fouloir, est emmanché.

HAMPE de hallebarde. *De schacht, scaft, of stang van een Hallebardt.* Hampe de pique. *Piek-stok.*

Les hampes de hallebarde & de pertuïsane sont de bois de frêne. Le fer y est attaché par les oreilles qui sont endentées, & bien cloüées.

H A N.

HANCHE. *Windt-veeringe.*

C'est la partie du vaisseau qui paroît en dehors, depuis le grand cabestan jusqu'à l'arcasse: ou bien, C'est la partie du bordage qui approche de l'arcasse, au dessous des bouteilles qui sont sous les flancs. Nôtre brulot se devoit tenir sous la hanche de nôtre Amiral. Quelques-uns l'appellent Fesse dans les flûtes.

HANGARD, HANGARS. *Een Loos, Een zy-afdak in een scheeps-timmer-werf tot 't timmer-hout.*

Ce sont de longs apentis dans les arsenaux & âteliers de construction, sous lesquels on met à couvert & l'on range en ordre les bois de construction, les afûts &c. Que les afûts rangez sous leur hangard, après les avoir fait goudronner.

Bois rangez sous des Hangars. *Hout onder de loos geset en gestaapelt.*

HANSE TEUTONIQUE. *Hanse-steeden, Aan zee steeden.*

C'est une société de Marchands de plusieurs villes libres d'Allemagne & du Nord, qui par l'alliance qu'ils ont faite entre eux, se sont fait une communication réciproque de leurs priviléges. Elle fut nommée d'abord, *Aan zee steden*, ce qui signifie, Villes sur mer; & par abréviation on a dit Hansée & les François ont prononcé Hanse, & ont entendu par ce mot, Alliance, ou Compagnie. Les quatre premiéres villes qui composérent cette Hanse, furent Lubec, Brunswic, Dantsig, & Cologne, & à cause de cela elles furent appellées, Méres Villes. Depuis, plusieurs villes désirérent d'entrer dans cette alliance, & elles se dirent filleules de ces quatre, de sorte qu'il y en eut jusqu'à soixante & douze, ou même jusqu'à quatre-vingts-une, & elles furent appellées Villes Hanséatique, ou Anséatiques. „ L'An 1370. „ Il fut fait un Traité d'alliance entre le Roïaume de Danemarc & les villes „ Hanséatiques, entre lesquelles Amsterdam & les autres villes de Hollande „ sont comprises, ainsi qu'il paroît par la copie de ce Traité qui se trouve „ dans Boxhoorn.

HANSIE'RE, AUSSIE'RE, HAUSSIE'RE. *Paarde-lyn, Parel-lyn.*

C'est un gros cordage qui sert à toüer un vaisseau, ou à le remorquer. Il sert aussi à jetter aux chaloupes, ou bâtimens, qui veulent venir à bord d'un autre. Nôtre vaisseau étant mouillé à l'entrée du havre, le Capitaine envoia amarrer une hansiére dans le havre, afin de se remorquer dedans. La hansiére sert à la plus petite ancre nommée Ancre de toüei. *M. Dassie* dit que les hansiéres sont de trois cordons, & qu'elles doivent avoir six-vingts brasses.

HAR.

HARANG, HARENG, HARAN. *Haaring.*

C'est un petit poisson blanc, dont la grande pêche se fait à la fin du Printems & en Automne. On le trouve en de grosses troupes dans la mer du Nord & ailleurs. Les harangs suivent les feux, & en passant ils semblent un éclair. La pêche & préparation du harang se nomme Droguerie. *Voiez*, DROGUERIE. On appelle Harengaison la saison où l'on pêche les harangs, le tems de leur passage, ou de l'éclair des harangs, *van het vuuren van de Haaring*, & la pêche même de ce poisson. Le tems où l'on n'en pêche point est appellé par les Mariniers, Morte-saison. *Voiez*, CAQUEUR, & l'ORDONNANCE de 1681. liv. 5. tit. 5.

„ Les buches, ou flibots, qui vont à la pêche du harang, & qui sont du „ port de vingt-quatre jusqu'à trente lastes, doivent être pourvuës de deux „ petits canons, chacun du poids de huit cents livres, de quatre pierriers, „ huit boîtes, six fusils, six longues piques & six courtes. Les buches du port

„ port au-dessus de trènte lastes, doivent être pourvuës de quatre petits ca-
„ nons, du poids de quatre mille livres tous ensemble, d'autant de pier-
„ riers, de boites, & de fusils, que les autres, & de huit longues pique
„ & huit courtes.

„ Il n'est pas permis de faire sortir les buches des ports sans escorte, à
„ moins que tout ce qui en sort ensemble n'ait dix-huit ou vingt piéces de
„ petit canon, & douze pierriers, & qu'elles n'aillent de conserve, sans pou-
„ voir prendre sous leur escorte d'autres bâtimens point armez. Et en ce cas
„ les conventions qui ne se font que verbalement pour la conserve, ont la
„ même force que celles qui se font par écrit. Chacun des bâtimens de la
„ conserve doit être pourvû de poudre, de bales & de mitrailles, pour tirer
„ au moins seize coups.

„ Quand il fait beau tems & que quelqu'un veut pêcher, il faut que le Pi-
„ lote fasse hisser l'artimon, & ceux qui ne pêchent pas ne doivent pas se mê-
„ ler parmi les pêcheurs: ils doivent être à la voile.

„ La pêche des harangs a commencé l'An 1163. & on a commencé à les
„ saler en 1416. Ce fut Guillaume Bukelsz de Biervliet, qui s'en avisa
„ Autrefois on alloit faire cette pêche par le travers de Schoonen, dans la
„ Norvège. Aujourd'hui on la fait au Printems le long des côtes d'Ecosse,
„ & en Automne le long des côtes d'Angleterre, au Nord de la Tamise.
„ Il se pêche aussi d'excellens harangs dans le lac qu'on nomme *Zuider-zee*
„ en Hollande, entre le Texel & Amsterdam, mais il y en a peu. Néan-
„ moins pendant la guerre que les Hollandois soutinrent contre l'Angleter-
„ re, sous le Roi Charles II. la pêche dans la mer du Nord aïant cessé, il
„ vint tant de harang dans ce lac, que quelques pêcheurs en prirent, dans
„ le tems d'un mois, jusqu'à huit cents lestes, faisant environ quatre-vingts
„ fois cent milliers.

HARES, RIORTES, ROÜELLES. *Strengen, Ryſen daar de vlotten houts mee gebonden worden.*

Ce sont les branches d'arbres torses qui lient les trains de bois floté, & qui tiennent les piéces jointes ensemble.

HARPEAU. *Voiez*, GRAPIN d'abordage.

HARPON, Main de fer. *Harpoen.*

C'est un grand javelot forgé de fer battu, auquel on ente un manche de bois long de six ou sept pieds, où l'on attache une corde. Ce harpon a la pointe acérée, tranchante, & triangulaire, en forme de fléche. C'est par son moien qu'on prend les balénes, les porcilles, & d'autres gros poissons. Dans le bout du harpon est un anneau, où est attachée une corde qu'on laisse filer aussi-tôt que l'on a blessé la baléne, qui ne manque point d'aller se tapir au fond; & au bout de cette corde tient une courge seche qui suit la baléne, & qui sert d'indice.

HARPONS. *Dreggen aan de ree.*

Ce sont des fers tranchans mis aux bouts des vergues, faits en forme de *S*, pour couper à l'abordage les haubans & autres manœuvres de l'ennemi. A Dieppe on les appelle Cerpes, ou Serpes.

HARPONNER. *Met Harpoenen schieten.*

HARPONNEUR. *Harpoender*, *Harponnier*, *Harpoenier*.

C'est celui que le Capitaine de vaisseau engage pour jetter le harpon, lorsqu'il va à la pêche de la baléne. Il lance de toute sa force sur la bête, ensorte qu'il perce le lard, & qu'il entre fort avant dans la chair. La baléne se lance au fond quand elle se sent blessée, & quand elle revient en haut pour respirer, le harponneur la blesse tout de nouveau; après quoi les autres pêcheurs l'approchent par les côtés, & lui poussent sous les nageoires une longue lance ferrée, dans la poitrine, à travers les intestins. Alors la baléne qui est aux abois, fait rejaillir le sang par la fistule de l'évent, après quoi le cadavre flote sur son lard, & les pêcheurs toüent la baléne, & la tirent à terre comme un vaisseau: ils la dépecent & la bonifient promtement, ou en font fondre le lard sur la gréve.

HAU.

HAUBANS, AUBANS, HAUT-BANS. *Hoofdt-touwen*, *Wandt*.

Ce sont de gros cordages à trois tourons, avec lesquels on soutient les mâts d'un vaisseau à stribord & à bâbord, par derriére. Ils sont amarrez par le haut des mâts à l'endroit des barres de hunes, & au bas ils sont roidis par le moien des caps de mouton. Ils servent aussi aux matelots pour monter aux hunes. A la réserve du beaupré tous les mâts ont leurs haubans. Les petites cordes qui les traversent en forme d'échellons, & qui font paroître les mêmes haubans comme des échelles de corde, s'appellent Enfléchures, ou Figures. Les haubans ont double rang de caps de mouton, les uns qui tiennent au corps du vaisseau, & les autres sont amarrez aux hunes, savoir au grand hunier quatre par bande, au petit hunier trois, au perroquet de misséne deux, selon la grandeur du vaisseau.

„ Les haubans sont tendus & serrez en travers, par de grosses cordes, & „ même par des morceaux de bois, afin qu'ils soient plus roides, & ils sont „ capelez & frapez autour du mât au dessus de la hune. Par le haut ils sont „ couverts ou fourrez de cuir, comme tous les autres gros cordages.

„ Un E'crivain Flamand dit qu'il doit y avoir six couples de haubans à „ chaque côté du grand mât d'un vaisseau de cent pieds de long, de l'étrave „ à l'étambord; & qu'il en faut ajoûter un couple par chaque quinze ou seize pieds de plus que le vaisseau peut avoir, lors qu'il est plus long. „ Le mât de misséne doit avoir de chaque côté un couple de haubans moins „ que le grand mât, & le mât d'artimon n'en doit avoir que la moitié „ de ce qu'en a le grand mât, non plus que le grand mât de hune; & „ le mât de hune d'avant en doit avoir un couple moins que ce dernier.

„ Le même Auteur dit que chaque neuf pieds de bau, ou de largeur du „ vaisseau de dedans en dedans, doit donner deux pouces d'épaisseur en rond, „ ou en circonférence, aux grands haubans, hormis dans les vaisseaux qui „ doivent naviguer dans les Païs froids, où les cordages ne roidissent pas tant: „ car alors il ne leur faut donner que deux pouces par chaque dix pieds de „ bau. Il faut aussi donner un peu plus d'épaisseur aux haubans des petits bâtimens où l'on met moins de couples.

„ Selon le même Ecrivain encore, chaque touron des haubans du mât de

„ misséne

„ séne doit être moindre de dix fils que les tourons des grands haubans. Les „ haubans du mât d'artimon & des mâts de hune, ne doivent avoir de „ fils, ni aussi de couples, que la moitié de ce qu'en ont les mâts sur „ quoi les mâts de hune sont entez. La même proportion doit être ob- „ servée à l'égard des perroquets, tant par rapport au mât d'artimon, „ qu'aux mâts de hune.

„ Les haubans d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, sont pro- „ portionnez sous le mot Cordage.

HAUBANS du grand mât, Grands Haubans. *Hoofdt-touwen op de groote mast.*

HAUBANS du mât de miséne. *Hoofdt-touwen op de fokke-mast.*

HAUBANS d'artimon. *Hoofdt-touwen op de besaans-mast.*

HAUBANS du mât de hune d'avant. *Het Voor-steng-wandt, Hoofdt-touwen op de voor-steng.*

HAUBANS du grand mât de hune. *Het groot Steng-wandt, Hoofdt-touwen op de groote steng.*

HAUBANS de perroquet d'avant. *'t Voor-bram-steng-wandt, Hoofdt-touwen op de voor-bram-steng.*

HAUBANS de fougue, ou de perroquet de fougue. *Kruis-steng-wandt Hoofdt-touwen op de kruis-steng.*

HAUBANS de beaupré. *Spaansche toppenant.*

Ce sont deux espéces de balancines qui saisissent la vergue de sivadiére par le milieu, au lieu que les balancines saisissent vers les bouts. Il y a pour tenir cet hauban un Cap de mouton, qui est frapé au beaupré, & l'autre est frapé à la vergue de sivadiére, c'est-à-dire que ces manœuvres, au lieu de tenir les mâts, ainsi que les autres haubans, sont frapées à leurs mâts & aident à soutenir leurs vergues.

HAUBANS de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-wandt, Hoofdt-touwen op de boven-blinde-steng.*

HAUBAN de voile d'étui. *Staart-touwtje.*

Ce n'est autre chose que la manœuvre qui tient l'arc-boutant en avant, lorsque l'on met ces sortes de voiles.

HAUBANS de chaloupe. *Het wandt van een sloep.*

Ce sont ceux qui tiennent les mâts d'une chaloupe, lors-qu'elle est mâtée.

HAUBANS de chaloupe. *Sortouwen.*

Ce sont aussi les cordages dont on se sert pour saisir la chaloupe, quand elle est sur le pont du vaisseau.

HAUBANER. *Het wandt van een kraan aan eenige paalen vast maaken.*

C'est attacher à un piquet le hauban d'un engin, ou de quelque machine semblable, pour l'arrêter & le tenir ferme, quand on élève un fardeau.

HAV.

HAVRE. *Haaven, Aanvaart.*

Ce mot signifie en général un port de mer, où les vaisseaux qui arrivent, peu-

vent être en sureté. Il signifie plus particuliérement un port fermé d'une chaîne, & qui a souvent un mole, ou une jettée. Les havres se distinguent encore en havres de barre, & en havres d'entrée.

HAVRE de barre. Havre d'entrée. *Voiez*, PORT.

HAUSER un vaisseau. *Een schip naaderen, inhaalen.*

C'est lors qu'on donne chasse de loin à un navire dont l'on ne voit que le voiles, & qu'on s'en approche insensiblement, ensorte qu'on peut reconnoître plus à plein sa fabrique, & alors on dit, Nous haussons ce navire, c'est-à-dire, nous approchons de ce navire. En ce moment un des deux navires nous haussa, qui aïant reconnu le nôtre, fit le signal de reconnoissance.

HAUSSIE'RE. *Voiez*, HANSIERE.

HAUT. Mettre les mâts de hune hauts. *De stengen om hoog wenden.*

HAUT-BORD. *Voiez*, VAISSEAU.

HAUTE-MER. Vaisseau en haute mer. *Vlakke zee, Vlakte.*

Cela veut dire qu'il est éloigné des terres.

HAUTE marée, Haute eau, Le vif de l'eau, Pleine marée. *Hoog water, Vol zee.*

C'est le plus grand accroissement de la marée, qui arrive deux fois le jour, de douze en douze heures, & paroît extraordinaire deux fois le mois, à la nouvelle & pleine Lune; & qui est encore plus remarquable proche des solstices & des équinoxes.

HAUTE-SOMME. *De Hoofdt-somme om tot koopmanschap te gebruiken.*

C'est la dépence qui ne regarde ni le corps du navire, ni les loïers des hommes, ni les victuailles, mais ce qui s'emploie par tous les Interessés pour l'avantage du dessein qu'on a entrepris. Ordinairement le Maître en fournit un tiers, & les Marchands le surplus.

HAUTS-FONDS. *Ondiepte.*

C'est un terme dont quelques-uns se servent, aussi-bien que de Basses, & Bas-fonds, pour dire un endroit où il y a peu d'eau. Nous envoiâmes nos pirogues sur des hauts-fonds, où les grands vaisseaux ne pouvoient aller, parce qu'ils tiroient plus d'eau qu'elles. On pêcha des huîtres à perles sur des hauts-fonds de rochers.

HAUTS d'un vaisseau. *'t Boven-schip, Boven-werk.*

On dit absolument les Hauts du vaisseau par opposition à ce qu'on appelle les Bas. Les Hauts sont le châteaux, les mâts, & toutes les autres parties qui sont sur le pont d'enhaut. On entend aussi par les Hauts d'un vaisseau les parties qui sont hors de l'eau; & les Bas d'un vaisseau signifient celles qui sont dessous, ou dans l'eau.

„ Lors que les vaisseaux sont trop foibles d'échantillon, & qu'ils se tour-
„ mentent trop, on les rase quelquefois, & on leur ôte tous les hauts: mais
„ cela fait perdre beaucoup d'espace, & rend la manœuvre des écoutes &
„ des couëts plus difficile. Au contraire il y a des vaisseaux étroits par le bas
„ qu'on tient larges par le haut, pour gagner de l'espace, afin qu'ils soient
„ plus propres au combat.

HAUTES Voiles. *Boven-zeilen, Bovenste zeilen.*

Ce

Ce sont les hunniers & les perroquets.

HAUTEUR. *Hoogte, Pools-hoogte.*

C'est l'élevation du Pole, du Soleil & des E'toilles, ce qui se mesure & détermine par un arc de cercle, compris depuis l'horison jusqu'au pole, & depuis le méme horison jusqu'à l'astre dont l'on prend la hauteur. On prend ordinairement hauteur avec l'arbalête, ou l'astrolabe, pour en conclure la latitude du lieu où on fait l'observation. La hauteur des astres ne se prend que quand ils sont au cercle de Midi, excepté la hauteur de l'Etoile Polaire, qui, par le moien des Gardes, se peut prendre hors du Méridien.

HAUTEUR, ou LATITUDE. *Hoogte.*

Ce terme se prend aussi pour la distance qui est comprise entre le vaisseau où l'on est en prenant la hauteur, & la Ligne équinoxiale; & par le mot de hauteur on sous entend la hauteur du pole, qui est toujours égale à la latitude. On dit dans ce sens, que l'on navigue par la hauteur de tant de degrès, pour dire, à tant de degrès de la Ligne équinoxiale. Nous louviâmes trois jours par la hauteur de cinq degrès. Cette Ile est par les sept degrés de la hauteur, ou de la bande Sud.

Prendre Hauteur. *Hoogte neemen, De Zon peilen, De Zon schieten, of meeten.*

Prendre hauteur par devant. *De Hoogte voor op nemen.*

C'est-à-dire, avoir l'instrument du côté de l'astre en prenant hauteur.

Prendre hauteur par derriére *De hoogte agter op nemen.*

C'est avoir l'instrumenr oposé à l'astre.

Il y aura Hauteur. *Daar sal goede hoogte zijn.*

C'est-à-dire qu'il y aura du Soleil à midi qui permettra de la prendre?

Il n'y aura pas Hauteur. *Daar sal geen hoogte te krijgen zyn.*

C'est-à-dire qu'il y a du broüillard, & que le ciel est trop couvert de nuées, pour pouvoir trouver l'élévation du pole par les instrumens.

Nous avons bonne Hauteur. *Wy hebben een klaaren orizon, Goede observatie.*

C'est-à-dire que le ciel est dégagé de tous nuages & broüillards, & qu'on a pris la hauteur avec justesse.

HAUTEUR d'entre deux ponts. *De hoogte tusschen deks. De tusschenwijdte tusschen twee dekken, De hoogte of wydte tusschen twee dekken.*

C'est l'espace qui se trouve entre les deux tillàcs.

HAUTEUR de l'étrave. *De lengte of de hoogte van de voor-steven.*

C'est sa hauteur perpendiculaire, depuis le haut de l'étrave jusques au niveau de sa quille.

HAUTEUR de l'étambord. *De lengte of de hoogte van de agter-steven.*

C'est la hauteur qu'il y a depuis le bout d'en-haut de l'étambord jusques sur la quille.

HAUTEUR de l'E'quateur. *Hoogte van de Evenaer.*

C'est l'arc du Méridien compris entre l'horison & l'E'quateur.

HAUT-PENDU. *Een wolkje daar uit een harde uwindt komt waaijen.*

Ce mot se dit d'un petit nuage, qui cause un gros vent.

HAUTURIER. Pilote Hauturier. *Een Schipper.*

C'est

C'eſt le Pilote qui ſait l'uſage de l'arbalête & de l'aſtrolabe, pour prendre hauteur & en faire une éxacte application touchant la latitude du parage. *Voiez*, PILOTE.

HAUT & BAS. *Pomp-hardt.*

C'eſt un commandement que l'on fait aux gens de la pompe de mouvoir haut & bas la bringuebale, afin que l'eau ſorte avec plus de force.

HAY.

HAYE, HAIE. *Blinde klippen*, *Een blindt recif.*

On dit, Haye de pierre, Chaîne de pierre, ou Banc qui eſt à fleur d'eau, ou ſous l'eau.

HAYE. Soldats en Haye. *Soldaten gerangeert van vooren tot agteren toe*, *Soldaten in rinquet*, *of in ry.*

C'eſt quand un Oficier commande aux ſoldats de ſe mettre en haie, faiſant face au côté du vaiſſeau pour recevoir quelque Oficier qui vient à bord. Si c'eſt un Oficier Général, ou quelque perſonne de conſidération, ces ſoldats prennent les armes, & on fait battre aux champs.

HEA.

HEAUME. *Helm-ſtok.*

C'eſt la barre du gouvernail dans de petits bâtimens.

HEL.

HELER un vaiſſeau. *Preijen*, *Verpreijen.*

C'eſt faire un grand cri à la rencontre d'un autre vaiſſeau, & demander, D'où eſt le Navire? Lors-que nous fûmes à deux longueurs de cable du vaiſſeau à qui nous donnions chaſſe, notre Capitaine ordonna de le heler. On lui cria donc. D'où eſt le Navire, Hola; & il répondit, d'Alger. Le long de la Manche on dit auſſi Heuler.

HEM.

HE'MICYCLE. *Een half-cirkel.*

C'eſt-à-dire, Demi-cercle. Il y a deux demi-cercles dans les cartes que l'on fait du monde, l'un appellé Hémicycle Septentrional, & l'autre Hémicycle Méridional.

HEMISPHE'RE. *Een Halve-ſphere*, *Half-rondt*, *Half-kloot.*

C'eſt la moitié du globe terreſtre. L'E'quateur diviſe le monde en deux hémiſphéres, dont l'un, depuis la Ligne juſqu'au pole Arctique, eſt appellé Hémiſphére Septentrional; l'autre, depuis la même Ligne juſqu'au pole Antarctique, a le nom d'Hémiſphére Méridional. Le Méridien diviſe le ciel en deux hémiſphéres, l'un appellé Hémiſphére aſcendant, ou oriental; & l'autre, Hémiſphére deſcendant, ou occidental.

HER.

HERMINETTE. *Voiez*, ERMINETTE.

HERPE de platbord. *Gilling-hout*,

C'eſt la coupe d'une liſſe qui ſe trouve à l'avant & à l'arrière du haut des côtés d'un navire. On y met un ornement de ſculpture, & cet ornement eſt auſſi appellé Herpe. Il y en a quatre qui ſont au platbord, deux à ſtribord & deux à babord.

HERPE d'éperon. *Oorſtutten*, *Verkeerde ſtutten.*

Ce

Ce sont des pieces de bois taillées en balustre qui forment la partie superieure de l'eperon, & qui se répondent l'une à l'autre par des jouttereaux.

HERPES Marines. *De Schatten die de zee geeft, uitwerpt, en uitspoelt; Zee-driften; Zee-gewas.*

Ce sont toutes les richesses que la mer tire de son sein, & qu'elle jette naturellement sur ses bords. Tel est l'ambre gris en Guinée, l'ambre jaune sur l'Océan Germanique, & le corail rouge, noir, & blanc, sur la côte de Barbarie. On peut les appeller E'paves de mer. Le mot Herpes vient du mot Gaulois Harpir, qui signifie Prendre. Elles sont aussi appellées Gaymon, & Choses gayves.

HERSE de poulie, E'TROPE, GERSEAU. *Strop.*

C'est un bout de corde épissé, qui entoure le mousle de la poulie, & qui sert à l'amarrer aux endroits où elle doit servir.

HERSES d'afût *Stropjes.*

Ce sont des herses avec des maniéres d'anneaux concaves, appellez Delots ou Cosses, & ces herses sont posées au bout du derriére du fond de l'afût d'un canon, où l'on accroche les palans. *Voiez*, ERSES.

HERSE de gouvernail. *Roer-strop.*

C'est la corde qui joint le gouvernail à l'étambord.

HERSILLIE'RES. *Gillinghouten, Gilling-houtjes.*

C'est un terme qui signifie des piéces de bois courbes, qu'on met au bout des platbords d'un navire, ou d'un bateau, qui sont sur l'avant & sur l'arriére, pour les fermer. *Voiez*, HERPES.

H E U.

HEU. *Hui, Hulk.*

C'est un bâtiment qui est plat de varangue, & qui tire peu d'eau, il est d'un grand usage parmi les Hollandois, les Flamands, & les Anglois. Il n'a qu'un mât, dont le sommet jette en saillie du côté de la poupe une longue piéce de bois nommée la Corne; & cette corne & le mât n'ont qu'une même voile, qui court de haut en bas de l'un à l'autre. Ce même mât porte une vergue de foule, & est tenu par un gros étai, qui porte aussi une voile nommée, Voile d'étai. Les Allemands l'appellent Hulec, & les Anglois Hulke.

HEULER. C'est un terme de la Manche. *Voiez*, HELER.

HEURE. *Uur.*

C'est un certain espace de tems qui fait la vingt-quatriéme partie du jour naturel; & cette vingt-quatriéme partie du jour naturel est la durée du mouvement que fait chaque jour le Soleil, pour revenir au point d'où il étoit parti. L'Heure est composée de soixante minutes. Le Soleil fait quinze degrès par heure. *Voiez*, JOUR.

HEUSE. *Pomp-hartje.*

C'est le piston, ou la partie mobile de la pompe. *Voiez*, PISTON.

H I E.

HIEMENT. *Kraak.*

C'est un terme de Charpentier, qui se dit du mouvement involontaire d'un

assemblage de piéces de bois que cause quelque violent effort des vents, ou le branle des cloches & des vagues.

HIEMENT. *Het kert, of kerte.*

C'est aussi le bruit que fait une machine en élevant un pesant fardeau.

HIL.

HILOIRES, ILOIRES, AILURES. *Koppen, Hoofden.*

Ce sont des piéces de bois longues & arondies, qui bornent & soutiennent les écoutilles & les caillebotis, comme les bordures d'un chassis. *Voiez*, AILURES, E'COUTILLE, & CAILLEBOTIS.

HIN.

HINGUET. *Voiez*, E'LINGUET.

HIS.

HISSER, ISSER. *Hyzen, Ophysen, Ophaalen.*

C'est hausser quelque chose ou l'élever. On dit Hisse la grande vergue, Hisse la vergue de misène. Il nous le fit connoître en hissant & amenant sept fois le pavillon. Il amena le pavillon qu'il voulut rehisser sur le champ. On dit, Hisse de la caliorne; Hisse du palan; Hisse d'avant; Hisse d'arriére; Hisse du palan d'étai; Hisse du bredindin; Hisse par tout. C'est ainsi qu'on nomme la manœuvre, pour faire hisser un fardeau à bord.

HISSER en douceur. *Soetjes Hysen.*

C'est hisser lentement, ou doucement.

HISSE. *Hys op.*

C'est ainsi que l'Officier commande pour faire hisser quelque chose.

HISSE, Hisse de force. *Hys lustig op.*

C'est ainsi que l'Officier commande en répétant le commandement, pour faire entendre qu'il faut hisser promtement. Il dit, par exemple, Hisse le grand hunier, Hisse; Hisse de la caliorne, Hisse; & ainsi des autres choses qu'il faut hisser, en nommant la manœuvre sur laquelle les matelots doivent hisser.

HIVERNER. *In winter-laag leggen, Overwinteren.*

C'est passer l'hiver dans un port.

Vaisseau qui hiverne dans un port. *Een Winter-laager, of Winter-legger.*

HOI.

HOIRIN, ORIN. *Een Boei-reep.*

Quelques-uns prennent aussi Hoirin pour Boüée. *Voiez*, ORIN.

HOL.

HOLA. *Holla.*

L'on crie ainsi lors qu'on veut parler à quelque vaisseau qu'on rencontre en mer, ou dans quelque rade. Il faut dire, Holà, fort lentement, & prononcer l'H.

HOLA-HO. *Holla.*

Ces deux termes sont usitez à la mer pour appeller quelqu'un, comme celui de Hai est usité à terre. On dit, Ho du Soleil Roïal, Holà; Ho de la chaloupe, Holà; en prononçant fort lentement.

HOM.

HOM.

HOMME, Bon Homme. *Een goedt Zee-man, of Boots-gesel, Windt-en-weer-wys.*

C'est-à-dire, un bon Matelot, un bon homme de mer. L'Ile de Ré & l'Ile d'Oleron fournissent de bons hommes.

HOMME marin *Zee-man, Meer-man.*

Ce sont des hommes qu'on prétend qui se trouvent dans la mer, aussi bien que des femmes, dequoi on raporte diverses histoires anciennes; mais il n'y en a pas de nouvelles.

HON.

HONNEUR. Faire Honneur. *Afhouden, Ruimte geven, Schouwen.*

Faire Honneur à quelque chose, comme à une pointe de terre, ou à une roche, c'est ne la pas trop approcher en passant avec un vaisseau.

HOP.

HOPITAL, Hospital. *Een Galjoot, of ander vaartuig by de vloot, dienende tot de sieken.*

C'est un vaisseau qui suit une armée navale, ou une escadre composée pour le moins de dix vaisseaux, lequel est sous la direction de l'Intendant de l'armée, ou du Commissaire général, ou ordinaire, préposé à la suite de l'armée, ou escadre. On y embarque les blessez & les malades qui sont dans les vaisseaux de guerre, afin qu'ils n'incommodent pas ceux qui se portent bien. Le bâtiment choisi pour servir d'hopital, sera garni de tous les agrès nécessaires à la navigation: il doit être observé que les ponts en soient hauts & les sabords bien ouverts; que les cables se virent sur le second pont, & que l'entre deux ponts soit libre, afin qu'on y puisse placer plus commodement les lits destinez pour les malades, & que l'air y puisse entrer, pour éviter la corruption & les mauvaises odeurs. *Voiez* l'Ordonnance de 1689.

HOR.

HORISON, Orison. *Sigt-of-gesigt einder, Orizon, Gesigt-kring-en-kim, Gesigt-lyn.*

C'est un des grands cercles de la sphére, qui coupe le Ciel & la Terre en deux parties égales, ou en deux hémisphéres; & alors on l'appelle Horison Rationel. Cet horison rationel doit s'imaginer comme un plan qui passe par le centre de la Terre, & qui est prolongé jusques dans le ciel.

HORISON sensible. *Het sigtbaar Orizon.*

C'est la partie du Ciel & de la Terre ensemble qui borne nôtre vûë, ou que nous pouvons découvrir de nos yeux.

HORISON droit. *Regt Sigt einder.*

C'est celui que l'E'quateur coupe à angles droits.

HORISON oblique. *Schuins Orizon.*

C'est-à-dire, l'horison où le pole est dans le zénith.

HORISON fin. *Een klaar Orizon.*

C'est-à-dire, qu'il est net & sans nuages.

HORISON gras. *Een vuil of valsch Orizon.*

C'est-à-dire qu'il est embroüillé.

HORISONTAL, Parallèle à l'horison, Niveau. *Gesigt-einderſch*, *Sigt-einderlyk*, *Waater-pas.*

HORLOGE, Poudrier, Ampoulette, Empoulette, Sable *Looper*, *Sandt-looper*, *Glas*, *Uur-glas.*

C'eſt un petit vaiſſeau de verre rempli de ſable, ou plûtôt de poudre fort deliée, qui détermine ſur mer l'eſpace d'une demi heure, & de là vient que le mot d'Horloge eſt pris pour une demi-heure. Car les matelots ont diviſé en quarante-huit parties égales, c'eſt-à-dire, en quarante huit demi-heures, les vingt-quatre heures compriſes d'un midi à l'autre, & ont donné le nom d'horloge à chacune de ces quarante-huit parties. Ainſi ſix horloges répondent à trois heures, qui eſt le tems que doit durer le quart, c'eſt-à-dire, la faction de chaque homme de l'équipage, & au bout de ce tems ils ſont alternativement relevez les uns par les autres, pour continuer la manœuvre. Il y a beaucoup de vaiſſeaux où le quart eſt de huit horloges, ou de quatre heures. Nôtre vaiſſeau porté d'un petit vent de bouline fit une lieuë en ſix horloges. Quand ce matelot eſt à l'habitacle il a bien-tôt fini ſes ſix horloges, car il a accoûtumé de manger ſon ſable. *Voiez*, Sable, & Empoulette.

L'HORLOGE dort, *De Sandt-looper die ſtaat ſtil.*

C'eſt-à dire que le ſable s'arrête. Ainſi le Timonier doit y prendre garde, & le ſecoüer un peu, lors qu'il le voit arrêté.

L'HORLOGE moud. *De Sandt-looper die loopt.*

C'eſt-à-dire que l'horloge paſſe, ou que le ſable coule bien.

Donner le tems d'une Horloge pour penſer à ce qu'on doit faire. *Soo veel tydts geven, om ſig te bedenken, dat men een glas ſoude omkeeren.*

HOU.

HOUACHE, Oüaiche, Sillage, Hoüage. *Sog.*

C'eſt la trace que fait un vaiſſeau ſur mer. En Normandie on dit, Houaiche, ou Ouaiche.

HOUCRE. *Voiez*, Hourque.

HOULES, ou Lames de la mer. *Zee-golven en baaren*, *Zee-waaters*, *Deiningen*, *Schoffels*, *Waater-golven.*

Ce ſont les vagues que la mer agitée pouſſe les unes contre les autres. La houle étoit ſi groſſe que nôtre premiére batterie nous demeura inutile pendant le combat, parce que nôtre frégate faiſoit eau par les ſabords. Pendant cet orage les houles de la mer ont fait chaſſer le grapin de la galiotte. Nous nous moquons des Houles quelque coupées qu'elles ſoient.

HOUPE'E. *De verheffing van een waater-golf.*

C'eſt un terme bas, qui veut dire l'élévation de la vague, ou de la lame de la mer.

Prendre la Houpée. *Een ſlagje*, *of ſlinger-ſlag waarneemen.*

C'eſt prendre le tems que la vague s'élève, pour s'embarquer d'une chaloupe dans un gros vaiſſeau, quand la mer eſt agitée.

HOURAGAN, Ouragan. *Orkaan.*

C'eſt un orage violent, qui s'élève principalement aux Iles Antilles, dans l'Amé-

Hoecker. Houcre.

D. S. Fecit

l'Amérique, & qui en vingt-quatre heures saute tous les rumbs de vent. *Voiez*, OURAGAN.

HOURCE, OURCE. *Pispot*, *Lorre*, *Lorretje*, *Besaans-bras*.

C'est une corde qui tient à babord & à stribord la vergue d'artimon: elle ne sert jamais que du côté du vent. Elle a un croc à un bout, qui se croque dans l'étrope du bout de la vergue d'artimon, & va passer à une poulie amarrée au derriére des haubans. Elle se met de côté, & sert de bras à la vergue d'artimon. L'étrope où elle se croque, à une cosse à chaque bout pour la croquer.

HOURDI. *Voiez*, LISSE de hourdi.

HOURQUE, OUCRE, HOUCRE. *Hoeker*, *Hoek-boot*, *Hoekertje*.

C'est un bâtiment Hollandois, à plate varangue, bordé en rondeur comme les flûtes, & qui est mâté & appareillé comme un Heu, si ce n'est qu'il porte de plus un bout de beaupré avec une sivadiére. Avec cet appareil il est excellent pour louvoier & aller à la bouline, & beaucoup mieux que s'il étoit appareillé à trait quarré. Il y a des hourques de cinquante ou soixante jusqu'à deux cents ou trois cents tonneaux, & il y en a qui font le voiage des Indes Orientales, montées seulement de cinq ou six matelots. On dit qu'E'rasme les inventa pour aller commodément sur les canaux de Hollande, où l'on voit que ces hourques navigent, quoique le vent soit contraire, à force de faire de petites bordées: car pendant un horloge elles feront quelquefois jusques à vingt bordées différentes, sur des canaux qui, le plus souvent, n'ont pas plus de largeur que quatre ou cinq longueurs du bâtiment.

„ DEVIS d'une Hourque de quatre-vingts pieds de long, de l'étrave à „ l'étambord, vingt pieds de bau, & onze pieds de creux, mesure d'Amster- „ dam, destinée pour les Indes Orientales.

„ La Quille avoit soixante-six pieds six pouces de longueur; un pied neuf „ pouces d'épaisseur à l'avant, & un pied cinq pouces en son milieu; un pied „ trois pouces de large en son milieu, & dix pouces en quarré à l'arriére. L'écart „ du milieu avoit six pieds de long. Elle avoit une fausse-quille par dessous d'u- „ ne planche de Chêne, ou de Hêtre, de deux pouces d'épais, attachée avec „ des cloux de cinq pouces de long, qui étoient à cinq pouces l'un de l'au- „ tre, & trois ou quatre en triangle, ou en quarré, en chaque rang.

„ L'E'trave prise au dessus de la quille avoit vingt pieds de hauteur, à l'é- „ quaire; & l'écart; deux pieds six pouces de long sur la quille. Elle avoit „ en dedans quatre pieds six pouces de ligne courbe, avec quatorze pieds de „ quête, à mesurer du dedans de l'écart; neuf pieds d'épaisseur; deux pieds „ sept pouces de largeur par le haut; trois pieds par le bas, & en dedans s'é- „ levoit de deux pieds huit pouces au dessus du bordage.

„ L'E'tambord avoit neuf pouces d'épais, & un pied cinq pouces de large „ par le haut, dans l'endroit où il étoit le plus étroit; six pieds de rablure „ par le bas; vingt & un pied neuf pouces de hauteur, à prendre par de- „ hors; & deux pieds de quête.

„ Les Gabords avoient deux pouces & demi d'épaisseur: ils étoient dou-

„ blez par dedans d'une dosse-flache, dont le côté défectueux servoit à for-
„ mer les anguilléres.

„ Les Varangues avoient sept pouces de large, sept pouces d'épais sur la
„ quille, & six pouces dans les fleurs, étant à la distance de sept pouces les
„ unes des autres, & il y avoit une cheville de fer à chaque varangue qui
„ passoit dans la quille. Les Allonges avoient cinq pouces d'épais à la ba-
„ loire.

„ Les deux grands Gabarits avoient deux pieds & un pouce à l'équaire,
„ dans les fleurs; & au haut ils tomboient d'un pied cinq pouces en dedans.
„ Leur plus grande largeur, ou distance de l'un à l'autre, étoit à huit pieds
„ de hauteur au dessus du plat-fond. Il y avoit quatre varangues entre eux.
„ De ces deux gabarits le premier vers l'avant, pris en son devant, étoit po-
„ sé à dix-neuf pieds du dedans de l'écart de l'étrave. Le devant du gaba-
„ rit de l'avant, ou du premier gabarit à l'avant, étoit placé sur le dedans
„ de l'écart de l'étrave; & le dernier gabarit à l'arriére étoit à treize pieds
„ six pouces du talon de la quille & de l'étambord.

„ La Carlingue étoit d'une seule piéce, & avoit un pied neuf pouces de
„ large, & cinq pouces d'épais. De chaque côté il y avoit trois vaigres de
„ fleurs; de trois pouces d'épais, & d'une largeur convenable, avec une ser-
„ re-bauquiére aussi de chaque côté; de trois pouces & demi d'épaisseur,
„ & tout le reste du serrage étoit de planches de deux pouces à deux pouces
„ & demi d'épais, mais plus minces à l'avant & à l'arriére.

„ Le bas du plus haut Gabarit, ou de la plus haute latte, tomboit juste sur
„ l'endroit de l'embelle où le vaisseau étoit le plus bas, & il avoit quatre
„ pieds six pouces de relevement à l'avant, & sept pieds quatré pouces à l'ar-
„ riére, avec six pouces de large.

„ Le bâtiment avoit trois Préceintes, dont la plus basse avoit dix pouces
„ de large & cinq pouces d'épais; celle du milieu, neuf pouces de large &
„ quatre pouces d'épais; la plus haute, sept pouces de large & trois pouces
„ d'épais. La fermure entre la plus basse préceinte & celle du milieu avoit
„ sept pouces de large, & deux pouces d'épais; & la fermure au dessus avoit
„ six pouces de large & un pouce & demi d'épais. Le bordage entre les
„ fleurs & la plus basse préceinte, avoit un pied trois pouces de large & deux
„ pouces d'épais. De chaque côté il y avoit quatre sabords.

„ Il y avoit trois Contre-lisses dans les façons de l'arriére, & quatre
„ Guerlandes à l'avant sur l'étrave, & deux plus haut, qui étoient sur
„ les préceintes; toutes ces piéces bien assurées par des chevilles de fer.

„ Les Barrots avoient un pied & un pouce de large, & dix pouces d'é-
„ pais: ils étoient à la distance de trois pieds six pouces l'un de l'autre, &
„ ceux de la grande écoutille à cinq pieds. Il y avoit à chaque barrot deux
„ courbatons, de toute la longueur que le bois avoit pu le permettre. Ils
„ étoient entretenus avec les baux par trois chevilles de fer, & par quatre
„ avec les côtés du vaisseau. Entre chaque bau il y avoit trois ou quatre bar-
„ rotins de trois pouces d'épais, & de largeur convenable.

„ Les Serre-goutiéres avoient quatre pouces & demi d'épaisseur, & au-
„ tant de largeur que le bois l'avoit pû permett . Les faix de ponts a-
„ voient

„ voient quatre pouces d'épais; & les b rdages qui couvroient le pont, deux „ pouces. Il y avoit de bons étambrais autour du mât; un sep de drisse pour „ la grande drisse; deux pompes; cinq écoutilles, une devant la fos- „ se aux cables, une pour descendre dans la chambre de l'avant, la grande „ écoutille, une derriére le mât, & une pour entrer dans la chambre du Ca- „ pitaine.

„ La Vaigre au dessus du pont avoit trois pouces d'épais, & la largeur re- „ quise pour y pouvoir poser les accotards. Il y avoit encore une autre guer- „ lande, tout au haut de l'avant, sous les coittes sur lesquelles étoit posé le „ virevaut, avec un petit traversin de bittes.

„ Le Gouvernail avoit quatre pieds de largeur par le bas, & un pied dix „ pouces par le haut, & sept pouces d'épaisseur: sa tête, à prendre de l'en- „ droit où entre la barre, avoit sept pouces de long.

„ Les Bordages depuis les gabords jusques aux préceintes avoient deux pou- „ ces & demi & deux pouces & un quart d'épaisseur. Ils étoient cousus à „ cloux & à chevilles dans l'œuvre morte; mais outre cela il y avoit encore „ des chevilles de bois dans l'œuvre vive.

„ Le bâtiment étoit doublé de planches de sapin bien goudronnées, de- „ puis la quille jusqu'aux préceintes, à la hauteur de dix pieds à l'avant, & „ d'onze pieds à l'arriére, cloüées de cloux du poids de quinze livres le mil- „ lier. Il y avoit sur le vaisseau une cuisine mobile, *Een los staande kombuis*, „ qu'on pouvoit changer de place par le moien des cordes qu'on mettoit en „ des boucles & en des crampes pour la tirer. Elle avoit six pieds de haut „ par ses côtes, quatre pieds de large en un sens, & trois pieds en l'autre sens. „ Il y avoit deux portes doublées de fer blanc en dedans: la couverture étoit „ doublée de cuivre, & derriére la massonnerie tout étoit garni de cuivre & „ de plomb.

„ Sur la place du Timonier il y avoit une teugue pour le couvrir, qui é- „ toit soutenuë de huit montans & couverte de quatre barrotins, avec des „ planches dessus.

„ La Fosse aux cables avoir dix pieds de long: la chambre de l'avant, qui „ étoit derriére la fosse aux cables, avoit onze pieds huit pouces de lon- „ gueur avec doubles cabanes de chaque côté, c'est-à-dire, deux dessous „ en longueur, & deux dessus, ou en hauteur, pour coucher seize per- „ sonnes.

„ La Chambre du Capitaine avoit douze pieds sept pouces; l'entrée étoit „ à stribord: elle étoit faite en partie de planches refenduës: il y avoit de- „ dans des armoires, un banc, & un bois de lit. Devant cette chambre il „ y en avoit encore une autre qu'on appelle *Roef*, ou *Rouf*, avec quatre ca- „ banes; & au dessous il y avoit une soute aux poudres, & une chambre aux „ voiles. A stribord il y avoit deux soutes au biscuit, qui joignoient les au- „ tres & étoient l'une sur l'autre.

„ L'Habitacle, qui étoit fait de planches minces de chêne, avoit trois pieds „ six pouces de long, trois pieds & un pouce de haut, & un pied & un pou- „ ce de large, avec trois coulisses.

„ La Chaloupe avoit vingt pieds de long, six pieds de large, & deux pieds

„ qua-

„ quatre pouces de creux. Elle étoit du gabarit des chaloupes de Biscaie, „ mais plus forte de bois, afin de pouvoir servir à lever l'ancre.

„ Le grand Mât avoit sous l'encornail soixante pieds de long, & le ton „ six pieds, avec un pied huit pouces de diamétre dans l'étambraie. La hune „ avoit quatorze courbatons & trois cadènes, six pieds de diamétre, & le „ trou trois pieds six pouces en quarre.

„ Le Mât d'artimon avoit cinquante-quatre pieds de haut, & un pied & „ un pouce de diamétre: la foque de beaupré avoit quarante-six pieds de haut „ & un pied deux pouces de diamétre: le mât de hune, trente & un pied „ de haut, & neuf pouces de diamétre: le grand perroquet, onze pieds de „ haut, six pouces de diamétre: le perroquet d'artimon, treize pieds de haut, „ & six pouces de diamétre.

„ La grande Vergue avoit quarante-quatre pieds de long, & un pied de „ diamétre: la vergue de hune, vingt-neuf pieds de long, & six pouces de „ diamétre: la vergue de foque de beaupré, trente pieds de long, & sept „ pouces de diamétre: les bouté-hors d'embas, trente pieds de long, & „ & sept pouces de diamétre: les boute-hors d'enhaut, seize pieds de long, „ & quatre pouces de diamétre.

„ La grande Vergue avoit quarante-quatre pieds de long, & un pied de „ diametre: la vergue de hune, vingt-neuf pieds de long, & six pouces de „ diamétre: la vergue de foque de beaupré, trente pieds de long, & sept pou- „ ces de diamétre: les boute-hors d'embas, trente pieds de long, & sept „ pouces de diamétre: les boute-hors d'enhaut, seize pieds de long, & qua- „ tre pouces de diamétre.

„ Le grand chouquet avoit trois pieds de long, deux pieds de large, & „ un pied deux pouces d'épais: le chouquet d'artimon, un pied quatre pou- „ ces de long, un pied de large, & six pouces d'épais: le chouquet du grand „ mât de hune, un pied deux pouces de long, neuf pouces de large, & six „ pouces d'épais.

„ Les grandes barres de hune qui étoient par la longueur du vaisseau avoient „ six pieds neuf pouces de long: celles du mât d'artimon, trois pieds six „ pouces: celles du grand mât de hune, trois pieds. Celles du grand mât „ qui étoient en travers, avoient six pieds de long: celles du mât d'artimon, „ trois pieds, & autant celles du grand mât de hune.

„ Chaque Ancre étoit à-peu-près du poids de neuf cents livres: les cables „ étoient de neuf pouces. Toutes les ancres ensemble pesoient 2863. livres; „ toute la grosse ferrure, 6500. livres; & celle de la chaloupe 280. livres „ La largeur de la grande Voile contre la vergue, étoit de seize aunes, & „ sa hauteur avec les bonnettes de dix-huit aunes: la largeur du hunier, de „ dix aunes, & sa chute de huit aunes: la largeur de l'artimon par le bas, „ de treize aunes, & sa hauteur à l'arriére de douze aunes: la largeur de la „ voile de foque de beaupré, de douze aunes, & sa chute de cinq aunes & „ demie: la largeur de la voile d'étai par le bas, de neuf aunes.

„ Il y avoit trois pavillons du Prince, qui avoient chacun sept cüeilles & „ demie de guindant, & dix autres de battant: une flame de trois cueilles de „ guindant, & de seize aunes de battant: trois girouëttes du Prince, ou de

„ l'E-

„ l'Ett, d'une aune trois quarts de guindant, & de quatre aunes & demie
„ de battant : trois girouëttes du lieu d'où étoit le vaisseau, d'une aune & de-
„ mie de guindant, & de trois aunes & demie de battant : trois girouëttes é-
„ chancrées d'une aune & demie de guindant, & de trois aunes & demie de
„ battant.

HOURVARI. *Een hardt landt-windt die 's avondts uit eenige Westindische eilanden waait.*

Ce terme se dit, par certaines gens de marine, d'un vent qui vient tous les soirs, de terre, dans quelques-unes des Iles de l'Amérique, & qui est accompagné de pluïe & de tonnerre.

HUC.

HUCHE. Navire en Huche, ou Enhuché. *Een schip dat agter hoog opgeboeit is.*

On appelle Navire en Huche celui qui a la poupe fort haute. Dans le païs d'Aunix on dit, Navire Enhuché.

HUI.

HUILIE'RES. *Oli-kannen.*

Ce sont de petites cruches dans lesquelles on tient l'huile dont on se sert dans un vaisseau.

HUL.

HULOT, ULOT. *Bril, Kolder-gat, Bril-gat, Tol-gat, Klos.*

C'est l'ouverture où est mis le moulinet de la barre nommée manuelle, ou manivelle.

HULOTS, ULOTS. *Gaaten in 't luik van het kaabel-gat.*

Ce sont aussi les ouvertures qui sont faites dans le panneau de la fosse aux cables.

HUN.

HUNE. *Mars.*

C'est une espéce de petite plate forme, soutenuë par des barres de bois, & qui regne en saillie & en rond autour du mât dans le ton. Quoi qu'ordinairement les plus grands vaisseaux n'aïent que quatre hunes, savoir, la grande hune, celle misène, celle de beaupré, & celle d'artimon, & qu'il n'y ait que des barres aux brisures qui sont aux autres mâts, on ne laisse pas de donner le nom de hunes à ces barres. Les étais & les haubans de chaque mât sont amarrez aux hunes. Le gabier se poste ordinairement sur la hune de grand hunier, & lors que de beau tems la voile de perroquet est appareillée, & qu'elle couvre cette hune, ôtant par ce moien la liberté de la vuë au matelot qui fait le quart, il se va poster sur la vergue de perroquet pour découvrir avec plus d'avantage ; mais pendant la brume, & dans un parage dangereux par les brisans, ou par les corsaires, il monte sur celle de misène, & même sur celle de beaupré. On peut voir les proportions des Hunes dans le livre de M. Dassié, pag. 35.

„ L'usage des hunes est de servir à la manœuvre, les matelots y montant
„ pour cet effet : elles servent aussi à amarrer divers cordages, & l'on y tient
„ un matelot pour faire la sentinelle, & découvrir de plus loin. On les cou-
„ vre de peaux de mouton, afin d'empêcher que les voiles & les cor-
„ dages qui donnent contre elles, ne se gâtent. Il y a dans le fond de

„ la hune des trous par où passent des cordages, & il est bon qu'ils soient „ garnis de fer.

„ On ne met ordinairement qu'une hune à chaque mât : néanmoins „ on en met aussi deux au grand mât & au mât de misène, dans quel- „ ques occasions, sur tout quand on doit naviguer quelque tems sous la „ zone torride, où les calmes sont fréquens, parce qu'elles aident à bien „ manœuvrer les perroquets. Pour cet effet on porte ces deux hunes „ toutes prêtes dans le vaisseau. Il y a souvent, dans les grands navi- „ res des balustrades autour des hunes, qui vont jusqu'à la ceinture d'un „ homme.

„ Quelques Charpentiers donnent à la grande hune, autant de neuf pou- „ ces de large que le vaisseau a de dix pieds de long.

„ Ceux qui ont proportionné un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de „ long, de l'étrave à l'étambord, donnent à la grande hune dix pieds de „ diamétre, & neuf pieds à la hune du mât de misène. La sole, ou les pié- „ ces du fond, doivent avoir trois pouces & demi d'épaisseur. Il doit y a- „ voir quatorze courbatons de quatre pouces de largeur, & de deux pouces „ & demi d'épaisseur. Les garites doivent avoir cinq pouces de large, & „ surmonter la sole de deux pouces & demi. Les cercles doivent avoir trois „ pouces & demi de large, & trois quarts de pouce d'épais. Les autres hu- „ nes doivent avoir quatre pieds & demi de diamétre sur la sole, & la sole doit „ avoir deux pouces d'épaisseur. Les Caps de mouton des hunes sont d'on- „ ze pouces, de huit, & de sept.

„ Un autre Auteur dit, touchant les hunes, que les vaisseaux qui ont de- „ puis seize pieds de large jusques à vingt, n'en doivent avoir qu'une; que „ ceux qui ont depuis vingt pieds jusqu'à vingt-cinq, n'en doivent avoir que „ deux; & que ceux qui ont au dessus de vingt-cinq pieds de large en doi- „ vent avoir trois, ou quatre : c'est-à-dire que cela se pratique ordinaire- „ ment, quoique beaucoup de Maîtres en usent autrement.

„ Jamais les Hunes, dit-il, ne doivent presser les mâts, parce que cela „ contribuëroit beaucoup à les faire rompre. Au contraire, il doit y avoir „ toûjours entre la hune & le mât autant d'ouverture qu'il en faut, pour y „ faire passer & baisser les mâts de hune, ou les perroquets, en cas de be- „ soin, pendant la tempête.

„ C'est par cette raison qu'il faut que les Hunes aient toûjours dans la croix, „ ou par les angles de leur ouverture qui est quarrée, en les croisant par le „ milieu, les deux cinquiémes parties de leur largeur entiére pour le moins, „ Par exemple; une hune qui a dix pieds de largeur d'un bord à l'autre, „ l'ouverture en doit avoir quatre pieds. Le double du nombre de pieds que „ la hune a de diamétre, doit être la règle du nombre de taquets, ou cour- „ batons, qui doivent être sur la sole. Par exemple; quand une hune a dou- „ ze pieds d'un bord à l'autre, il doit y avoir vingt-quatre taquets sur la so- „ le. En faisant les trous pour les cadènes, il faut bien prendre garde que la „ cadène se rencontre sur le taquet du milieu.

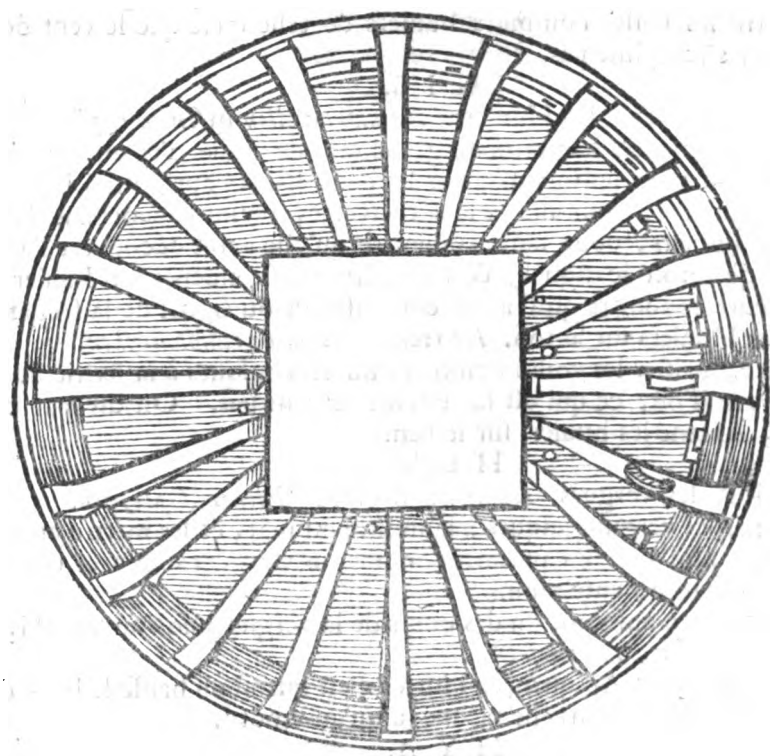
„ Plus les Hunes sont grandes, & plus elles sont propres pour les usages „ auxquels elles sont destinées : néanmoins il faut aussi regarder à ne les faire

„ pas

„ pas trop grandes, parce qu'elles seroient troppesantes, & qu'elles défigu-
„ reroient le vaisseau.

„ La Hune du grand mât, *De groote Mars*, *De Mars die op degroote mast*
„ *vaart*, doit avoir de diamétre les deux cinquiémes parties de la largeur du
„ vaisseau, d'un bord à l'autre, en dehors. Par exemple; la hune d'un vais-
„ seau de trente cinq pieds de large doit avoir quatorze pieds de diamétre;
„ & la hune du mât d'avant, *De Voor-mars*, doit être moins grande seule-
„ ment d'une dixiéme partie.

„ La Hune du mât d'artimon, *De Besaans-mars*, est ordinairement un peu
„ plus large ou plus grande que la moitié de la grande hune; & celle du
„ beaupré, *De Boeg-spriet-mars*, est un peu plus petite que cette même moi-
„ tié. Celle du grand mât de hune, *De groote Steng-mars*, est un peu plus
„ petite que celle du mât de beaupré: & la hune du mât de hune d'avant
„ *De Voor-steng-mars*, est plus petite que celle du grand mât de hune, à
„ proportion de ce que la hune du mât de miséne est plus petite que celle du
„ grand mât.



„ Les Hunes des navires de guerre sont souvent couvertes de bastingures,
„ c'est-à-dire, lors qu'on se prépare au combat. On y place aussi du petit,
„ canon, & de menues armes, avec une baille remplie de grenades, & une

„ autre remplie d'eau, pour éteindre le feu: & ces armes ne sont pas celles
„ qui incommodent le moins les vaisseaux ennemis.

HUNIERS. *Mars-zeilen.*

Ce sont des voiles qui se mettent aux mâts de hune, & les mâts de hune sont ceux qui sont posez au dessus du grand mât & du mât de miséne. *Voiez*, VOILES. Quelques-uns appellent aussi Huniers les mâts de hune même.

Le grand hunier. *'t Groot Mars-zeil.*

C'est la voile qui est portée par le grand mât de hune.

Le petit hunier, ou Hunier d'avant, ou Hunier de miséne. *Het Voor-mars-zeil.*

C'est la voile qui est portée par le mât de hune d'avant.

HUNIERS à mi-mât. *Mars-zeils ter halver steng, Mars-zeils voor top en taakel.*

On dit, Hunier à mi-mât, quand la vergue qui tient la voile du hunier n'est hissée ou élevée qu'à la moitié du mât.

Avoir les Huniers dehors. *De mars-zeilen uit hebben.*

C'est avoir les huniers au vent pour le recevoir.

Mettre le vent sur les Huniers. *De mars-zeilen op de mast brassen.*

C'est mettre les voiles nommées huniers de telle sorte que le vent donne dessus, & ne les remplisse pas.

HIS.

HISSER & amener les Huniers. *De mars-zeilen hysen en stryken.*

C'est hausser & baisser les voiles du grand mât de hune d'avant. Cela se fait ordinairement pour un signal. Sur les deux heures après midi la frégate qui avoit été détachée pour aller à la découverte, revint en amenant & hissant ses deux huniers, pour faire connoître qu'elle avoit découvert l'armée ennemie, ce qui étoit le signal; & nôtre Amiral fit amener son hunier d'avant, pour faire connoître qu'il avoit connoissance du signal de la frégate.

Amener les Huniers sur le ton. *De mars-zeils op de randt stryken.*

C'est-à-dire, baisser les voiles nommées huniers jusques à la partie du mât qui se nomme le Ton, ce qui est les amener au plus bas. On dit par commandement, Amène les huniers sur le ton.

HUT.

HUTTER les vergues. *Kaaijen, Kaejen, Pieken, Optoppen.*

C'est amener les vergues jusques à la moitié du mât, & les mettre en croix de St. André, afin qu'elles prennent moins de vent dans un gros tems, & que le vaisseau se tourmente moins.

HUTTER en amenant un des bouts de la vergue jusqu'au vibord, Apiquer. *De ree pieken, in piek setten.*

C'est-là proprement Apiquer, & Hutter c'est quand on baisse le bout de la vergue, sans que néanmoins elle vienne jusqu'au vibord.

HYA.

HYAC. *Voiez*, JACHT.

HYADES. *De seven sterren.*

C'est une constellation composée de sept étoiles, qui sont dans la tête du Tau-

Taureau, & dont la principale eſt l'œil gauche. Elles paroiſſent rarement ſans amener de fort grandes pluïes.

HYD.

HYDROGRAPHIE. *Waater-beſchryving.*

C'eſt la Science par le moien de laquelle on s'inſtruit dans l'Art de naviger, enſorte qu'on eſt capable de faire des cartes marines, de conduire les vaiſſeaux, & de connoître préciſément le lieu où l'on eſt, lors qu'on fait un voiage de long cours.

Cartes Hydrographiques. *Zee-kaarten.*

Ce ſont des Cartes Marines que l'on dreſſe exprès pour les Pilotes, où tous les rumbs de vent ſont marquez. On y marque auſſi les bancs, les baſſes & les rochers, & les Méridiens y ſont parallèles les uns aux autres. *Voiez*, CARTE.

I.

IAC.

IAC, IACHT, IAGT. *Voiez*, JACHT.

IAC, IACQ, IACQUE. *Voiez*, PAVILLON.

JAL.

JALOUX. BATIMENT JALOUX, GALE'RE JALOUSE. *Een vaartuig dat geen ballast genoeg heeft.*

C'est un mot du Levant qui signifie un bâtiment qui roule & qui se tourmente trop, en danger de se renverser faute d'avoir assez de leste & son arrimage propre à lui donner sa bonne assiette.

JALOUX. Vaisseau Jaloux. *Een rank schip.*

C'est aussi un vaisseau qui a le côté foible.

JAM.

JAMBES de compas. *Pooten van een passer*, *Voeten.*

On dit qu'un compas a deux jambes, pour dire qu'il a deux pointes, deux pieds.

JAMBES de hune. *Voiez*, GAMBES DE HUNE.

JAR.

JARDIN. *Een open Galdery.*

C'est un nom que quelques-uns donnent aux balcons d'un vaisseau qui sont ouverts.

JARLOT, RABLURE. *Sponning*, *Sponde*, *Sponde*, *Spongie.*

C'est une entaille faite dans la quille, dans l'étrave, & dans l'étambord d'un bâtiment, pour y faire entrer une petite partie du bordage qui couvre les membres du vaisseau. *Voiez*, RABLURE.

JARRES, ou GIARRES. *Groote steen-kruiken-of-kannen, om soet-waater in 't schip te bewaaren.*

Ce sont de grands vaisseaux de terre, qui servent sur la mer à conserver de l'eau douce. On les met ordinairement dans les galeries du vaisseau.

JARREBOSSE. *Voiez*, CANDELETTE.

JAS.

JAS d'ancre, Essieu ou Jouët d'ancre. *Anker-stok.*

C'est un assemblage de deux piéces de bois de même figure & de même échantillon, étroitement empatées ensemble vers l'arganeau de l'ancre, afin que quand on la jette en mer ce jas empêche qu'elle ne se couche sur le sable, & qu'il donne le moïen à l'une ou à l'autre des pattes de s'enfoncer dans le terrein, & de mordre le fond pour arrêter le vaisseau.

„ Le

„Le Jas de l'ancre qui lui est attaché & joint proche de l'arganeau par des „ chevilles de fer, doit être selon le sentiment de la plûpart des Maîtres, „ aussi long que la vergue, & avoir une cinquiéme partie du poids entier de „ l'ancre, ou à-peu-près. Ce bois sert à faire tourner l'ancre sur l'un de ses „ bras, en empêchant, qu'elle ne tombe à terre tout-plat sur sa croisée, & „ par ce moien la patte du bras qui s'est tourné contre le fond, y mord „ & y enfonce, car on sait qu'un bois qui est dans l'eau ne se porte jamais à „ y demeurer perpendiculairement sur l'un des bouts, mais il y demeure ho- „ risontalement & en long, à moins qu'il n'y ait quelque chose qui l'en em- „ pêche. Ainsi le jas de l'ancre, renversant nécessairement l'ancre, & la „ faisant tourner sur sa patte, lui donne moïen de mordre.

J A T.

JATTE, Agathe, Gatte. *Pis-bak.*

C'est une enceinte de planches mises vers l'avant du vaisseau, qui servent à recevoir l'eau qui entre par les écubiers, lors-qu'elle est poussée par un coup de mer, ce qui donne facilité de la vuider. *Voiez*, Gatte.

JAVEAU. *Aanwas.* J A V.

C'est une Ile nouvellement faite au milieu d'une riviére par alluvion, ou amas de limon & de sable.

JAUGE. *Yking*, *Ycking*, *Meeting en begrooting van een schip.*

C'est la juste mesure que doit avoir un vaisseau qui doit contenir quelque liqueur, ou quelques grains.

JAUGEAGE. *Meeting-geldt.*

C'est un droit que font paier les Officiers jaugeurs, pour la jauge des vaisseaux.

JAUGER. *Doppen*, *Een schip meeten*, *Ykèn.*

C'est mesurer un vaisseau, pour voir s'il est de la mesure qu'il doit être. Tous navires seront jauges incontinent après leur construction par les Gardes-jurez, ou Prudhommes du métier de Charpentier, qui donneront leur attestation du port du bâtiment. Pour connoître le port & la capacité d'un vaisseau, & en régler la jauge, le fond de cale, qui est le lieu de la charge, sera mesuré à raison de quarante-deux pieds cubes pour tonneau de mer.

JAUGEUR. *Dopper*, *Ycker.*

JAUMIE'RE. *Hennegat*, *'t Gat voor de roer-pen.*

C'est une petite ouverture à la poupe d'un vaisseau, proche de l'étambord : c'est par où le timon vient répondre au gouvernail pour le faire joüer.

„ La Jaumiére doit avoir de large les deux tiers de l'épaisseur du gou- „ vernail, c'est-à-dire, en travers du vaisseau, & elle doit avoir un peu „ plus de hauteur ; mais sa largeur par dehors doit être un tiers moin- „ dre qu'en dedans.

„ Lors qu'on est en mer, on garnit la jaumiére avec des toiles goudron- „ nées, pour empêcher que l'eau n'entre dans le vaisseau. Il y a des „ vaisseaux où l'on ne prend pas cette précaution ; on y laisse entrer „ l'eau, & elle s'écoule par les côtés.

JAU-

JAUTEREAUX. *Voiez*, JOUTEREAUX.

JET.

JET de voiles, Jeu de voiles. *Een stel zeilen.*

C'est l'appareil complet de toutes les voiles d'un vaisseau.

JET & CONTRIBUTION. *Het werpen van goederen over boord in zee, en de verbeeteringe en vergelykinge van de schaade.*

C'est un terme usité entre les Marchands, par lequel on entend tout ce qu'on est contraint de jetter à la mer par un mauvais tems, à cause du péril pressant, & la répartition qui se fait du prix & valeur de ce qui a été jetté, tant sur le vaisseau que sur la cargaison.

JET. Faire le Jet. *Uitwerpen, Werpen.*

C'est, de gros tems, jetter à la mer la marchandise, les mâts & le canon, pour alléger le vaisseau & l'empêcher de faire naufrage. Les répartitions pour le paiement des pertes & dommages se doivent faire sur les éfets sauvez & jettez, & sur moitié du navire & du fret, au marc la livre de leur valeur. Les munitions de guerre & de bouche, ni les loïers & hardes des matelots, ne contribüent point au jet, & néanmoins ce qui en est jetté se paie par contribution sur tous les autres éfets. Les ustensiles du vaisseau, & autres choses les moins nécessaires, les plus pesantes, & de moindre prix, se jettent les premiéres, & ensuite les marchandises du premier pont; le tout au choix du Capitaine, & par l'avis de l'équipage. *Voiez*, l'ORDONANCE de 1681. Liv. 3. Tit. 8.

Effets dont on a fait le Jet. *Geworpen goed.*

JETTE'E. *Hoofdt.*

C'est le mur d'un quai, ou d'un mole de port, fait pour arrêter l'impétuosité des vagues. On le construit de gros quartiers de pierre, ou de caissons remplis de matériaux que l'on jette dans la mer sans aucun ordre, quand il n'est pas possible de fonder à sec, en faisant des bâtardeaux.

JETTER quelqu'un à la mer. *Jemant over boord smijten, de voeten spoelen.*

JETTER un navire sur un banc, ou sur un rocher, ou à la côte. *'t Schip op strand, of op een klip jaagen; 't Op strand setten.*

C'est aller donner exprès contre un rocher, ou une côte, parce qu'on en regarde le péril comme incertain, & qu'on croit éviter par-là un péril tout à-fait certain. Les Lamaneurs qui par ignorance auront fait échoüer un bâtiment, seront condamnez au fouët, & privez pour jamais du pilotage. Et à l'égard de celui qui aura malicieusement jetté un navire, sur un banc ou rocher, ou à la côte, il sera puni du dernier suplice, & son corps ataché à un mât planté près le lieu du naufrage.

JETTER du blé ou n'autres grains à la bande. *Stort-goederen overgooijen, oversmakken, verschieten.*

C'est jetter sur tout un côté du vaisseau les grains qui étoient uniment chargez dans le fond de cale, quand on y est contraint par la tempête pour faire un contre-balancement.

JETTE dehors le fond du hunier. *Stoot uw mars-zeil uit, Stoot uit uw groot-en-voor-mars-zeil.*

C'est

C'est un commandement à ceux qui sont à la hune, de pousser dehors la voile du mât de hune.

JEU.

JEU. Le Jeu du gouvernail. *Het speelen, Het schieten van 't roer.*

C'est son mouvement.

JEU DE Voiles. *Voiez* JET DE VOILES.

JEU-PARTI. *Set-koop, Zet-koop.*

On dit, Faire Jeu-parti, quand de deux ou de plusieurs personnes qui ont part à un vaisseau, il y en a une qui veut rompre la société, & qui demande en Jugement que le tout demeure à celui qui fera la condition des autres meilleure, ou bien qu'on fasse estimer les parts.

ILO.

ILOIRES. *Voiez*, HILOIRES & AILURES.

INC.

INCOMMODE'. Vaisseau Incommode. *Een schaadeloos of beschaadigdt schip, dat letsel gekreegen heeft.*

C'est-à-dire un vaisseau qui a perdu quelqu'un de ses mâts, qui a sa manœuvre en desordre, & qui étant desemparé a besoin du radoub. Après que nous eûmes essuié les bordées de trois vaisseaux ennemis, notre vaisseau se trouva fort incommodé, & nous fûmes obligez de quitter notre poste.

INCOMMODITE' d'un vaisseau. *Schaade, Letsel, Verlegentheid.*

Les vaisseaux furent Incommodez en leurs manœuvres. *De schepen die leeden schaade aan touwerk.*

IND.

INDICATION de l'aiguille aimantée. *Afwijsinge des zeil-steens.*

C'est l'indication qu'elle donne, & qui fait reconnoître les parages & les lieux où l'on est.

ING.

INGE'NIEUR du feu, ARTIFIER. *Vuurwerker.*

C'est un Oficier qui fait les feux d'artifice de guerre, & qui a soin de charger les grenades, bombes, pots-à-feu, & toutes sortes de machines de feu.

On dit, Ingénieur de Marine. *Een Vuur-werker ter zee.*

INGE'NIEUR. *Een krijgs bouw-meester.*

C'est l'Oficier qui conduit les travaux de la guerre, soit pour fortifier les places ou pour les ataquer.

INO.

INONDER. *Overstroomen, Overvloeijen, Overloopen, Inbreeken.*

C'est noïer un pais par un débordement d'eaux.

INS.

INSPECTEUR des constructions. *Een Opsiender op de scheeps-bouw.*

C'est un Oficier qui fait prendre devant lui les plans & les profils, avant que de commencer la construction. Il fait faire un devis exact des bois qui doivent y entrer. Il enseigne aux Charpentiers la maniére de conduire par régles les fonds, les hauts, le fort, les batteries & les ponts &c. Enfin il prend garde à tout ce qui regarde la construction & le radoub.

INSULTER un vaisseau, Insulter les ennemis. *Af-breuk doen.*

C'est ataquer & causer quelque dommage. Il étoit trop tard pour insulter ce navire, & discerner au vrai s'il étoit échoüé.

INT.

INTENDANT de Marine. *Een Zee-intendant.*

C'est un Oficier qui doit avoir de la capacité; qui réside dans un port; qui a soin de faire exécuter les Réglemens qui concernent la Marine; qui pourvoit à la fourniture des magasins; qui ordonne tout ce qui dépend des choses de la Marine, & de la conservation des provisions; qui fait la revuë des équipages, quand ils sont à bord, & fait punir les deserteurs & les coupables; & qui met la taxe aux denrées.

INTENDANT Général de la Marine & de classes. *Een Opper-hoofdt van de zee-saaken, en verdeelingen der matroosen.*

C'est un Officier qui a l'intendance de tous les ports, arcenaux & classes de tout le Roïaume.

INTENDANT des armées navales. *Een Opsiender of Intendant over de oorlogs-vlooten.*

C'est un Officier ordonné pour la Justice, Police & Finances d'une armée navale. Ses fonctions & celles des Intendants ci-dessus, & celles de l'Intendant d'un port, sont décrites dans l'Ordonnance de 1689.

INTERLOPRES. *Lorren-draayers.*

Ce sont des bâtimens qui entrent dans un port en cachette, pour ne pas paier les droits, ou qui y portent des marchandises de contrebande.

INTERRESSE'S. Les Interressés à un navire. *De Reeders. Voiez*, CHARGEURS.

INV.

INVESTIR. *Aan de grondt raaken, Stranden.*

C'est un terme du Levant, pour dire, Toucher, ou échoüer, soit de bon gré, soit par contrainte. On dit, Nôtre bâtiment vouloit investir à Capopassaro, voiant que le Corsaire avoit investi à une lieuë de-là.

JOI.

JOIAUX, PIERRERIES. *Juweelen.*

„ Lors qu'un Maître de navire a des joïaux à transporter, il en doit prendre un soin particulier, & s'il voit le vaisseau menacé de quelque danger, „ il doit attacher les joïaux autour de son corps, afin que si le vaisseau fait „ naufrage & qu'il puisse se sauver, il sauve les joïaux avec lui.

JOINTS quarrés. Joints à onglet. Joints d'abouëment. Joints à queuë d'aronde. *Voiez*, ASSEMBLAGE.

Border à Joints quarrés. *Met karviel-werk opboeyen.*

JOINTS perdus. Assemblé à Joints perdus. *Met een verlooren lip ingelaaten of ingeleit:* à Joints perdus quarrez, *met een regt verlooren lip:* à Joints perdus en talus, *Met een scherp verlooren lip.*

C'est un assemblage où les joints ne se voient que quand on est tout proche.

JOL.

IOL. *Een Jol.*

Ce

Ce sont des barques dont on se sert en Danemarc. Les Russes se servent aussi de petits bâtimens ainsi nommez.

JON.

JONCTION de deux flotes, ou de deux armées navales. *De by-eenkomste van twee vlooten, of oorlogs-vlooten.*

JONQUE, Jonc, ou Jonkos. *Een Jonk.*

C'est une sorte de vaisseau, ou plusieurs sortes, dont on se sert dans les Indes Orientales, & le long des côtes de la Chine.

„ Les Jonques sont des bâtimens fort communs dans les Indes, à-peu-près „ de la grandeur des flibots. Elles ont différentes figures, selon les diverses „ nations qui sont en cette région, & qui s'en servent. Les voiles sont sou- „ vent de roseau & de nattes, & les ancres de bois. Tout l'ouvrage est as- „ semblé à queuë d'aronde.

„ Le Pilote est assis à l'arriére, d'où avec un petit tambour il marque au „ Timonier comment il doit gouverner. Outre le gouvernail ils gouvernent „ encore avec de grosses rames, qui sont à chaque côté de l'arriére, soit de „ gros tems, ou lorsque le vaisseau ne sent pas bien son gouvernail. Il y en „ a qui portent beaucoup de voiles, & d'autres peu. Les Jonques de Nan- „ quin sont construites à plates varangues, à cause des basses qui sont dans „ les riviéres, & leur avant est plat. Elles ont deux semelles. On se „ sert de cordes pour faire jouer le gouvernail, ce qui ne se pratique pas ail- „ leurs. Il y en a d'autres qui ont beaucoup de relevement à l'avant, & „ dont le nez s'élance en haut, & est pointu comme un crochet. Elles ont „ un petit mât d'avant, & une teugue fort basse qui fait saillie sur l'eau à „ l'arriére.

„ *M. Witsen* a eu entre les mains un gabarit de bois d'une Jonque de la „ Chine, dont la quille étoit de trois piéces, & la piéce du milieu é- „ toit en ligne droite, comme on les fait en Europe; mais les deux au- „ rres piéces, qui étoient plus courtes que celle du milieu, avoient à „ l'arriére & à l'avant un relevement de quatre à cinq pieds. L'avant „ étoit plat & presque en triangle, dont la pointe la plus aiguë étoit „ en bas, & il y avoit un peu de quête, l'arriére étoit aussi plat, de „ même qu'une arcasse, mais il rentroit en dedans depuis le bord jusqu'au „ milieu; si bien qu'il n'y avoit ni étrave ni étambord.

„ Le Gouvernail étoit suspendu à l'arriére, & attaché de chaque côté avec „ des cordes qui passent au travers par le bas, & qui sont amarrées au bord „ par le haut, pour aider à gouverner, parce que le gouvernail étant fort „ grand, la barre ne sufit pas pour le faire joüer par un gros tems.

„ Il n'y avoit qu'une préceinte, qui étoit posée à la hauteur du premier „ pont, & étoit ronde par dehors, avec un relevement proportionné à tout „ le gabarit. Sous cette préceinte le vaisseau alloit en arondissant par le bas, „ mais au dessus, jusques au haut pont, il avoit les côtés plats. Les deux „ ponts étoient également ouverts dans le milieu, par la longueur du bâti- „ ment, & autour de ces ouvertures il y avoit des bordages. A l'arriére, „ proche du gouvernail, il y avoit quelques marches sur le bas pont pour des- „ cendre au fond de cale, & le vaisseau y étoit ouvert au dessus de l'arcasse,

„ laquelle étoit aussi haute que le pont, ensorte que le vent y pouvoit entrer
„ par l'arriére.

„ Le grand mât étoit plus proche de l'avant que de l'arriére: il tom-
„ boit un peu vers l'arriére. Il y avoit sur le bas pont un bau, ou tra-
„ versin, tout rond, qui par chaque bout étoit joint avec la préceinte, &
„ dans lequel le mât étoit enchassé, & tenu par un cercle de fer; mais par
„ le bas, il n'y avoit aucune piéce qui l'arrêtât sur le platfond, où il étoit
„ quarré. A l'avant il y avoit un autre mât un peu plus petit, qui tomboit
„ en avant. On pouvoit les démâter & coucher tous deux vers l'arriére. Ils
„ avoient des tons fendus en échancrure, dont les deux côtés sont entretenus
„ avec des chevilles, & les bouts en sont liez ensemble au haut. C'est-là
„ que s'enté le bâton de pavillon, si bien que quand on couche le mât on
„ en peut ôter le ton. On monte le long du mât par des taquets qui y sont
„ cloüez. Toutes les voiles se hissent avec des vindas. L'ancre étoit de bois,
„ & de la figure de deux coudes courbez & attachez l'un à l'autre, Sous les
„ bras, qui n'avoient point de pattes, il y avoit un bois en travers, qui étoit
„ enté de chaque côté dans la vergue: le bois en est fort pliant, mis il n'est
„ pas gros.

„ Dans le milieu du bâtiment, sous le premier pont, il y avoit de chaque
„ côté une porte quarrée, pour entrer dans le vaisseau, & pour embarquer
„ la charge. On met sur le bas pont quatre piéces de canon de chaque cô-
„ té, deux posées sur le tillac même, & deux un peu plus élevées; & il
„ y a de faux-sabords, les uns ronds, les autres quarrez, peints en dehors
„ avec de la couleur noire, mais on ne peint aucun autre endroit du vaisseau,
„ si ce n'est les lisse à l'avant & à l'arriére. Il y a aussi au haut du bordage,
„ à l'un & l'autre bout, des balustres qui se peuvent ôter & remettre. C'est
„ un bâtiment de bas-bord. Dans le haut il y a contre le bord, en dehors,
„ une espéce d'échafaut, où les matelots montent pour puiser de l'eau dans
„ la mer, ou pour faire leurs nécessités.

„ Il y a de petites teugues sur le haut, à l'arriére & à l'avant. Le
„ pont est plus étroit à l'avant qu'à l'arriére, & le vaisseau plus étroit
„ par le haut que par le bas. A l'arriére on voit à babord, en dedans con-
„ tre le bord, un long épars, où l'on hisse un pavillon, & même une petite
„ voile au besoin.

„ Les Jonques sont aussi les principaux bâtimens dont se servent les peuples
„ de Java. Elles sont du port d'environ vingt lastes, & à-peu-près du ga-
„ barit des buches. Tout le creux du bâtiment est assemblé à tenons &
„ mortaises. De l'avant à l'arriére ils ont un pont fait comme un toit de
„ maison, couvert de joncs, sous lequel ils sont à couvert du soleil, de la
„ rosée, & de la pluïe: il y a une chambre pour le Capitaine, ou pour le
„ Maître, & le creux est divisé en plusieurs petits espaces, où la cargaison
„ demeure bien arrimée. On y entre par les deux côtés, & proche des en-
„ trées est la cuisine. Il y a un beaupré à l'avant, & un grand mât, & un
„ mât d'artimon, avec un grand artimon & une sivadiére. Lorsque les Jon-
„ ques font vent arriére on amure les coüets à l'avant de chaque côté, ceux
„ de la grande voile d'un côté, & ceux de la misène de l'autre. Les voiles

„ sont

„ font de jonc, ou de bois entrelaſſé. Les ancres ſont auſſi de bois.

„ Les plus grands vaiſſeaux des Chinois, qu'on équipe & en marchandiſe „ & en guerre, s'appellent Tſoen, ou Soen, ou Soun, mais la plûpart des „ Chrétiens les appellent auſſi Jonques, parce que les Chinois nomment Jon- „ ques les vaiſſeaux des Chrétiens, ce que ceux-ci entendant ils ont donné „ le même nom aux vaiſſeaux Chinois; mais les Chinois ne leur donnent ja- „ mais ce nom-là. *Voiez*, SOEN, ou SOUN.

JOT.

JOTTE, JOTTES. Vieux mot, qui ſignifioit les jouës d'un vaiſſeau. *De borſten, of boegen van het ſchip.*

Ce ſont les deux côtés de l'avant depuis les épaules juſque à l'étrave.

JOTTEREAUX. *Voiez*, JOUTEREAUX.

JOU.

JOUES d'un vaiſſeau, *Voiez*, JOTTES.

JOUER. *Speelen, Schieten, Bewoogen en beheert worden.*

Cela ſe dit du gouvernail quand on le fait mouvoir avec ſa barre.

JOUER ſur ſon ancre. *Ryden op ſyn anker, omdraayen.*

JOUER. Le mât jouë. *De maſt ſpeelt, of is los in ſyn gat.*

On dit qu'un mât, ou quelque autre choſe jouë, lorsque cette choſe a du mouvement dans le lieu où elle eſt placée.

Faire Joüer le canon. *Het kanon laaten ſpeelen.*

C'eſt faire diverſes décharges.

JOUES de Virevaut. *Klampen.*

JOUETS. *Yſere Plaatjes.*

Ce ſont des plaques de fer de différentes longueurs, dont l'uſage eſt d'empêcher que la cheville de fer qui les traverſe, n'entre dans le bois où elles ſont poſées.

JOUETS de pompe. *Plaatjes.*

Ce ſont des plaques de fer cloüées aux côtés des fourchons de la potence d'une pompe, au travers deſquels on fait paſſer les chevilles, qui ſervent à tenir la bringuebale.

JOUETS de ſep de driſſe. *Plaaten, Yſere Plaaten aan de knegten.*

Ce ſont auſſi des plaques de fer qu'on clouë aux côtés du ſep de driſſe, pour empêcher que l'eſſieu des poulies n'entaille le ſep.

JOUR. *Dag.*

C'eſt la durée d'un tour entier du Soleil autour de la terre. Cette durée eſt de vingt-quatre heures, & c'eſt ce qu'on appelle Jour Naturel, ou Solaire. On appelle Jour Aſtronomique, la durée d'une revolution entiére de l'Equateur, & de la portion du même Equateur que parcourt le Soleil pendant un jour naturel, par ſon propre mouvement. On appelle Jour Civil, celui que l'uſage commun d'une nation détermine à l'égard de ſon commencement, ou de ſa fin. Les Babiloniens le commençoient autrefois d'un Orient à l'autre, ce qui eſt encore aujourd'hui pratiqué par ceux de Nuremberg. Les Italiens l'ont déterminé d'un Occident à l'autre Occident. Les Aſtronomes d'un Midi à l'autre Midi. Toutes les Nations de l'Europe qui navigent ſur mer, commencent à le compter depuis minuit. Le Jour Artificiel eſt la durée du tems que le Soleil eſt ſur l'horiſon, qui eſt inégal ſelon

les tems & les lieux, à cause de l'obliquité de la sphére. Ainsi l'on voit par expérience que les jours croissent fort sensiblement autour des équinoxes, & très-lentement proche des solstices.

On a en Hollande une maniére particuliére de diviser le jour, ou de compter les heures sur mer. On divise le jour & la nuit en huit parties, de trois heures en trois heures, en cette sorte.

Six heures du matin. *Oofter-zon.*

Neuf heures du matin. *Suid-oofter-zon.*

Midi, ou Douze heures. *Suider-zon.*

Trois heures après midi. *Suid-wester-zon.*

Six heures après midi, ou du soir. *Wester-zon.*

Neuf heures du soir. *Noord-wester-zon.*

Minuit. *Noorder-zon.*

Trois heures après minuit, ou du matin. *Noord-oofter-zon.*

JOURS de planche. *Leg-dagen.*

On dit jours de planche pour les vaisseaux marchands, & jours de séjour pour les navires de guerre.

JOUR. *Een opening tusschen 't hout dat op staapel leit.*

C'est un terme de Charpentier, qui signifie le vuide qu'on laisse entre deux piéces de bois pour empêcher qu'elles ne s'échaufent.

JOUR. *Een Reete.*

C'est une ouverture des portes, des fenêtres, & de tout autre endroit, par où passe la lumiére.

JOUR d'aissieu d'un afût. *Het gat van de as.*

JOUR d'esse. *Het gat van de dissel-bout.*

JOUR de boulon. *Het gat van de dwars-bout.*

JOURS de tourillon. *Oor-gaaten. Voiez,* TOURILLON.

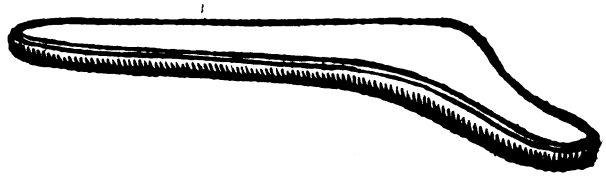
JOURNAL de Pilote. *Dag-register, Journaal van een Stuurman.*

C'est un régître que tient un Pilote de tout ce qui est arrivé à son vaisseau, jour par jour, & d'heure en heure. Il est ordinairement divisé par colomnes, & le Pilote y écrit par quel rumb de vent un vaisseau est porté chaque jour; par quel air de vent doit être sa route; quel changement arrive durant chaque horloge; quelle est la latitude qu'il a trouvé par l'observation des hauteurs; quelle est la latitude donnée par le pointage de la carte; quel a été le sillage du vaisseau durant chaque quart; quelle est la longitude estimative donnée par le pointage; enfin ce qui est arrivé de remarquable, comme la rencontre de quelque vaisseau, la vûë de la terre, une tourmente, & pareilles choses.

JOUTEREAUX, JOUTEREAUX, JAUTEREAUX, JOTTEREAUX. *Knies aan de uitleggers, Sloot-knies, Die zyn Slemp-houten genaamt in de boeijers, smal-en-wydt schepen.*

Ce sont des pieces de bois courbes, qui étant mises en dehors de l'avant du vaisseau servent à soutenir l'éperon, & répondent d'une herpe à l'autre en bas. On les met parallèles, pour faire l'assemblage des herpes. Le porte vergue est au dessus.

JOUT-



JOUTTEREAUX de mât. *Klampen.*

Ce sont deux piéces de bois pareilles, que l'on coûd au haut des mâts, de chaque côté, & qui servent à soutenir les barres de hune.

ISLE. *Een Eilandt.* ISL.

C'est une terre environnée d'eau de tous les côtés, comme l'Angleterre & l'E'cosse. Le Continent, à l'égard de l'Océan qui l'environne, pourroit bien passer pour une isle, s'il n'avoit trop d'étenduê. Les isles étant dans un trop grand nombre, les Géographes les considérent par corps, c'est-à-dire, par certains amas de plusieurs isles, qui ensemble passent sous un même nom, comme les isles Açores, les isles de Canarie, les isles du Capvert, les isles du Japon, les isles Philippines, & les isles de Salomon parmi le grand nombre desquelles on en compte dix-huit principales, dont quelques-unes ont trois cents lieuës de tour, d'autres deux cents, d'autres cent, & quelques-unes cinquante. La plus grande des isles dont nous aïons connoissance, est celle de Borneo, qui est justement sous la Ligne équinoxiale.

ISLET, Islot, Islotte. *Een Eilandtje.*

C'est une très-petite Isle.

ISLES du vent. *Boven Eilanden, Eilanden te loef-waarts.*

C'est ainsi que les gens de mer appellent les Isles Antilles au continent de l'Amérique. Ce sont celles qui sont le plus vers l'Orient. On les nomme Isles du vent, par la raison que les vents regnent presque toûjours de cette partie du monde. Rochefort dit que les Isles du vent sont, Tabago, la Grenade, Bekia, S. Vincent, la Barboude, St. Lucie, la Martinique, la Dominique, Mari-galante, les Saintes, la Désirade, la Guardeloupe, Antigo, Montserrat, la Barbade, la Redonde, Nieve, & S. Christofle

ISLES d'avau le vent, Isles de dessous le vent. *Eilanden te ly-waarts.*

Ce sont celles qui sont opposées aux Isles du vent, & qui, par conséquent, sont plus à l'Oüest. Rochefort en compte neuf principales qui sont, S. Eustache, S. Barthelemi, Saba, S. Martin, Languille, Sombrére, Anegade, les Vierges, St. Croix. ISS.

ISSAS, Drisse. *Kardeel, Val.*

C'est une corde qui sert à hausser & à baisser une vergue, ou un pavillon; car les pavillons & chaque vergue du vaisseau ont leurs issas, ou drisses particuliéres. *Voiez*, Drisse.

ISSER. *Hysen, Ophysen.*

C'est tirer en haut. On dit, Isser les vergues, Isser les voiles, Isser le pavillon, pour dire, les faire monter en haut, *Voiez*, Hisser.

ISSOP, ou Issop. *Hys op.*

Ce

Ce terme se dit par une espéce de commandement entre matelots, pour s'animer à hisser quelque chose. Si ce mot n'est pas emprunté du Flamand, il y a lieu au moins de le conjecturer.

I S T.

ISTHME. *Landt-engte, Een engte landts tusschen twee zeën.*

C'est une langue de terre qui joint deux terres, & qui sépare deux mers.

I T A.

ITAGUE, E'TAGUE, ITACLE, ITAGLE, ITAQUE, E'TAGLE. De tous ces termes ceux d'Itague & E'tague sont le plus en usage dans les vaisseaux de guerre François. *Reep, Draai-reep.*

C'est un cordage amarré par le bout d'enhaut au milieu d'une vergue, contre les racages, & qui va passer par l'encornail; & par le bout d'enbas il est amarré, à la drisse ou issas, pour faire couler la vergue le long du mât.

ITAGUE, ou E'TAGUE de la grande vergue, Grande Itague. *De groote, Draai-reep.*

ITAGUE de la vergue de grand hunier. *De Reep van 't groote Marszeil.*

ITAGUE de grand perroquet. *De groote Bram-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue de misène. *De Fokke-reep-of-draai-reep.*

ITAGUE de la vergue de petit hunier. *De Voor-mars-zeils-reep.*

ITAGUE de perroquet de misène. *De Voor-bram-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue d'artimon. *De Besaans-reep.*

C'est une itague simple.

ITAGUE de la vergue de perroquet de fougue. *De kruis-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue de sivadiére. *De reep van de groote blinde.*

ITAGUE de perroquet de beaupré. *De boven-blinde-reep.*

Fausse Itaque. *De burg van de draai-reep.*

C'est une manœuvre qui est ordinairement frapée au côté gauche du vaisseau, & va passer par une poulie au derriére du mât de hune, & se va joindre à la drisse du hunier par une poulie de palan. Son usage est de servir à hisser le hunier, & par occasion à soutenir le mât de hune.

ITAGUE de palan. *Mantel, Staander. Voiez,* PALAN.

J U M.

JUMELLER un mât. *Een mast wangen.*

C'est le fortifier par des jumelles.

JUMELLES, GEMELLES, GABURONS, CLAMPS, COSTONS. *Wangen, Klampen aan d'eene zyde uitgehold, die een mast vervangen.*

Ce sont de longues piéces de bois de sapin, qui sont arondies & creusées, & que l'on attaché autour d'un mât avec des cordes, quand il est besoin de le enforcer.

J U S.

JUSSANT, JUSANT, EBE. *Eb, Ebbe, Vallend waater, Verloopende ty.*

C'est le reflux, ou le descendant de la marée. Le 14. de Juillet 1672. il y eut sur les côtes de Hollande un Jussant de douze heures. *Voiez,* EBE, & FLOT.

DEUX JUSSANS contre un flot. *Twee Ebben tegen een vloedt.*

C'est lors que, dans une navigation, on a deux reflux contre un flux.

LE JUSSANT est à sa fin. *Het ty breekt den hals.*

L.

L.

LAB.

LABOURER. Le vaisseau Laboure. *Het schip maakt 't water vuil.*

C'est-à-dire qu'il passe par un lieu où il y a peu d'eau, & qu'il y touche terre.

L'ancre Laboure. *Het anker gaat deur.*

C'est-à-dire que l'ancre aïant été jettée dans un fond qui n'est pas bon pour ancrer, elle ne peut s'y tenir ferme. *Voiez*, ANCRE, & CHASSER.

LAC.

LAC. *Meer.*

C'est un grand amas d'eaux douces, & le plus souvent dormantes, qui sont enfermées en quelque endroit, ce qui arrive plus entre des montagnes qu'ailleurs.

LACERET, Petit tariére. *Voiez*, TARIE'RE.

LAG.

LAGON. *Een Meir.*

C'est un terme de Rélations. Il y a dans le fond de cette derniére baie un lagon qui porte le nom de la baie, avec laquelle il avoit autrefois communication, & dont à présent l'embouchure est barrée par les sable que l'impétuosité des lames y aporte. Ce lagon renferme trois Iles, toutes trois proches de son embouchure: il aboutit par son autre extrémité dans la riviére de Vestaqua, qui se va rendre dans l'accul de la Nouvelle Espagne.

LAGUE. La Lague d'un vaisseau. *Sog, Vaar-water.*

C'est l'endroit par où il passe.

Venir dans la Lague d'un vaisseau. *In de sog van een ander schip wenden.*

C'est quand après être venu à lui côté à travers, ou prouë à son côté, on revire & on vient dans ses eaux, & dans son sillage. On dit fort bien, Revirer dans les eaux.

LAI.

LAISSES & RELAIS. *Aanwas, Aanwassing, Aanspoeling.*

Ce sont les terres que la mer a laissées au rivage, & qui s'afermissent peu-à-peu.

LAM.

LAMANAGE. *Het loodsen van een schip.*

C'est le travail des mariniers qui conduisent les vaisseaux quand ils sortent d'un port, ou quand ils y entrent.

LAMANEUR, Pilote Lamaneur, Locman. *Loods-man*, *Loods-luiden.*

Ce ſont les Pilotes qui réſident dans les ports dont ils connoiſſent les entrées & les iſſuës. Ils conduiſent les vaiſſeaux qui ont beſoin d'y entrer, ou d'en ſortir, & leur font éviter tous les dangers du parage. Il y auſſi des Lamaneurs pour les riviéres, & comme les bancs y changent de place fort ſouvent par la force des courans, il eſt très-néceſſaire d'avoir de ſemblables guides. Ils ont un ſalaire réglé pour cela par l'Ordonnance qui les condamne à de grandes peines, ſi manque de ſavoir leur métier ils font échoüer un vaiſſeau, & s'ils le font par malice ils ſont punis de mort. Aucun ne pourra faire les fonctions de Lamaneur qu'il ne ſoit âgé de vingt-cinq ans, & qu'il n'ait été examiné & reçu dans les formes requiſes par les Ordonnances. *Voiez*, les ORDONNANCES de 1681. tit. 3. & de 1689. Le Lamaneur doit avoir connoiſſance & expérience des manœuvres & fabrique des vaiſſeaux, enſemble des cours & marées, des bancs, courans, écüeils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & ſortie des riviéres, ports, havres & lieux de ſon établiſſement. Le Lamaneur qui entreprend, étant ivre, de piloter un vaiſſeau, doit être condamné en cent ſous d'amende, & interdit pour un mois du pilotage. Il eſt libre aux Maitres & Capitaines de navires François & étrangers, de prendre tel Lamaneur que bon leur ſemblera pour entrer dans les ports & havres, ſans que pour en ſortir ils puiſſent être contrains de ſe ſervir de ceux qui les auront fait entrer.

Ports & Havres du lieu de l'établiſſement d'un Lamaneur. *Loods-mans-waater.*

LAMES de la mer, HOULES. *Schoffels*, *Baaren*, *Zee-baaren*, *Zee-waaters*, *Zee-golven*, *Holle deiningen*, *Waater-golven.*

Ce ſont les flots ou les vagus de la mer, qu'elle pouſſe les unes contre les autres quand elle eſt bien agitée. Il y a difficulté à débarquer, parce que la mer tout le long de la côte forme ſur le bord du rivage de groſſes lames, qui pourroient remplir ou renverſer les chaloupes, ſi elles s'y expoſoient, de-là vient qu'elles moüillent un peu au large. *Voiez*, HOULES.

La lame vient de l'avant, ou vient de l'arriére; La Lame prend le vaiſſeau par l'avant. *De zee ſlaat tegen 't ſchip van vooren aan*, *of van agteren aan*; *De deining ſchiet van vooren*, *of van agteren.*

C'eſt-à-dire que le vent pouſſe la vague devant le navire, ou derriére. *Voiez*, DEBOUT à la Lame

La lame vient du large. *De baaren die komen uitter zee. Voiez*, LARGE. La lame prend par le travers. *De baaren ſlaan tegen het hart van 't ſchip.*

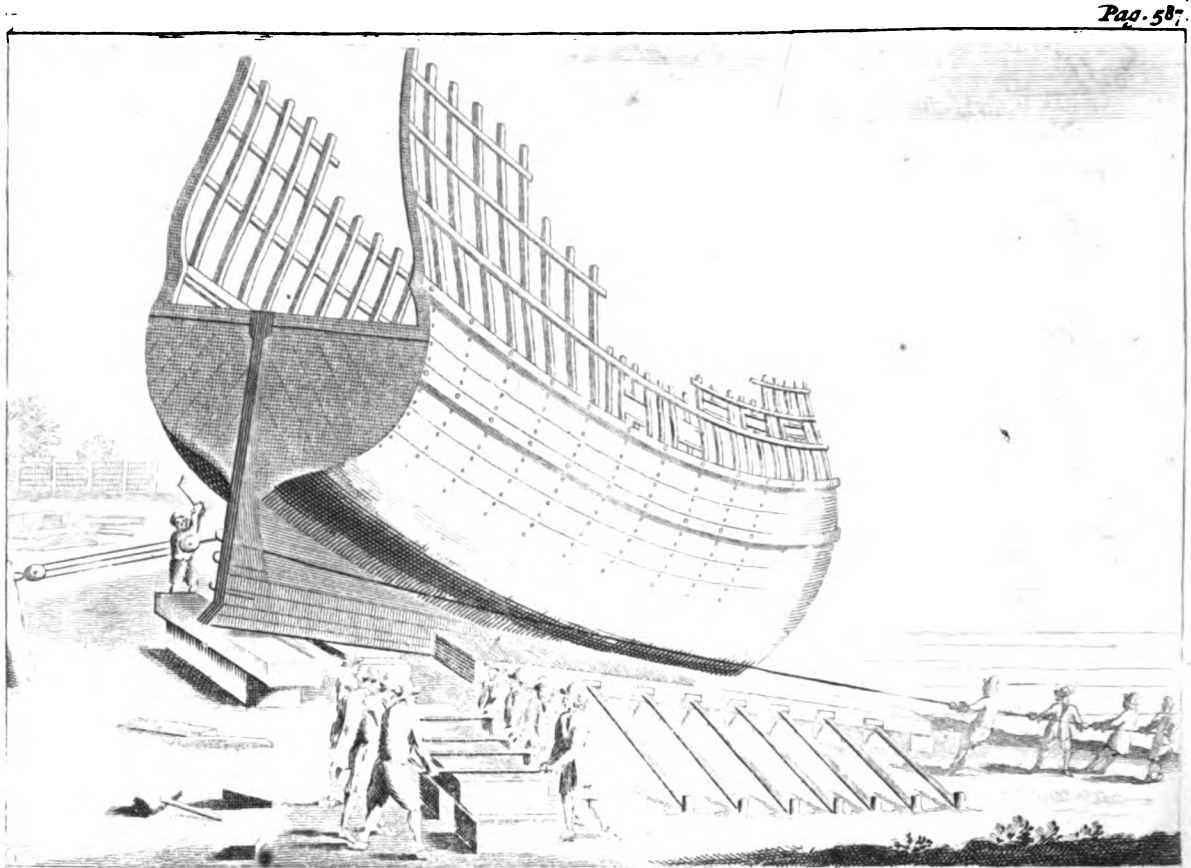
C'eſt-à-dire que la vague donne contre le côté du vaiſſeau.

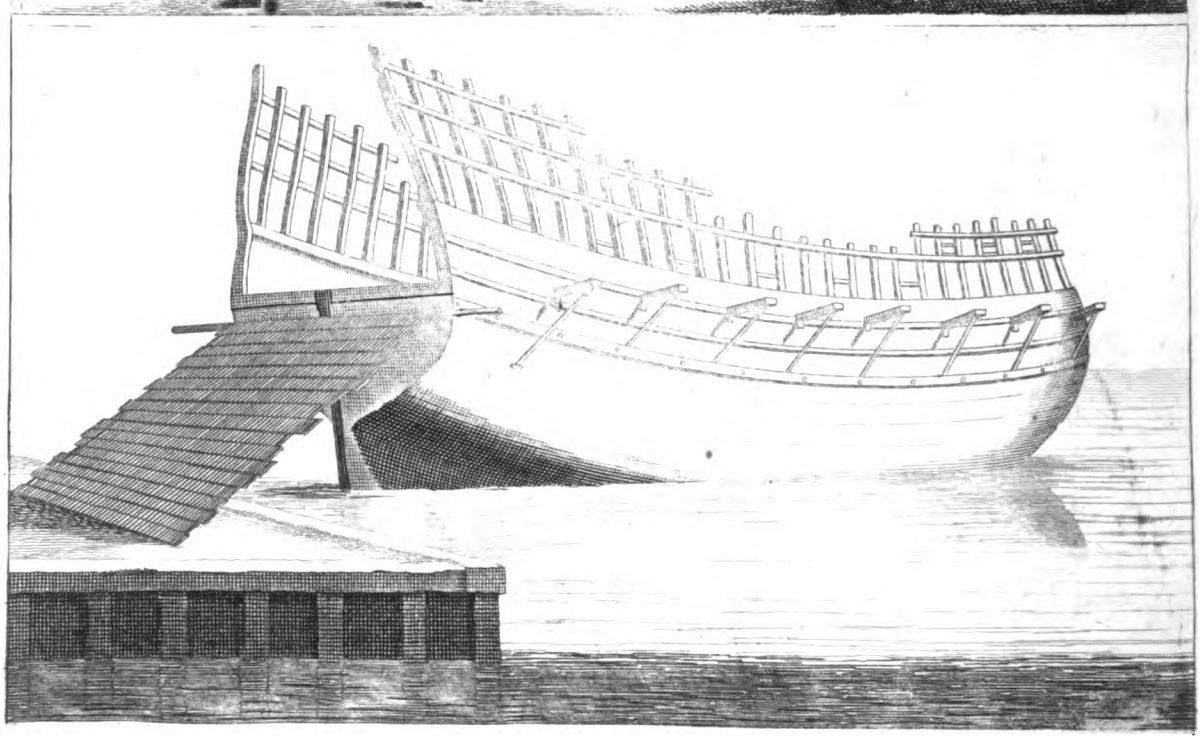
Etre pris de la Lame par le travers. *Dwars-zees leggen*, *Dwars in 't waater leggen.*

C'eſt quand le vaiſſeau eſt à l'ancre.

Courir au devant de la Lame. *Voor zee loopen.* Changer de bord pour courir au devant la Lame. *Wenden om voor zee te loopen.*

Nous étions ocupez à enverguer une ſivadiére à la vergue de miſéne, afin de courir au devant de la lame dont le vaiſſeau étoit ſi travaillé, que les gros cloux





cloux sortant du bord se détachoient eux-mêmes.

Nous reçûmes trois Lames qui remplirent nos pirogues. *Wy kreegen drie zeen, waar van onze praeuwen vol waater raakten.*

La lame est longue, la Lame est courte. *Voiez* MER.

Presenter à la Lame, ou le cap à la Lame. *Voiez*, PRE'SENTER.

LAMPES d'habitacle. *Kompas-lampen, Nagt-lampen.*

Ce sont des vases où l'on met de l'huile avec de la méche pour éclairer.

LAMPE. Cul de Lampe. *Voiez*, CUL.

LAMPION. *Een kleine lamp.*

C'est un diminutif de lampe, duquel on se sert dans les lanternes lors qu'on va dans les soutes aux poudres.

L A N.

LANCES-à-feu. *Vuur-schichten.*

LANCER une manœuvre. *Beleggen.*

C'est amarrer une manœuvre, en la tournant autour d'un bois mis exprès pour cet usage.

LANCER. Navire qui Lance babord, ou stribord. *Een schip dat bakboord, of stuurboord giert.*

Cela se dit d'un vaisseau qui au lieu d'aller droit à sa route, se jette d'un côté ou d'autre, soit que le Timonier gouverne mal, soit par quelque autre raison.

On poussa toute la barre à l'autre bord, & par ce moien le navire lança. *Men liet 't roer van het eene boord aan het ander leggen, waar door het schip een gier maakte.*

Cela se dit d'un vaisseau qui est à l'ancre.

LANCER, ou Mettre un navire à l'eau, Mettre un vaisseau à la mer. *Een schip uithaalen, laaten aflopen of afgaan, te waater of in 't waater brengen, van de werf op stroom haalen, wiegen, los wricken, en aan 't glijen helpen, in 't waater doen glijen.*

„ En relevant le vaisseau on y met des coittes aux deux côtés pour l'arrêter; on frote la quille & les coittes d'oint, ou de suif; & l'on prépare tout pour le lancer à l'eau. A cet éfet on prend le belier, & l'on chasse les coins qui sont sous la quille; on y atache aussi des cordes à l'avant, des deux côtés, & il y a des hommes qui les tirent; s'il en est besoin on met des crics à l'arriére, contre l'étambord, aux deux côtés, afin que le vaisseau ne tourne pas sur un côté, & quand les blocs & coins qui l'arrêtoient ont été chassez par le belier, on coupe les accores & étances du devant & des côtés, & la corde de retenuë qui est atachée à l'arriére, à un des gonds du gouvernail & a un gros pieu qui est en terre.

„ Dès que toutes ces choses sont en état, on fait de promts éforts pour faire couler le vaisseau: parce que s'il demeuroit quelque tems sans apui, & suporté tout entier par la quille seule, il pourroit soufrir, & recevoir quelque incommodité. Que si, par quelque raison, l'on est obligé d'atendre, il faut y remettre des étances. Tous les bois qu'on met sous le bâtiment, & sur lesquelles il doit glisser doivent être mouillez, de peur que le choc ne produise du feu.

„ Les Portugais mettent leurs vaisseaux sur le chantier tout autrement que „ les autres nations; car c'est l'arriére du vaisseau qui est en bas & du côté „ l'eau, & qui y descend le premier. Ils prétendent par ce moien éviter di- „ vers inconveniens qui arivent dans le lancement.

„ Au bourg de Sardam, dans la Nord-Hollande, où il y a une très-grande „ fabrique de vaisseaux, on est obligé de les faire passer sur une digue, pour „ les conduire à l'eau. Cette digue s'élève en talus des deux côtés, & est „ bien pavée & frotée d'oint. On amarre deux cordes à l'étrave, en deux „ endroits, & autant à la quille, qui passent par divers vindas, ou cabes- „ tans, en chacun desquels il y a deux poulies, & trois rouëts en chaque „ poulie; & il y a vingt à trente hommes qui virent ces machines; & si l'on „ craint que le bâtiment ne recule, on le retient avec des cordes dont il est „ cintré à l'arriére. Mais il faut aussi qu'il soit bien apuïé d'étances en de- „ dans, qui prennent sur la carlingue, & qui aillent donner contre les cour- „ bes, & cela de biais, & non pas en ligne droite. Il faut aussi prendre „ garde que les cordes dont il a été parlé, qui sont dans la quille & dans l'é- „ trave, autour des chevilles de fer qu'on y a frapées, soient bien serrées „ contre l'étrave & contre la quille, & mises ensorte qu'elles fassent leur „ éfet à la fois & conjointement, parce que sans cela le vaisseau en pourroit „ soufrir de l'incommodité. Il est dangereux de faire passer les vaisseaux „ sur cette digue par un tems bien sec, & quand on y est obligé il ne faut „ pas manquer d'oindre & humecter le pont à rouleaux & le moulinet plu- „ sieurs jours avant que de l'entreprendre. Les cabestans ne virent d'abord „ que fort lentement, & jusques-à-ce que le vaisseau soit guindé au plus „ haut, mais quand il y est, & qu'il commence à prendre de la pente en „ devant, on ne sauroit virer trop vîte; de peur que s'il demeuroit ainsi „ comme suspendu sur ce haut, il ne lui en arrivât quelque fâcheux acci- „ dent.

„ Cette pratique de faire ainsi rouler des vaisseaux assez loin sur terre, n'est „ pas nouvelle, car on tient que Lisandre de Macedonie en faisoit autrefois „ passer d'un port à l'autre sur des rouleaux; & Trajan fit charger sur „ des chariots une flote qu'il avoit devant la ville de Nisibe, ou Nisibin, en „ Mésopotamie, dans le Diarbech, & la fit transporter par terre jusques „ à l'Euphrate. On lit encore d'autres histoires qui font mention de quel- „ ques entreprises à-peu près semblables.

On voit ici à côté deux figures, l'une d'un vaisseau qu'on lance à l'eau, & l'autre d'un vaisseau qui y a été lancé depuis peu, & à l'arriére duquel l'échafaut est déja placé. Cette derniére figure est la plus basse dans la planche. Dans l'une & dans l'autre on voit jusques à quel point la construction d'un bâtiment est avancée lors qu'on le met à l'eau.

LANGUE de voile. *Geer*, *Tong*.

C'est une cüeille, ou une demie cueille de voile, étroite par le haut & large par le bas, qui se trouve dans les côtés de plusieurs voiles.

LANGUETTE. *Messing*.

C'est la partie qu'on a rendu la plus mince d'un paneau, ou d'une planche, qui entre dans des rainures préparées pour la recevoir, quand on fait des assemblages de menuïserie.

LA-

LANIE'RE. *Voiez*, DROSSE de racage.

LANTERNE claire. *Een Lantaarn*, *Een open Lantaarn.*

C'est une sorte d'utencile de verre, de corne, ou d'une autre chose transparente, où l'on enferme la chandelle, de peur que le vent ou la pluïe ne l'éteigne. On la porte à la main pour s'éclairer en travaillant aux afaires du navire.

LANTERNES sourdes. *Dieve-lantaarnen*, *Provooſt-lantaarnen*, *Toe-lantaarnen*, *Kruidts-lons-lantaarnen.*

LANTERNE à mitraille. *Schroot-lataarn.*

C'est un bois rond concave en forme de boîte, que l'on remplit de mitrailles dont on arme ou charge un canon, lors-qu'on le veut tirer de près sur l'ennemi.

LANTERNE à gargousses, Porte-gargousse. *Kooker*, *Kardoes-kooker*, *Kardoes-doosje.*

C'est un étui de bois dans lequel on met les gargousses pour les porter au haut.

„ Il faut deux Lanternes à gargousses par chaque piéce de canon. Un „ Porte-gargousse pour un canon de dix-huit livres de bale doit être de vingt „ & un pouce de longueur, & de six pouces & demi d'épaisseur. Pour un „ canon de douze livres de bale, il doit avoir dix-neuf pouces de longueur, „ & cinq pouces & demi d'épaisseur; & pour un canon de huit livres de „ bale, dix-sept pouces & demi de longueur, & cinq pouces d'épaisseur.

LANTERNE à poudre, Lanterne à charger. *Voiez*, CHARGEOIR.

„ LANTIONE. *Lantione.*

„ C'est une sorte de bâtiment de la Chine à seize rangs de rameurs, huit „ de chaque côté. Les Lantiones aprochent assez des galéres de l'Europe. „ Ils sont fort-longs & bien-larges. Il y a six hommes à chaque rang. C'est „ de ce bâtiment que les Corsaires de ces païs-là se servent le plus.

L A R.

LARDER la bonnette. *Voiez*, BONNETTE Lardée.

LARGE. Courir au Large, Se mettre au Large. *In de ruime zee raaken*, *De ruime zee kiesen*, *Dieper in zee loopen*, *'t Zee-waarts in steeken.*

C'est s'éloigner de la côte, ou de quelque vaisseau. S'élever, ou tirer à la mer signifie la même chose.

Au large. *Hou af.*

Cela se dit par la sentinelle pour empêcher une chaloupe, ou un autre bâtiment, d'aprocher du navire.

Au large. *Dieper in zee.*

C'est plus avant en mer.

Nous étions environ vingt lieuës au Large. *Wy waren omtrent twintig mijlen buiten 't landt.*

La mer vient du Large. *De baaren die komen uitter zee.*

Cette maniére de parler veut dire que les lames sont poussées du vent de la mer, & non pas de celui qui vient de terre.

Atirer l'ennemi au Large. *De vyandt in ruime zee trekken*, *'t Zee-waarts in lokken.*

La flote a pris le Large. *De vloot is buiten gaats.*

LARGE. *Breedt.*

„ On construit un vaisseau plus large par l'avant que par l'arriére, parce „ que s'il étoit plus large par l'arriére, il ne sentiroit pas assez son gouver- „ nail, & il feroit un trop large sillage, ce qui retarderoit son cours. Ou- „ tre cela un sillage large fait baisser l'eau, en sorte qu'elle ne donne pres- „ que pas contre le gouvernail; & avec ce que cela empêche l'éfet du gou- „ vernail, le vaisseau en est aussi beaucoup plus sujet à rouler vers l'arriére. „ C'est ordinairement à un tiers de la longueur d'un vaisseau, à prendre de „ l'étrave en allant vers l'arriére, qu'est la plus grande largeur ; & depuis „ cet endroit jusqu'à l'arriére qu'il va en rétrecissant, le sillage se rétrecit „ aussi peu-à-peu, & l'eau tombant doucement donne une aire facile au „ vaisseau.

„ Que si l'on plaçoit la plus grande largeur du vaisseau plus vers l'avant, „ il ne couperoit pas assez l'eau: les expériences qu'on en a faites, ont éta- „ bli cette régle que la plus grande largeur d'un batiment doit être au tiers „ de sa longuer, à prendre de l'avant. D'ailleurs on peut inférer, en fai- „ sant attention sur les poutres qu'on met floter, que pour rendre meilleur „ le sillage d'un vaisseau il est bon qu'il ait de l'épaisseur à son avant.

„ Les batimens qui sont trop larges, ne se portent pas bien à la mer, & „ roulent beaucoup. La raison en est, qu'étant durs & ne se maniant pas „ bien, ils résistent à la lame, qui les agite & les fait comme trembler par „ une espéce de lutte, au lieu que les vaisseaux étroits se maniant facilement „ obéïssent à lame, & montent & descendent avec elle, sans rouler beau- „ coup. On a pris garde que bien des mâts ont panché en bas, & fait car- „ guer de larges vaisseaux, pendant qu'il y avoit proche d'eux d'autres mâts „ de même mesure, sur des batimens plus étroits, qui demeuroient droits „ & sans pancher. Plus les vaisseaux sont longs, plus il faut qu'ils soient „ larges par la prouë, parce que les vaisseaux longs aïant plus d'aire, les „ coups de mer donnent plus rudement contre leur avant, à quoi un a- „ vant foible & étroit ne pourroit pas résister.

„ Il y a des Charpentiers qui établissent que la largeur d'un vaisseau en son „ gros, doit être de la sixiéme partie de sa longueur de l'étrave á l'étam- „ bord, à prendre de dehors en dehors.

LARGEUR du vaisseau de dedans en dedans. *Binnen-breedte van een schip, Wijdte binnen de huidt. Voiez,* BOUCHAIN & BAU.

LARGEUR du vaisseau de dehors en dehors. *Buiten-breedte. Voiez,* BOUCHAIN.

LARGUE. Prendre le Largue, ou la Largue; Tenir le Largue. *Dieper in zee steeken.*

C'est prendre la haute mer. Ces vaisseaux se sont mis à la largue de peur d'être jettez sur les côtes. C'est la même chose que Large. *Voiez,* LARGE.

LARGUE. Aller vent Largue, ou de vent Largue. *Ruim-schoots-zeilen.*

C'est

C'est pour dire qu'un vaisseau a le vent par travers, & qu'il cingle à sa route sans que les boulines soient halées.

LARGUE. Vent Largue, Vent de quartier. *Breedt windt*, *Ruim windt*, *Ruimschoots windt*, *Bakstags windt*, *Greeps-touws windt*. *Half wind*, *Bakstags koelte*.

On entend par ce mot de Vent Largue tous les airs de vent compris entre le vent de bouline & le demi-rumb qui aproche le plus du vent arriére. Par exemple; La route étant Oüest, le vent d'Est sera le vent arriére, & les vents de Nord-Nord-Oüest & de Sud-Sud-Oüest seront les vents de bouline; ainsi tous les autres airs de vent compris de part & d'autre depuis ces deux derniers vents, jusqu'à ceux d'Est-Nord-Est, & d'Est-Sud-Est, seront ceux qu'on appellera vent largue, ou vent de quartier; car on comprend même sous le vent largue, le vent de grasse bouline. Le vent largue est le plus favorable de tous, pour faire avancer le sillage d'un vaisseau, & vaut mieux que vent arriére, suposé qu'ils soient tous deux d'égale force. La raison est que le vent largue porte dans toutes les voiles, de sorte qu'elles servent toutes, mais lorsque le vent est en poupe les voiles de l'arriére dérobent le vent aux voiles de l'avant, tellement que si un vaisseau fait trois lieuës par heure de vent largue, il n'en fera que deux & demie de vent en poupe, suposant toujours que le vent soit d'égale force: & selon la même suposition, il ne fera que deux lieuës s'il est porté d'un vent de bouline, ou de côté. Notre Vaisseau avoit vent largue, faisoit vent largue.

„ De vent largue toutes les voiles portent, ce qui ne se peut de vent ar-
„ riére, parce qu'il faut alors mettre la grande voile sur les cargues pour
„ faire porter les voiles de l'avant. C'est par cette raison qu'un vaisseau
„ fille bien plus vîte de vent largue, & même souvent de pleine bouline,
„ que de vent en poupe.

LARGUER, ou Filer les manœuvres. *Bot geven*, *Vieren*, *Lengen*, *Schaaken*, *Scheut geven*.

C'est les lâcher lors qu'elles sont halées. On dit, Largue l'écoute, ou File l'écoute, ce qui est la même chose. On dit aussi, Larguer le canot. Il fallut larguer les canots qui étoient à notre touë, pour mieux aller. Larguer les amarres.

LARGUE les cargues. *Laat vallen*.

LARGUER. Vaisseau qui a Largué. *Bekaait komen*. *Een bekaait schip*.

C'est lors que ses membres, ou ses bordages, se quittent les uns les autres ou qu'il s'est ouvert par quelque endroit. Il faut aporter tous les soins possibles pour empêcher la pourriture du bois, & que rien ne largue.

LARGUER une amarre. *Een touw los maaken*.

C'est détacher une corde d'où elle est atachée.

LARGUER les écoutes. *Schooten opgeven*, *vieren*, *lossen*.

C'est les détacher pour leur donner plus de jeu, & à la voile aussi.

Vaisseau qui a largué. *Een schip dat afgehouden heeft*.

C'est-à-dire que ce vaisseau s'est servi du vent pour fuïr l'occasion de combatre.

LAS-

LAS.

LASSER une voile. *Aan-rijgen.*

C'eſt-à-dire, ſaiſir la voile à la vergue avec un quarantenier qui paſſe dans les yeux de pie, ce qui ſe fait lors qu'on eſt ſurpris d'un gros vent, & qu'il n'y a point de garcettes aux ris.

LASTE. *Laſt.*

C'eſt le nombre de deux tonneaux. Les vaiſſeaux Hollandois ſe meſurent ordinairement par laſtes. On dit, Un vaiſſeau de cent-cinquante laſtes, c'eſt-à-dire qu'il eſt de trois cents tonneaux. Laſte eſt un terme général qui dans les pais du Nord ſe prend quelquefois pour la charge entiére du vaiſſeau, & quelquefois pour un poids, ou pour une meſure particuliére: mais cette meſure change non ſeulement eu égard aux lieux, mais même eu égard à la différence des marchandiſes, ſi bien-que pour déterminer ce que contient un laſte, il faut ſavoir de quel endroit & de quelle ſorte de marchandiſe on veut parler.

LAT.

LATINE. Voile Latine, Voile à oreille de liévre, Voile à tiers point. *Een drie-hoekig zeil.*

Les Voiles Latines ſont fréquentes ſur la mer Méditerranée: elles ſont en triangle, ou à tiers point: celles des galéres ſont Voiles Latines. *Voiez*, VOILE.

C'eſt la diſtance compriſe depuis un certain lieu juſqu'à la Ligne E'quinoxiale. Cette diſtance eſt toujours égale à la hauteur du Pole de l'horiſon de ce même lieu. La Latitude eſt Septentrionale, lors que le lieu eſt compris entre la Ligne & le Pole Arctique, que l'E'toile polaire fait diſcerner aux Pilotes; & elle eſt Méridionale, quand le lieu eſt ſitué entre la Ligne & le Pole Antarctique, que les Pilotes diſcernent par la Croiſade, cette latitude, ou diſtance, ſe compte par degrès, c'eſt-à-dire, par des arcs de cercles qui ne paſſent jamais nonante degrès, ce qui eſt le quart du Cercle.

LATITUDE d'une E'toile. *De breede, of de veerheid van een ſtarre.*

C'eſt ſon éloignement de l'E'cliptique, en tirant vers l'un ou l'autre Pole du Zodiaque.

LATTES. Lattes à baux. *Latten, Ribbetjes, Grieten.*

Ce ſont de petites piéces de bois fort minces, qu'on met entre les baux, les barrots & barrotins d'un vaiſſeau & qui ſervent de garnitures pour ſoutenir le tillac. On confond quelquefois les noms de lattes & de barrotins. *Voiez*, BARROTINS.

LATTES de Caillebotis. *Latten, Grieten, Ribbetjes.*

Ce ſont de petites planches reſciées, dont on ſe ſert pour couvrir les barrotins des caillebotis, & qui en font le treillis.

„ Ce ſont ces Lattes qui ſervent à former les façons du vaiſſeau, qui prend „ la rondeur qu'elles lui donnent dans leur tour. Elles ſont rondes par l'a„ vant, & dans les flûtes elles le ſont auſſi par l'arriére, en allant joindre „ l'étambord. Elles ſont minces, & ovalles en tirant de l'avant vers le mi-

„ lieu

„ lieu du vaisseau, & quarrées au milieu. Entre les gabarits elles sont soû-
„ tenues par de petites lattes qui les traversent de haut en bas, & qui sont
„ posées dessus en dehors ou en dedans, selon qu'il est nécessaire pour bien
„ former les façons, a l'on y en met autant qu'il faut, pour faire rentrer
„ ou sortir les lattes de gabarits, jusques-à-ce qu'on voie que le gabarit, ou
„ les façons, ou virures, paroissent bien faites & bien tournées. Le nom-
„ bre qu'on en met est différent, selon la diverse grandeur des vaisseaux. Il
„ y en a huit, neuf, dix, ou onze, entre les gabords & la baloire. Dans
„ les petits bâtimens il les faut mettre bien plus près les unes des autres que
„ dans les grands, parce que les virures sont plus courtes.

LATTER. *Houtjes, of lattjes tusschen de planken leggen.*

C'est mettre des petits morceaux de bois, ou de lattes, entre les planches, lors qu'on les met en pile, afin d'empêcher qu'elles ne se gâtent.

L A V.

LAVER une piéce de bois. *Een schaal van een stuk houts afzaagen.*

C'est en ôter une dosse avec la scie pour l'équarrir, au lieu d'en ôter avec la hache.

L A Z.

LAZARET. *Het huis van gesondtheid, Lazareth.*

On appelle Lazaret dans quelques Villes maritimes de la Méditerranée, ui sont habitées par les Chrétiens, une grande maison bâtie hors de la ville, où les équipages qui viennent des lieux où l'on soupçonne que regne la peste, sont mis dans des logemens isolez & séparez les uns des autres, pour y faire quarantaine.

L E B.

LEBESCHE, ou Sud-Oüest. *Suid-west-windt.*

C'est le nom qu'on donne sur la Méditérranée au vent qui soufle entre le Couchant & le Midi, nommé sur l'Océan, Sud-Oüest.

L E G.

LE'GE. Vaisseau qui fait un retour Lége. *Een schip dat leeg wederom komt, Een leedig schip.*

C'est un vaisseau qui revient sans charge. Si un vaisseau aïant été affreté allant & venant, est contraint de faire son retour lége, l'interêt du retardement & le fret entier sont dus au Maître.

LE'GE. Vaisseau Lége. *Een rank schip.*

C'est un vaisseau qui n'a pas assez de lest, ou qui est trop leger par quelque autre defaut, comme de construction, & qui, par consequent, est trop haut sur l'eau. Quelques-uns disent aussi Liége.

L E S.

LEST, ou Ballast. *Ballast.*

C'est ce qui sert à faire entrer un vaisseau dans l'eau, & à lui donner sa juste pensanteur, & un contre poids qui l'empêche de se renverser. Quand on dit Lest, sans rien ajoûter, on entend seulement des pierres, du sable, ou quelque autre chose que l'on met à fond de cale. Il n'y a point de règle certaine ni de proportion assurée pour la quantité de lest qu'il faut à chaque vaisseau; car il ne s'ensuit pas qu'un bâtiment de huit cents tonneaux doive avoir le double du lest qu'on donne à un vaisseau de quatre cents. Il y a de

vaisseaux a qui il en faut environ la moitié de leur charge, à quelques-uns le tiers, & il n'en faut que le quart à quelques autres; ce qui dépend de la construction du vaisseau. Ceux qui sont à plate varangue demandent plus de lest, & il en faut moins à ceux qui ont les varangues courtes & qui sont arondis par le fond, parce que ces derniers enfoncent mieux dans l'eau qui les soutient davantage à cause de cette rondeur. On dit Quintelage sur la Méditerranée. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1691. Tit. 4.

Bon lest. *Goedt Ballast.*

C'est le lest de petits cailloux que l'on arrange aisément. C'est ordinairement celui des vaisseaux de guerre: le fond de cale en est plus propre, & il n'embarasse par les pompes comme fait quelquefois le lest de terre, ou de sable.

Gros lest. *Grof Ballast.*

C'est le lest composé de très-grosses pierres & de quartiers de canons crevez.

Ce lest a l'incommodité d'empêcher l'arrimage, & d'être difficile à remuer.

Mauvais lest. *Slegt Ballast.*

C'est celui qui peut fondre à fond de cale, comme du sel; ou encore le lest qui peut entrer dans les pompes & les engorger, ou boûcher, comme du sable, du gravier; & tout ce qui peut gâter l'arrimage, comme de grosses pierres & des quartiers de canon.

Vieux lest. *Oudt Ballast.*

C'est du lest qui a déja fait un voiage, ou une campagne. Il est fait défences à tous Capitaines & Maitres de navires de jetter leur vieux lest dans les ports, canaux, bassins & rades, à peine de cinq cents livres d'amende pour la premiére fois, & de saise & confiscation de leurs bâtimens, en cas de récidive, & aux délesteurs de le porter ailleurs que dans des lieux à ce destinez, à peine de punition corporelle.

LEST LAVE'. *Gewasschen Ballast.*

C'est le lest qu'on lave après qu'il a déja servi, pour s'en servir de nouveau. Ordinairement on met du lest neuf une fois en deux années.

Vaisseau à qui l'on a donné beaucoup de Lest, afin qu'il porte mieux ses voiles. *Een schip, om zeil-voerens wil, diep geballast.*

LE LEST roule. *De ballast schiet, rold van sijn plaats, raakt gaande.*

Voiles à Lest, ou Prelarts. *Poort-zeilen.*

Ce sont de vieilles voiles qu'on étend sous les sabords, quand on embarque ou qu'on décharge le lest, de peur qu'il n'en tombe dans l'eau. Tous bâtimens embarquans ou déchargeans du lest, auront une voile qui tiendra aux bords tant du vaisseau que de la gabarre, à peine de cinquante livres d'amende solidaire, contre les Maîtres des navires & gabarres.

LEST, ou LASTE. *Last.*

C'est le poids de quatre mille livres, ou de deux tonneaux, dans les vaisseaux Hollandois. *Voiez*, LASTE.

LEST, LETH, Grand Lest, & Petit Lest. *Groote en kleine Last.*

On appelle Grand Lest en Suéde & en Moscovie, le poids de douze barils

ou

ou petits tonneaux étroits, & le Petit Lest celui qui n'est que de six.

LESTAGE. *Het inschieten van de ballast.*

C'est l'embarquement du lest dans le navire. Jauger les bateaux & gabarres servant au lestage. Défenses sont faites aux Maîtres & Patrons de gabarres & de bateaux lesteurs, de travailler au lestage ou délestage pendant la nuit. Tous les mariniers pourront être emploiez au lestage & délestage des vaisseaux, avec les gens de l'équipage.

LESTER. *Ballast inwerpen, inschieten; Ballasten, Verballasten.*

C'est mettre du caillou, du sable, & autres choses pesantes, au fond d'un vaisseau, pour le faire tenir droit, & pour qu'il porte mieux ses voiles. On dit, Embarquer & Décharger du lest, aussi bien que Lester & Délester.

LESTEURS. Gabarres & bateaux Lestures. *Ballast-schuiten.*

Ce sont les bateaux qui servent à porter & raporter le lest.

Patrons de gabarres, ou bateaux Lesteurs. *Ballasters.*

L E T.

LETH. *Voiez*, GRAND LEST.

LETH, ou LAST, ou LEST de harangs. *Een last haring.*

On se sert de ces termes, pour signifier une certaine quantité de harangs. L'Ordonnance règle combien il faut emploier de sel pour la salaison de chaque leth de harangs. Le Leth est de dix mille milliers, chaque millier est de dix centaines, & chaque centaine est de six-vingts. En Hollande on compte par cent-douze tonnes, caques, ou barils pour un leth, & chaque tonne contient environ neuf cents harangs.

LETTRES de représailles, ou Lettres de marque. *Brieven van schaaverhaaling.*

Ce sont des Lettres que les Rois & Souverains acordent à leurs Sujets, en grande connoissance de cause, pour reprendre sur les premiers biens apartènans à quelqu'un du païs ennemi, l'équivalent de ce qu'on leur aura enlevé violemment, & dont le Souverain ennemi ne leur aura point voulu faire justice. *Voiez*, le TITRE X. de l'ORDONNANCE de la marine de 1681.

LETTRE de Garde de marine. *De Brief van een adelborst wagter ter zee.*

C'est une Lettre de la Cour, adressée à l'Intendant du département, pour recevoir le Garde dans la compagnie.

LETTRES de Mer. *Zee-brieven.*

Ce sont des Patentes qu'on obtient pour naviguer. Aussi-tôt que les Capitaines des vaisseaux armes en guerre, se seront rendus maîtres de quelque navire, ils se saisiront des congés, passeports, lettres de mer, chartes-parties, connoissemens, & de tous autres papiers concernant la charge & destination du vaisseau, ensemble des clefs des cofres, armoires, chambres, & feront fermer les écoutilles, & autres lieux où il y aura des marchandises.

„ Lors que les vaisseaux marchands veulent mettre à la mer, les Capitai-
„ nes, ou Maîtres, prennent des Lettres de mer dans le lieu du partement,
„ qui leur sont délivrées par les Magistrats ou Directeurs du lieu, afin
„ qu'en cas de besoin ils puissent faire connoître d'où ils sont. Ces Lettres

„ contiennent le nom du Capitaine & le nom du vaisseau, sa capaci-
„ té, quel en est, ou quels en sont les propriétaires en tout ou en par-
„ tie; tous lesquels faits doivent être afirmez par le serment du Capi-
„ taine.

LETTRES de santé, Patentes de santé. *Gesondt-brieven.*

„ Quand la peste infecte quelques païs, les navigateurs ne manquent
„ pas aussi de se pourvoir de Lettres de santé, dans lesquelles on marque
„ le nom du Capitaine & du maître, & le nom du vaisseau, d'où il est,
„ le lieu de sa destination, & en quoi consiste sa charge.

LEV.

LEVANT, ou ORIENT. *Oost.*

C'est la partie du monde qui est à l'Orient. Les navigateurs de l'Océan entendent aussi par le terme de Levant la mer Méditerranée. On dit donc, Mer de Levant, L'escadre du Levant. L'escadre du Levant n'avoit pu joindre M. de Tourville lors qu'il eut vingt & un gros vaisseaux brûlez à la Hogue. Ceux qui passent du Levant en Ponant. Quand on se sert du terme de Levant, on lui opose celui de Ponant.

LEVANTINS. *Oosterische Volkeren, Oosterlingen.*

Ceux qui sont des païs du Levant. On appelle dans les ports de l'Océan, E'quipage Levantin celui qui est levé sur les ports de la Méditerranée. Les Levantins passent pour mauvais canoniers, & pour être peu propres à la fatigue. D'ailleurs ils sont très-agiles pour courir sur les vergues.

LEVE'E. *Een sit-bank rondtom een schuit.*

Ce sont trois ou quatre aix atachez au dessus du rez ou du fond d'un bateau, sur lesquels on peut s'asseoir.

LEVE'E. Il y a de la Levée. *De baaren die beginnen sig te verheffen, of hol te gaan.*

C'est-à-dire que les vagues s'élèvent, & que la mer n'est pas unie.

LEVER l'ancre. *Voiez*, ANCRE.

LEVER l'ancre avec la chaloupe. *'t Anker met de boot opligten.*

C'est lors qu'on envoie la chaloupe qui tire l'ancre par son orin, & qui la porte à bord.

LEVER l'ancre d'affourché avec le navire. *'t Tui-anker met het schip opligten.*

C'est lors qu'on file du cable de la grosse ancre qui est moüillée, & que l'on vire sur l'ancre d'affourché jusqu'à ce qu'elle soit à bord. *Voiez*, ANCRE.

LEVER une amarre, ou une manœuvre. *Een touw los maaken.*

C'est démarrer cette amarre, ou cette manœuvre. On dit, Léve l'amure, pour changer de bord; mais on ne dit pas, Lève l'écoute.

LEVER le lof. *De loevert-hals lossen, en 't zeil, of de schoot-hoorn opgijen.*

C'est démarrer le couët qui tient le point de la voile, & peser sur le cargue point.

LE'VE le lof de la grande voile, Lève. *Los uw loevert smijt, en gijt uw schoo-verzeil op.*

C'est

C'est de cette sorte que l'on fait le commandement pour lever le grand lof. On dit, Lève le lof de misène, Leve, lors qu'on commande pour la voile nommée Misène.

LEVER la fourniure du cable. *De kaabel ontkleeden.*

C'est ôter de dessus le cable la garniture de toile, ou de corde, qu'on y avoit mise pour sa conservation.

LEVER quelque chose à l'éguille de la boussole. *Op 't kompas sien hoe dat een landt, of schip, van u leit.*

C'est voir avec la boussole à quel air de vent reste la chose observée.

LEVER les terres. *De kusten afteekenen, na dat sy haar opdoen, of soo als sy zijn Ontwerp maaken.*

C'est en reconnoître la situation, & en faire une représentation exacte sur le papier.

LEVE rame. *Geroeit, 't Is geroeit.*

C'est un commandement que l'on fait à un équipage de chaloupe, ou autre sorte de bâtiment, afin qu'on cesse de nager, & qu'on tienne les rames hors de l'eau.

LEVIER. *Spaak, Handt-spaak, Hevel.*

C'est un instrument de bois ou de fer, par le moien duquel, on soulève de pesans fardeaux avec peu d'hommes. Quand le Levier est de fer on l'appelle Pince. Le Levier est la premiére des machines. Les rouës, les poulies, le tour, le cabestan, n'agissent que par la force du levier. Le coin n'est qu'un double levier. On doit considérer le levier comme une ligne droite qui a trois points principaux, savoir, celui où on veut poser le fardeau, qu'on veut mouvoir; celui de l'apui, qui est son centre sur lequel il tourne, & que les artisans appellent Orgueil; & celui de la main, qui est la puissance qui meut le levier. La différente disposition de ces trois points, ou l'inégalité des distances, est ce qui lui donne la force qu'il déploie.

LEVIER à croc. *Een houte Haak.*

C'est un levier dont on se sert pour mouvoir facilement les grosses piéces de bois. Le manche est de bois, & il y a un fer qui s'y emmanche & qui a le bout retourné comme un crochet. *Voiez,* RENARD.

LIA.

LIAISON. *Verbinding.*

C'est l'assemblage de toutes les parties d'un vaisseau, par lequel elles s'entretiennent ensemble. Il faut que toutes les liaisons soient bien-faites.

LIE.

LIE'GE, *Kork, Kurk.*

C'est un arbre toûjours vert, & qui a une écorce fort épaisse laquelle sert à soutenir les filets des pêcheurs, & quelquefois à faire des boüées pour les ancres. On s'en sert aussi à faire des tampons de canons, & des bondes pour les bariques.

LIENS. *Stutten.*

Les liens dans une gruë sont les bras qui apuïent l'arbre: ils sont au nom-

bre de huit assemblez par le bas dans l'extrémité des racinaux, & par le haut contre l'arbre avec tenons & mortaises, avec abouts. *Voiez*, GRUË, & GRUAU.

LIEN de fer. *Beugel.*

C'est un morceau de fer meplat, qui est coudé, ou cintré: il sert à retenir une piéce de bois dans un assemblage de charpenterie.

LIEN du gouvernail. *Bandt*, *Beugel om de kop van 't roer.*

C'est un lieu de fer, ou deux, qu'on met autour de la tête du gouvernail.

LIEUE. *Een Miil.*

C'est un espace de terre considéré dans sa longueur servant à mesurer le chemin & la distance d'un lieu à l'autre, & contenant plus ou moins, selon le différent usage des provinces & des païs. On se sert aussi de ce terme sur mer pour mesurer par estime, & les Lieuës sont différentes selon les nations. La plus commune mesure est d'une heure de chemin. Un degré du Ciel répond à quinze lieuës d'Allemagne sur terre, & à vingt lieuës de France & c'est par-là qu'on mesure les distances sur mer.

LIEURES. *Korven.*

En terme de charpenterie, ce sont des piéces de bois courbes par un bout, qui servent à élever les bords d'un bateau foncet avec les clans. C'est comme les genoux dans les navires.

LIEURE, ou SAISINE de beaupré. *Woelinge van de boegspriet.*

Ce sont plusieurs tours de corde qui tiennent l'aguille de l'éperon avec le mât de beaupré.

LIEUTENANT Amiral. *Een Luitenant Admiraal.*

„ C'est proprement le Vice-Amiral. Il y a dans les Provinces-Unies un „ Lieutenant Amiral Général, & des Lieutenans Amiraux de chaque Col- „ légé, ainsi qu'on le voit sous le mot Amiral. *Voiez*, aussi, VICE- „ AMIRAL.

„ Les Lieutenans Amiraux, les Conseillers de l'Amirauté, ni aucun des „ autres Oficiers & Supôts de l'Amirauté, ou Oficiers Généraux, Capi- „ taines, & autres Oficiers de guerre, ne peuvent armer des vaisseaux en „ course, ni avoir part, directement ou indirectement, à ceux qui y sont „ envoiez, à moins qu'ils n'en aient obtenu une permission expresse des „ E'tats Généraux.

LIEUTENANT Général des armées navales de France. *Een Luitenant Generaal van de oorlogs-vlooten in Vrankrijk*, *Een algemeene Stedehouder.*

C'est un Oficier qui commande sous le Vice-Amiral: il précéde les Chefs d'escadre, & leur donne l'ordre qu'ils distribüent en suite aux Oficiers inférieurs. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1689. Tit. III.

LIEUTENANT de vaisseau. *Een Luitenant op een schip.*

C'est le premier Officier sous le Capitaine, en l'absence duquel il commande. Lors qu'il est dans le port il doit assister réguliérement tous les jours aux écoles & exercices qui y sont établis pour l'instruction des Oficiers, s'il n'en est dispensé; & tous les mois aux conférences qui se doivent tenir chez le

le Commandant. Il doit être présent au radoub & carène, & rendre compte à son Capitaine de tout ce qui se passe. Il doit tenir un journal de sa navigation, & embarquer à cet éfet les instrumens nécessaires. *Voiez*, la même ORDONNANCE. Tit IX.

C'est le Lieutenant qui conjointement avec le Maître, marque à chacun „ des gens de l'équipage à quoi il doit s'emploier, en quel lieu il doit cou„ cher, & où il doit placer son cofre.

„ Il reçoit les ordres de la propre bouche du Capitaine, soit pour les por„ ter lui-même, ou les exécuter; ou pour les donner aux Oficiers inférieurs „ afin qu'ils les exécutent. Il est chargé du soin de conduire ceux qui vont „ faire de l'eau, & de prendre garde à ce qui se passe aux repas des mate„ lots. C'est lui qui reçoit la commission d'aller faire les afaires les plus „ importantes qui se présentent à diriger hors le bord avec d'autres vaisseaux „ en mer, ou à terre. C'est lui qui va faire les remontrances de la „ part de l'équipage au Capitaine, lors qu'il y a lieu. Il tient un régître „ du chemin que fait le vaisseau, & du pointage, & sur tout il marque „ exactement les choses qu'il a compassées, & dont il est convenu avec le „ Pilote.

LIG.

LIGNE E'quinoxiale, La Ligne, l'Equateur. *Linie, Lijn, Middel lijn, Evenaar, Nagt-evenaar, Aequinoctiaal, Aequator.*

La Ligne est un grand cercle que le Soleil décrit d'Orient en Occident, environ le 21. de Mars & le 21. de Septembre, dans une partie du ciel qui est également éloignée des deux poles. Cette Ligne est le terme d'où l'on commence à compter les latitudes, & sous la Ligne il n'y a aucune élévation de pole, car les poles y sont toûjours dans la circonférence de l'horison. On batise ceux qui passent sous la Ligne la premiére fois. *Voiez*, BATÊME & Equinoxial.

LIGNE. *Streep, Regt streep, Linie, Rij.*

C'est la disposition des postes d'une armée navale le jour d'un combat. L'avant garde, le corps de bataille, & l'arriére garde se mettent sur une même ligne, quand les escadres, ou les divisions, sont unies. Cela se fait, autant que l'on peut, non seulement pour conserver l'avantage du vent, & afin que tous les vaisseaux courent un même bord, mais parce que s'ils étoient mis par files les uns derriére les autres, ceux qui ne seroient point au premier rang ne pourroient tirer leurs bordées sur les vaisseaux ennemis, parce qu'ils en seroient empêchez par les vaisseaux de leur parti. On dit, Garder sa ligne, Venir à sa ligne, Se rendre sur sa ligne.

Marcher en Ligne. *In een regte linie zeilen.*

C'est lors qu'une armée navigue sur une même ligne, & que tous les vaisseaux vont de suite.

Les trois Escadres marchoient chacune en leur rang, & les divisions de chaque escadre aussi, presque en droite Ligne. *De drie esquadres zeilen elk in den rang van hun drie smaldeelen, byna als in een regte linie benevens malkanderen.*

LIG-

LIGNE. *Voiez*, NAVIRE de Ligne.

LIGNE du fort. *'t Hart-van 't schip.*

C'est l'endroit du vaisseau où il est le plus gros.

LIGNE de l'eau. *Waater-lijn.*

C'est l'endroit du bordage ou l'eau se vient terminer, quand le bâtiment a sa charge, & qu'il flote.

Vaisseau percé d'un coup de canon à la Ligne d'eau, ou à fleur d'eau. *Een schip nevens het waater geschooten.*

Mettre le vaisseau à la bande pour le nétoïer à la Ligne de l'eau, & lui donner ensuite les œuvres de marée. *Een schip krengen, om tusschen waater en de windt schoon te maaken, en de voort van de kimme tot de kiel toe.*

LIGNE. *Lijn.*

C'est un petit cordage. Les lignes, soit pour sonder, ou pour plusieurs autres usages sont ordinairement de trois cordons, & de trois à quatre fils à chaque cordon.

LIGNES d'amarrage, *Stik-lijnen Steek-lijnen.*

Ce sont de petites cordes goudronnées, qui servent à amarrer d'autres cordes.

LIGNES de six fils, ou de neuf fils &c. *Lijnen van ses, of van ses draad, van negen draad.*

LIGNES d'amarrage. *Sortouwen.*

Ce sont les cordes qui servent à lier & atacher le cable dans l'arganeau, & qui renforcent & assurent les hansiéres & les manœuvres.

LIGNES ou E'GUILLETTES. *Lijst-lijnen.*

C'est pour lasser les bonnettes aux grandes voiles.

LIGNES pour pêcher du poisson, de la moruë &c. *Lijnen, Snoeren.*

LIGNES de trelingage. *Voiez*, MARTICLES.

LIGNE de sonde. *Een Lijn om te looten, Een Lood-lijn.*

C'est une corde d'environ trois quarts de pouce de circonférence, non goudronée, de cent à six-vingts brasses, à laquelle on atache un plomb, & qu'on fait déscendre dans la mer pour en sonder le fond, lors qu'on aproche des côtes.

„ Les plus longues Lignes de sonde ne sont que de deux cents brasses, „ parce que dès qu'il y a plus de deux cents brasses de profondeur, il „ n'y a presque plus de fond, ou bien il est trop difficile de le sonder. „ La ligne est marquée à deux brasses, avec un petit cuir noir; & elle l'est „ presque toûjours aussi à la troisiéme brasse, mais avec cette différence „ que le cuir est fendu ou déchiré. Au bout de cinq brasses elle est mar- „ quée d'un petit morceau de quelque chose de blanc, comme d'étofe. Au „ bout de la septiéme brasse il y a un petit morceau de cuir rond; & au bout „ de la quinziéme brasse, un morceau de cuir blanc. Celui qui jette la „ sonde est placé dans les grands porte-haubans, & lors-qu'il la jette on „ pousse un peu la barre à ariver.

LIGNE courbe de l'éperon. *De boog van 't galionen.*

LIGNE. *Lijn, Rigt-snoer.*

C'est

C'est un cordeau ou petite corde avec laquelle on trace, & qu'on frote ordinairement de craie blanche, ou d'autre couleur, afin que la marque en demeure dans l'endroit où on l'applique.

Jetter la Ligne pour enligner. *De lyn slaan*, *De lyn smyten om te belynen.*

C'est quand deux hommes tiennent par les deux bouts la ligne frotée de craie, & qu'ils la pincent & l'enlèvent par le milieu, pour la laisser tomber avec force sur la piéce de bois qui est dessous, afin qu'elle la marque. Quand on la fait un peu biaiser & aller en côté, cela s'appelle en Flamand, *Wapperen.*

LIM.

LIME de la mer. *Merk van de zee*, *Moet van de zee.*

C'est le nom que quelques-uns donnent à une certaine ligne qui paroît autour des côtes, où la mer a laissé des herbes en se retirant.

LIME. *Een Vyl.*

C'est un outil qui sert aux ouvriers qui travaillent sur les métaux, pour les polir, tailler, dégrossir, ou courber. Elle est faite d'acier trempé & incisé en forme de plusieurs petits sillons.

LIN.

LINGUET. *Voiez*, E'LINGUET, & CABESTAN.

LIO.

LIOUBE. *Inkeep*, *Kluft.*

C'est un terme de Charpentier de vaisseau, pour signifier l'entaille qu'il faut faire, sur ce qui est resté debout d'un mât rompu par la violence de la tempête, ou autrement, afin d'y enter un autre bout de mât qui le remette en son entier.

LION. *Leeuw.*

C'étoit autrefois l'ornement le plus commun de la pointe de l'éperon, & aujourd'hui c'est encore presque toûjours un Lion qu'on y met en Hollande, parce que c'est un Lion qui est dans les armes de l'E'tat. Mais parmi les autres Nations on y met présentement des Sérénes, ou des figures humaines. Le terme général étoit Bestion. On disoit aussi Chapiteau, *Voiez*, BESTION.

„ Pour un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'é-
„ tambord, il faut un Lion de neuf pieds de long, & de dix-neuf pouces d'é-
„ pais, hormis par derriére, où il n'a qu'un pied d'épaisseur. La tête fait
„ saillie de quatorze pouces en avant de la pointe de l'éperon, & s'élève de
„ deux pieds sept pouces au dessus du bout de l'aiguille.

LIS.

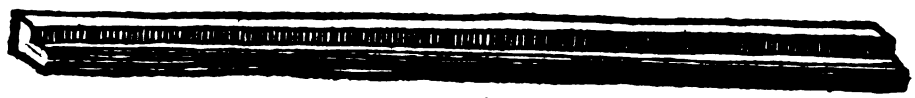
LISSES. *Voiez*, CEINTES.

LISSE de vibord, ou Carreau. *Raabout*, *Reebout*, *Stelbout*, *Ring-bord*, *Zee-bout.*

C'est une préceinte un peu plus petite que les autres qui tient le vaisseau tout autour par les hauts.

„ La Lisse de vibord, qui est la plus haute ceinte du vaisseau, à l'embelle, „ & qui est polie & rabatuë en quart de rond, à la maniére des autres lis- „ ses, doit autant différer de la plus haute préceinte, en épaisseur, que cel- „ le-ci différe de celle qui est au dessous, c'est-à-dire qu'elle doit avoir une „ dixiéme moins.

„ Les Charpentiers qui ont marqué les proportions d'un vaisseau de cent- „ trente-quatre pieds de long, donnent à la lisse de hourdi huit pouces & „ demi de large, & trois pouces & demi d'épais, & la placent à neuf pou- „ ces de distance, ou de hauteur, au dessus de la lisse de pont, à prendre „ en devant à huit pieds de l'étrave. Son avance en dehors, au delà des fer- „ mures, doit être de deux pouces & demi, & elle doit être poussée en quart „ de rondt à l'embelle, où elle est à cinq pieds de hauteur au dessus de la lis- „ se de pont.



LISSE de pont, ou Seconde Lisse de vibord. *Het bovenste barrighout onder 't raahout.*

C'est la préceinte qui se trouve au niveau du tillac, ou haut pont.

LISSE de hourdi, Barre d'arcasse, Grande Barre d'arcasse. *Hek, Hekbalk.*

C'est une longue piece de bois, qui est le dernier des baux de l'arriére, & qui fait l'affermissement de la poupe. Elle est aussi longue que le vaisseau est large, & sa longueur est à-peu-près des deux tiers de celle du maître-bau. Elle est posée par son milieu sur le haut de l'étambord, & par les bouts sur les estains, avec lesquels elle forme ce demi rond qui se voit à l'arriére, & auquel on donne le nom d'arcasse. *Voiez*, BARRE D'ARCASSE.

„ La Lisse de hourdi est un peu arqu ée en dehors ou par le haut, & sou- „ tient l'œuvre morte. Elle a en dessous une rablure dans laquelle entrent „ les bordages de l'arcasse. Son assemblage avec le haut de l'étambord est à „ queuë d'aronde, aussi bien que ses bouts, dans lesquels on met encore des „ chevilles de fer & de bois, qu'on fait passer au travers des corniéres ou al- „ longes de poupes, & on la clouë par le bas. Sa rablure doit être de lar- „ geur non-seulement à contenir les bouts des bordages qui y entrent mais „ aussi une lisse ou frise, qui tombe sur les bordages, & qui sert d'or- „ nement.

„ Pour donner la longueur convenable à la Lisse de hourdi, il faut „ prendre les deux tiers de la largeur du vaisseau: & pour sa largeur, „ son épaisseur & son courbe, il faut prendre autant de pouces qu'elle „ a de longueur. Quelques Charpentiers prennent pour sa longueur la „ largeur du fond du bâtiment; & pour sa largeur, son épaisseur & son „ courbe, l'épaisseur de l'étrave en dedans.

„ D'autres lui donnent, par chaque dix pieds de long qu'elle a, huit „ pou-

„ pouces d'arc, un pouce de large par chaque pied de long, & un peu „ moins d'épais. D'autres encore lui donnent d'autres proportions aussi ti- „ rées de sa longueur.

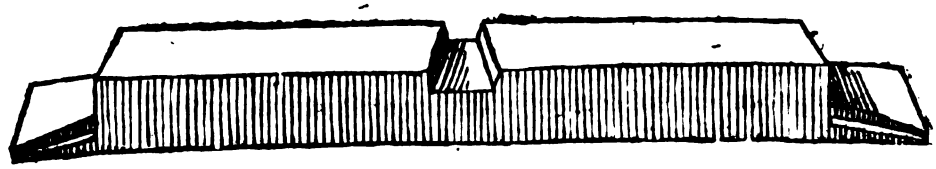
Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, donnent à la Lisse de hourdi dix-neuf pieds six pouces de long, un pied deux pouces & demi d'épais, un pied trois pouces & demi de large, & un pied deux pouces d'arc.

Voici une Table des diverses longueurs que différens Maîtres donnent à la Lisse de hourdi: surquoi il faut remarquer qu'autrefois on les faisoit plus courtes qu'on ne les fait aujourd'hui, & que celles qui sont marquées les plus courtes sont d'anciens vaisseaux. Entre celles qui sont les plus longues, l'Auteur marque qu'il a travaillé lui-même aux deux navires de 144. & 168. pieds de long, & que les proportions de leurs deux lisses ont été fort approuvées, aussi bien que tout le gabarit de ces vaisseaux.

Vaisseau long de	Large de	La Lisse de hourdi longue de	Large de	E'paisse de	A d'arc.
Pieds.	Pieds, Pouces.	Pieds, Pouces.	Pouces.	Pouces.	Pouces.
80	17 — 9	11 — 0	14	8	7
85	22 — 0	15 — 0	14	9	7
90	23 — 0	18 — 0	0	0	0
93	21 — 0	14 — 0	14	10	8
101	24 — 0	16 — 0	17	11	9
113	24 — 1	15 — 0	18	12	10
132	29 — 0	19 — 8	19	15	12
144	35 — 0	20 — 0	22	16	12
154	38 — 0	27 — 0	22	19	12
155	36 — 0	25 — 6	22	18	11
158	36 — 2	22 — 0	22	18	12
160	36 — 0	24 — 0	22	18	10
168	41 — 0	31 — 0	24	20	14
170	39 — 0	25 — 8	0	0	0
177	38 — 3	23 — 0	22	18	10

Et voici une autre Table qui marque les proportions des Corniéres, ou Allonges de poupe, ou de trepot, prises sur la Lisse de hourdi.

	Pieds, Pouces.		Pieds, Pouces.		Pieds, Pouces.
Longueur de la Lisse de hourdi.	11- -6	Longueur, ou hauteur des Allonges de poupe.	12—0	La distance de l'une à l'autre par le haut.	7—8
	14- -0		13—0		9—0
	14- -0		16—0		8—0
	15- -0		20—0		10—0
	20- -0		27—0		11—6
	25- -6		27—6		14—4
	27- -0		26—0		15—0

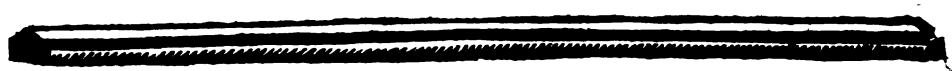


LISSE du Couronnement. *Voiez*, BARRE.

LISSES. *Reegelingen*, *Richels*, *Riggels*.

Ce sont de longues piéces de bois que l'on met en divers endroits, sur le bout des membres des côtés d'un vaisseau, autant pour servir d'ornement que par nécessité.

„ Il y a des Lisses en divers endroits d'un vaisseau. Les principales sont „ au haut des acastillages à hauteur d'apui. Il y en a aussi sur les fronteaux „ des deux gaillards.



LISSES de porte-haubans, DEMOISELLES. *Latten van de rusten.*

Ce sont de longues piéces de bois plates, que l'on fait regner le long des porte-haubans, & qui servent à tenir dans leurs places les chaînes de haubans.

LISSES de gabarits. *Set-gangen*, *Set-planken*, *Centen.*

C'est la baloire, les lattes, & toutes les planches qui sont emploiées pour modèles, & pour former les façons d'un vaisseau.

L I T.

LITS de marée. *Harde stroomen die in sommige zee-streeken bevonden worden.*

Ce sont des courans rapides qui se trouvent en certains lieux de la mer.

LIT de riviére. *De grondt van een rivier tusschen twee wallen.*

C'est le canal, ou l'espace dans lequel coule une riviére entre les deux rivages. *Voiez*, CANAL.

LIT du vent, ou Lis. Etre au Lit du vent, ou Vent de bouline. *By de windt, ofte een streek of twee in 't zeil zeilen.*

C'est cingler à six quarts de vent près du rumb d'où le vent vient.

L I V.

LIVRE-à-livre. *Soo veel stuivers van de guldens af.*

C'est-à-dire, au sol la livre. Par exemple; On dit que la perte du jet qui a été fait doit être portée par tout le reste de la cargaison livre-à-livre. *Alle de Reeders moeten soo veel van de guldens missen.*

L O C.

LOCMAN. *Voiez*, LAMANEUR.

L O F.

LOF. *Loef.*

C'est une moitié du vaisseau consideré par une ligne qui le diviseroit également de prouë à poupe, laissant une moitié à stribord du grand mât, & l'autre

l'autre moitié à babord, & celle qui se trouve au vent s'appelle Lof.

Aller au Lof. *Loeven.*

C'est aller auprès du vent.

Tenir le Lof, ou Se tenir au Lof. *Loef houden, Hoog by de windt zeilen.*

C'est-à-dire, Serrer le vent.

Tenir le Lof. *Open houden, Een schip open houden.*

C'est garder l'avantage du vent pour s'en servir à arriver sur un autre vaisseau qu'on observe.

Etre au Lof. *De loef hebben, Te loevert leggen.*

C'est-à-dire, Approcher du vent.

LOF AU LOF. *Loef, Loef; Hou by de windt; Loef aan.*

C'est un terme de commandement, pour faire mettre le gouvernail de telle sorte qu'il fasse venir le vaisseau vers le lof, c'est-à-dire vers le vent.

LOF POUR LOF. *In 't wenden voor de windt omdraaijen.*

C'est virer vent arriére, en mettant au vent un côté du vaisseau au lieu de l'autre côté.

LOF. *De Loef-hals.*

C'est le point d'une basse voile, qui est vers le vent. On dit, Lève le lof de la grand voile, ou Lève le grand lof. *Voiez*, LEVER.

LOG.

LOGE. *Kaamer.*

C'est le nom qu'on donne aux appartemens de certains Officiers inférieurs dans un vaisseau. On dit, Loge de l'Aumônier, Loge du Maître Canonier. On dit aussi, Logemens, *Vertrekken.* Régler la disposition des logemens des vaisseaux de chaque rang.

LOI.

LOIER d'un matelot. *Huur-geldt, Soldy, Wedde.*

C'est son paiement suivant la convention. Sur peine de perte d'un mois de loïer. L'Ordonnance dit aussi Loüage. Quand le matelot est loüé au mois, on dit, *Huur op maandt-geldt*; & quand c'est au voiage, on dit, *Huur op de reis.*

LON.

LONGITUDE. *Lengte.*

C'est la distance du Méridien d'un certain lieu jusqu'au premier Méridien. Cette distance se compte par les degrès de l'Equateur d'Occident en Orient, jusqu'à trois-cents soixante degrès, & on la marque dans les cartes par les Méridiens dont l'Equateur est coupé. Les Pilotes comptent ordinairement la longitude depuis le Méridien du port d'où ils partent. On compte en France la longitude depuis le premier Méridien qui passe en l'Ile de Fer l'une de Canaries. Les Espagnols ont mis ce premier Méridien aux Iles des Açores & les Hollandois le font passer par le Pic de Ténériffe, qui est la plus haute montagne du monde. De ce premier Méridien, comme d'un terme, on commence à compter la longitude en tirant vers l'Orient, de sorte que plus un terme est Oriental au respect d'un autre, plus il y a de longitude. Jusqu'à présent l'Art de la navigation est imparfait, à cause qu'on n'a pû trouver le secret d'assurer les longitudes terrestres; car le mouvement du Ciel qui se fait en vingt-quatre heures d'Orient en Occident, ne laisse aucun terme d'où l'on

puisse commencer à compter la longitude. On connoît sur mer si l'on avance vers l'Orient, ou vers l'Occident par les degrès de longitude. Cette science a été cherchée inutilement jusques-à-présent. La France, l'Angleterre, & la Hollande ont promis de grandes recompences à celui qui trouveroit la véritable science des longitudes. Il y a eu ci-devant des Astronomes qui ont écrit du moïen de trouver les longitudes par la Lune & par les éclipses de la Lune. Mais cette voie est incertaine, aussi-bien que celle des pendules, dont le mouvement n'est pas assez exact. Le plus seur moien dont se servent aujourd'hui les Astronomes pour trouver les longitudes, est par l'observation des éclipses des Satellites de Jupiter, qui sont très-fréquentes & très-nombreuses, parce qu'il y en a plus de treize cents par an. Il y a des Pilotes qui se servent de deux ou trois horloges, ou poudriers de sable, ou bien de quelques bonnes montres, & lors qu'ils sortent d'un port ils observent quelle heure on y compte, & le marquent sur leurs montres, qui par ce moien demeurent montées pour ce lieu là: puis étant arrivez dans quelque autre port, s'ils trouvent qu'il y soit midi, soit en prenant hauteur, ou par quelque autre voie, ils verront alors par leurs montres s'il est aussi midi dans le lieu du partement; & quand cette conformité se rencontre, le port où l'on est arrivé & le lieu du partement sont sous le même Méridien, & ont la même longitude. Mais s'il est midi dans le port de l'arrivée, & que les montres marquent qu'il est seulement onze heures dans le lieu du partement, ce lieu du partement sera plus Oriental que le port de l'arrivée, & leur longitude différera de quinze degrès qui répondent à une heure. Mais au contraire, si lors qu'il est midi dans le port de l'arrivée, vous trouvez par vos montres qu'il soit une heure dans le lieu du partement, le port de l'arrivée sera plus Oriental, & aura quinze degrès de longitude plus que le lieu du partement. Ceux qui font des Journaux & des Rélations de leurs voiages, doivent bien spécifier en quel lieu ils posent leur premier Méridien, lors qu'ils font mention des longitudes; car autrement on n'y peut rien comprendre.

LONGUEUR d'un cable. *Kaabels-lengte.*

C'est-à-dire, six-vingts brasses de long, qui est la plus grande longueur des cables. Notre vaisseau s'approcha du mole à la longueur d'un cable. *Voiez*, CABLE.

LONGUEUR de l'étrave à l'étambord. *De lengte over steven.*

C'est la distance en ligne droite qu'il peut y avoir de l'un à l'autre.

„ La mesure d'un vaisseau se prend ordinairement depuis l'étrave, en son „ dehors, par le haut, jusques à l'étambord, aussi en son dehors, sans y „ comprendre l'éperon, ni le revers d'arcasse, ou aucune autre saillie.

LONGUEUR de la quille portant sur terre. *De lengte van de kiel; De kiels lengte, het vallen van de steven afgetrokken.*

C'est-à-dire, la longueur de la quille en ligne droite: c'est dans la construction ce qui porte sur les tins. On se sert peu en Flamand, de cette expression si commune en François. La maniére de parler de la longueur d'un vaisseau, est de dire, De l'étrave à l'étambord, parce que c'est aussi la maniére de mesurer.

LOQ.

LOQUETS d'écoutilles. *Grendels aan de luiken.*

Ils servent à fermer les écoutilles, & il y en a aussi aux cabanes.

LOV.

LOVER un cable, ou Roüer un cable. *Een touw, of kaabel opschieten.*

C'est mettre un cable en rond en façon de cerceau, afin de le tenir prêt à filer lors qu'il faut moüiller. Les cables doivent toûjours être lovez dans le vaisseau, car ils tiennent ainsi moins de place, & le Contre-maître doit avoir soin qu'ils soient bien secs lors qu'on les met en bas, & que l'eau qui entre dans le lieu où ils sont lovez ne les touche pas. Pour cet effet on met quelques bois dessous, sur lesquels on les love, afin qu'il y ait du passage pour l'eau, & que les cables n'y croupissent pas. Lover se dit plus des cables, & Roüer des manœuvres.

Cable tout Lové, Manœuvre toute Roüée. *Bogt, Touw-bogt.*

LOVER une manœuvre. *Een touwerk rondt schieten, of opschieten.*

C'est un vieux mot duquel on se sert peu, & l'on dit, Roüer une manœuvre. *Voiez*, ROUER.

LOUVE. *Een vat wiens bodem uitgestooten is.*

C'est un baril défoncé qu'on met sur l'une des écoutilles, dans les navires de Terre-neuve. C'est par ce baril que passent & tombent les moluës, lors qu'elles sont habillées.

LOUVIER, ou LOUVOIER. *Laveeren, Boeg-kruisen, Waiffelen, 't Waater met de boeg kruisen.*

C'est courir au plus près du vent, tantôt à stribord, tantôt à babord, en portant quelque tems le cap d'un côté, puis revirant & le portant d'un autre côté, ce qui se pratique quand on a le vent contraire, & qu'on veut chicaner le vent & maintenir le vaisseau dans le parage où il est, afin de ne se pas éloigner de la route. Les Provençaux disent Bordeger & Carreger. Il n'y point de bâtiment qui louvie mieux que la Hourque. Comme nôtre route étoit Nord, le vent se fit aussi Nord, & parce qu'il n'est pas possible d'aller à bout au vent, il nous fallut louvier deux jours durant, & faire nos bordées Est & Oüest, pour nous maintenir avec le moins de dérive qu'il nous fut possible. Je fus quatre jours à louvier, ne portant que les basses voiles carguées jusques à mi-mât, quelquefois même je n'en faisois déployer que quatre brasses.

LOUVOIER à petites bordées. *Gieren, Met korte gangen laveeren, Voiez*, BORD, & COURIR.

LOUVOIER sur onze pointes quand on va à la bouline, ou qu'on tient le lit du vent. *Op elf streeken laveeren, als men by de windt zeilt.*

C'est conduire le vaisseau sur un air de vent, qui soit éloigné du vent de la route par un intervalle d'onze traits ou pointes de compas, ensorte que cet air de vent s'approche du lieu de la route par un intervalle de cinq traits de vent, ou de six, en comptant pour un trait celui sur lequel on navigue. Par exemple; Si le lieu de la route est à l'Est, le vent d'Oüest sera le vent de la droite route; mais si le vent se fait Nord-Est-quart-au-Nord, ou bien Sud-

Est-

Est-quart-au-Sud, le vaisseau qui sera porté par l'un ou l'autre de ces deux vents, louvoiera sur onze pointes.

En louvoiant le vaisseau panche sur le côté. *Met 't laveeren soo zeilt 't schip op syn buik, of op de zy.*

LOX.

LOXODROMIE, ou Course oblique. *Een dwars koers.*

C'est une Science qui par un calcul géometrique, enseigne à faire sur mer une plus seure estime, & un plus exact pointage que celui des cartes marines; de sorte qu'en donnant pour fondement du calcul les rumbs de la route, & le chemin qu'a fait le vaisseau, on trouve en quel lieu il est arrivé. Ce calcul se fait par des suputations distribuées en plusieurs colomnes, où l'on met en tête les rumbs de vent, la longitude, la latitude, & le chemin qui a été fait par le vaisseau.

LOXODROMIQUE. Tables Loxodromiques. *Streek-taafels.*

On appelle Tables Loxodromiques, les Tables de la Loxodromie qui servent à résoudre promtement & facilement les problêmes principaux de la navigation. Quand la route que fait un vaisseau, en suivant un des trente-deux vents marquez sur la boussole, ne se fait pas en ligne droite, cette ligne est appellée ligne Loxodromique. Cela arrive toûjours dans les grandes navigations, à cause que les lignes des rumbs qui sont marquez sur la boussole, représentent les cercles verticaux dont elles sont les communes sections avec l'horison. Le rumb que l'on prend, quand on part d'un certain lieu pour aller à un autre qui est un peu éloigné, & qui fait un angle avec la ligne méridienne de celui où l'on a dessein d'aller, quand ce lieu se trouve dans une distance considérable; de sorte qu'en suivant le même vent marqué dans la boussole, il est impossible que l'on marche en ligne droite.

LUM.

LUMIE'RE du canon. *Laad-gat.*

C'est un trou par où le feu se communique dans la piéce.

Netoier la lumiére d'un canon. *Oproeden.*

LUMIE'RES. *Voiez*, Anguille'res.

LUMIE'RES de pompe. *Pomp-gat.*

C'est l'ouverture qui est au côté de la pompe, & par laquelle l'eau sort pour entrer dans la manche.

LUN.

LUNE. La Lune. *De Maan.*

C'est une Planette qui éclaire pendant la nuit, & qui est plus proche de la terre que toutes les autres. Son corps est sperique, dense & opaque, & n'a de lumiére que celle qu'il reçoit du Soleil. On appelle Nouvelle Lune, quand la Lune étant en conjonction avec le Soleil, & se rencontrant au même degré du zodiaque, ne nous fait voir aucune lumiére, à cause qu'elle n'est éclairée que du côté que nous ne voions pas. La Lune est pleine quand se trouvant opposée au Soleil, dont elle est éloignée alors de cent-quatre-vingts degrès, qui font la moitié du zodiaque, elle nous montre toute sa partie éclairée, & nous paroît toute lumineuse. Elle fait le tour du zodiaque en vingt-sept jours, sept heures, quarante & une minute; & elle ne ratrape le Soleil qu'en

qu'en vingt-neuf jours, douze heures, quarante minutes; mais elle ne nous aparoit que vingt-six jours, & douze heures.

LUNETTE d'aproche, ou de longue vuë. *Verre-kijker.*

C'est une sorte de lunette en forme de tuïau, qui, à chaque bout, & quelquefois au milieu, a un verre, qui sert à faire voir les objets de loin. Il y en a qui ont quatre verres. On les appelle aussi Lunettes de Galilée, Lunettes de Hollande, & Telescopes. Elles sont d'un grand usage sur mer.

LUS.

LUSIN, LUZIN. *Huising.*

C'est un menu cordage, un peu plus gros que celui que l'on appelle Merlin. On s'en sert à faire des enfléchures: on le fait de trois fils.

Paquet de Lusin. *Een bos-huising.*

M.

MAC.

MACHEMOURE. *Kruimelingen, Gekruimelt beſcuyt of broodt.*

C'eſt le menu débris d'un biſcuit égrené & réduit en miettes. Par un Réglement du Roi de France il eſt ordonné que le morceau de biſcuit qui ſera auſſi gros qu'une noiſette, ne ſera pas réputé Machemoure, & qu'il ſera délivré à l'équipage avec le reſte de leurs portions.

MACHINE à mâter. *Een Onderlegger, Een Ligter met een kraan.*

C'eſt une machine qui ſert à poſer les mâts dans les vaiſſeaux. On la place ſur un ponton, & elle eſt faite-à-peu-prés comme une gruë, ou comme un engin. En quelques endroits on ne ſe ſert d'un ponton avec un mât, un vindas, ou un cabeſtan, & de ſeps de driſſe.

„ Dans les ateliers de fabrique de mâts, on ſe ſert d'une chévre commune „ pour mâter les petits bâtimens; mais pour mâter les grands vaiſſeaux on „ en a d'extraordinaires, qui ont ſept, dix, & quatorze palmes d'épaiſſeur. „ *Voiez*, CHEVRE. Pour mâter en mer, où l'on n'a point de chévre, on „ fait une autre machine de deux piéces de bois qu'on fait croiſer vers le „ haut, & elles s'appellent en Flamand, *Koppel*, *Een koppel maken.*

MACLES, ou MACQUES. *Rombuit-wijs geſchoorene lijnen.*

Ce ſont des cordes qui traverſent, & qui étant ridées en loſange font une figure de Mailles.

MAD.

MADIERS. *Balk-planken.*

Ce ſont de groſſes planches épaiſſes de cinq ou ſix pouces.

MAE.

MAESTRAL, ou NORD-OÜEST. *Noord-ooſt-wind.*

On appelle Maëſtral dans la Méditerranée, une ſorte de vent nommé Nord-Ouëſt dans la Marine du Ponant. Ce vent, qu'on appelle autrement Galliego, ſoufle entre l'Occident & le Septentrion, & eſt opoſé à Siroco, qui eſt Sud Eſt ſur l'Océan. Ce terme eſt Provençal.

MAE'STRALISER. *'t Afwijken van de kompas-naalde naar 't Noord-Ooſt.*

C'eſt-quand le bout de l'aiguille aimantée ſe retire du Nord vers le Nord-Oüeſt, c'eſt-à-dire, vers l'Occident, ce qui fait appeller Variation Occidentale. On dit alors ſur la Méditerranée que la bouſſole Maëſtraliſe, à cauſe

cause que le rumb de vent qui est entre le Septentrion & l'Occident, est nommé Maëstral, & par les Italiens Maestro.

MAG.

MAGASIN général. *Een generaal zee-magazijn, Een generaal ammonitie-huis, Tuig-huis.*

Le Magasin général d'un arsenal de marine est, en France, celui où se distribüent les choses nécessaires pous les armemens des vaisseaux du Roi.

MAGASIN particulier. *Een byzonder zee-magazijn, of Het tuig-huis van een bysonder schip.*

C'est celui qui renferme les agrès & les apparaux d'un vaisseau seulement.

MAGASIN de provisions, ou de victuailles. *Voorraadt-huis.*

MAGASINS. *Vaartuigen waar in scheeps-behoeften worden in voorraadt omtrent een oorlogs-vloot bewaart.*

Ce sont des bâtimens où il a des munitions de réserve, qui suivent une armée navale.

Nous avions deux flûtes pour servir de Magasin. *Wy hadden twee behoefsluiten, of twee sluiten dienende tot proviant en ammonitie schepen.*

MAH.

MAHONNE. *Een Mahon.*

C'est une sorte de galéasse dont les Turcs se servent. Elle est plus petite & moins forte que les galéasses de Venise. *Voiez,* GALE'ASSE.

MAI.

MAI. *Voiez,* MAY.

MAIGRE. Une piéce de bois trop Maigre. *Een stuk houts, dat te dunis; Een mager, of te ligt hout.*

Les Charpentiers disent qu'un morceau de bois est trop maigre, pour dire qu'on en a trop ôté en le taillant, & qu'il laisse du vuide à l'endroit qu'il doit remplir, comme lors qu'un tenon ne remplit pas la mortaise.

Eau maigre. *Maager waater, Slegt waater. Voiez,* EAU.

MAILLE. *Stikken en sluitels van 't bonnet.*

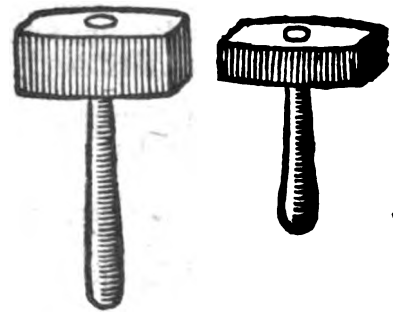
C'est un menu cordage, ou ligne, qui fait plusieurs boucles au haut d'une bonnette, & qui sert à la joindre à la voile.

MAILLES, *Wijdte tusschen de inbouten in, Perken en vakken.*

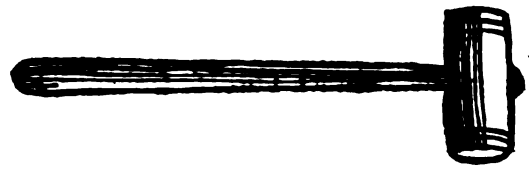
Ce sont les distances qu'il y a entre les membres d'un vaisseau.

MAIL de bois, MAILLET. *Een houte Haamer, Een Sley.*

C'est une espéce de marteau de bois qui a deux têtes. Les Charpentiers en ont de gros & de médiocres.

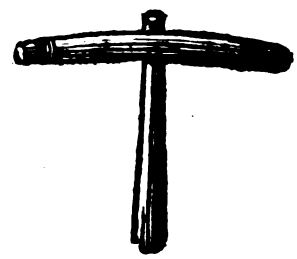


MAILLET. Gros Maillet, ou Mailloche. *Beuk-haamer*, *Moskwil*. C'eſt celui dont on ſe ſert pour l'ouvrage le plus fort & le plus rude.



MAILLET de Calfas. *Klavaats-haamer*. *Moskwil*, *Kleuwer*, *Breeuwers-haamer*.

C'eſt un mail emmanché fort court, & qui ſert pour calfater. Il a la maſſe fort longue & menuë, avec une mortaiſe à jour de chaque côté. Ses têtes ſont reliées de cercles de fer.



MAIN-AVANT. *Hijs voor de handt*.

C'eſt un eſpéce de commandement, pour faire paſſer alternativement les mains des travailleurs l'une devant l'autre, en tirant une longue corde, ce qui avance le travail.

MAIN-

MAIN-AVANT. Monter Main-avant. *Voor-scheen klimmen.*

C'est monter sans échelle, monter aux hunes le long des manœuvres sans enfléchures, mais seulement par adresse de mains & de jambes.

MAIN-CHAUDE. Joüer à la Main-chaude. *Handtje-klap, Handtje-plak. Handtje-klap geven.*

C'est un divertissement des gens de l'équipage, qui se mettent dix ou douze ensemble, & l'un d'eux est pris au sort: celui-là se panche, & apuïant sa tête dans le giron d'un autre matelot qui est assis, il tient sur le dos une de ses mains ouverte, sur laquelle chacun des compagnons vient, l'un après l'autre, fraper avec le plat de sa main, de toute sa force; & cela dure jusques à ce qu'il ait deviné qui l'a frapé, & alors celui-là se met à la place du premier. Il n'en sort guére qui n'aïent la main bien-chaude par les coups qu'ils ont reçus.

MAIN. *Een ysere vorksken.*

C'est une espéce de petite fourche de fer, dont on se sert à tenir le fil de carret dans l'auge, lors qu'on le goudronne.

MAJOR. *Een Majoor.*

C'est un Officier qui a soin de faire assembler, à l'heure accoûtumée, les soldats gardiens, pour monter la garde, & il doit être toûjours présent lorsqu'elle est relevée, pour indiquer les postes. Il doit visiter, une fois le jour, les corps de garde, & rendre compte de tout au Commandant. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1689.

MAITRE des ports. *Haaven-meester.*

On appelle ainsi l'Officier qui est commis pour lever les impositions & traites foraines dans les ports de mer.

MAITRES des ports. *Haaven-meesters.*

„ Ce sont des inspecteurs qui prennent soin des ports, d'y entretenir la „ profondeur nécessaire, les estacades, & les quais, & d'y faire ranger les „ vaisseaux, afin qu'ils ne se puissent causer de desordres les uns aux autres.

L'Ordonnance de 1689. parle aussi des Maîtres entretenus dans les ports, qui ont inspection sur le travail d'escoüades de gardiens & matelots, aux garnitures, carènes & autres ouvrages. Ils sont aussi tenus de veiller à la conservation & amarrage des vaisseaux, &c.

MAITRES des ponts & pertuis. *Een Brugge-meester en Binnen-loods.*

Ce sont ceux qui résident sur les riviéres, & qui ont soin de faire passer les bateaux dans les passages difficiles.

MAITRE de vaisseau, ou Capitaine, appellé sur la Méditerranée Patron, *Schipper.*

C'est un Officier marinier qui commande tout l'équipage & toute la manœuvre, & qui est chargé de tout le détail du bâtiment; mais il a l'œil particuliérement sur la manœuvre du grand mât & de l'artimon. Autrefois les Maîtres de chaque vaisseau du Roi y tenoient taverne de vin, d'eau-de-vie. & de tabac; ce qui leur est aujourd'hui défendu pour empêcher l'équipage d'y consumer ses gages, ou sa solde, & ses hardes.

Aucun ne peut être reçu Capitaine, Maître ou Patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant cinq ans, & n'ait été examiné publiquement sur le fait de

la navigation, & trouvé capable par deux anciens Maîtres, en présence des Officiers de l'Amirauté, & du Professeur en hydrographie s'il y en a. Il appartient au Maître d'un vaisseau marchand de choisir & louër les Pilote, Contre-Maître, Matelots & Compagnons; ce qu'il doit néanmoins faire de concert avec les propriétaires, lors qu'il est dans le lieu de leur demeure. Il est responsable de toutes les marchandises chargées dans son bâtiment, dont il est tenu de rendre compte sur le pied des connoissemens. Il est tenu d'être en personne dans son bâtiment lors qu'il sort de quelque port, havre, ou riviére. Il peut, par l'avis des Pilote & Contre-Maître, faire donner la cale, mettre à la boucle, & punir d'autre semblables peines les matelots mutins, ivrognes & desobéïssans &c. Lors qu'on fait des voiages de long cours il doit assembler chaque jour, à l'heure de midi, & toutes les fois qu'il est nécessaire, les Pilote, Contre-Maître, & autres qu'il juge experts au fait de la navigation; & conférer avec eux sur les hauteurs prises, les routes faites & à faire, & sur leur estime. Il ne peut abandonner son bâtiment pendant le voiage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des principaux Officiers & matelots, & en ce cas il est tenu de sauver avec lui l'argent, & ce qu'il peut des marchandises plus précieuses de son chargement. Si le Maître fait fausse route, commet quelque larcin, soufre qu'il en soit fait dans son bord, ou donne frauduleusement lieu à l'altération ou confiscation des marchandises, ou du vaisseau, il doit être puni corporellement &c. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1681. Liv.2. Tit. 1.

A l'égard des navires de guerre, il est défendu par l'Ordonnance de 1689. aux Officiers des Siéges de l'Amirauté, de recevoir aucuns Maîtres, Pilotes, & Pilotes lamaneurs, qu'ils ne soient âgez de vingt-cinq ans, & qu'ils n'aïent fait deux campagnes de trois mois chacune, au moins, sur les vaisseaux du Roi, outre les cinq années de navigation qu'il faut que les Maîtres aïent faite, ainsi qu'il a été dit ci-dessus. Les Maîtres doivent assister à la carène, prendre soin de l'arrimage & assiette, être présens au magasin pour prendre leur premiére garniture, & pour recevoir le rechange, dont ils doivent donner un inventaire signé de leur main au Capitaine. En faisant exécuter les commandemens qui leur sont donnez pour la manœuvre, ils ne doivent point y mettre la main, mais observer le travail des matelots, afin d'instruire ceux qui manquent par ignorance, & châtier ceux qui ne font pas leur devoir par paresse.

„ Le rang du Maître vient après celui du Lieutenant. C'est un Officier „ qui doit avoir soin du vaisseau & de tout ce qui est dedans, dequoi il est „ aussi chargé, pour distribuer ce qu'il faut à chacun. Il doit prendre soin „ de faire bien nétoier le navire; de le faire laver; de le suifver, braier & „ goudronner; avoir l'œil sur tous les agrès; & faire mettre chaque chose „ en sa place. Il doit, de même que le Lieutenant, prendre garde com- „ ment se fait le quart, & si le Timonier ne mange point son sable; à quel „ air de vent on court, & quel est le présage du tems, faire son estime, & „ la donner au Pilote, pour découvrir en quel lieu l'on est. Mais à l'égard „ de l'estime, on laisse souvent le Pilote seul chargé de la faire, & de la com- „ muniquer au Maître & aux Hauts Officiers. *Voiez*, LIEUTENANT.

„ Les

„ Les Maîtres des vaisseaux marchands sont obligez de faire servir à man-
„ ger trois fois de jour aux équipages, & de leur donner du bruvage bien-
„ conditioné. Ils doivent faire garder une bonne discipline à leurs gens, leur
„ lire la parole de Dieu, & faire des priéres en leur présence, sans permet-
„ tre qu'on joue ou qu'on jure, ni qu'on fasse du bruit, de peur de troubler
„ le Timonier. Ils doivent tenir conseil & prendre avis dans le besoin & dans
„ le danger; faire de leur côté leur pointage, & distribuer bien les quarts,
„ tant pour la nuit que pour le jour. Si le vaisseau est chargé de goudron,
„ de brai, ou de sel, le Maître doit prendre un soin particulier des pompes,
„ d'où dépend quelquefois la conservation du bâtiment, & qui sont en dan-
„ ger d'être engorgées & mises hors d'état de service par ces sortes de mar-
„ chandises, dont une partie fond & coule facilement. En revenant des païs
„ froids un Maître ne sauroit regarder de trop près à l'état de son vaisseau,
„ pour découvrir s'il n'y a point de voies d'eau qui soient boûchées par de la
„ glace, qui se fondant lors qu'on vient dans un climat plus chaud, laisse la
„ voie d'eau ouverte, & l'augmente même, & met ainsi le bâtiment en dan-
„ ger de périr. Un Maître expérimenté fait toûjours ensorte que l'arrima-
„ ge & l'assiette du vaisseau soient comme il faut, & que le pont soit déga-
„ gé, afin de pouvoir commodément manier le canon, en cas de besoin.
„ Quoique le Maître ait pouvoir sur les gens de l'équipage, & qu'il puisse
„ les châtier jusques à un certain point, il ne peut néanmois passer jusques
„ aux peines afflictives; mais lors que quelqu'un les a méritées il peut le li-
„ vrer aux Capitaines des navires de guerre, s'il en rencontre sur sa route, ou
„ bien il le fait à son retour. D'ailleurs il ne lui est pas permis de faire plus
„ de mauvais traitement à ses gens, qu'il est permis à un Maître d'en faire à
„ son valet, ou domestique, c'est-à-dire que cela ne peut aller qu'à donner
„ un soufflet.

MAITRE d'équipage, ou Maître entretenu dans le port. *Bestierder des scheeps-uitrusting*, *Equipagie-meester*, *Meester der toetaakelinge*.

C'est un Officier marinier choisi entre les plus expérimentés, & établi dans chaque arsenal, afin d'avoir soin de toutes les choses qui regardent l'équipement, l'armement & le desarmement des vaisseaux, tant pour les agréer, garnir & armer, que pour les mettre à l'eau, les caréner, & pour ce qui sert à les amarrer & tenir en seureté dans le port. Il fait disposer les cabestans & manœuvres nécessaires pour mettre les vaisseaux à l'eau, & est charge du soin de préparer leurs amarres, & de les faire amarrer dans le port. *Voiez* L'ORDONNANCE de 1689.

„ L'Office & la fonction d'un Maître d'équipage est proprement de pour-
„ voir les navires de guerre de tout ce dont ils ont besoin; d'avoir inspection
„ sur l'achat, sur la construction & sur l'équipement, afin que l'Etat soit
„ bien servi en toutes ces choses, & qu'il ne se passe rien qui ne soit juste, tant
„ dans le paiement des ouvriers, que dans l'emploi de leurs journées. C'est
„ lui qui a la garde des matériaux, du canon, des menuës armes, & de tous
„ les apparaux & autres choses nécessaires pour l'armement des navires de
„ guerre, & qui a soin de tenir le tout en bon état, & prêt quand il le

„ faut

„ faut. Il doit répondre de la délivrance qu'il en fait, & généralement il
„ doit prendre soin de tout ce qui regarde les armemens de mer.

„ C'est lui qui cherche, qui engage, & qui fait aller les bâtimens de transport dont on a besoin pour transporter des soldats, ou des munitions, ou pour quelque expédition particuliére: il en fait le marché & en paie le fret. C'est lui qui en fait les vivres, s'il en est besoin, selon les ordres que chacun des Maîtres d'équipage en reçoit du Collége sous lequel il est.

MAITRE de quai. *Kaai-meester.*

C'est un Officier de ville qui fait les fonctions de Capitaine de port dans un havre. Il doit veiller à tout ce qui concerne la police des quais ports & havres; empêcher que de nuit on ne fasse du feu dans les navires, barques & bateaux; indiquer les lieux propres pour chaufer les bâtimens, goudronner les cordages, travailler aux radoubs & calfats, & pour lester & délester les vaisseaux. Il doit faire poser & entretenir les fanaux, les balises, tonnes & boüées, aux endroits nécessaires; visiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les passages ordinaires des vaisseaux, pour reconnoître si les fonds n'ont point changé; couper, en cas de nécessité, les amarres que les Maîtres, ou autres, étant dans les vaisseaux refuseront de larguer &c.

MAITRE de hache, ou Maître Charpentier de vaisseaux. *Opper-scheepstimmerman, Byl, Byltje, Bouw-meester. Voiez,* CHARPENTIER.

MAITRE de grave. *Meester der grave.*

C'est celui qui ordonne aux échafaux, & qui a soin de faire sécher le poisson en Terre-neuve.

MAITRE-VALET. *Bottelier.*

C'est un homme de l'équipage, qui a soin de distribuer les provisions de bouche: l'écoutille où il se poste est entre le grand mât & l'artimon.

„ C'est le Maitre-Valet qui met les vivres entre les mains du Cuisinier, selon l'ordre qu'il en reçoit du Capitaine; & il distribuë le bruvage aux matelots. Dans les navires de guerre Hollandois le Capitaine reçoit de l'Etat sept sous par tête pour la premiére cinquantaine d'hommes dont ils sont montez; six sous & demi par tête pour la seconde cinquantaine; & six sous pour tout le reste, moïennant quoi ils les doivent nourrir. Mais dans les vaisseaux marchands les affréteurs & chargeurs font les vivres pour leurs équipages.

„ Le soin des vivres est commis au Maitre-Valet: il est obligé de prendre garde à ce qu'ils ne se corrompent pas, & d'avertir les Hauts Officiers du vaisseau de l'état où ils sont, afin que si l'on craint d'en avoir faute, on diminuë les rations peu-à-peu, & qu'on ne soit pas contraint de le faire tout d'un coup: il en fait la distribution en présence du Lieutenant; & il il a un Aide, ou Assistant, qu'on appelle Maitre-Valet d'eau, qui fait une partie de ses fonctions, lors qu'il ne peut tout faire.

MAITRE-VALET d'eau, Second Maitre-valet. *Botteliers-maat, Waater-bottelier.*

C'est

C'est celui qui a soin de la distribution de l'eau douce, qu'on porte dans un vaisseau. Il est l'Aide du Maître-Valet.

MAITRE Mâteur. *De Opper-mast-setter.*

Il assiste à la visite & recepte des mâts, a soin de leur conservation, qu'ils soient toûjours assujettis sous l'eau salée dans les fosses, & qu'ils ne demeurent pas exposez à la pluïe & au soleil. Il fait servir les arbres du Nord aux beauprés & mâts de hune, & autre mâture d'une seule piéce. Il fait faire les hunes, barres & chouquets, des grandeurs & proportions qu'ils doivent être, &c.

MAITRE Canonier. *Konstaapel.*

C'est un des principaux Officiers mariniers, & celui qui commande sur toute l'artillerie du vaisseau.

Second MAITRE Canonier. *Konstaapels-maat.*

Le Second Maître Canonier a les mêmes fonctions que le premier, en son absence.

MAITR de chaloupe. *Sloep-meester.*

C'est un Officier marinier qui conduit la chaloupe, & qui a en sa garde tous les agrès: il la fait embarquer, débarquer, & appareiller, & il empêche que les matelots ne s'en écartent lors qu'ils vont à terre.

MAL.

MAL de Mer. *Zee-siekte.*

C'est un bondissement d'estomac qui fait aller par haut & par bas ceux qui n'ont pas encore pris l'habitude de la mer.

Etre malade de la mer. *Zee-siek zyn.*

MAL de terre. *Scheur-buik.*

C'est le Scorbut. *Voiez*, SCORBUT, & CHIRURGIEN.

MALEBESTE, MALEBETE, ou PETARASSE. *Klammaje-yser.*

C'est une espéce de hache à marteau, dont le côté du taillant est fait comme un calfat double. On s'en sert à pousser l'étoupe dans les grandes coûtures. *Voiez*, PETARASSE.

MALES & FEMELLES. *Voiez*, MALES.

MALINE. *Vol zee, Hoog-waater.*

On appelle ainsi sur mer un tems de grande marée, qui arrive toûjours au plein & au défaut de la Lune.

Defaut de Maline. *Voiez*, MORTEAU.

MAL-SAIN. Côte Mal-saine. *Een vuile kust, gevaarlyk om de quaade gronden, ongesondt.*

C'est quand le fond n'est pas net, & qu'il y a du danger. C'est une petite Ile mal-saine à approcher. Les environs sont mal-sains à cause des roches fréquentes qui y sont.

MAM.

MAMMELON d'un gond. *Duim.*

C'est le bout du gond qui sort pour entrer dans la penture ou repli de la barre de-fer. *Voiez*, FERRURE de gouvernail.

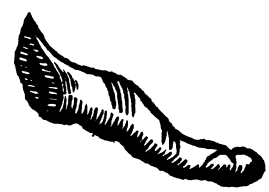
MAN.

MANCHE à eau, ou Manche pour l'eau. *Waater-lang, Lange mammiering.*

C'eſt un long tuiau de cuir, fait en maniére de manche ouverte par les deux bouts. On s'en ſert à conduire l'eau que l'on embarque, du haut d'un vaiſſeau juſques aux fûtailles qui ſont rangées dans le fond de cale. On s'en ſert auſſi dans le même fond de cale pour faire paſſer l'eau, ou les liqueurs, d'une fûtaille dans l'autre. On applique pour cela une des ouvertures de la manche ſur la fûtaille vuide, & l'autre ouverture ſur celle qui eſt pleine, & où l'on a mis une pompe qui fait monter l'eau. On ſe ſert de ce moien pour conſerver l'arrimage & l'aſſiette, ou l'eſtive d'un vaiſſeau, en rempliſſant les fûtailles vuides, où il faut que le vaiſſeau ſoit plus chargé.

MANCHE de pompe. *Mammiering.*

C'eſt une longue manche de toile goudronnée, qui étant cloüée à la pompe, recoit l'eau qu'on en fait ſortir, & la porte juſque hors le vaiſſeau.



MANCHE. *Een kanaal, Een engte zees.*

C'eſt une longueur de mer entre deux terres. Il y a des endroits dont l'on dit Manche plus particuliérement que des autres, comme la Manche Britannique, la Manche de Briſtol.

MANE'AGE. *Den arbeid van laaden of loſſen met de handt.*

C'eſt une ſorte de travail des matelots, qu'on appelle ainſi à cauſe qu'il ſe fait avec les mains. C'eſt la charge & décharge qu'ils ſont obligez de faire des planches, du merrein, du poiſſon tant vert que ſec, ſans qu'ils en puiſſent demander aucun ſalaire au Marchand.

MANGER du ſable. *De glaaſen van de Man te roer eer ſy uit zyn omkeeren.*

Avoir mangé du ſable. Cela ſe dit d'un Timonier qui étant au gouvernail a ſecoüé le ſable de l'horloge pour le faire paſſer plus promtement, ou qui a tourné l'horloge, quoique le ſable ne fût pas tout paſſé.

Regarder ſi le Timonier ne Mange point ſon ſable. *Letten dat de glaaſen wel gekeert worden.*

MANGER. La Lune a Mangé, ou bien la Lune Mangera. *De maan ſal de wolken verdryven.*

C'eſt-à-dire que la Lune diſſipera les nüages dont on parle. Cette maniére de parler n'eſt que du commun des matelots, mais pourtant fort en uſage.

MANGER. Etre Mangé pas la mer. *Deur-ryden, Gieren, Onder-door-ryden.*

C'eſt-à-dire que la mer étant extremement agitée entre par les hauts dans le navire, ſoit étant à l'ancre, ſoit étant ſous voiles. La mer nous mangeoit.

MANIVELLE. *Handt-vat.*

C'eſt

C'eſt un manche replié deux fois à angles droits, & qui eſt d'ordinaire au bout de la broche de l'eſſieu d'une machine pour la faire tourner.

MANIVELLE d'une meule à émoudre. *Kruik.*

MANIVELLE de gouvernail. *Kolderſtok*, *Kanter-ſtok*, *Kalder-ſtok.*

C'eſt la piéce de bois que le Timonier tient à la main qui fait joüer le gouvernail. *Voiez*, MANUELLE.

MANNE. *Korf*, *Broodt-korf.*

C'eſt une eſpéce de corbeille qui ſert à divers uſages dans les vaiſſeaux.

MANOEUVRES. *Touwerk*, *Loopende en ſtaande wandt.*

Ce mot ſignifie toutes les cordes qui ſervent à gouverner les vergues, les voiles & l'ancrage, & à tenir les mâts dans leur aſſiette. Il y a des gens qui ne ſont pas d'avis que les cables & les hanſiéres ſoient compriſes ſous le mot de manœuvres, & qui ſoutiennent que ce mot de manœuvre eſt affecté au funin qui ſert dans le vaiſſeau, & non pas à celui qui ſert au dehors, comme la hanſiére & le cable. Durant ce gros tems nôtre mât d'avant ſe rompit, & généralement toute les manœuvres furent en deſordre.

MANOEUVRES courantes, ou coulantes, & Manœuvres dormantes. *Het loopende en ſtaande wandt.*

Les premiéres ſont celles qui paſſent ſur les poulies, comme les bras, les boulines, & autres ſervant à manœuvrer le vaiſſeau à tout moment. Les Manoeuvres dormantes ſont les cordages fixes, comme l'étague, les haubans, les galaubans, les étais, & autres qui ne paſſent point par des poulies, ou qui ne ſe manœuvrent que rarement.

MANOEUVRES hautes. *Touwerk dat boven de ree beſtiert wordt.*

Ce ſont les manœuvres qui ſe font de deſſus les hunes & les vergues, & de deſſus des cordages.

MANOEUVRES baſſes. *Touwerk dat boven 't verdek beſtiert wordt.*

Ce ſont celles qui ſe peuvent faire de deſſus le pont.

MANOEUVRES à queuë de rat. *Touwen met een katte-ſtaart.*

Ce ſont celles qui vont en diminuant, & qui vers le bout ſont moins garnies de cordons, que le reſte du cordage.

MANOEUVRES majors. *Swaar Touwerk.*

Ce ſont les gros cordages, tels que ſont les cables, les hauſſiéres, l'étai, les grêlins, & autres.

Menues Manœuvres. *Klein Touwerk.*

Ce ſont les petites cordes qui ſervent à manœuvrer tant les vergues que les Voiles: les bras, les cargues & les boulines, ſont de ce nombre.

Fauſſes Manœuvres. *Looſe Touwen.*

Ce ſont celles qu'on met lors qu'on ſe prépare à un combat, & qu'on fait ſervir quand les autres ſont coupées.

MANOEUVRE trop roide, ou trop halée. *Een al te ſtrak Touw.*

MANOEUVRE qui ne fait rien, ou Manœuvre en bande. *Een los Touw.*

C'eſt une corde qui n'étant ni tenuë, ni amarrée, ne travaille pas.

MANOEUVRES paſſées à contre. *Touwerk dat voor heen gehaalt wordt.*

Ce ſont celles qui ſont paſſées de l'arriére du vaiſſeau à l'avant, comme celles du mât d'artimon.

MANOEUVRES passées à tour. *Touwerk dat agter heen gehault wordt.*

Ce sont les manœuvres passées de l'avant du vaisseau à l'arriére, comme les cordages du grand mât & ceux des mâts de beaupré & de miséne.

MANOEUVRE qui appelle de loin. *Voiez*, APPELLE.

MANOEUVRE. *Werk, Scheeps-werk.*

C'est le service des matelots, & l'usage qu'on fait de tous les cordages. Leurs matelots n'entendoient pas si bien la manœuvre que les nôtres. Nôtre équipage ne pouvoit plus faire de manœuvre.

MANOEUVRE fine. *Een behendig werk.*

C'est quand on a fait tout d'un coup ce qu'il y avoit de plus avantageux à faire.

MANOEUVRE hardie. *Een stout werk.*

C'est quand on a entrepris une manœuvre périlleuse & difficile.

Grosses MANOEUVRES. *Een swaar werk.*

C'est l'embarquement des cables, des canons, & enfin tout ce qui regarde le gros travail comme celui de mettre les ancres où elles doivent être placées.

MANOEUVRE tortuë. *Het neemen van een quaade streek, Verzeilt zyn.*

Mauvaise, ou Méchante Manœuvre. *Een verkeert scheeps-werk.*

C'est quand on ne commande pas la manoeuvre nécessaire, ou qu'on ne la fait pas bien.

MANOEUVRES. Des Manoeuvres d'atelier & de port qui travaillent à la grosse peine, qu'on nomme *Paucrins* à Rochefort. *Siouwers, Tsinuwers, Chauwers. Voiez*, OUVRIERS.

MANOEUVRER. *Scheeps-werk doen.*

C'est travailler aux manoeuvres, ou cordages, les gouverner, & faire agir les vergues & les voiles d'un vaisseau. Les ennemis ont perdu trois vaisseaux faute de gens pour les manoeuvrer.

L'équipage refusa de Manoeuvrer. *'t Volk weigerde de handt aan 't werk te slaan.*

MANOEUVRER les voiles. *De zeilen bestieren, regeeren, opschikken.*

Il ne restoit pas assez de monde pour Manoeuvrer les voiles. *Daar was soo veel volk niet over, dat het syn zeilen kost gebruiken.*

Ils se prêtérent tous deux le côté pendant sept horloges, sans Manoeuvrer les voiles, & ne cessant pas de s'envoier leurs bordées, & de faire feu de leur mousqueterie. *Sy bleven elkanderen, sonder zeil te reppen, omtrent seven glaasen, op zyde leggen, sonder ophouden op elkander schietende met geschut en musquetten.*

MANOEUVRIER. *Een bevaaren man, en seer ervaaren in scheeps-werk.*

C'est un Officier, ou autre, qui est intelligent dans toutes les choses qui regardent la manoeuvre d'un vaisseau. M. de Ruiter & M. du Quesne ont passé pour les meilleurs manoeuvriers qui fussent au monde.

MANQUER. Une manoeuvre qui a Manqué. *Een touw dat los geworden, of gebrooken is.*

Cela se dit d'une manoeuvre qui a largué, ou lâché, ou qui s'est rompuë.

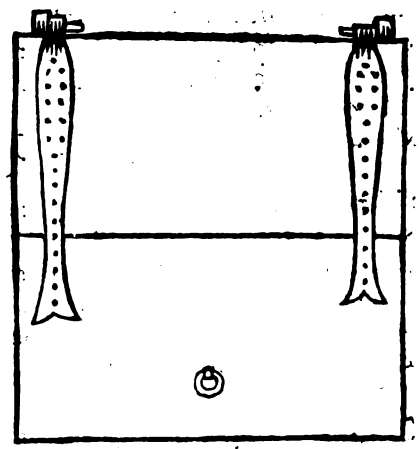
MAN-

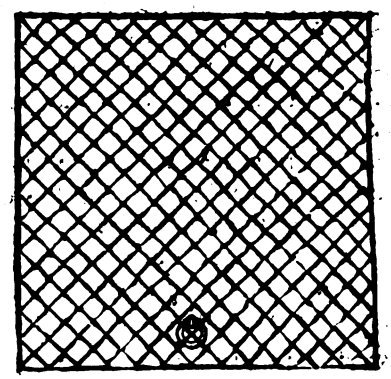
MANTEAUX de porte. *Twee halve-deuren.*

Ce sont les deux piéces d'une porte qui s'ouvre des deux côtés, comme il y en a aux chambres & aux dunettes des vaisseaux.

MANTELETS, ou CONTRE-SABORDS. *Poorten.*

Ce sont les fenêtres qui ferment les sabords: ils sont attachez par le haut & battent sur le seüillet du bas: ils doivent être bien doublez, & cloüez fort serré en lozange. La doublure en doit être un peu plus mince que le dessus. „ On les peint ordinairement de rouge en dedans. On fait de faux-mantelets, ou de faux-sabords peints de blanc, à quelques vaisseaux marchands, afin de les faire paroître plus en état de défence. Voici la figure d'un Mantelet & de sa doublure.





MANTURES. *Deiningen, Zeën, Worpen waaters.*

Ce sont des coups de mer & l'agitation des houles. *Voiez*, HOULES, LAMES, & COUPS DE MER.

MANUELLE du gouvernail. *Kolder-stok, Kanter-stok, Kalder-stok.*

C'est une barre de bois que le Timonier tient à la main pour gouverner le vaisseau. Il y a une boucle de fer qui la joint à la barre du gouvernail, ce qui fait jouër le gouvernail. Elle est aussi quelquefois nommée la Barre. *Voiez*, BARRE.

„ La Manuelle du gouvernail, doit être à peu près de la longueur d'un „ tiers de la largeur du vaisseau, & avoir un pouce d'épaisseur au bout „ qui joint la barre, par chaque deux pieds qu'elle a de longueur; mais „ elle ne doit avoir que la moitié de cette même épaisseur par le bout „ d'en haut.

„ La Manuelle d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds, doit avoir neuf „ pieds de long, & être ronde, ou quarrée, par le dessus, selon le sentiment „ de quelques Charpentiers.

MANUELLE, MANIVELLE, ou BARRE DE GOUVERNAIL, dans les petits bâtimens où il n'y a point de timon. *Helm-stok.*

MAP.

MAPPEMONDE. *Een Wereldt-kaart, Een algemeene Wereldt-kaart.*

C'est la description ou délinéation de la figure du Monde, sur un plan, ou dans une carte. Elle est comprise en deux cercles, qui sont les deux hémisphéres, & dont l'un contient le Monde ancien, & l'autre le nouveau Monde.

MAQ.

MAQUILLEUR. *Een schuit met een ruim, of beun, om makereel te vangen, en levendig te houden.*

C'est un bateau de simple tillac, dont on se sert pour la pêche du maquereau.

MAR.

MARAIS SALANS. *Soute moerassen, Soute landen.*

Ce sont de certains endroits près des côtes de la mer, où l'on met de l'eau salée pour faire le sel. Les marais se représentent dans les cartes par de petites ondes mélangées de quelques points & herbages.

MARANDER. Vaisseau qui se Marande. *Een schip dat wel na syn roer luistert.*

C'est-à-dire que ce vaisseau gouverne bien. Ce terme est bas, & peu d'autres gens s'en servent que ceux des côtes de la Manche.

MARCHEPIE'. *Paard-lyn, Hengst, Paarde, Paarel-lyn, Peert.*

C'est un cordage, ou des cordages avec des nœuds, qui sont sous les vergues, & sur lesquels les matelots posent les pieds lors qu'ils prennent ou larguent les ris des voiles, lors qu'ils les ferlent ou les déferlent, & lors qu'ils veulent mettre ou ôter les boute hors.

MARCHEPIE'. *Pad, Jaagers-pad.*

On appelle aussi Marchepié, dans les bords des riviéres, l'espace qu'on laisse libre de la largeur de trois toises, afin que les bateaux puissent remonter facilement.

MARCHER dans les eaux d'un autre vaisseau. *In 't sog, ofte in het waater van een ander schip vaaren.*

C'est faire même route que lui, passer incontinent après lui où il a passé. *Voiez*, EAU.

MARCHER en colomne. *Voiez*, COLOMNE.

MARE'AGE. *Een huur van scheeps-lieden om eene vragt.*

C'est une maniére de loüer des matelots pour tout un voiage, quel qu'il puisse être, même plus long qu'on ne le projette, & toûjours pour le même prix, au lieu que d'ordinaire les matelots loüez au voiage, sont plus paiez quand le voiage est plus long qu'il n'a été proposé.

MARE'E, ou FLUX & REFLUX. *Ty, Gety.*

C'est un mouvement de la mer qui se fait sentir deux fois le jour, les eaux montant pendant six heures, & s'en retournant pendant six autres heures, ce qu'elles font encore de la même sorte pendant les douze autres heures; en sorte que ce mouvement réiteré s'achéve en vingt-quatre heures & quarante huit minutes. Chaque mois les marées augmentent vers la nouvelle & la pleine Lune, & elles ont leurs basses eaux, ou leur diminution, vers le premier

&

& le dernier quartier, c'est-à-dire, environ le huitiéme & le vingt & uniéme jour de la Lune. Elles ont leur mouvement beaucoup plus considérable aux nouvelles & aux pleines Lunes de Mars & de Septembre, tems des équinoxes, que dans toutes les autres Lunes: & au contraire, la mer ne refoule jamais plus sensiblement, & n'a son reflux plus grand que dans les nouvelles & les pleines Lunes de Juin & de Décembre, tems des solstices, & particuliérement au solstice d'hiver qui arrive en Décembre.

Mortes marées. *Laag waater, Doodt-waater, als het ty vergast.*

Ce sont les basses marées.

Bonne marée. *Lustig stroomende waater.*

MARE'ES qui portent au vent. *Windt-waarts ty.*

C'est-à-dire que ces marées vont contre le vent.

La marrée est haute. *De vloedt is hoog, 't Is hoog waater.*

MARE'E qui soutient. *Stroom aan ly.*

La Marée nous soutient est une expression qui se dit d'un vaisseau qui faisant route au plus près du vent, & aïant le courant de la marée favorable, se trouve soutenu par la marée contre les lames que pousse le vent, ensorte que le vaisseau va plus facilement où il veut aller.

Vent & marée, Marée qui suit le vent. *Ly-waarts ty, Voor de windt en voor de stroom.*

C'est quand on a le vent & le courant de l'eau favorable.

Avoir la marée pour soi. *Vaaren voor stroom, voor de stroom af, met de stroom.*

Aller contre vent & Marée. *Tegen de windt en stroom opstoppen.*

Port propre pour entrer & sortir de toutes Marées. *Een haaven, of gat daar men in of uit zeilen t'alle tyden kan.*

Cela se dit d'un lieu où l'on peut entrer & d'où l'on peut sortir en quelque état que soit la mer. C'est-à-dire qu'il y ait maline, ou non.

La marée n'est encore montée que d'un quart. *'t Is nog maar een virendeel vloedts, De vloedt is even doorgebrooken.*

On dit, La marée n'est encore montée que d'un quart, & il ne faut sortir de ce port qu'à demie marée, afin que dans le tems que la mer se retire on puisse découvrir un banc qui gît par le travers du port.

MARE'E de douze heures. *Een vloedt van twaalf uuren.*

Ce sont des marées Nord & Sud, c'est-à-dire, des marées dont les havres, les rades, ou les terres, sont en opposition avec la Lune, lors qu'elle passe par cet air de vent. L'on s'explique de la même maniére à l'égard des autres airs de vent, en augmentant de 48 minutes, allant du Nord à l'Est, & du Sud à l'Oüest.

MARE'E & CONTRE-MARE'E. *Wanty.*

Ce sont deux marées qui se rencontrent, en venant chacune d'un côté, & qui forment souvent des courans rapides & dangereux, qu'on appelle des Ras.

Changement ou retour de Marée. *Weer-ty.*

C'est un nouveau flux.

Etaler les Marées. *Voiez,* E'TALER.

Ocu-

Oeuvres de Marée. *Voiez*, OEUVRES.

MARGUERITES. *Een ſtaande wandt-knoop*, *Een ſchildt-knoop.*

Ce ſont de certains nœuds que l'on fait ſur une manœuvre, pour agir avec plus de force.

MARIN. *Zees*, *'t Geen uit de zee komt*, *of tot de zee dient.*

C'eſt ce qui vient de la mer, ou qui appartient à la mer.

MARIN. Avoir le pied Marin. *Zee handen en voeten hebben*, *Zee-ſchoenen hebben.*

C'eſt être accoûtumé à naviguer; aimer la navigation; être durci à l'air & aux fatigues de la mer. *Voiez*, PIED.

MARINE, Mer. *Zee.*

Gens de Marine. *Zee-luiden*, *Zee-volk*, *Vaarend-volk.*

MARINE. La Marine. *De Zee-kunſt-en manſchap*, *De ervaarentheid van de zee-vaart*, *of in de zee-vaart.*

MARINE. La Marine. *Het lichaam van zee-volk.*

C'eſt le corps qui compoſe la Marine.

Officiers de Marine. *Amptelingen ter zee*, *Zee-officiers.*

Ce ſont les Officiers du corps de la Marine.

Nouvelle marine. Officiers de la Nouvelle Marine. *Nieuwe Zee-Officiers.*

Ce ſont ceux qui ſont entrez dans le corps de la Marine avec commiſſion du Roi de France.

Vieille marine. *Oude Zee-Officiers.*

Ce ſont les Officiers qui ont eu leurs premiéres commiſſions de M. de Vandôme & de Beaufort.

MARINE, NAVIGATION. *Zee-vaart*, *Schip-vaart*, *Scheep-vaart.*

Entendre bien la Marine. *De zee-vaart wel verſtaan.* *Voiez*, BON MARINIER.

MARINIER. *Een Scheepeling*, *Een Vaarend-man*, *Een Varend-geſel*, *Een Zee-man.*

C'eſt un homme qui va à la mer, & qui ſert à la conduite, ou à la manœuvre d'un vaiſſeau. Autrefois on a dit Maronier.

Officiers mariniers. *Voiez*, OFFICIERS.

Bon marinier. *Een regt-ſchaapen zee-man*, *Een wind en weer-wys zeeman*, *Een bevaaren man.*

Tous les gens de nôtre équipage ſont bons Mariniers. *Daar is een uitgeleeſen volk van zee-lui aan boord.*

MARINIER. *Een ſchuit-voerder.*

Ce terme ſe dit auſſi en particulier de ceux qui conduiſent les grands bateaux ſur les riviéres.

MARITIME. *Aan de zee gelegen.*

On appelle places Maritimes, celles qui ſont ſituées ſur le bord de la mer.

Forces maritimes. *Zee-magt.*

Les forces Maritimes d'un E'tat.

L'Art Maritime. *Voiez*, MARINE, LA MARINE.

Exploits Maritimes. *Zee-daaden.*

MARNOIS. Bateaux Marnois. *Schuiten die op de rivier Marne vaaren.*

Ce

Ce sont des bateaux de médiocre grandeur, qui viennent de Brie & de Champagne jusqu'à Paris, sur la Marne & sur la Seine. Il y en a qui sont longs de douze toises, & larges de seize pieds en fond, & qui ont le bord haut de quatre pieds.

MARQUES. *Merken, Kendt-teekens.*

On appelle Marques de certaines connoissances qui sont à terre, comme montagnes, clochers, moulins à vent, arbres &c. qui servent aux Pilotes à reconnoître les dangers & les passes.

MARQUES. *Tonnen en Baaken.*

Ce sont les tonnes & les balises qu'on met en mer pour faire aussi reconnoître les dangers & les passes.

Mettre des Marques. *Betonnen, Baakenen.*

MARSILIANE. *Een Marsiliaan, Een soort van een Venetiaans vaartuig.*

C'est un bâtiment à poupe quarrée, dont se servent les Vénitiens pour naviguer dans le golfe de Venise, & le long des côtes de Dalmatie. Il a le devant fort gros, & porte jusqu'à quatre mâts. Les petites Marsilianes n'ont point d'artimon, & les plus grandes ont quatre mâts, & portent quatorze à quinze mille quintaux, ce qui est environ sept cents tonneaux.

MARTEAU d'arbalestrille. *'t Kruis, of Kruis-hout, of Schuif van een graadt-boog.*

C'est un traversier de l'arbalête, ou bâton de Jacob. Les marteaux sont des piéces de bois plates, & qui ont de longueur trois, six, neuf, & douze pouces. Elles sont percées d'un trou quarré par le milieu, afin d'y passer la flèche de l'arbalête. A l'un des bouts de ces marteaux est placée une pinnule qui fait trouver l'horison qu'on appelle sensible. L'autre marteau sert à faire ombre, quand on veut prendre la hauteur du Soleil. Les deux ou trois premiers marteaux s'appellant aussi Curseurs, & ceux qui les nomment ainsi, donnent au petit marteau, simplement le nom de Marteau. *Voiez,* ARBALETE.

Grand Marteau d'Arbalestrille. *Het eerste kruis, eerste schuif.*

C'est le marteau dont on se sert lors que le Soleil n'est pas éloigné de vôtre Zénith.

Moien Marteau. *'t Tweede kruis.*

C'est celui qui sert lors qu'on n'est ni trop près du Soleil, ni trop loin des poles.

Troisiéme Marteau. *'t Derde kruis.*

Il y a des arbalêtes qui n'ont que trois marteaux, le grand, le moien, & le petit; & il y en a aussi qui ont quatre marteaux.

Petit Marteau. *Orizondt-kruis, het Orizondtje.*

C'est celui duquel on se sert lors qu'on est éloigné du Soleil.

MARTEAU de pompe. *Een haamertje met klouwen.*

C'est un marteau tout de fer, & de moienne grosseur, où il y a un tireclou au bout du manche, comme aussi à l'un des côtés de la tête.

MARTEAU. *Een Haamer.*

C'est un instrument de fer qui sert à battre, & qui est nécessaire à presque tous les ouvriers : il est composé d'une tête & d'un manche, & l'œil est le trou où l'on fourre le manche.

MARTEAU de Menuïsier. *Een ysere haamer.*

MARTEAU à dents. *Een haamer met klaauwen.*

C'est un marteau fourchu, qui sert à arracher des cloux quand on construit ou que l'on radoube un bâtiment.

MARTICLES, LIGNES DE TRELINGAGE. Quelques-uns disent, CHIONS DE MARTCLES, ou MARTINET. *Haanepotje, Hannepot, Haanepot, Scheer-lyntjes.*

Ce sont de petites cordes disposées par branches, ou pattes, en façon de fourches, qui viennent aboutir à des poulies appellées araignées. La vergue d'artimon, qui n'a point de balancines, est portée à leur defaut par des Marticles, qui prennent le bout d'enhaut de la vergue, & se terminent à des araignées, pour aller répondre par d'autres cordes au chouquet du perroquet d'artimon. L'étai du perroquet de beaupré vient finir par marticles sur l'Etai de misène. Au bout de chaque marticle, dit M. Dassié, est une étrope par où passe une poulie, sur laquelle est frapé le martinet de la vergue (cela s'entend de l'artimon) servant le dit martinet pour l'apiquer. *Voiez*, ARAIGNE'ES, CAP DE MOUTON & TRELINGAGE.

MARTICLES. *Beslag-lynen.*

Quelques-uns donnent aussi ce nom aux petites cordes qui embrassent les voiles qu'on ferle.

MARTINET. *Bekaajer, Besaans-toppenant.*

C'est proprement la manœuvre ou corde qui commence à la poulie nommée Cap de mouton, ou Moque de martinet, qui est au bout des marticles, & qui sert à faire hausser ou baisser la vergue d'artimon. Mais ce nom se donne aussi aux marticles, à la moque & aux araignées, si bien que le tout ensemble s'appelle tantôt Martinet, tantôt Marticles & Trelingage, tantôt Araignées. Néanmoins cela ne se fait que par ceux qui ne sont pas exacts. La meilleure distinction qu'on peut aporter en cela, est que le plus souvent on appelle le total Trelingage ou Martinet. Mais encore Trelingage ne doit-il convenir qu'au Cap de mouton & aux lignes ensemble, puis qu'on appelle aussi Trelingage le Cap de mouton & les lignes qui sont à l'étai, où il n'y a point de martinet. Le plus seur est donc d'appeller le Cap de mouton & les lignes ensemble Trelingage; la manœuvre Martinet; le Cap de mouton Moque; & les lignes Marticles, ou Lignes de trelingage. Il n'y a pas moins de confusion à cet égard dans le Flamand, car on nomme aussi

aussi le tout ensemble, *De Kruis-steng hannepot*, pour la vergue d'artimon; & *knik-stags-hannepotje*, pour le perroquet de beaupré.

MAS.

MASCARET. *De ebbe in de mondt van de rivier Dordogne.*

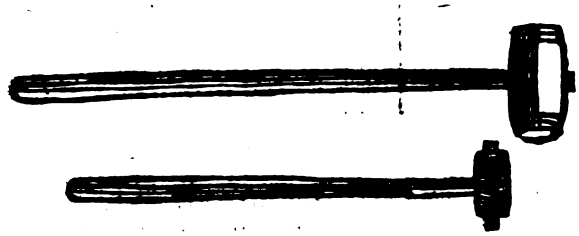
C'est un reflux violent de la mer dans la riviére de Dordogne, ou elle remonte avec une grande impétuosité. C'est la même chose que ce qu'on appèlle la Barre sur la riviére de Seine, & en général le nom que l'on donne à la premiére pointe du flot, *Voor-vloedt*, qui fait remonter le courant des riviéres vers leurs sources, proche de leurs embouchures.

MASLES, ou MALES, & FEMELLES. *Duimen en Duimelingen, Haaken en Stellen.*

Ce sont les pentures & les charniéres qui entrent réciproquement l'une dans l'autre, & qui servent de ferrure pour tenir le gouvernail d'un navire suspendu à l'étambord. *Voiez*, FERRURES DE GOUVERNAIL.

MASSE. *Mooker, Beuk-haamer.*

C'est un gros marteau ou maillet de fer dont se servent les Charpentiers dans la construction des navires. Chez les Hollandois il y en a de deux maniéres, dont voici les figures.



MASSE. *Roer-pen.*

C'est une piéce de bois longue de quarante-deux pieds, qui sert à tourner le gouvernail d'un bateau foncet.

MASULIT. *Een soort van een Indiaansche sloep.*

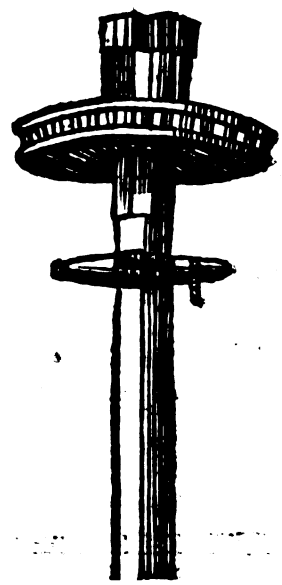
C'est une chaloupe des Indes dont les bordages sont cousus avec du fil d'herbes, & dont les calfatages sont de mousse.

MAT.

MAT, MAST. *Mast.*

C'est un grand arbre, ou une longue piéce de bois, qu'on pose dans un navire, & où l'on attache les vergues, voiles & manœuvres qui sont nécessaires pour faire naviguer le vaisseau. Les grands vaisseaux ont quatre mâts, & chacun de ces mâts est divisé en deux ou trois parties, ou brisures, chacune desquelles porte aussi le nom de mât. Ces parties se distinguent vers le tenon de puis les barres de hunes jusques aux chouquets, qui sont les endroits où chaque arbre est assemblé avec l'autre; car le chouquet afermit la brisure par en haut, & par bas elle est liée & entretenuë par une clef, c'est-à-dire par une grosse cheville qui est de fer, & forgée ordinairement à quatre pans. On ajoûte quelquefois un cinquiéme mât aux quatres dont on a parlé,

& c'eſt un double artimon. Les mâts ne ſont pas poſez à plomb; ils doivent pancher un peu vers l'arriére, pour mieux réſiſter à la pouſſée de la voile qui prend le vent du côté de la poupe.



Le grand mât. *De groote maſt*, *De middel-maſt.*

C'eſt celui qui eſt placé au milieu du premier pont, ou franc-tillac, & qui deſcend au fond de cale ſur la contre quille, ou carlingue.

„ Les petits bâtimens n'ont qu'un Mât; ceux qui ſont plus grands en ont „ deux, & les grands vaiſſeaux en ont trois, c'eſt-à-dire, debout & ſans „ compter le mât de beaupré. On met aſſez ſouvent des cercles de fer vers „ le bas des mâts.

„ Il y a beaucoup de Maîtres qui réglent la hauteur des Mâts par la largeur „ & le creux du vaiſſeau qu'ils prennent deux fois pour trouver la longueur „ du mât, prétendant que l'expérience a fait connoître que les mâts qui ont „ plus de hauteur tombent & rompent aiſément, & que ceux qui en ont „ moins laiſſent trop perdre de vent, puis qu'on éprouve tous les jours qu'un „ vaiſſeau qui a peu de mâture ne fille pas vîte.

„ On diviſe les Mats en deux ou trois parties, non faute d'arbres qui ſoient „ auſſi hauts qu'il faut, parce qu'en ce cas on pourroit les allonger, & join- „ dre des arbres bout à bout par divers moiens; mais parce que les mats étant „ de pluſieurs piéces il y en a quelqu'une qui demeure en ſon entier, ſi l'au- „ tre, ou les autres, viennent à manquer. Un autre grand avantage qu'on „ en retire, c'eſt que de gros tems on amène les mats du haut, & qu'on les „ remet quand on veut, ſoit par un calme, ſoit pour hater ſa courſe, & ſe- „ lon le beſoin. La maniére dont on ſe ſert aujourd'hui pour joindre les

„ mats,

„ mâts, & les tenir l'un sur l'autre, fut inventée environ l'An 1570. par „ *Kroin Wouterz*. Maître de vaisseau d'Enchuise, car auparavant on ne fai- „ soit que les lier lun à l'autre, ce qui causoit beaucoup de difficultes & d'in „ commodités qu'on évite aujourd'hui: aussi cette maniére eut elle bien-tôt „ la vogue parmi tous les peuples de l'Europe.

„ Le Mât qui est à l'avant, s'appelle Mat de misêne, & Mat d'avant, & „ par quelques-uns, Mat de bourcet, Trinquet par les Levantins, & en Fla- „ mand, *De Fokke-mast*. Le Mat qui est au milieu, prend son nom de sa fi- „ gure, & se nomme le Grand Mat, *De groote mast*, *de middelmast*. Celui „ qui est à l'arriére s'appelle le Mat d'artimon, ou Mat d'arriére, *De Be-* „ *saans-mast*. Celui qui est couché à l'avant & sur l'éperon, où il fait une „ grande saillie, s'appelle Mat de beaupré, ou simplement le Beaupré, *De* „ *Boeg-spriet*. Le Mat qui est enté sur le mat de misêne à l'avant, s'appelle „ Mat de hune d'avant, *De Voor-steng*, ou *Fok-steng*. Celui qui est enté „ sur le grand mat se nomme le Grand Mat de hune, *De Groote steng*. Le „ Mat qui est enté sur le mat de hune d'avant s'appelle Mat de Perroquet „ de misêne, de Perroquet d'avant, ou simplement, Perroquet de misêne, „ ainsi que la voile qui y est attachée, *De Voor-bram-steng*. Le Mat qui est „ enté sur le grand mat de hune, se nomme le Grand Mat de Perroquet, „ ou simplement, le Grand Perroquet, *De groote Bram-steng*. Le Mat qui „ est enté sur le mat d'artimon, se nomme Mat de Perroquet d'artimon, „ ou simplement, Perroquet d'artimon, Perroquet de foule, Perroquet de „ fougue. *Kruis-steng*. Le Mat qui est enté sur le beaupré s'appelle Mat de „ Perroquet de beaupré, ou simplement, Perroquet de beaupre, ou Tour- „ mentin, ou Petit beaupré, *De Blinde-steng*, *Boeg-steng*, *Boom-blindt*.

„ On frote les mats de goudron vers le haut, autour des hunes & de tout „ le ton, & en divers autres endroit, selon qu'il en est besoin afin de les con- „ server.

„ Il y a des gens qui courbent un peu les Mats au tiers de leur hauteur, à „ prendre du bas en haut, prétendant que ce soit un ornement. Leurs pied, „ aussi bien que les tons, sons taillez hexagones, ou octogones, & quand „ on les trouve trop foibles en quelque endroit on y met des jumelles pour „ les renforcer. On les courbe par le moien des étais. Les mats des plus „ grands vaisseaux sont souvent faits de plusieurs piéces, & outre le soin qu'on „ prend de les bien assembler, on les surlie encore avec de bonnes cordes. „ On les peint aussi assez souvent par le bas. Les mats des galiotes sont pres- „ que toûjours de deux brins pour le moins, tant afin qu'ils soient plus forts, „ que parce qu'il est difficile d'en trouver d'un seul brin tels qu'il les faut. Les „ mats des boïers doivent être fort épais, tant à cause de la quantité de pou- „ lies, qu'à cause de la grande voile, de la grande corne ou vergue, & de „ tout le reste des agrès qu'ils portent.

„ Le Mat de misêne est plus leger, ou moins fort que le grand mat, parce „ que le vaisseau est plus foible à l'avant qu'au milieu, & par conséquent „ il n'a pas tant à soufrir. Son pied ne porte pas sur le plat-fond, à cause „ de la rondeur de l'avant qui l'en empêche; mais il est posé justement sur

„ l'assemblage de l'étrave & de la quille, & il contribuë à mieux entretenir
„ ces deux piéces ensemble. On prend ordinairement cet endroit pour la
„ cinquiéme partie de la longueur du vaisseau, de l'étrave à l'étambord,
„ si bien qu'on peut établir pour maxime, que selon la plus grande partie
„ des Maîtres, le mat d'avant doit être placé à une cinquiéme partie de la
„ longueur du vaisseau, à prendre de l'avant à l'arriere.

„ Si le Mat de misène étoit placé plus vers l'avant, il faudroit que son pied
„ portat plus haut, ce que la foiblesse de l'avant ne peut pas permettre; &
„ s'il étoit plus en arriére, les voiles du grand mat déroberoient le vent aux
„ siennes, & de gros tems il apporteroit beaucoup d'incommodité & d'em-
„ baras à la manœuvre des voiles du grand mat.

„ Le Grand Mat se pose à peu près au milieu du vaisseau, dans l'endroit
„ où est la plus grande force du batiment. Mais si le vaisseau, par sa con-
„ struction, se trouve foible à l'avant, on place le grand mat un peu plus
„ vers l'arriére; & cela se pratique même presque toûjours dans les plus grands
„ vaisseaux Hollandois. Cependant ce reculement des mats vers l'arriére,
„ ne doit pas être de plus trois pieds. Dans les autres vaisseaux on les recu-
„ le aussi, ou bien on les tient avancez, selon que le requiert le gabarit & la
„ construction du batiment, & selon qu'on a besoin d'espace vers l'ar-
„ riére.

„ On place le Mat d'artimon aussi loin du grand mat qu'il est possible,
„ afin que sa voile soit aussi grande qu'il se peut, ensorte néanmoins que l'on
„ puisse aisément manoeuvrer par derriére, & qu'il reste assez d'espace pour
„ faire joüer la barre du gouvernail. L'endroit le plus propre à poser ce mat,
„ en conservant tous ces avantages, se trouvera si l'on partage la longueur
„ du vaisseau en cinq parties & demie, à prendre de l'arriére à l'avant, &
„ qu'on place le mat entre la premiére partie & la seconde. Par exemple;
„ Partagez un vaisseau de cent-soixante-cinq pieds en cinq parties & demie,
„ chaque partie sera de trente pieds, & la demie de quinze pieds; le mat se-
„ ra posé à trente pieds de l'arriére.

„ Quoi qu'exterieurement il paroisse beaucoup de diversité dans la manié-
„ & à l'égard des endroits où ce mat est placé dans les vaisseaux, il n'y en
„ a pourtant point, ou presque point. Cela ne vient que de ce que les
„ hauts qui sont proches du mat, comme la dunette &c. sont diversement
„ disposez.

„ Dans les flûtes de la grandeur la plus commune, on place le mat au mi-
„ lieu, ou un peu plus vers l'arriére, derriére l'écoutille. Dans les sema-
„ ques ordinaires on le place à un tiers de la longueur, à prendre de l'avant
„ à l'arriére.

„ En général on peut dire que les mats se trouvent toûjours bien placez,
„ quand ils sont posez dans des endroits où ils contribuent à tenir le vaisseau
„ en équilibre; car plus l'équilibre est parfait & mieux le navire fille.

„ Le grand Mat est le plus haut, parce qu'il est placé à l'endroit où est
„ la plus grande force du batiment, & où il peut le plus contribuer à l'é-
„ quilibre.

„ Les Mats des vaisseaux qui sont destinez à faire des voiages de long
„ cours,

„ cours, doivent être plus courts que les autres, & leur funin doit être plus „ gros.

„ Le Mât d'artimon est plus court que le grand mât, comme portant „ bien moins de voiles; & il porte moins de voiles, parce que les voiles du „ grand mât empêchent qu'il n'en porte davantage. Outre cela les bâti- „ mens n'ont pas assez de force, & n'ont pas une force égale par tout, pour „ porter par tout des mâts égaux. D'ailleurs l'usage auquel l'arriére du „ vaisseau est destiné, ne le permet pas aussi, savoir toutes les chambres qui „ sont l'une sur l'autre, & sur les hauts. Enfin s'il y avoit au mât d'arriére „ autant de voiles & aussi grandes qu'au grand mât, elles déroberoient le „ vent à celles du grand mât, & contribueroient moins que ces derniéres „ au sillage du vaisseau, tant parce qu'elles le feroient trop tourmenter à „ l'arriére, & qu'il ne sentiroit pas si bien son gouvernail, que parce que „ l'endroit ne leur permettroit pas de contribuer autant que les voiles du „ grand mât à tenir le vaisseau en équilibre. Joignez encore à cela que pour „ mettre de plus grandes voiles au mât d'artimon, il faudroit néceſſaire- „ ment le placer plus en arriére, & alors il empêcheroit le jeu de la barre „ du gouvernail.

„ Les vaisseaux peu allongez ont besoin de beaucoup de mâture & de „ peu d'envergure, mais les vaisseaux bien allongez doivent avoir des mâts „ courts & de longues vergues. Si les vaisseaux qui sont bien longs, avoient „ des mâts bien hauts, il arriveroit que le vent soufflant le long de la surfa- „ ce de l'eau, & continuant à soufler de même en l'air, ces hauts mâts ne „ manqueroient pas de faire tomber le vaisseau sur le nez, ce qui n'a pas „ lieu quand les bâtimens sont courts. C'est une maxime, que plus les lig- „ nes sont longues, plus grands sont les cercles, qu'elles décrivent lors „ qu'elles sont en mouvement.

„ Les Turcs se piquent d'avoir des mâts fort hauts, & de longues ver- „ gues, afin que les vaisseaux portent plus de voiles; mais cela leur fait plier „ le côté. Le grand Mât & le Mât d'artimon tombent ou panchent en „ arriére, mais le mât d'avant est posé à plomb, si ce n'est lors que le vais- „ seau se trouve fort foible de l'avant, car alors on fait un peu tomber ce „ mât en arriére; mais sans cela on le fait plutôt pancher de deux ou trois „ pouces en avant. Pour donner au grand mât justement ce qu'il lui faut „ de pente en arriére, il faut prendre le creux, depuis la quille jusques au „ premier pont par dessous, ou jusqu'au dessus des faux-baux s'il y en a, & „ donner autant de pouces de pente au mât qu'il y a de pieds. On donne la „ même pente au mât d'artimon.

„ Quand un vaisseau ne vient pas bien au vent, on fait un peu moins „ tomber mât qu'à l'ordinaire; & quand il vire aisément par l'arriére, mais „ qu'il refuse par l'avant & qu'il ne veut pas ariver, on place les mâts un „ peu plus vers l'avant qu'on n'a coutume de le faire.

„ La pente en arriére qu'on donne au grand Mât & au Mât d'artimon, fait „ carguer le vaisseau par l'arriére, & contribue à lui donner ce qu'il faut „ qu'il ait de tirant d'eau qu'il est nécessaire, & que le vaisseau vienne mieux „ au vent. Il y a des semaques où l'on place le mât bien avant vers l'arrié-

„ re

„ re, afin qu'il porte une plus grande voile, & alors on fait tomber le mât
„ vers l'avant.

„ On fait beaucoup tomber vers l'arriére les mâts des vaisseaux qui vont
„ aux Indes, & l'on en ride extrémement les étais à l'avant; au lieu que les
„ gaulabans tiennent les mâts de hune par l'arriére, si bien que toute la mâ-
„ ture paroît tout à fait difforme.

„ La règle qu'on suit le plus communément pour les proportions des
„ Mâts est de leur donner autant de pieds de hauteur qu'il y en a en deux fois
„ la largeur & le creux du vaisseau. Par exemple; Vingt-neuf pieds de lar-
„ ge & douze pieds de creux font quarante & un pied; deux fois quarante
„ & un pied font quatre-vingts deux; ce doit être la hauteur du mât.

„ Pour l'épaisseur, quelques-uns la proportionent par raport au creux du
„ vaisseau. Ils donnent au mât un pied d'épaisseur dans l'étambraie par cha-
„ que six pieds de creux qu'a le bâtiment. L'épaisseur du ton est des trois
„ quarts de celle du mât dans l'étambraie. Par exemple; Si le mât a dix-
„ huit palmes d'épaisseur dans l'étambraie, le ton en doit avoir treize pal-
„ mes & demie.

„ L'épaisseur des Mats de hunne se proportiont sur celle des tons des mats
„ sur lesquels ils sont entez, dont on leur donne les cinq sixiêmes parties.
„ Par exemple; si le ton du grand mât a treize palmes & demie d'épaisseur,
„ ou de diamétre, le grand mât de hunne doit avoir onze palmes & demie
„ dans le choquet.

„ Les Mâts sont un peu plus épais dans leurs tons qu'au dessous, à cause
„ des manœuvres qui y passent. Les tons sont octogones.

„ Les hauts Mâts, en y comprenant les batons des pavillons se mettent
„ bas par les trous d'entre les barres de hune de devant, parce qu'on auroit
„ trop de peine à les amener par derriére, à cause de la pente qu'on donne
„ aux mats de dessous. Néanmoins les Anglois les baissent par derriére.

„ Selon quelques autres Maîtres la proportion du grand Mat se trouve de
„ cette sorte. On lui donne un pied d'épaisseur dans l'étambraie, par cha-
„ que six pieds de creux qu'a le vaisseau. Lors qu'il a seize palmes de dia-
„ métre dans l'étambraie, il doit avoir douze palmes sous le ton, & onze
„ palmes au dessus du ton. Lorsqu'un mat de hune a dix palmes de diamé-
„ tre dans l'étambraie, il doit avoir six palmes & demie par le haut. Le
„ mat d'artimon doit avoir par le haut les deux tiers de l'épaisseur qu'il a
„ par le bas; & il en doit être de même à l'égard de tous les perroquets.
„ La mature ordonnée par les Charpentiers qui ont réglé les proportions
„ d'un vaisseau de cent trente quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord,
„ se trouve ci-devant sous le mot Bois.

„ Différens Maîtres réglent différemment les matures, ainsi qu'on le voit
„ dans les Articles suivans. Un vaisseau de cent soixante pieds de long, &
„ quarante pieds de de large, doit avoir un grand mat de 90. à 91. pieds de
„ haut, & 24. palmes de diamétre. Un vaisseau de cent trente cinq pieds
„ de long, (il faut toujours entendre de l'étrave à l'étambord), & de tren-
„ te quatre pieds de large, doit avoir un mat de 85. pieds de haut, & de vingt
„ palmes & demie de diamétre.

„ Un

„ Un Vaisseau de cent-trente pieds de long, & de trente pieds de „ large, doit avoir un mat de 83. pieds de haut, & de 20. palmes de „ diamétre.

„ Un Vaisseau de cent pieds de long, doit avoir un mat de soixante & quatorze pieds de haut, & de 15. palmes & demie de diamétre.

„ Une Buche de soixante & quatorze pieds de long, doit avoir un mat de „ cinquante-cinq pieds de long, avec une voile à trait quarre, & d'onze pal- „ mes de diamétre.

„ Un Boïer de quatre-vingts-six pieds, doit avoir un mat de cinquante- „ huit pieds de haut sous le ton, & de vingt palmes de diamétre, & le ton „ doit être de dix-huit pieds de haut.

„ Un grand Yacht qu'on a vû, avoit un mat de 54. pieds de haut sous „ le ton, & le ton étoit de 17 pieds; son diamétre étoit de seize palmes & „ demie.

„ Le grand mat d'un Chat de cent-seize à cent-dix-huit pieds de long, a- „ voit soixante & treize pieds de haut, & quinze palmes de diamétre.

" Le grand mat d'une galiote de quatre-vingts-huit pieds, avoit 59 pieds " de haut sous le ton, dix-neuf pieds dans le ton, & vingt palmes de dia- " métre.

" Le grand mat d'un vaisseau marchand, de cent-douze pieds de long, de- " stiné pour la mer Baltique, avoit 78 pieds de haut, & dix-sept palmes de " diamétre.

" Le grand mat d'une frégate de cent-quinze pieds de long, vingt-six " pieds de large, & onze pieds de creux, avoit soixante & dix-neuf pieds de " long, & seize palmes & demie diamétre.

" Le grand mat d'une frégate de cent pieds de long, vingt-quatre pieds " de large, & onze pieds de creux, avoit soixante & seize pieds de haut, & „ quinze palmes de diamétre.

„ Les Anglois donnent de hauteur à leurs mats trois fois les quatre cin- " quiémes parties de la largeur du vaisseau. Par exemple; Vingt-cinq pieds " de largeur du vaisseau, donnent vingt pieds pour les quatre cinquiémes par- " ties, & trois fois vingt pieds font soixante pieds pour la hauteur du grand " mat. Ils donnent au mat d'avant les quatre cinquiémes parties de la hau- " teur du grand mat, & font le beaupré égal au mat d'avant. Ils donnent „ au mat d'artimon la moitié de la hauteur du grand mat.

„ Pour mater un vaisseau on enlève les mats avec des machines à mater, " des gruës, des alléges, & quoi qu'ils soient déja arborez on ne laisse pas " quelquefois de les changer de place, en coupant les étambraies; en se ser- " vant de coins pour les repousser; & en les tirant par le moien des étais & „ des galaubans.

Voici ce qu'un autre Auteur Flamand établit au sujet des Mats.

„ Comme on a beaucoup de peine à trouver des mats tout d'une piéce, " d'un brin, pour les grands vaisseaux, on est souvent obligé de les faire de " trois, quatre, ou cinq piéces, qui sont assemblées à queuë d'aron- " de, & à queuës perduës, ce qui demande beaucoup d'industrie, de " travail, & de coût. Les tons des plus grands mats sont ordinairement de " chêne.

„ La mesure des mâts en Hollande s'exprime d'ordinaire par pieds en lon-
„ gueur, & par palmes en diamétre, ou épaisseur.

„ Les grands vaisseaux ne peuvent pas porter des mâts dont la hauteur ré-
„ ponde à leur grandeur, par raport aux petits bâtimens; c'est-à-dire
„ que la hauteur du mat d'un grand navire n'augmente pas à proportion de
„ sa grandeur, eu égard à la hauteur du mat & à la grandeur d'un pe-
„ tit batiment. Mais ce qui ne peut se pratiquer dans les mâts, non seule-
„ ment parce qu'on ne pourroit manœuvrer des voiles si hautes, mais enco-
„ re à cause de divers autres inconveniens, on le pratique dans les vergues,
„ qu'on tient plus longues; si bien que les grands vaisseaux ont à propor-
„ tion moins de mature & plus d'envergure que les petits; & les petits ont
„ moins d'envergure & plus de mature.

„ Il y a diversité de sentimens entre les Maîtres sur la mature, comme
„ sur beaucoup d'autres points; outre que la destination des vaisseaux, la
„ qualité du bois & le gabarit du batiment, donnent aussi lieu à cette
„ diversité. Il y a beaucoup de Maîtres qui donnent un, deux, ou trois
„ pieds de mature moins aux vaisseaux qui sont destinez pour naviguer dans
„ les païs chauds, où les vents le sont aussi, qu'à ceux qui doivent al-
„ ler vers les Poles. Mais ces considérations particuliéres n'empêchent
„ pas que les Règles générales n'aïent lieu, sauf à la prudence de ceux
„ qui se mêlent du métier, d'en faire une application particuliére aux
„ faits particuliers.

„ L'épaisseur du grand Mat & du Mat d'avant sous le ton, ne doit être
„ que d'une cinquiéme partie moindre que celle qu'il a dans l'étambraie, &
„ cette diminution ne doit commencer qu'à deux fois la longueur du ton, à
„ mesurer un peu au dessous des hunes, parce que ces mats ont beaucoup à
„ soufrir par le haut, à cause des mats de hune dont le bout les presse: aussi
„ est ce souvent par là qu'ils rompent. Il est vrai que la plûpart des Maîtres
„ les diminüent du quart, mais c'est trop sans doute, & si l'on prenoit bien
„ soin de s'informer de tous les accidens qui arrivent en mer, l'expérience
„ feroit connoître que c'est trop.

„ L'épaisseur du grand Mat de hune & du Mat de hune d'avant doit être
„ moindre d'un tiers sous le ton que dans les chouquets; & la diminution
„ du mat d'artimon doit être de même, parce qu'il n'a qu'un perroquet à
„ porter.

„ Tous les Perroquets doivent avoir d'épaisseur sous le ton, les cinq hui-
„ tiémes parties de ce qu'ils en ont dans dans les chouquets.

„ Tous les Mats de hune & les Perroquets, doivent être quarrés par le
„ bas, dans toute la longueur où ils ont une double épaisseur, afin d'y pouvoir
„ mieux placer les trous du clan & de la clef, & qu'ils s'entretinnent mieux
„ avec les barres de hune.

„ La hauteur du ton des trois Mats doit être d'une dixiéme partie de leur
„ hauteur entiére; & la hauteur du ton des mats de hune & des Perroquets
„ doit être d'une douziéme partie de leur hauteur entiére. On peut bien
„ quelquefois leur en donner un peu plus, mais on ne doit jamais leur en
„ donner moins.

„ C'est

„ C'est le plus ou le moins de largeur du vaisseau qui contribuë à lui faire
„ donner plus ou moins de mature & de voilure, & à lui faire prendre plus
„ ou moins de vent.

„ Quand la largeur d'un vaisseau ne passe pas vingt-cinq pieds, son grand
„ mat sur lequel tous les autres doivent être réglez, doit avoir de hauteur
„ trois fois la largeur du batiment. Que si le navire a plus de vingt-cinq
„ pieds de large, on ajoûte un pied de hauteur au mat par chaque pied de
„ largeur que le vaisseau peut avoir au dessus des vingt-cinq pieds.

„ On doit donner autant de pouces d'épaisseur au grand Mat qu'il y a de
„ pieds dans les trois quarts de la largeur du vaisseau. Il est même bon de lui
„ en donner un peu davantage, puis que l'expérience fait souvent connoître
„ qu'il en est besoin.

„ Le Mat d'avant doit être d'une dixiéme partie plus court & plus mince
„ que le grand mat. On peut y ajoûter ou diminuer un peu, à proportion
„ de ce que son écarlingue est posée plus haut, ou plus bas.

„ Le Mat d'artimon, supposé que son écarlingue soit posée sur le bas pont,
„ ainsi qu'il se pratique ordinairement, doit avoir de hauteur les trois quarts
„ de celle du grand mat. Cependant il faut aussi avoir égard au gabarit de
„ l'arriére du vaisseau, car selon qu'il y a beaucoup ou peu d'accastillage, on
„ tient aussi le mat d'artimon plus ou moins haut d'un, de deux, ou de trois pieds.
„ Les plus agréables figures du haut de ces trois mats, c'est quand les hunes
„ sont à même hauteur, ou que celle du milieu s'élève & que les autres sont
„ à même hanteur. Que si le pied du mat d'artimon descend sur la carlin-
„ gue, il faut augmenter la longueur du mat, & lui ajoûter la hauteur du
„ creux. Mais d'un autre côté si le pied est placé sur le haut pont, ainsi
„ qu'il arrive quelquefois, il le faut tenir plus court à proportion.

„ Le Mat de beaupré doit avoir de longueur les trois huitiémes parties de
„ la longueur du vaisseau. Son épaisseur doit être entre celle du grand mat
„ & du mat d'avant, c'est-à-dire, prise au bord de l'étrave en dedans, & il
„ est bon qu'il conserve cette épaisseur jusqu'à un tiers de sa longueur depuis
„ l'étrave en dedans, & tout de même depuis l'étrave en dehors, parce qu'il
„ est nécessaire qu'il ait beaucoup de force. Mais à un tiers au delà de l'é-
„ trave, on le tient d'une huitiéme partie moins épais qu'il n'est à l'étrave;
„ & aux deux tiers au delà de l'étrave il ne doit avoir que la moitié de l'é-
„ paisseur qu'il a sur l'étrave. Il faut remarquer qu'ordinairement la partie
„ du beaupré qui sort & s'élance au delà de l'étrave, se considére, à cause
„ de cette proportion, comme divisée en trois, & que le tiers qui est vers
„ le bout s'appelle en Flamand, *De Nok van de boegspriet*, de même que les
„ bouts des vergues, *De Nokken van de reën.*

" Quand les Mats de dessous sont courts, on tient les mats de hune plus
" longs, & quand ils sont longs on tient les mats de hune plus courts. Le
" grand mat de hune doit avoir autant de longueur que le vaisseau a de lar-
" geur, avec les deux tiers encore de cette même largeur. Par exemple; Si
" le vaisseau a trente-six pieds de large, le grand mât de hune doit avoir soi-
" xante pieds de long. Son épaisseur par le bas doit être égale à celle du ton
" du mat sur lequel il est, ou un peu moindre. Le mat de hune d'avant doit

" avoir de longueur les neuf dixiémes parties de la longueur du grand mat
" de hune; de même que le mat de miséne qui le soutient, a l'égard du grand
" mat. Son épaisseur se doit proportionner comme celle du grand mat de
" hune.

„ Le grand Perroquet doit avoir de longueur les trois quarts de la largeur
„ du vaisseau, & son épaisseur dans le chouquet doit être d'une huitiéme
„ partie moindre que l'épaisseur du ton du mât de hunne sur lequel il est en-
„ té. Le Perroquet d'avant doit être d'une sixiéme partie plus court que
„ le grand perroquet, & son épaisseur se doit proportioner de même. Le
„ Perroquet d'artimon doit être d'une dixiême partie plus long & plus épais
„ que le grand perroquet. Le Perroquet de beaupré doit avoir les cinq sixiê-
„ mes parties de la longueur du perroquet d'avant, mais son épaisseur dans
„ le choquet doit être égale à l'épaisseur du grand perroquet. L'Auteur
„ reconnoît que souvent on le tient plus épais, mais il déclare que cette
„ pratique est contre son sentiment, aussi-bien que contre le sentiment de
„ plus de la moitié des Maîtres.

„ Le Bâton du Pavillon du grand mât, ou de l'Amiral, en Flamand *Stok*,
„ *Steng*, *Vlagge-stok*, *Teken-stek*, *Vlagge-standaart*, doit être d'une septié-
„ me partie plus long que le grand perroquet sur lequel il est arboré, mais
„ il doit être d'une sixiême partie moins épais

„ Le Bâton du Pavillon du mat de miséne, ou du Vice-Amiral, doit être
„ aussi d'une septiême partie plus long que le perroquet de miséne, & son
„ épaisseur doit être proportionée comme celle ci-dessus.

„ Le Bâton du Pavillon de l'artimon, ou du Contre-Amiral, doit être
„ d'une sixiême partie plus court, & d'une moitié plus mince que le per-
„ roquet sur lequel il est arboré.

„ Le Pavillon de beaupré ne s'arbore guéres qu'aux jours de réjoüissance,
„ ou de parade, ou pour faire reconnoître le vaisseau par d'autres vaisseaux.
„ Son Bâton, qu'un Auteur Flamand appelle, *Spriet*, doit avoir les trois
„ quarts de la longueur & la moitié de l'épaisseur du perroquet de beau-
„ pré.

„ Le Pavillon, ou Enseigne de poupe, est commun a toutes sortes de
„ vaisseaux, & chacun a la liberté de le mettre. Son Bâton, ou sa Gaule,
„ doit être de la longuer & de l'épaisseur qui est ci-dessus marquée pour le
„ bâton du pavillon du grand mat. Il semble qu'il seroit raisonable que ce
„ pavillon & son baton fussent plus grands que ceux du grand mat, parce-
„ qu'ils sont plus bas, & qu'ils peuvent tenir plus ferme; mais ils se trou-
„ vent assez grands, & paroissent même beaucoup plus grands que les au-
„ tres, qui étant guindez si haut en paroissent beaucoup plus petits.

„ Les Bâtons des Pavillons, qui s'arborent sur des mats de hune, doivent
„ être plus longs que ne seroient les perroquets; mais ceux qui se mettent
„ sur les perroquets, en comprenant le perroquet d'artimon, doivent être
„ plus courts que les perroquets.

„ Les Batons des Girouëttes, appellez en Flamand, *Stoelen*, auxquels les
„ girouëttes sont atachées, doivent avoir un quart de la longueur du mat
„ de hunne, ou du perroquet sur lequel ils sont arborez; & ils doivent avoir

„ assez

„ assez d'épaisseur pour remplir la place du baton de pavillon. Les Anglois „ les tiennent unis depuis le dessus du choquet jusques au haut; mais les „ Hollandois y font un petit ton par le haut, lequel nom de petit Ton, qui „ est en Hollandois comme en François, on prétend venir d'une Tonne, ou „ d'un Tonneau, qu'on mettoit autrefois au haut des mats pour tenir le ga- „ bier, ou la sentinelle.

MAT Forcé. *Een gekrenkt, of gekraakt mast, die een kraak of en breuk heeft.*

C'est un mat qui a soufert un éfort, & qui est en danger de se rompre dans l'endroit où il est incommodé.

MAT Gemellé, jumellé, reclampé, renforcé. *Een gewangt mast.*

C'est un mat qui n'aïant pas assez de grosseur, ou qui aïant quelque éfort, est fortifié par des jumelles, ou piéces de bois, qui empêchent qu'il n'éclate & ne rompe; & pour le mieux renforcer on lie les jumelles tout autour avec des cordes, de distance en distance, ce qu'on appelle Lieure.

MAT de rechange. *Een loose mast, Een maast in voorraadt, of tot waarnoodt.*

Ce sont des mats de hunne qu'on porte dans un voiage, afin de pouvoir supléer dans le besoin à ceux qui pourroient manquer.

MAT de cinquante ou de soixante palmes. *Een mast van vijftig of sestig palm in 't rondt.*

C'est-à-dire, un mat qui a cinquante ou soixante palmes de circonférence.

Aller à Mats & à cordes, Mettre à Mats & à cordes, Se mettre à sec. *Drijven sonder zeil; Onder zee leggen, geleit, of gelegt zijn.*

On dit, Aller à Mats & à cordes, quand l'impétuosité du vent a contraint d'abaisser toutes les voiles & les vergues. Le vent devint si violent que nous fûmes obligez d'aller vent arriére à mats & à cordes, les mats de hunne bas, & les vergues sur le vibord.

MATS sont venus à bas. *De masten die sijn afgebrooken, of afgeschooten.*

On dit que les mats sont venus à bas quand ils se sont rompus, ou que le canon les a coupez.

MATS de hunne hauts. *De stengen op.*

Avoir les mats de hunne hauts, c'est les avoir élevez où il faut qu'ils soient pour faire route.

MATS de hunne qui s'emmanchent par derriére. *Stengen die agter de masten schieten.*

Ce sont des mâts de hunne qu'on amène, ou descend au contraire des autres; car pour l'ordinaire ces sortes de mats, s'amènent, par en avant des mats sur lesquels ils sont posez.

MAT de chaloupe, Mat de canot. *Een Boot-mast, en Sloep-mast.*

C'est un mat qui sert à la chaloupe, ou au canot.

MAT de plusieurs piéces. *Een mast van veel in malkandere ingevoegde stukken, dat van veel stukken by malkander geset wordt, Kluft-werk, Schaakwerk.*

C'eſt un mat qui eſt fait de pluſieurs autres mats joints enſemble.

MAT d'une piéce, ou Mat d'un brin. *Een maſt van een enkel hout, die van een ſtuk is.*

C'eſt un mat fait d'un ſeul arbre. Les beauprés & les mats de hune ſont d'une ſeule piéce. On y fait préférablement ſervir les mats du Nord.

MATE. Vaiſſeau Maté en caravelle. *Een ſchip met vier maſten ſonder ſtengen.*

On dit qu'un navire eſt maté en caravelle, pour dire qu'il n'a point de mat de hunne, mais ſeulement quatre mats.

Vaiſſeau Maté en chandelier. *Een ſchip met een regt over endt ſtaande maſt, met een maſt die regt op ſtaat, niet voor over.*

Un navire eſt maté en chandelier quand il a ſes mats fort droits, ou à plomb.

MATE' en frégate. *Een ſchip met maſten voor over-hellende.*

On dit qu'un vaiſſeau eſt maté en frégate, quand il a ſes mats arquez en avant.

MATE' en galére. *Een ſchip met twee maſten, ſonder ſtengen.*

C'eſt lors qu'un vaiſſeau n'a que deux mats, ſans avoir de mat de hune.

MATE' en heu. *Een maſt met een emmer-zeil-ree.*

On dit qu'un vaiſſeau eſt maté en heu, quand dans ſon milieu il n'a qu'un mat qui lui ſert auſſi de mat de hunne, avec une vergue qui ne s'appareille que d'un bord.

MATE' en fourche, ou à corne. *Een maſt met een gaffel.*

Un batiment eſt maté en fourche quand il porte une corne à demie hauteur de ſon mat, laquelle corne eſt poſée en ſaillie ſur l'arriére, & ſur laquelle il y a une voile appareillée, de ſorte que la corne eſt proprement une vergue. Cette ſorte de mature eſt propre aux yachts, aux caiches, ou quaiches, aux boïers batimens de charge des Païs-Bas, & à d'autres ſemblables.

MATE' en ſemaque. *Een maſt met een ſpriet, of dwaars-ſpriet.*

C'eſt un mat au pied duquel il y a un boute-hors, ou baleſton, qui prend la voile de travers par ſon milieu. *Voiez*, VERGUE EN BALESTON.

MATER, Maſter un vaiſſeau. *De maſten inſetten, Een ſchip bemaſten.*

C'eſt-à-dire, Planter les mats dans un vaiſſeau, garnir un vaiſſeau de tous ſes mats. *Voiez*, MACHINE à mater.

Navire qui eſt Maté. *Een bemaſt ſchip.*

C'eſt qu'il a ſes mats poſez en leur place.

MATER, Maſter *Over endt ſetten.*

Ce terme, en ſa ſignification générale, ſignifie non ſeulement planter les mats dans un vaiſſeau, mais il ſignifie encore mettre quelque choſe ſur le bout, comme un muid, une barique, qu'on met debout ſur ſes fonds.

MATEREAU, MASTEREAU, MATEREL. *Stomp.*

C'eſt un petit mat, & un bout de mat. Il y en a qui appellent quelque-

fois

fois Matereau le mat de hune d'avant, mais cela ne se peut dire que de ceux des petits vaisseaux. Les Normans disent Materel.

MATEREAUX à croc. *Handt-spaaken.*

MATEUR, MASTEUR. *Een Mast-zetter, Een Mast-maaker.* Maître Mateur; *Opper-mast-maaker.*

C'est un ouvrier qui fait les Mats des vaisseaux, & qui sait toutes les proportions qu'ils doivent avoir. *Voiez* MAITRE MATEUR.

MATURE, MASTURE. *Mast-werk, Mast-hout, Rond-hout.*

C'est en général tous les mats d'un vaisseau. On dit, Ce vaisseau a une belle mature.

MATURE d'une seule piéce, ou de plusieurs piéces. *Voiez,* MAT.

Vaisseau qui a beaucoup de Mature. *Een hoog-getuigdt schip.*

C'est-à-dire que ses mats ont beaucoup de longueur.

„ Il faut prendre garde à ne donner pas trop de mature à un vaisseau, par „ ce que les mats se rompent, & que le vent les emporte à la mer, ou qu'ils „ font tourner le vaisseau.

Vaisseau qui a peu de Mature. *Een laag-getuigdt schip.*

„ Il ne faut pas non plus lui donner trop peu de mature, parce qu'il per- „ droit trop de vent & qu'il ne filleroit pas si bien.

La MATURE, ou MASTURE. *Mast-maakers-werf, Mast-maakerij.*

C'est le lieu où l'on fait les mats.

MATAFIONS. *Lijnen, Steek-lijnen.*

Ce sont des petites cordes qui sont comme des éguillettes : on s'en sert pour atacher les moindres pieces.

MATELOT. *Matroos, Gesel, Boots-gesel, Maat.*

C'est un homme de mer qui est emploié pour faire le service d'un vaisseau. Ce qui regarde les fonctions, les engagemens & les loiers des Matelots se trouve dans l'Ordonnance de 1681. Livre 2. tit. 7. & liv. 3. tit. 4.

„ Chaque matelot est obligé d'aller à son tour, à l'ordre du Capitaine, „ faire la sentinelle sur la hune, pendant le jour, & on fait quelque gratifi- „ cation à celui qui découvre quelqu'une des choses qu'on désire; par exem- „ le, les terres, ou d'autres vaisseaux.

MATELOTS-GARDIENS. *Wagters Matroosen.*

Il y en a huit entretenus sur les vaisseaux du premier rang, six sur ceux du second rang, quatre sur ceux du quatriême & cinquiême rang &c. desquels Gardiens il y en a toûjours le quart qui sont Calfats, ou Charpentiers. Les Matelots gardiens étant dans le port couchent à bord, & sont divisez pendant le jour, pour le service du port, en trois brigades égales en nombré & forces. Les Officiers Mariniers & Gardiens de chaque vaisseau sont divisez par les deux quarts de la nuit.

MATELOT. Il est bon Matelot. *Hy verstaat hem het matroos-werk, Hy is ervaaren in 't scheeps-werk.*

Cela se dit d'un Officier, ou d'un autre, qui entend bien le métier de la mer, c'est-à-dire qu'il est bon manœuvrier. Mr. de Gabaret étoit un bon Matelot, c'est-à-dire qu'il étoit très intelligent dans les choses de marine.

MA-

MATELOT. Vaisseau Matelot, Vaisseau Second. *Byslander, Macker, Noodt-hulp.*

Il y a deux sortes de vaisseaux Matelots, car en de certaines armées navales on associe deux-à-deux les vaisseaux de guerre, pour se prêter du secours mutuellement en cas de besoin, & ces vaisseaux sont Matelots l'un de l'autre L'autre sorte de matelots est dans toutes les armées navales, mais elle a seulement lieu pour les Officiers Généraux qui portent pavillon. Ainsi, l'Amiral, le Vice-Amiral, & enfin chaque Commandant d'une division, ont deux vaisseaux matelots pour les secourir, l'un à leur avant, appellé Matelot de l'avant, & l'autre à leur arriére, appellé Matelot de l'arriére, ou Second de l'arriére. Quelquefois, quand l'Amiral tient la mer, il n'y a que lui qui par prérogative ait deux vaisseaux seconds, & les autres pavillons n'en ont que chacun un.

" Dans les armées navales on range deux ou trois navires de guerre auprès
" de chaque pavillon, d'où ils ne s'éloignent jamais: ils doivent leur don-
" ner toute sorte de secours, & recevoir & executer les ordres. Ils se
" tiennent le plus souvent au lof & un peu de l'avant, & quelquefois
" sous le vent par le travers des hanches du vaisseau pavillon, l'un devant
" l'autre.

Navire, ou Vaisseau Matelot. *Een schip bequaam om onder admiraalschap, te zeilen.*

C'est un navire qui étant passablement bon de voiles, peut aller de compagnie avec une flote, sans lui causer de retardement en sa route.

MATELOTAGE. *Matroos-geldt.*

C'est le salaire des Matelots.

MATER, MATEUR, MATURE. *Voiez*, ci-dessus, après Mat.

MAU.

MAUGE'RE, ou MAUGE qui est moins en usage. *Mammiering.*

Ce sont des bources de cuir, ou de grosse toile goudronnée, longues d'environ un pied, & qui ressemblent à des manches ouvertes par les deux bouts, pour mettre à chaque dalot, ou delot, & servir à l'écoulement des eaux qui sont sur les tillacs, sans que l'eau de la mer puisse entrer dans le vaisseau, parce que les vagues applatissent la maugére contre le bordage.

MAI.

MAI, Mai. *Een traalie-werk om touwen uit te lekken.*

C'est un grand espace de bois grillé par le fond, où l'on met égouter le cordage, lors qu'il est nouvellement sorti du goudron.

MEC.

ME'CHE. *Londt.*

C'est un bout de cordé allumé, qui sert pour mettre le feu au canon, aux artifices, & aux mousquets. On s'en sert aussi pour mettre le feu aux brulots. La méche se fait de vieux cordages battus, que l'on fait boüillir avec du soufre & du salpêtre, & qu'on remet en corde grossiére après l'avoir fait sécher.

„ On compte cinquante livres de mêche par mois pour l'entretien des mé-
„ ches

„ ches & bâtons à méche dans un vaisseau, & on compte que chaque livre „ de méche doit brûler trois fois vingt-quatre heures.

MÉ'CHE ardente, ou allumée. *De roode haan, Een brandende londt.*

Compasser la méche. *De londt passen.*

Paquet de méche. *Een kippe londt.*

MÉ'CHE. *Tintel, Vonk-doek.*

C'est de méchant linge brûlé, propre à prendre feu lors que l'on bât le fusil.

MÉ'CHE de villebrequin. *'t Yser van een spyker-boor.*

C'est le fer qui sert à percer, c'est-à-dire, la partie du villebrequin qui est attachée au fût.

MÉ'CHE de tariére. *'t Yser van een avegaar.*

MECHE d'une corde. *'t Hart van een touw.*

C'est le touron fil de carret qu'on mêle au milieu des autres tourons pour rendre la corde ronde. On dit aussi Ame, *Voiez*, AME.

MÉ'CHE de mât. *De lengte van een mast, van de voet tot onder de ommers.*

Cela se dit du tronc de chaque piéce de bois, depuis son pied jusqu'à sa hune.

MÉ'CHE de mat. *De tong van de mast.*

C'est aussi la principale piéce & celle qui est au milieu d'un mât, lors qu'il est composé de plusieurs piéces. Celles qui y sont ajointes s'appellent *Swalpen*, *Zwalpen*, ou *Wangen.*

MÉ'CHE du gouvernail. *Schaft van 't roer, De post van 't roer.*

C'est la premiére piéce de bois qui en fait le corps.

MEL.

MÉ'LIE, ou MELIS. *Voiez*, TOILE.

MEM.

MEMBRES d'un vaisseau. *Inhouten, Ribben, Scheeps-leeden.*

Le Membre est dans un vaisseau toute grosse piéce de bois qui est nécessaire pour le construire, comme varangues, allonges, genoux &c.

MEP.

MÉ'PLAT. *Voiez*, BOIS.

MER.

MER. *Zee.*

C'est l'amas des eaux qui composent un globe conjointement avec la terre, & qui la couvrent en plusieurs endroits. La plûpart de ses parties ont un flux réglé, & les autres n'ont de mouvement que ce qui leur en est donné par les vents. Il y a des embouchures de riviéres si vastes qu'on leur donne quelquefois le nom de Mer: ainsi l'embouchure de la Garonne est appellée Mer de Gironde. La Mer a divers noms selon les divers païs, ou climats, où elle s'étend, & les diverses maniéres dont elle s'étend. La grande Mer s'appelle la Mer Océane, dans laquelle est le flux & reflux. Depuis l'Equateur, du côté de deçà, on la nomme la Mer du Nord, ou Atlantique. Au delà des terres de l'Amérique on l'appelle la Mer du Sud, ou la Mer Pacifique. Sous le Pole on l'appelle la Mer Glaciale, ou la Mer Blanche, à

cause de ses glaces: vers la Suéde & le Dannemarc, c'est-à-dire, au delà du détroit nommé le Sond, la Mer Baltique; en venant du Sond vers le Pas de Calais, la Mer d'Allemagne; sur les côtes de Bretagne & d'Angleterre, la Mer Britannique.

La Mer Méditerranée est celle qui entre dans les terres, & qui divise l'Europe, l'Afrique & l'Asie. On l'appelloit autrefois la Mer des Grecs, ou la Grande Mer. On l'appelle Ligustique & de Toscane vers l'Italie; Adriatique dans le golse de Venise; Ionique & Aegée vers la Gréce; Mer de Marmora, ou Mer Blanche, parce qu'on tient qu'elle est fort seure, entre l'Helespont & le Bosphore; & au delà c'est la Mer Noire, parce que la navigation y est très-dangereuse, ou Mer Majour, que les Anciens ont appellée Pont-Euxin. Il y a encore d'autres mers particuliéres, comme le Lac Asphaltite; la Mer Caspie, Caspienne, ou de Bahu, ou de Sala; la Mer Rouge, Arabique, ou Vermeille, ou de la Mecque; & plusieurs autres plus petites étenduës d'eaux, à qui l'on a aussi donné ce nom, & dont on ne peut pas faire ici mention.

MER Océane, Mer de Ponant. *De groote woeste zee, Den Oceaan.*

MER Méditerranée, Mer de Levant. *De Middellandtsche zee.*

Pleine Mer, Haute Mer, *Vlakke zee, Vlakte, Ruime zee.*

En pleine MER. *In de ruime zee.*

Par Mer. *Ter zee.*

Mettre à la Mer, Faire voiles. *Zee kiesen. In zee loopen, t' Zee leggen, Uitloopen, In zee steeken.*

C'est partir & faire sa route. Ce vaisseau doit mettre à la mer en deux jours.

Remettre à la Mer. *Weer in zee steeken.*

Mettre un vaisseau à la Mer, ou, le mettre à l'eau. *Een schip laaten afloopen.*

C'est-à-dire, ôter un vaisseau de dessus le chantier & le mettre à flot. *Voiez,* LANCER.

Mettre une flote en Mer. *Een scheeps-vloot in zee brengen, in zee laaten gaan, op het waater brengen.*

Mettre une flote à la Mer. *De vloot uitbrengen.*

C'est partir du port.

Mettre une chaloupe à la Mer. *De sloep uitbrengen, in zee setten, over boord krygen, over boord schuiven.*

C'est ôter la chaloupe de dessus le tillac & la mettre dans l'eau. Nous mimes nôtre chaloupe en mer parce que pendant le combat elle nous embarrassoit trop sur le tillac.

Tenir la mer. *Zee houden, In zee blyven.*

C'est courir en haute mer loin des ports & des rades. Quoique nôtre vaisseau fût fort incommodé du combat nous tinsmes pourtant la mer.

Tirer à la Mer, Porter le Cap à la Mer. *t'Zeewaarts in steeken.*

C'est se mettre au large de la terre. Après avoir bien attendu quelques matelots qui étoient restez à terre, nous tirames à la mer.

La MER est courte. *De zee loopt kort, of krap, De zee-golven zyn klein en kort.*

C'est-

C'eſt-à-dire que les vagues de la mer ſe ſuivent de près les unes des autres.

La MER eſt longue. *De zee loopt lang, Daar zyn lange golven.*

C'eſt-à-dire que les vagues de la mer ſe ſuivent de loin & lentement.

La MER briſe. *De zee ſchiet aan, of brandt.*

C'eſt lors qu'elle boüillonne en frapant contre quelques roches, ou contre la terre.

La MER mugit. *De zee raaſt, baart, bruiſt.*

C'eſt lors qu'elle eſt agitée, & qu'elle fait un grand bruit.

La MER blanchit, ou moutonne. *Voiez*, MOUTONNER.

La MER étale. *Daar gaat geen zee meer, De zee is ſtil.*

C'eſt lors qu'elle ne fait aucun mouvement ni pour monter, ni pour deſcendre.

La MER raporte. *De ſpring-vloedt die begint weer.*

C'eſt-à-dire que la grande marée recommence.

La MER va chercher le vent. *De zee komt tegen de windt aan.*

C'eſt-à-dire que le vent ſoufle du côté où va la lame.

MER qui va contre le vent. *Een zee die in de windt loopt tegen malkander.*

Cela arrive lors que le vent change ſubitement après une tempête.

La MER ſe creuſe. *De zee gaat hol en bol.*

C'eſt-à-dire que les vagues deviennent plus groſſes & s'élèvent davantage, que la mer s'enfle & s'irrite.

Deux MERS ſe battent. *De zeën die loopen tegen malkander aan, Twee golven die tegen aan komen.*

C'eſt-à-dire que deux vagues de la mer, pouſſées par deux vents oppoſez, ſe rencontrent.

La MER à perdu. *Het ty heeft verloopen.*

C'eſt-à-dire qu'elle a baiſſé.

Il y a de la Mer. *'t is hol waater, De windt maakt verbolgen ty.*

C'eſt-à-dire que la mer eſt agitée.

Il n'y a plus de Mer. *De windt is op en neer, De zee is ſlegt, Het wordt ſtil.*

C'eſt-à-dire que la mer eſt calme, ou qu'après qu'elle a été agitée elle s'adoucit, ou ſe calme, à cauſe que le vent a ceſſé. Il n'y avoit plus de mer, ce qui fut favorable pour nos galéres.

La MER nous mangeoit. *Voiez*, MANGER.

La MER eſt lime, calme & unie. *De zee is ſtil, Het is vlak waater, ſlegt waater, effen zee.*

C'eſt-à-dire que la mer eſt unie; mais le terme de lime eſt plus bas.

MER Pacifique. *Een ſtil zee.*

C'eſt une mer qui ſoufre peu d'agitation, telle qu'eſt la mer du Sud dans l'Amérique, qui eſt appellée proprement Pacifique. La Mer du Sud eſt pacifique au large, & impetueuſe le long de la côte. Celle du Nord eſt groſſe au large & preſque toûjours calme le long de la terre. Nous arrivames en un endroit où la mer étoit plus pacifique, tranquille, & paiſible.

Groſſe Mer. *Bol waater, Grof zee, Hol waater, Hoogezee, Verbolgen waater.*

C'eſt l'agitation extraordinaire de la mer par les lames.

La MER est grosse & fort agitée. *De zee staat hoog, en met swaare stortings, Het scholkt veel.*

La furie de la Mer agitée. *De woede der ontroerde zee.*

La Mer s'abaisse. *De zee-baaren vallen neder.*

Tems de Mer. *Een stinkende storm.*

C'est un orage violent.

Coups de Mer, Mantures. *De slag van 't waater; Aanloop van de zee; Worpen van de zee; Zeen die overslaan, overspringen, overspatten; Een stampzee, klop-zee, schock-waater.*

Ce sont les mouvemens violens des houles, ou des vagues, que le vent pousse, & l'eau qu'elles jettent contre le vaisseau, ou dedans.

Recevoir un coup de Mer. *Een zee krygen.*

La Mer monte. *Het waater vloeidt, wast, loopt.*

C'est le commencement du flot.

La Mer descend, La Mer refoule. *Het gety verloopt, waalt, keert, afloopt, valt. Voiez,* REFOULER.

A la Mer, Tomber à la Mer, Jetter à la Mer. *Over boord vallen, Over boord smyten.*

Etre à la Mer. *Ter zee vaaren.*

C'est être sur la Mer.

Aller en Mer. *t'Zee gaan; Sig ter zee, of in zee begeeven.*

Se mettre sur Mer. *In zee raaken.*

La Mer roule. *De zee rolt.*

Cela se dit lors que les vagues de la mer s'élèvent & se deploient sur un rivage uni.

La Mer brûle. *De zee vuurt.*

Cela arrive la nuit, de gros tems: il semble que la mer soit alors en feu.

MER sans fond. *Een zee-streek te diep om te ankeren, Een grondt-zee.*

C'est un parage qui est trop profond pour y pouvoir ancrer.

MERIDIEN, ou PREMIER MERIDIEN. *Middag-lyn, Meridiaan, Middag-kring, Middag-rondt.*

C'est un grand cercle qu'on imagine être décrit sur le globe terrestre, pour établir & fixer un terme d'où l'on puisse commencer à compter la longitude terrestre, & conclurre ensuite combien un lieu, ou un parage, est plus ou moins Oriental qu'un autre. Mais pour des interêts d'Etat chaque nation a fait passer ce Méridien, selon son gré, par différens endroits de la terre, prétendant par là assurer ses découvertes & ses conquêtes dans le Nouveau Monde, & en exclure les autres Nations. Les François ont établi ce premier Méridien dans la partie la plus Occidentale d'une des Iles Canaries, appellée, Ile de Fer, ce qui est suivi par les Géographes de France. Mais dans les voiages de long cours, la plûpart des Pilotes commencent à compter leur longitude par le partement, se proposant en cela plus de commodité & de facilité pour le pointage des cartes marines, & plus de certitude dans leur estime. Les Hollandois le font passer par le Pic de Ténériffe, qui est la plus haute montagne du monde. Les Astronomes divisent le Méridien en Sensisible & en Rationel. Le Méridien sensible, ainsi appellé de ce qu'il tombe

sous

sous les sens, est un espace du ciel terminé par deux grands demi-cercles, tirez par les deux poles du monde & par les Zéniths, de deux lieux de la terre qui sont éloignez entre eux de cinquante-mille pas géometriques; & le Méridien rationel, auquel on donne ce nom parce que c'est l'entendement seul qui le conçoit, est ce grand cercle que nous représentons comme passant par les deux poles du monde & par les deux poles de l'horison. Le Méridien détermine le point où les astres sont plus élevez sur nôtre horison, & cela s'appelle Hauteur Méridiéne. Les Portugais avoient placé le premier Méridien aux Açores, sous prétexte qu'ils avoient observé que l'aiguille aimantée n'y faisoit aucune déclinaison; mais cela n'est pas particulier à ces Iles.

Ligne Méridiéne. *Middag-lyn.*

On appelle Ligne Méridiéne une ligne qu'on trace du pole du Nord à celui du Midi, qui désigne sur un plan le cercle Méridien. Elle est toûjours perpendiculaire à l'horison, & sert à dresser les cadrans horisontaux, & à faire les observations des astres dans les cadrans verticaux.

MERLIN. *Marling*, *Meerling.*

C'est un petit cordage ou ligne à deux fils. On s'en sert à faire des rabans. Il y en a aussi de trois fils. *Voiez*, LUSIN.

„ On se sert du merlin pour amarrer de petites poulies, & les bouts des gros
„ cordages, quand on met un vaisseau en funin.

MERLINER une voile. *Marlen.*

C'est coudre la voile à la ralingue par certains endroits avec du merlin.

MES.

MESTRE, ou Grand mât. *De groote mast.*

Mestre est un mot Levantin, pour dire le Grand mât. Ils disent aussi, Arbre de Mestre.

MESURE. *Maat.*

C'est ce qui sert de régle pour déterminer l'étenduë d'une quantité. La mesure nouvellement réglée de l'arpentage des eaux & forêts, est de douze lignes par pouce, douze pouces pour le pied, vingt-deux pieds pour la perche, & cent perches pour l'arpent. On appelle Mesures Itinéraires, des mesures de la terre qui ont des noms différens & des longueurs différentes, selon les païs, comme les milles en Italie, & les lieuës en France; & l'on se sert des mêmes termes sur mer.

MESURE à poudre. *Kruidt-maat.*

MET.

ME'TAL. E'paisseur du métal d'un canon. *Spys*, *Behoorlyke spyse tot een stuk geschuts.*

C'est la proportion & l'épaisseur qu'on donne à la matiére d'une piéce de canon, selon les divers endroits de son étenduë.

METTRE le linguet. *De spil met de pal vast maaken.*

C'est mettre la piéce de bois nommée linguet, ou Elinguet, contre une des fusées, ou taquets du cabestan, pour l'empêcher de dévirer ou retourner en arriéré.

METTRE une ancre en place. *'t Anker opkippen*, *op de zy opsetten.*

C'est l'amarrer dans la place où elle doit être au côté de l'avant du vaisseau.

METTRE un navire à l'eau. *Een schip uithaalen, laaten afloopen, in 't waater brengen.*

C'est le mettre à la mer de dessus les chantiers où il étoit. *Voiez*, LANCER.

METTRE dehors. *Voiez*, DEHORS.

METTRE un navire en rade. *Een schip ter reede brengen.*

METTRE à la voile. *Onder zeil gaan, Weg zeilen.*

C'est partir d'un port. *Voiez*, FAIRE VOILES.

Se mettre de l'avant. Il tâcha de se Mettre de l'avant. *Hy maakte de voorste te zyn. Voiez*, AVANT.

Nous l'avons Mis de l'arriére. *Wy zyn hem voor uitgeschooten, voor uit gegaan. Voiez*, ARRIE'RE.

METTRE cul en vent. *Voiez*, CUL EN VENT.

METTRE au plus près du vent. *In de windt wenden, Overstaag wenden, By steeken.*

METTRE les voiles dedans, Mettre à sec, ou Mettre à mâts & à cordes. *Alle de zeilen beslaan, Sonder zeilen dryven,*

C'est trois termes signifient la même chose, & qu'il faut ferler & plier les voiles, sans en avoir aucune qui soit déploiée.

METTRE la grande voile à l'échelle. *'t Schooverzeil aan de val-reepbeleggen.*

C'est amarrer le point de cette voile vis-à-vis de l'échelle par où l'on monte à bord, ou bien au premier des grands haubans.

METTRE les basses voiles sur les cargues. *De onder-zeilen opgyen.*

C'est se servir des cargues pour trousser les voiles par en bas.

METTRE à terre. *Aan landt setten.*

C'est descendre du monde, ou autre chose, du vaisseau à terre. Il ne purent mettre qu'une fois à terre sur cette côte, toute la mer y étoit grosse.

METTRE un matelot à terre. *Een matroos uitsetten, aan landt setten.*

C'est pour s'en défaire quand il ne fait pas son devoir.

METTRE un vaisseau à flot. *Een schip vlot houden en laaten blyven.*

C'est le faire floter sur l'eau, afin qu'il puisse naviguer.

METTRE à bord. *Aan boord haalen, Te scheep haalen.*

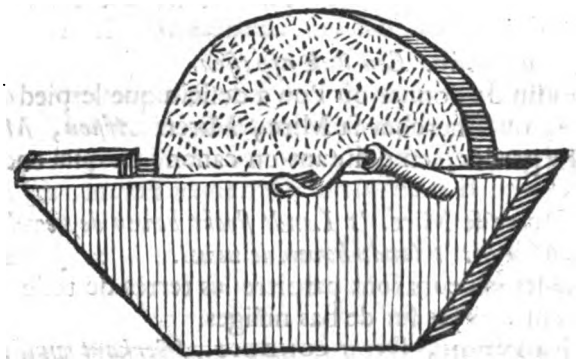
C'est tirer ou porter dans le vaisseau.

METTRE le feu aux poudres & faire sauter un vaisseau *De roode haan insteeken, en het schip in de lugt laaten vliegen, of springen.*

MEU.

MEULE à émoudre. *Een Slyp-steen.*

C'est une pierre dure qui sert à aiguiser les fers destinez à trancher & à couper.



MEURTRIE'RES, ou IALOUSIES. *Schiet-gaaten, Musquet gaaten.*
Ce sont des trous, ou petites ouvertures, par où l'on peut tirer.

MID.

MIDI. *Suid, 't Suiden.*
C'est le Sud, ou le Pole Austral & toutes les parties du monde qui sont de ce côté-là. *Voiez*, SUD.

MIM.

MI-MAT. *Voiez*, HUNIERS.

MIN.

MINOT, ROUTE-DEHORS, DE'FENSE. *Een Haak-boom om 't anker uit te houden.*
C'est une longue piéce de bois au bout de laquelle est un crampon de fer dont les matelots se servent quand on lève l'ancre, pour la tenir éloignée du bordage du vaisseau, afin d'empêcher qu'elle ne l'endommage quand on veut la guinder en haut. Il n'y a que les gros vaisseaux qui ont des minots. Les Hollandois ne s'en servent pas, ils tiennent leurs bossoirs assez longs pour que l'ancre ne touche pas à l'avant du vaisseau quand on la lève.

MINUTE. *Een Minuut.*
C'est une mesure de tems qui vaut soixante secondes, & dans une heure il y a soixante minutes.

MINUTE. *Een sestigste deel van een graadt.*
En terme de géometrie & d'astronomie c'est la soixantiéme partie d'un degré, lequel degré n'est qu'une des parties d'un cercle qui se divise en trois-cents-soixante degrès. Suivant cela on dit que l'élévation du pole à Paris est de quarante-huit degrès cinquante minutes, & à Amsterdam de cinquante-deux degrès quarante minutes.

MIR.

MIRE, & COINS DE MIRE. *Mick en koinen, of keggen en wiggen.*
C'est le point où l'on vise pour tirer une arme, & l'action de celui qui vise. Les Canoniers ont des Coins de mire qu'ils mettent sous la culasse d'un canon, pour le hausser ou baisser, vers le point où ils veulent tirer. Ces coins de mire sont faits de bois, & longs environ d'un pied; leur largeur est de

de six à huit pouces, & leur épaisseur de deux à trois d'un côté, & d'un demi-pouce ou d'un pouce au plus de l'autre: ils ont un manche du côté le plus épais.

Mettre une piéce en Mire. *Een stuk afpassen.*

C'est la pointer afin de donner où l'on a dessein que le pied du canon porte.

Prendre sa Mire, ou Chercher sa Mire, Mirer. *Affien, Micken.*

C'est-à-dire, Regarder, en pointant un canon, en quel endroit on pourra donner.

MIRER. La terre se Mire. *'t Landt steekt boven de nevel, De nevel leit laag op het landt, Men siet 't landt boven de nevel.*

C'est-à-dire que les vapeurs font paroître les terres de telle maniére, qu'il semble qu'elles soient élevées sur de bas nuages.

MIROIR, FRONTON, ~~DIEU-CONDUIT~~. *Vierkant wulf, Waapen-vlak.*

C'est une cartouche de menuiserie placée au dessus de la voute à l'arriére.

On charge le Miroir des armes du Prince, & on y met quelquefois la figure dont le vaisseau a tiré son nom. *Voiez*, FRONTON & E'CUSSON. Mais Miroir est le plus en usage.

MIS.

MISE'NE, ou VOILE DE MISE'NE. *De Fok.*

C'est la voile qui est dans l'article suivant. On écrit aussi Misaine. *Voiez*, VOILE.

MISE'NE. Mat de Misêne. *De Fokke-mast.*

On l'appelle aussi Mât d'avant. Quelques-uns l'appellent Trinquet, Mât de bourcet, Mâterel & Mâtereau; mais il est mieux de dire, Mât de misêne, ou mât d'avant. Ce mât est celui qui est mis debout sur l'avant du vaisseau entre le beaupré & le grand mât. Quand on dit simplement la Misêne on entend la voile de ce mât. *Voiez*, MAT.

MIT.

MITAINES de matelots. *Wanten.*

MITRAILES. *Los scherp, Kardoes-scherp, Kardoes-schroot.*

Ce sont de vieilles ferrailles, menuës, ou brisées, de toutes sortes, dont on charge les canons, principalement sur la mer.

Canon chargé à Mitrailles. *Een geschut met schroot, of los scherp geladen.*

C'est un canon chargé de bales de mousquet, de petits morceaux de fer, & de têtes de cloux.

MOD.

MODE'LE, MODELLE, *Model, Schets.*

C'est un patron artificiel qu'on fait de bois, ou d'autres matiéres, avec toutes ses proportions, afin de conduire plus seurement un grand ouvrage. On fait des modèles pour la construction des vaisseaux, qu'on appelle Gabarits, Serses, ou Calibres. *Voiez*, GABARIT.

MOI.

MOIS de gages. *Maandt-geldt, Wedding, Maanden-solds van de matroosen.*

Ce sont les gages des matelots.

MOISE. *Een Legger.*

C'est

C'est un terme de charpenterie, qui signifie un lien de bois qui afermit & lie les piéces qui sont à plomb, ou inclinées dans un engin, un gruau, une gruë, une machine, ou un pont. *Voiez*, GRUAU.

MOLE de port. *Een Steen-sluis*, *Een Steen-muur in een zee-haaven*, *Mole*, *Moelie*, *Hooft*.

C'est une jettée de grosses pierres dans la mer, en forme de digue, qu'on fait dans les ports contre l'impétuosité des vagues, & pour empêcher que les vaisseaux ennemis n'y entrent: ou bien; C'est une muraille circulaire, ou angulaire, faite dans la mer, qui enferme un port propre à mettre des vaisseaux.

MOLETTES. *Voiez*, AMOLETTES.

MOLER en poupe, ou POUGER. *Voor de windt om wenden*, *Voor de windt zeilen*.

C'est un terme des Levantins, pour dire, faire vent arriére, ou prendre le vent en poupe. *Voiez*, VENT.

MOLLIR. Le vent Mollit. *Voiez*, VENT.

MOLLIR une corde. *Bot geven*, *Vieren*, *Lengen*.

C'est-à-dire, lâcher une corde afin qu'elle ne soit pas si roide.

MON.

MONDER, Mondé. Orge Mondé, Blé Mondé de plusieurs sortes, Gruau. *Grut*, *Gort*.

C'est du blé dont on ôte l'écorce, soit qu'il soit concassé, ou qu'il demeure en son entier.

Potages de blé Mondé. *Grutte*.

„ Ce sont les potages que les Hollandois donnent aux équipages de leurs „ vaisseaux, & dans la plûpart des navires de guerre, on leur en sert vingt & „ une fois par semaine, c'est-à-dire, trois fois par jour, au matin, à midi, „ & au soir: cela leur sert comme d'avant-mets, & les rafraîchit.

„ Plus les blés mondez & les légumes sont bien renfermez & mieux ils se „ gardent, moïennant qu'on les ait pris bien secs. Il n'est pas besoin de leur „ donner de l'air & de les remuer pendant que les tonneaux n'ont point été „ ouverts; mais depuis qu'ils le sont une fois il faut remuer le blé souvent, „ & lui faire prendre l'air, ou bien il court risque de se gâter.

MONSON, MOUSON, MOUSSON. *Mouzon*.

C'est un mot Arabe, qui signifie, Vent de saison, ou Vent réglé. Les Moussons regnent en de certains parages sur la mer des Indes, cinq ou six mois de suite sans varier, & puis souflent cinq ou six autres mois du côté oposé. Quelques-uns disent que Monson est le nom d'un très ancien Pilote, qui fut le premier qui se hasarda à traverser cette mer. *Voiez*, ALIZE', & VENT REGLE'.

MONTANT, MONTANS. *Styl*, *Stylen*, *Stutten*.

C'est une piéce de bois dressée debout: ainsi les piéces de bois qui sont debout aux fenêtres, sur lesquelles portent les battans des chassis, sont des montans, & les montans des cloisons sont des maniéres de pilastres longs & étroits, qui servent à séparer & à fortifier les compartimens des cloisons. Les Montans sont aussi de piéces de bois perpendiculaires qui sont retenuës par des arcs-

boutans dans les machines. Dans un vaisseau on appelle Montans toutes les piéces de bois droites qui sont emploiées aux cuisines, aux soutes, & autres ouvrages du dedans.

MONTANS du voutis, ou du revers d'arcasse. *Gilling-houten*, *Wulf-stutten*, *Stutten tot de krom-wulf*.

Ce sont ces petites piéces d'apui en revers qui font saillie à l'arriére, & qui soutiennent le haut de la poupe avec tous ses ornemens. On les appelle aussi Courbatons.

MONTANS des sabords. *Stutten*.

MONTANT du bâton de pavillon. *Knie aan de vlag-stok*.

C'est une piéce de bois droite, à laquelle est une tête de More, où passe le bâton, ou la gaule d'enseigne de poupe, *Voiez*, MAT.

Le MONTANT de l'eau, le Flot. *De vloedt*, *Wassend waater*. Le Montant & le descendant de l'eau. *Op-en-neer-gaande ty*.

MONTE', Vaisseau Monté de 50 ou 60 canons. *Een schip voerende 50 of 60 stukken geschuts*, *of gemonteert met 50 stukken*.

Ce terme de Monté est pour exprimer le nombre des canons qui sont dans un vaisseau. Lors que le Soleil Roïal fut brûlé à la Hogue par les Anglois & par les Hollandois il étoit monté de cent-quatre canons. Il y fut brûlé vingt & un gros vaisseaux montez depuis 70 jusqu'à 104 canons, à la réserve d'un. On détacha deux chaloupes montées des équipages des vaisseaux, pour leur porter en rade les rafraîchissemens nécessaires.

Vaisseau Monté de trois cents hommes. *Een schip met drie honderd mannen gemant*, *of bemant*.

C'est-à-dire qu'il y a trois cents hommes d'équipage. „ Les galiotes & les „ boïers de la grandeur la plus commune, sont montez de cinq à six hom- „ mes, & l'on y ajoûte, ou diminuë selon que les bâtimens sont plus ou „ moins grands. Les Pinques sont montées de quatre hommes, outre le Pi- „ lote. Les belandres ne sont montées que d'un, deux, ou trois hommes „ tout au plus.

MONTER au vent. *De loef afsteeken*, *Boven de windt komen*, *De loef winnen*.

C'est louvier pour prendre l'avantage du vent. *Voiez*, GAGNER.

La mer Monte. *Voiez*, MER.

MONTER & DEMONTER un gouvernail. *'t Roer aan en-af-hangen*.

C'est le poser & l'attacher à l'étambord par le moien des roses & des vittes, ou l'ôter.

MONTURE, ARMEMENT, E'QUIPEMENT. *Waapeninge en manninge*, *Uitrustinge*, *Equipagie*.

Ce sont les hommes & les canons dont un vaisseau est armé.

„ La monture ordonnée par les Réglemens pour les vaisseaux destinez pour „ la Méditerranée, doit être pour le moins de 24 piéces de petit canon, dont „ les plus petits doivent être de cinq livres de bale, avec 50 hommes, y „ compris deux ou trois mousses, & encore n'en doit-il point partir sans ê- „ tre en compagnie d'un autre, pour le moins, également armé: & cela eu „ égard aux vaisseaux qui chargent à cüeillette. Pour ceux qui sont entié-

„ re-

„ rement chargez par quelques Particuliers, leur monture doit être propor-
„ tionnée à leur grandeur; savoir un vaisseau du port de 100 lastes doit être
„ monté de 10 petits canons & de 20 hommes, un vaisseau de 100 à 150
„ lastes, de 12 petits canons & de 24 hommes; un vaisseau de 150 à 200
„ lastes, de 14 petits canons & de 32 hommes; tous les canons étant au
„ moins de 4 livres de bale. Il en doit être de même de tous les autres vais-
„ seaux qui partent des Provinces-Unies pour la France, l'Angleterre, l'Ir-
„ lande, Terre-Neuve & autres lieux, lors qu'ils doivent passer la Manche.

MONTURE, ou Afût de scie. *De Raam van een saag.*

C'est le bois & la corde qui tiennent une scie.

MOQ.

MOQUE. *Doodts-hoofdt-blok.*

C'est une espéce de moufle, percé en rond par le milieu, & qui n'a point de poulie. Le trou de ce moufle s'appelle, *Doodt-mans-oog.*

MOQUE de sivadiére. *Kondtwagter, Koutwagter, Kouswagter.*

C'est la moque où passe l'écoute de sivadiére.

MOQUES du grand étai. *Stag-bloks, Groote stag-bloks daar de stag-taalie door gaat.*

Ce sont deux gros caps de mouton qui sont fort longs, & presque quarrés en grosseur, dont l'un est mis au bout de l'étai, & l'autre au bout de son colier. Il y a une ride qui leur servant de lieuvre fait qu'ils peuvent se joindre; ensorte qu'ils ne font qu'un même corps, ou une même manœuvre.

MOQUES de pattes de bouline. *Spruit-blokken.*

MOQUES de trelingage. *Blokken tot de hannepotjes aan stagen en marssen.*

Ce sont des espéces de caps de mouton où passent les lignes des trelingages des étais des vaisseaux François, les vaisseaux Hollandois n'aiant point de pareils trelingages. *Voiez*, TRELINGAGE.

MOR.

MORDRE. *Vatten.*

Cela se dit de la patte de l'ancre lors qu'elle tombe sur le fond, & qu'elle s'y enfonce.

MORNE. Un Morne. *Een kaap met een bergje.*

C'est le nom que les François habitans de l'Amérique donnent à un cap élevé, ou à une petite montagne qui s'avance en mer. Deux Mornes, ou petites montagnes, font les deux pointes de la passe.

MORT. Un Mort. *Een Doodt, Een Verstorvene.*

„ Les Morts sont ensevelis & cousus dans la couverture de leur lit, & jet-
„ tez à la mer à stribord, & pour la cérémonie de leurs funérailles on tire
„ un coup de canon. C'est un deshonneur parmi les gens de mer de jetter
„ les Morts à babord: on ne jette par ce côté-là que les charognes des bêtes
„ qui meurent à bord, & l'on met encore une grande différence pour le des-
„ honneur entre ceux qui ont la cale du bout de la vergue à babord, où à
„ stribord. Mais si l'on est proche de terre & qu'on puisse aller enterrer le
„ Mort, on ne regarde point si on le descend du vaisseau à babord, ou à
„ stribord. Ceux qui expirent de nuit sont jettez à la mer au matin, après

„ près la priére; & ceux qui expirent de jour y sont jettez après la priére du „ soir.

MORTAISE, Mortoise. *Gat.*

C'est une entaillure faite dans une piéce de bois de menuïserie, ou de charpenterie, pour y assembler une autre piéce avec des tenons. Cette entaillure se fait en longueur, & est creuse quarrement de certaine profondeur.

MORTAISE de gouvernail. *'t Gat in 't roer daar de roer-pen in staat.*

C'est le trou quarré qu'on fait dans la tête du gouvernail, afin d'y passer la barre.

MORTAISE du mât de hune. *'t Slot-gat.*

C'est le trou qui se fait dans le pied du mât de hune pour passer la clef.

MORTAISE de poulie. *Gat, Schryf-gat, Bos.*

C'est le vuide du moufle où on met le rouët.

MORT-D'EAU, Morte-eau, *Doodt-stroom, Doodt-waater.*

C'est le tems que la mer monte peu, ce qui arive entre la nouvelle & la pleine Lune, & entre la pleine Lune & la nouvelle, c'est-à-dire, le sept & le vingt-deux de la Lune. On appelle aussi Morte-eau le plus bas de l'eau, lors qu'elle est entre la fin du reflux & le commencement du flux.

MORTIER. *Een Mortier.*

C'est une piéce de fer, ou de fonte, faite à-peu-près comme un mortier à piler, dont on se sert à jetter des bombes, des carcasses, des pierres, & des cailloux. Les mortiers dont on se sert sur la mer sont placez au milieu d'une galiote, sur une plaque posée sur une grosse piéce de bois quarrée. Cette plaque jointe au mortier & au madrier sur lequel il est placé, assure si bien la piéce, qu'elle est inébranlable & toûjours élevée de quarante-cinq degrés, de sorte que si on assiége une place maritime, les galiotes qui ont ordinairement un ou deux mortiers chacune, s'en éloignent environ de la portée de la piéce à quarante-cinq degrés. Sa charge de poudre est à-peu-près de vingt-quatre livres. Il y en a dont la charge n'est que de huit livres, de quatre, & de trois. Avant que de se mettre sur mer il faut examiner la portée de chaque mortier, pour être certain de ses entreprises.

MORUE, Moluë. *Bakkeliauw, Bakkeliaauw.*

C'est un poisson large d'un pied, & qui croît jusqu'à une coudée. La moruë a ses dents au fond du gosier, & quoiqu'elle ait de grands yeux on tient qu'elle ne voit guére clair. Il y a le Grand-banc des moruës, qui est autrement nommé le Grand banc de Terre-Neuve, qui a cent-cinquante lieuës de longueur, & cinquante de largeur. Il y a des endroits où il s'élève jusques à quinze brasses, & en d'autres il est plus profond, si bien que les moiens vaisseaux y peuvent demeurer à flot. Il est à l'Est, ou Sud-Est de l'Ile de Terre-Neuve. Il est couvert de quantité de coquillages & de petits poissons dont les moruës se nourrissent. Le tems de la grande pêche est dans les mois de Septembre & d'Octobre. Elle se fait avec des lignes de la grosseur d'un tuïau de plume, & garnies d'un hameçon, où l'on met pour amorce des foies de moruë, avec un morceau de harang dont la peau a un certain éclat que les moruës apperçoivent, & qui les attire.

MO-

MORUE seche. *Bakkèliauw die men stokvisch noemt, Gedrooghde Bakkeliauw.*

C'est celle qui est propre à être séchée, & qui se conserve long-tems, qu'on appelle vulgairement Merluche. Elle se pêche entre les Iles de l'Assomption & du Cap Breton.

MORUE verte ou blanche. *Groene Bakkeljauw.*

Elle se pêche sur le grand banc, & l'on en porte beaucoup à Paris, où elle est fort estimée.

MOU.

MOUCHETTES. *Een Kraal-schaaf.*

C'est une espéce de rabot dont le fer & le fût sont caves, pour faire & pousser un quart de rond.

MOUDRE. *Voiez*, HORLOGE.

MOUFLE de Poulie. *Een blok sonder schyf, De blok daar de schyf ingeslooten is.*

C'est le morceau de bois, où la poulie, c'est-à-dire le rouët, est emboitée. On appelle Moufles tout ce qui est fait comme pour faire des poulies, quoiqu'il n'y en ait pas, & que ce soit des piéces de fer, ou autres choses, qui se lient ensemble avec des chevilles.

MOUILLAGE, ou ANCRAGE. *Anker-grondt.*

C'est un endroit de mer propre à donner fond, ou à jetter l'ancre. On dit, il y a moüillage en ce lieu-là, mais le meilleur est au Sud sur vingt-brasses, fond de bonne tenuë.

Il y a mouillage. *De grondt is daar bequaam om te ankeren, Daar is ankergrondt.*

C'est-à-dire que l'on peut moüiller l'ancre en l'endroit nommé.

Mauvais moüillage. *Los grondt.*

C'est un endroit où le fond de l'eau est rempli de roches, ou autres choses qui coupent les cables; ou un fonds sur lequel l'ancre ne peut tenir.

MOUILLER l'ancre, ou absolument, Moüiller, ou, Mettre sur le fer. *'t Anker werpen, of laaten vallen; Ankeren, Setten.*

C'est jetter l'ancre pour tenir le vaisseau. Les vaisseaux François furent obligez de moüiller l'ancre. Il faut que les vaisseaux moüillent à telle distance l'un de l'autre que les ancres & les cables ne puissent se mêler & se porter dommage.

MOUILLER l'ancre de toüei. *Het anker opwerpen.*

C'est la porter avec la chaloupe & la jetter dans l'endroit qu'il faut, puis virer pour toüer.

Etre moüille en patte d'oie. *Met drie ankers voor hoofdt leggen.*

C'est être moüillé sur trois ancres à l'avant du vaisseau, en égale distance

l'une de l'autre, ensorte que les trois ancres soient disposées en triangle ou qui forme une patte d'oie, au dire des gens de l'équipage.

MOUILLER deux ancres à terre & deux au large. *Vertuyen met twee touwen aan landt, en twee in het waater.*

MOUILLER en croupiére. *Voor en agter vertuyen.*

Pour moüiller en croupiére on fait passer le cable le long des préceintes, & il va delà à des anneaux de fer qui sont vers la sainte-barbe, par les sabords de laquelle on le fait aussi quelquefois passer. On moüille en croupiére pour faire que le vaisseau présente un de ses côtés au vent, afin de mieux canonner soit un fort, ou des vaisseaux ennemis qui veulent entrer dans un port, ou une rade.

Vaisseau mouillé entre vent & marée. *Een schip dat tusschen windt en stroom aan anker legt.*

Vaisseau mouillé à une ancre de flot & une ancre de jussant. *Een schip dat over eb en vloedt legt.*

MOUILLER à la voile. *Onder zeil 't anker werpen.*

C'est lors qu'on jette l'ancre dans le tems que le vaisseau a encore des voiles au vent.

Ne mouillez pas à la voile. *Laat geen anker vallen, voor dat de zeilen in zyn.*

MOUILLER par la quille. *Aan de grondt raaken.*

On dit par plaisanterie qu'un vaisseau a mouillé par la quille, quand il a échoüé, ce qui lui a fait donner de la quille à terre.

MOUILLER les voiles, les empeser. *De zeilen begieten, natten.*

Cela signifie simplement, jetter de l'eau dessus afin que devenant plus épaisses elles tiennent mieux le vent. On moüille les voiles avec l'escope. Les Hollandois se servent aussi d'une espéce de pompe.

Il est mouillé, ou, ce navire est moüillé. *'t Schip legt ten anker.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a jetté son ancre à la mer, afin de demeurer dans cet endroit autant que la nécessité le requiert.

MOUILLE. *Laat uw anker vallen.*

C'est un commandement que l'Officier fait de laisser tomber l'ancre à la mer.

Bien mouillé. Un vaisseau bien moüillé. *Een wel geschokkeert schip.*

C'est un vaisseau qui a jetté son ancre dans un bon fond, & dans une bonne rade, & à la distance qu'il faut de tout autre vaisseau.

Mal-mouillé. Etre mal-moüillé. *Qualyk geseten zyn.*

C'est lors qu'un vaisseau à jetté l'ancre dans un méchant fond, ou dans une mauvaise rade, ou à trop peu de distance d'autres vaisseaux.

MOULE à bales. *Een kleine koogel-vorm.*

C'est une espéce de petite tenaille creuse, dans laquelle on fait des bales de plomb.

MOULINE'. Bois Mouliné. *Van de wormen geschonden en doorgeboort hout.*

C'est du bois corrompu, ou gâté par les vers qui s'y sont mis.

MOULINET, Treüil. *Spil, Windas.*

C'est

C'est un tour qui est traversé & tourné par deux leviers, & qui s'applique aux engins, gruaux, gruës, cabestans, & autres machines, pour tirer les cordages & élever des fardeaux. *Voiez*, GRUE.

MOULINET, VIROLET, NOIX. *Pen-rad*, *Draai-klos*, *Rol in den bril.*

C'est une noix de bois en maniere d'olive, qu'on met dans le hulot d'un gouvernail de navire, & au travers de laquelle la manivelle passe.

MOULINET à bittord. *Wuit.*

C'est un tour, ou touret, qu'on a dans un vaisseau pour faire du bittord.

MOURGON. *Duikker.*

C'est le nom que l'on donne sur la mer Méditerranée à celui qui plonge dans la mer, afin de chercher ce qui tombe des galéres. Le terme dont on se sert sur l'Océan est Plongeur, ou Plongeon. *Voiez*, PLONGEON.

MOUSQUET. *Een Musquet*, *of Handt-bus.*

C'est une arme à feu composée d'un fût, d'un canon, d'un serpentin & d'une détente. Sa longueur est réglée à trois pieds huit pouces, depuis l'extrémité jusqu'au bassinet. Sa bale doit peser une once. On s'est servi de cette arme sur les vaisseaux, mais elle n'est pas si commode que le fusil ou que le mousqueton.

MOUSQUETON. *Een kort roer*, *Musketton.*

C'est une espéce de fusil, dont le canon est plus court que les fusils ordinaires & le calibre gros comme un mousquet. Le mousqueton est propre à se servir dans les chaloupes, ou quand on est retranché dans les corps de garde, devant ou en arriére du vaisseau.

MOUSSE. *Kuil-haar*, *Kuil-moes*, *Mosch.*

C'est une petite herbe grisâtre qui croît sur le tronc & sur les branches de quelques arbres, & quelquefois sur la terre & sur les pierres. La mousse se trouve aux cédres, aux trembles & aux chênes: la meilleure est celle du cédre, & on peut l'emploier à calfater les vaisseaux au lieu d'étoupe.

„ La mousse est meilleure que l'étoupe à mettre entre les planches, par-
„ ce qu'elle ne se pourrit pas sitôt, mais l'étoupe est meilleure entre les cou-
„ tures à cause de la maniére dont elle se file de long. On boûche aussi fort
„ bien les fentes d'un vaisseau avec de gros papier gris, parce qu'il s'enfle
„ quand il est mouillé, & qu'il tient fort bien avec le goudron. Il y en a
„ une espéce qui croît dans l'eau, & l'on en trouve dans les eaux de Hollan-
„ de, mais encore plus dans celles du Braband.

MOUSSE, PAGE, ou GARÇON DE BORD. *Een Jong*, *of Musse*, *Scheeps-jong.*

C'est un jeune matelot qui sert les gens de l'équipage, & qui est aprentif matelot On en met sur les navires de guerre au nombre de six pour chaque cent hommes.

„ Les Mousses baleient le vaisseau, & font ce qui leur est commandé par
„ les Officiers. Ce sont les mousses qui vont appeller les gens de l'équipa-
„ ge quand quelque Officier veut parler à eux aux tems extraordinaires: ils
„ servent ces mêmes gens à table; ils leur apportent les vivres & le bruva-

ge.

„ ge. Que s'ils manquent en quelque chose ils sont bien châtiez, & sont „ si peu épargnez que même autrefois, & maintenant encore, quelques- „ uns pratiquent de les châtier une fois la semaine, bien qu'ils ne l'aïent „ pas mérité.

MOUSSON, ou MONSON. *Voiez*, MONSON.

MOUTONNER. La mer Moutonne. *De zee loopt wit.*

C'est-à-dire que l'écume des lames blanchit, ensorte que les houles, ou vagues, paroissent comme des moutons, ce qui arrive quand il y a beaucoup de mer poussée par un vent frais.

MUG.

MUGIR. La mer Mugit. *De zee baart, bruischt.*

MUL.

MULET. *Een soort van een Portugeesch schip.*

C'est le nom qu'on a donné à un vaisseau de Portugal qui est de moienne grandeur. Ce vaisseau porte trois mâts avec des voiles latines.

MUN.

MUNITIONS de guerre & de bouche. *Scheeps-behoeften, Mondt-en oorlogstuig, Ammonitie.*

MUNITIONAIRE. *Voorraadt-meester.*

C'est un Traitant qui fournit les vaisseaux du Roi de France de biscuit, de bruvage, de chair, poisson, légumes, comme ris, pois & fêves, & autres provisions qui servent à la subsistance des équipages. Le munitionaire a un ou deux Commis sur chaque vaisseau, qui font placer les vivres dans le fond de cale, & le biscuit dans les soutes. Autrefois les Capitaines avoient le soin de nourrir les équipages, mais comme ils s'en aquitoient mal pour gagner davantage, on a trouvé à propos d'en traiter avec un munitionaire. Il n'y a qu'à l'égard des frégates legéres, brulots & flûtes, que le Roi fait armer, & dont les équipages sont de quarante à cinquante hommes, que les Commandans se chargent de l'œconomie & distribution des vivres.

Commis du munitionaire. *Een Commys van den Voorraadt-meester.*

C'est celui que le munitionaire établit soit dans un port, soit dans les vaisseaux, pour avoir soin des vivres. *Voiez*, COMMIS.

N.

N.

NAC.

NACELLE. *Een Schuit.*

C'est un petit bâteau dont on se sert pour passer une riviére, & qui n'a ni mât, ni voile.

NAD.

NADIR. *Nadir, Needer-aspunt, 't Leegste punt.*

C'est le Point du Ciel qui est directement opposé au Zénith, ou Point Vertical. *Voiez*, ZE'NITH.

NAG.

NAGE. *Riem-klamp.*

C'est un terme de Bâtelier qui signifie un morceau de bois du bachot, où il pose la platine de l'aviron quand l'anneau de l'aviron est au touret.

NAGER. *Swemmen.*

C'est s'agiter de telle maniére, quand on est dans l'eau, qu'on n'aille point au fond.

NAGER, RAMER, VOGUER. *Roeyen, Voort-roeyen.*

C'est se servir des avirons pour faire avancer un vaisseau, ou une chaloupe. Au milieu du combat le calme nous prit, & nous bardâmes des avirons pour nager nôtre navire. Il calma & nous nous trouvames sans pirogues pour nous nager au vent.

NAGER, ou faire Nager un vaisseau par une chaloupe à son avant. *Boegseeren, Boegharden,*

La chaloupe Nage à l'avant du vaisseau, La chaloupe Nage le vaisseau. *De boot roeit het schip voor hoofdt.*

NAGER la chaloupe à bord. *De sloep aan boord brengen.*

C'est la mener à bord, l'y conduire.

Il se fit Nager vers la pinque. *Hy liet sig aan de pink roeyen.*

Se faire Nager de bord en bord, pour animer les gens au combat. *Sig doen van boord tot boord roeyen, om de gemoederen ten stryde te wecken.*

NAGER debout. Rameur qui Nage debout, *Staande roeyen, Vrikken.* Pour dire qu'un rameur rame sans être assis.

NAGER à tant d'avirons par bande. *Roeyen met so veel roeyers aan elk zy.*

C'est-à-dire, Ramer, ou voguer, à tel nombre d'avirons de chaque côté.

NAGER en arriére. *Averregts roeyen, Deisen, riemen stryken.*

C'est quand on fait reculer ou arêter un petit vaisseau avec un des avirons, ce qui se pratique sur tous les bâtimens à rames, afin d'éviter le revirement, & de présenter toûjours la prouë.

NAGER sur le fer. *Een schip van de wal af korten, van een haven uitkorten.*

Les Levantins disent, Nager sur le fer, quand, par le secours de quelques moiennes ancres, ils mettent à la mer, ou au large, un navire que le vent a jetté à la côte, ou qu'il faut toüer pour le faire sortir du port.

NAGER à sec. *Het wordt gesegt als de riemen grondt raaken, of de grondt slaan.*

On dit, Nager à sec, en parlant d'un aviron dont la pale porte sur la terre, lors qu'avec une chaloupe on passe dans un canal étroit.

NAGE SEC. *Roei droog,*

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin qu'en nageant il trempe son aviron de telle sorte dans l'eau, qu'il ne la fasse pas sauter, & qu'il ne moüille pas ceux qui sont auprès.

NAGE qui est paré. *De geene die klaar zyn die moeten roeyen.*

C'est un commandement de nager à qui est prêt; ce qui se fait lors qu'il n'est pas d'une nécessité absoluë que tout l'équipage de la chaloupe nage tous ensemble.

NAGE à faire abatre. *Roey om af te houden, of om af te vallen.*

C'est un commandement que l'on fait aux gens de la chaloupe qui toüent un vaisseau, afin qu'ils nagent du côté où l'on veut que le vaisseau s'abatte.

NAGE stribord & Scie babord, ou Nage babord & Scie stribord. *Roey stuurboord en stryk bak-boord.*

Ce sont des commandemens à l'équipage d'une chaloupe, pour faire naviguer la chaloupe & gouverner en moins d'espace.

NAGE à bord. *Roey na boord.*

C'est pour aller au vaisseau.

NAGE au vent. *Roey aan te loevert.*

C'est un commandement que l'on fait aux gens de la chaloupe qui toüe un vaisseau, de nager du côté d'où vient le vent.

NAGE. *Roey.*

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage de la chaloupe de nager, ou autrement, ramer.

NAGE de force. *Roey hardt.*

C'est aussi un commandement fait à l'équipage afin qu'il redouble ses éforts.

NAT.

NATTES. *Matten.*

C'est un entrelassement des certains petits roseaux fendus, ou d'écorces d'arbres, de dix-huit à vingt pouces en quarré, qu'on fait servir dans les vaisseaux comme pour garnir la soute au biscuit, les soutes aux voiles, & le fond de cale du vaisseau lors qu'on charge des grains, car ces nattes empêchent l'humidité.

NAV.

NAVAGE. *Een vloot.*

C'est un vieux mot qui signifioit une flote. *Voiez*, FLOTE.

NAVES. *Schepen.*

C'est

C'est aussi un vieux mot pour dire, Navires.

NAVETTES. *Een Indiaansch schepje.*

C'est un petit bâtiment des Indiens de Moustique. Nous prîmes une navette, avec trois Indiens qui étoient dedans.

NAU.

NAUFRAGE. *Schip-breuk.*

C'est le bris, rupture, fracassement & perte d'un vaisseau qui donne contre de rochers, ou qui coule à fond & périt par quelque autre voie.

Faire naufrage. *Schipbreuk lyden, Verongelukken, Vergaan.*

NAUFRAGE'. Vaisseaux Naufragez. Effets Naufragez. *Verongelukte schepen. Verongelukt goedt.*

Ce sont les vaisseaux & les marchandises qui ont enfoncé au fond de la mer. Il est défendu de receler aucune portion des biens & marchandises des vaisseaux échoüez, ou naufragez. Si les effets naufragez ont été trouvez en pleine mer, ou tirez de son fond, la troisiéme partie en doit être délivrée incessamment & sans frais, en espéce ou deniers, à ceux qui les auront sauvez, & les deux autres tiers doivent être déposez, pour être rendus aux propriétaires s'il les reclament dans l'an & jour, sinon ils sont également partagez entre le Roi de France & l'Amiral.

NAVIGABLE. Eau Navigable. *Bevaarlyk, Bezeilbaar. Vaart.*

C'est une eau qui peut porter des bâteaux, ou des navirez chargez, & sur laquelle on peut naviguer.

NAVIGATEURS. *Zee-bouwers, Zee-vaarders.*

Ce sont ceux qui ont fait beaucoup de voiages, ou des voiages de long cours, sur la mer.

NAVIGATION. *Scheep-vaart, Zee-vaart, Zee-vaarten.*

C'est la science de la marine, & la maniére de conduire un vaisseau sur les eaux, & particuliérement sur la mer; ce qui se fait par le secours des cartes maritimes, des boussoles, des vents, des voiles, du gouvernail, des rames; à quoi on ajoûte les observations de la hauter du Soleil & des E'toiles. Ce sont aussi les voiages mêmes qui se font sur les mers, sur les riviéres, ou sur les lacs, dans des bâteaux, ou des navires.

Belle navigation. *Voorspoedig weer en windt, Goedt reisen, Mooi weer op de reis.*

Cela se dit lors que dans un voiage on a eu le vent favorable, accompagné d'un beau tems.

Heureuse navigation. *Behoudens koers, Voorspoedig reis.*

Cela se dit quand on est arrivé au port, sans avoir couru aucun danger.

Bonne navigation. *Een vaart die wel vervallen is, die wel met 't bestek uitkomt.*

C'est celle où l'on a estimé juste le sillage d'un vaisseau.

NAVIGATION par estime. *Vaart by gissing.*

C'est la navigation qui se fait de l'Est à l'Oüest, & de l'Oüest à l'Est.

NAVIGUER, NAVIGUER. *Vaaren, Te scheep ofter zee vaaren, Zee-bouwen, Zeilen, Boegen.*

Les gens de mer usent de ce mot, Naviguer, pour dire, Naviger, c'est-

à-dire, Faire route, Faire un voiage par eau, & sur tout par mer. Naguer au Nord, Naviguer aux Indes. Les derniéres Ordonnances disent aussi Naviguer. On dit, Naviguer, d'un vaisseau & des gens qui sont à son bord. *Het schip zeilt, en de luiden zeilen.*

NAVIGUER. *Verbe Actif.* Naviguer une chaloupe. *Een sloep voeren, stuuren.*

Il sera établi une chaloupe de garde, armée des hommes nécessaires pour la naviguer.

NAVIGUER un vaisseau. *Een schip bevaaren.*

NAVIGUER par les sinus, Naviguer par les loxodromies, Naviguer par le quartier. *Door de sinus, Door de streek-taffels uitreekenen, Door het quadran afpassen.*

C'est-à-dire, Résoudre les problêmes nautiques par les tables de sinus, par les tables des loxodromies, par un instrument appellé quartier de réduction. Cette façon de naviguer n'est bonne que dans les petites navigations; car dans les navigations de long cours elle manque sensiblement.

NAVIGUER par le compas de proportion. *'t Evenreedig of proportionnaal kompas gebruiken.*

C'est-à-dire, Faire usage de cet instrument pour résoudre les mêmes problêmes.

NAVIGUER sur le plat. *De plat-kaart, of gelyk-graadige pas-kaart gebruiken.*

C'est se servir d'une carte où les degrès de longitude & de latitude sont égaux.

NAVIGUER par le rond, ou Naviguer par le réduit. *De ronde of wassende graadt-kaart gebruiken.*

C'est naviguer sur une carte où les degrès de latitude vont en croissant en approchant des poles, afin de compenser l'inégalité des parallèles.

NAVIGUER par terre, ou dans la terre. *Over landt zeilen.*

Cela se dit quand un Pilote a plus estimé de chemin que son vaisseau n'a fait, de sorte que selon son estime il est arivé bien avant dans la terre, quoique son navire & lui soient encore bien loin en mer.

NAVIGUER juste. *Wel uitkomen met de gissing.*

C'est se trouver effectivement où on croïoit être par estime.

NAVIGUER la sonde à la main. *Al peilende vaaren, Al lootende vaaren.*

Un Pilote qui Navigue bien. *Een goedt Stuurman.*

C'est à-dire qu'il fait ses règles de navigation avec exactitude.

Un Capitaine qui Navigue bien. *Een goedt Zee-kapitein.*

C'est qu'il sait bien mener son vaisseau.

Officier Général qui Navigue bien. *Een goedt Zee-hoafdt-officier.*

C'est-à-dire qu'il sait bien conduire une armée, ou une escadre.

Vaisseaux qui Naviguent bien. *Schepen die goede zee-bouwers zyn.*

NAVIGUER à profit commun. *In gemeen part vaaren.*

Les Maîtres & Patrons qui naviguent à profit commun, ne peuvent faire aucun

aucun négoce séparé, pour leur compte particulier, à peine de confiscation de leurs marchandises au profit des autres Interessez.

NAVIRE. *Schip.*

C'est un bâtiment de charpenterie composé de plusieurs piéces, cloüé & chevillé de bois & de fer, & qui est d'une construction propre à floter, & à être conduit à la faveur du vent, & à l'aide de ses mâts & de ses voiles, par tout où l'on veut aller sur la mer. On dit à l'égard de la France, Navire du Roi, & Navire de guerre: à l'égard de Hollande Navire des E'tats des Provinces-Unies, Navire du Collége de la Meuse, du Collége d'Amsterdam &c. *Voiez*, sous le mot Devis, des devis de navires de divers rangs & différentes grandeurs. On avoit dessein de donner encore ici d'autres devis, mais on s'en désiste, parce que ce volume grossit trop. *Voiez* aussi L'ORDONNANCE de 1681. Liv. 2. Tit. 10. Voiez encore ci-après, Vaisseau, & sous ce mot vous trouverez les qualites d'un navire qui peuvent manquer ici.

NAVIRE du 1. 2. 3. rang, &c. *Voiez*, RANG.

NAVIRE du Roi. *Een Fransch Oorlog-schip, Een Fransch Koninklyk Schip.*

Les Navires que les François appellent Navires du Roi tout court, sont les navires appartenans au Roi de France, qui sont armez en guerre, & commandez par des Officiers de marine.

NAVIRES capitaux. *Kloeke schepen.*

NAVIRE de guerre. *Een Oorlog-schip.*

Servir sur un Navire de guerre. *Ten oorlog vaaren.*

NAVIRE marchand. *Een Koopvaardy-schip.*

C'est un navire qui va en mer pour faire seulement le commerce.

NAVIRE en course. *Een Schip ten kaap uitgerust.*

C'est celui qui étant armé en guerre a commission de l'Amiral.

NAVIRE en guerre & en marchandise. *Een schip ten oorlog en te koopvaardy uitgerust.*

C'est celui qui étant marchand ne laisse pas d'avoir commission pour faire la guerre.

NAVIRE à fret. *Een gehuurt schip.*

C'est un navire de louage.

NAVIRE armé, Navire bien armé. *Een wel bemant schip.*

C'est un navire qui est fort d'équipage & en état de faire la guerre.

NAVIRE desarmé. *Een ontaakelt en ongemandt schip.*

C'est un navire qui est dans le port, qui n'a ni agrès, ni canons, ni hommes.

NAVIRE bien-lié. *Een hecht schip, Een wel gebonden schip, en met yser-werk wel geslooten.*

C'est lors qu'un navire a les empatures de ses membres bien longues, qu'il a de bonnes courbes, le tout bien cloüé, chevillé & gournablé.

NAVIRE enfellé. *Een schip dat voor en agter al te veel opspringt, of opgeset is, dat al te hol in 't midden is, dat naa vooren en agteren toe alte veel oprysst.*

C'eſt-à-dire qu'il a ſon milieu bas & le devant & l'arriére trop élevez. *Voiez*, VAISSEAU GONDOLE'.

NAVIRE frégaté. *Een lang en ſmuik, of ſmoeg ſchip.*

C'eſt un navire qui eſt long & ras.

NAVIRE qui a beaucoup de revers & de largeur. *Een over oor gebouwt ſchip.*

Cette ſorte de conſtruction rend le vaiſſeau plus propre pour le combat mais il en porte plus mal la voile.

NAVIRE encaſtillé. *Een hoog opgeboeit ſchip.*

C'eſt lors qu'il eſt fort élevé par les hauts.

NAVIRE dur. *Een ſteevig en wreedt, of wreeg ſchip.*

C'eſt celui qui tanque rudement, ou qui gouverne mal.

NAVIRE doux. *Een ſchip dat gladde vaart heeft, en wel door zee gaat.*

C'eſt un navire qui ne ſe tourmente point à la mer.

NAVIRE ſale. *Een vuil ſchip.*

C'eſt celui dont la partie qui eſt dans l'eau eſt pleine de mouſſe, ou de coquillage.

NAVIRE condamné. *Een Sleet, Een Wrak.*

C'eſt celui qui n'eſt plus eſtimé propre à faire voiage.

NAVIRE de haut-bord, ou de bas-bord. *Voiez*, VAISSEAU.

NAVIRE de ligne. *Een capitaal oorlog-ſchip, Een hoofdt-oorlog-ſchip.*

C'eſt celui qui eſt aſſez fort pour ſervir en corps d'armée.

NAVIRE bâti au quart. *Een ſchip op de vierde part van de kiel getimmert.*

C'eſt celui dont largeur eſt de la quatriéme partie de la quille.

NAVIRE bâti entre le tiers & le quart. *Een ſchip tuſſchen de derde en de vierde part van de kiel getimmert.*

C'eſt celui qui a de largeur entre le tiers & le quart de la longueur de la quille.

Le navire eſt pris. *'t Is door de windt.*

On dit qu'un navire eſt pris, pour dire, qu'il a le vent ſur les voiles, & qu'il vient au vent quand on lui veut faire prendre vent devant.

Le navire fait tête au vent. *'t Schip leit regt op ſyn touw.*

C'eſt lors qu'il fait roidir ſon cable, & qu'il préſente ſon cap au vent, ou au courant.

NAVIRE qui va de l'avant. *Een ſchip dat goedt loop, of goedt voort-gang heeft.*

C'eſt lors qu'il marche & fait chemin.

NAVIRE qui ſe hale au vent. *Een loef-gierig ſchip.*

C'eſt-à-dire qu'il a ſon inclination à courre du côté du vent,

NAVIRE qui tombe. *Een ſchip dat niet wel op de windt legt, en veel valt.*

C'eſt-à-dire qu'il ne vient pas autant au vent que feroit un autre, ou qu'il dérive beaucoup.

NAVIRE pris dans les glaces. *Een ſchip dat in 't ys beklemt, of op 't ys beſet is.*

C'eſt

C'eſt un navire qui eſt enfermé dans les glaces, & qui n'en peut ſortir.

NAVIRE bien amarré. *Een ſchip met goede kaabel-touwen voorſien.*

C'eſt celui qui a de bons cables, & qui en a beaucoup.

NAVIRE bien amarré. *Een ſchip dat op goede ankers en kaabels legt.*

Cela ſe dit encore de celui qui eſt bien-mouillé, avec de bons cables & de bonnes ancres.

NAVIRE abandonné. *Een verlaaten ſchip.*

C'eſt un navire que l'on trouve à la mer, ou le long des côtes, ſans équipage.

NAVIRE qui préſente au vent, qui a le cap plus au vent qu'un autre. *Een ſchip dat meer als een ander aanloeft.*

Le navire gouverne-t-il? *Stiert het ſchip wel.*

C'eſt une queſtion que l'on fait au Timonier, afin de ſavoir ſi le vaiſſeau a aſſez d'aire pour ſentir ſon gouvernail.

Beau navire en rade. *Een mooi pronker, maar ſlegt zeilder.*

Cela ſe dit d'un navire qui ſe montre beau, & qui navigue mal,

Petit navire. *Lock-lyn.*

Les Pilotes appellent Petit Navire un inſtrument de bois qu'ils jettent à la mer, afin de connoître le ſillage du vaiſſeau.

NAU.

NAULAGE. *Vragt-geldt.*

C'eſt un vieux terme, pour dire, ce qu'on paie au Patron d'un bâtiment pour le paſſage.

NAUMACHIE. *Scheeps-ſpiegel-gevegt, Vrye luſt-gevegten en ſcheeps-ſtryden, ſcheeps-ſtrydt, ſcheeps-ſpeel-gevegt-of-ſtrydt, Waater-ſlag.*

C'eſt un combat, courſe, ou exercice qu'on fait ſur l'eau. Les Anciens ont ſouvent donné des naumachies au peuple. Ce ſpectacle ſe donnoit dans un cirque environné de portiques & de ſiéges, dont l'enfoncement tenoit lieu d'aréne. Cet enfoncement ſe rempliſſoit d'eau par le moien de pluſieurs tuïaux que l'on ouvroit.

NEF.

NEF. Vieux mot. *Voiez*, NAVIRE.

NEU.

NEURE. *Een Haaring-buis.*

C'eſt une eſpéce de petite flûte dont les Hollandois ſe ſervent pour la pêche du harang. Elle eſt d'environ ſoixante tonneaux: Ce terme eſt apparemment le mot François, & celui de Buche doit venir du Flamand *Buis*: ou bien il faut que le terme de Neure ſoit pour les buches du port de trente laſtes, ou ſoixante tonneaux ſeulement, puis qu'il y en a de beaucoup plus grandes: car d'ailleurs la deſcription d'une Neure, qui eſt une eſpéce de petite flûte, ou flibot, convient également à une Buche. *Voiez*, BUCHE.

NEI.

NE'IE', NOÏE, Etre Néïé. *Geen orizon konnen ſien, Geen goede hoogte konnen neemen om dat 'er geen klaar orizon is.*

C'eſt ainſi que quelques-uns écrivent, au lieu de Noïé. Cela ſe dit d'un Pilo-

Pilote qui en prenant hauteur ne découvre point assez l'horison avec l'instrument dont il se sert.

NEZ.

NEZ. Le Nez du navire. *Neus*, *Snuit*, *Sneb*, *Snebbe*.

C'est la premiére partie du navire qui finit en pointe. On dit aussi la même chose d'un bâteau.

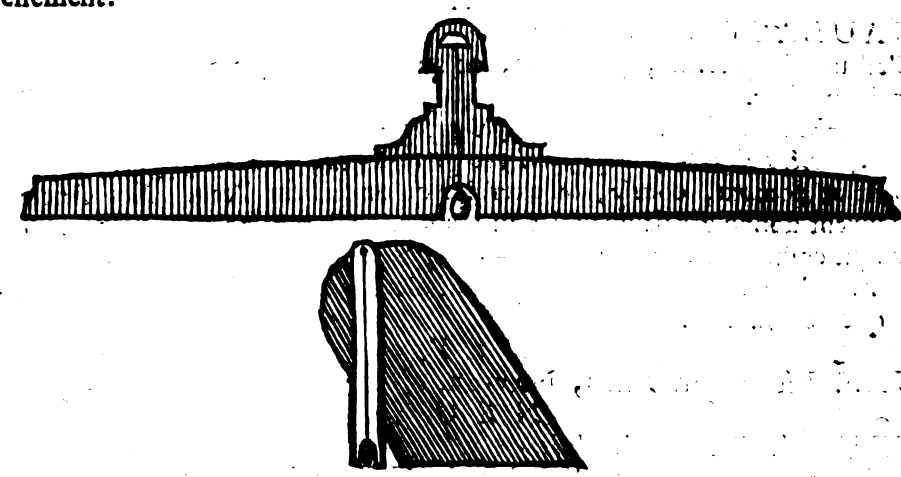
Etre trop sur le Nez. Vaisseau qui est trop sur le Nez. *Duiken*, *Voor bucken*, *Een schip dat te seer induikt*, *dat voor onder waater bokt*. *Voiez*, VAISSEAU.

„ Quand un vaisseau est trop sur le nez par sa construction, il faut faire „ pancher le mât de misène un peu en arriére, afin que l'avant du bâtiment „ soit plus déchargé.

NIV.

NIVEAU grand & petit. *Waaterpas*, *Een groot waaterpas*, *Een klein waaterpasje*.

C'est un instrument qui sert à poser horisontalement les piéces de bois qui servent à la construction des vaisseaux, & généralement à dresser & applanir tout ce qui doit être horisontal. Il s'est fait plusieurs instrumens d'une construction, & d'une maniére différente, pour parvenir à la perfection du nivellement.

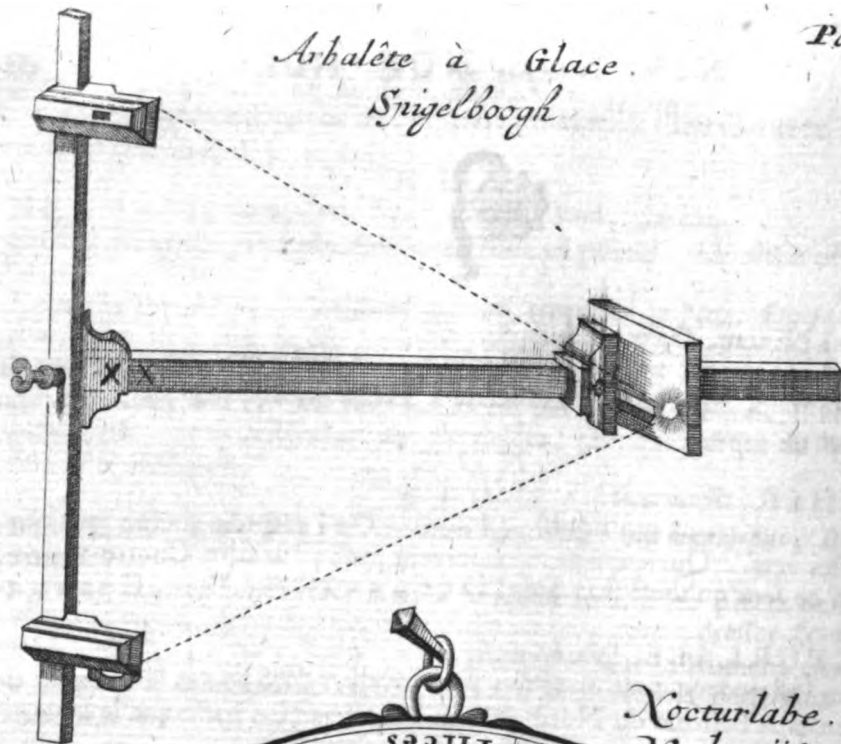


NIVEAU à plomb plein. *Schiet-lood*.

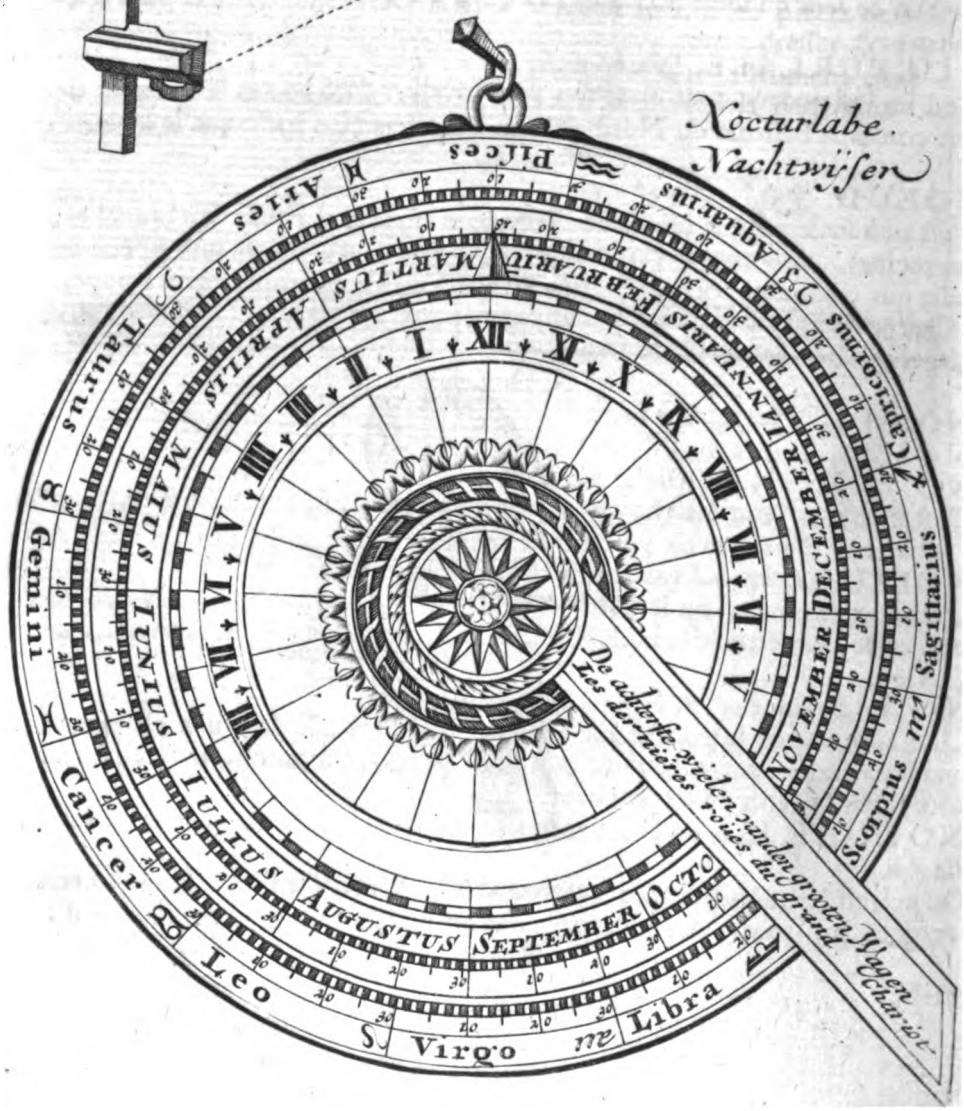
NIVEAU à plomb percé. *Bedrag-lood*.

Mettre

Arbalête à Glace.
Snigelboogh



Nocturlabe.
Nachtwijser



Mettre à Niveau. *Op waaterpas setten.*

C'est non seulement mettre une ou plusieurs choses de niveau, suivant la ligne horisontale, mais encore les mettre à niveau suivant leur pente sur une même ligne inclinée.

N O C.

NOCHER. *Stuurman.*

C'est un vieux terme qui signifiolt Pilote. On l'emploie encore quelquefois dans les vers. Quelques-uns s'en servent aussi pour dire Contre-maitre, & c'est en ce sens qu'il est pris dans l'ORDONNANCE. *Voiez*, CONTRE-MAITRE.

NOCTURLABE. *Nacht-wyser.*

C'est un instrument dont on se sert pour trouver dans toutes les heures de la nuit combien l'Etoile du Nord est plus haute ou plus basse que le Pole.

N O E.

NOEUD. *Quast*, *Knoest van een boom*, *of van hout.*

C'est non seulement la partie de l'arbre par laquelle il pousse ses branches, ou ses racines, mais encore certaine bosse, ou tumeur, qui est une espéce de maladie qui vient aux bois rabougris, & que l'on appelle autrement Loupes. Les Charpentiers doivent bien prendre garde aux nœuds qui se trouvent aux bordages qui doivent servir de franc-bord.

N O I.

NOIALE. *Voiez*, TOILE.

NOIER, NOIER. Pilote Noïé. *Voiez*, NEIE'.

NOIE'. Etre Noié. *Onder waater zyn.*

C'est être sous l'eau. La charge de cette hourque la fit entrer si bas en l'eau, que sa batterie d'entre deux ponts étoit noiée.

NOIAU. *Al het hol van een stuk geschuts*, *De ziele.*

C'est tout le creux, ou le vuide du dedans d'un canon. Sous le Noiau on comprend le diamétre de la bouche, la volée, la culasse, & la lumiére. *Voiez*, AME.

NOIR de fumée, ou Noir à noicir. *Swartsel.*

C'est la fumée de la poix résine brûlée, qu'on ramasse dans une chambre, ou vaisseau fermé par enhaut & tapissé de peaux de mouton, d'où l'on fait ensuite sortir le Noir en les secoüant.

NOIRCIR les mâts & les vergues. *Schilderen*, *De masten en de reën schilderen.*

On noircit les mâts près des jautereaux & près de l'étambrai, & on noircit les vergues par tout. La mixtion dont on noircit, est faite de noir de fu-

mée & de goudron, ou d'huile & de noir de fumée.

NOIX où passe la manuelle du gouvernail. *Rol in den bril. Voiez*, MOULINET.

NOIX du cabestan. *Voiez*, ECUELLE.

NOL.

NOLIS, ou NAULIS. *Voiez*, FRET.

On dit le long de la Méditerranée Nolis, pour dire, Fret, le loüage d'un vaisseau.

NOLIGER, NAULISER. Termes de la Méditerranée. *Voiez*, FRETER.

NOLLISSEMENT, ou AFFRE'TEMENT. *De huure van een schip.*

Nollissement est un terme de la Méditerranée, qui signifie la convention qui se fait pour le loüage d'un vaisseau: c'est ce qu'on appelle sur l'Océan Affretement. *Voiez*, AFFRETEMENT.

NOM.

NOMBRE d'or. *Gulden getal.*

C'est une révolution de dix-neuf ans. *Voiez*, CYCLE LUNAIRE.

NON.

NON-VUE. *Quaade toesigt.*

C'est un terme dont on se sert quand la brume est si épaisse, qu'on ne peut avoir connoissance du parage où l'on est, ce qui fait craindre la côte, ou les roches. On dit: Il y a Non-vûë, & d'autres disent No-veuste ou Non-veuste, pour dire que l'épaisseur du brouillard empêche de voir clair. *Voiez*, VEUE.

NOR.

NORD. *'t Noord.*

C'est un terme dont on se sert sur l'Océan pour signifier le Pole Septentrional, qui est élevé sur nôtre horison.

E'toile du Nord. *Noord-sterre.*

On appelle E'toile du Nord la derniére étoile de la queuë de la petite Ourse, qui est à deux degrès du Pole.

Etre nord de la Ligne. *Benoorden van de Middel-lyn zyn.*

On dit, Etre Nord de la Ligne, pour dire, Etre Nord, ou en deçà de l'E'quateur.

NORD. *Noord.*

Le Nord est la partie du monde la plus Septentrionale à l'égard d'un autre Pais. On dit en ce sens que les Pais Bas sont au Nord de la France, & on appelle Pais du Nord la Suéde, le Dannemarc, la Lapponie &c.

Au nord. *Benoorden.*

C'est-à-dire, Du côté du Nord.

NORD, Vent de Nord, ou Vent de Bise. *Noord-windt.*

C'est le nom qu'on donne à un vent froid & sec qui vient du Septentrion, & qui est un des quatre vents cardinaux.

NORD-EST, ou GALERNE. *Noord-Oost.*

C'est un vent collatéral, entre le Nord & l'Est, ou autrement entre le Septentrion & l'Orient.

NORD-

NORD-OUEST. *Noord west.*

C'est aussi un vent collatéral, entre le Nord & l'Oüest, ou autrement le Septentrion & l'Occident.

NORD-NORD-EST. *Noord-Noord-Oost.*

NORD-NORD-OUEST. *Noord-Noord-West.*

Ce sont deux vents entre-mitoïens.

NORD-QUART-DE-NORD-EST, ou QUART-AU-NORD-EST. *Noord ten Oosten.*

NORD-QUART-DE-NORD-OUEST. *Noord-ten-westen.*

NORD-EST-QUART-DE-NORD. *Noord-oost-ten-noorden.*

NORD-OUEST-QUART-DE-NORD. *Noord-west-ten-noorden.*

NORD-EST-QUART-DE-L'EST. *Noord-oost-ten-oosten.*

NORD-OUEST-QUART-DE-L'OUEST. *Noord-west ten westen.*

NORD-ESTER, ou DE'CLINER, ou se tourner du Nord vers le Nord-Est. *Noord-oosteren.*

Ce mot est fort en usage dans les voiages de long cours en parlant de la variation de l'aiguille du compas, qui quelquefois se tourne vers le Nord-Est, au lieu de regarder le Nord directement, suivant les qualités de l'aimant dont elle est frotée. En de certains parages elle décline plus ou moins, & cette inégale déclinaison, ou variation, cause de grandes erreurs, & fait souvent faire une mauvaise route; car comme l'aiguille indique mal le romb du Nord, elle indique mal aussi les autres airs de vent.

NORD-OUESTER, ou DE'CLINER, ou se tourner vers le Nord-Oüest. *Noord-westeren.*

Cela arrive en de certains parages, où l'aiguille s'écarte du Nord pour se tourner vers le Nord-Oüest. Auprès de l'Ile de Madagascar l'aiguille varie de dix-huit degrès Nord-Oüest; & un peu plus avant, proche l'Ile de Diegorois, elle Nord-Oüeste de vingt-deux degrès.

NOY.

NOYALE, NOYALE. Toile de Noiale. *Voiez*, TOILE.

NOYE', Pilote NOYE. *Voiez*, NEIE'

NUA.

NUAGE. *Wolke*, *Gewolkte*, *Beneeveling.*

C'est une vapeur humide qui obscurcit l'air.

NUAGE qui a le pied à l'eau. *Een wolk die blyft dik in de kim.*

Cela se dit d'une nuée qui sort de l'horison, sans que le pied en sorte.

NUAISON. *Passaat-windt.*

C'est tout le tems qui dure un vent fait & uni. *Voiez*, MONSON & ALIZE'E.

NUE.

NUE, ou, NUE'E. *Wolke.*

C'est un amas de vapeurs élevées en l'air, & qui se résolvent ordinairement en pluies.

Les nuées chassent de l'Oüest. *De wolken dryven uit West.*

On dit que les Nuées chassent de l'Oüest, ou du Sud, ou de quelque autre air de vent, pour dire, quelles viennent du côté qui est nommé.

O.

! du Navire, Holà. *Soo preit men een ander schip wiens naam onbekent is.*

C'est ainsi que l'on crie lors qu'on veut parler à un navire dont on ne sait pas le nom.

O! du Soleil Roial, Holà, ou d'un autre nom. *Dus roept men na een bekent schip.*

C'est ainsi que l'on crie lors qu'on veut parler à un navire dont on sait le nom.

O! d'enhaut. *Soo roepen de geene die op den overloop staan, na de geene die boven op marssen en masten zyn,*

C'est ainsi que ceux qui sont sur le pont du vaisseau, crient à ceux qui sont sur les mâts, ou sur les vergues.

O! de la chaloupe, Holà. *Dus roept men na 't volk van een sloep.*

C'est ainsi que l'on crie lors qu'on veut parler a une chaloupe.

O! Hisse, O! Hale, O! Saille! O! Ride. *Dus roept men na 't volk, om de handt aan 't werk te slaan.*

Tous ces termes sont criez par un matelot, dans de certains travaux, mais en différens tems, soit qu'il faille hisser quelque chose, ou la haler, ou la pousser, ou rider. Ce cri se fait pour faire réünir toutes les forces des travailleurs, afin d'agir de concert; car lorsque celui qui donne la voix prononce un O! avec une voix lente, chacun se prépare pout l'effort qu'il faudra faire, & en achevant le mot, comme par exemple, Hisse, tous travaillent à la fois.

OCC.

OCCIDENT, ou Oüest. *West.*

C'est celle des quatre parties du monde qui est du côté ou le Soleil se couche. Il y a un Occident d'E'té & un Occident d'Hiver. Le premier est le point de l'horison, où se couche le Soleil lors qu'il entre au signe de l'Ecrevice: c'est le tems où se font les plus grands jours. L'Occident d'Hiver est l'endroit de l'horison où il se couche, quand il entre au signe du Capricorne: c'est en ce tems-là que les jours sont les plus courts. Ces deux Occidens d'E'té & d'Hiver, ne sont pas éloignez également, en tous Païs, de l'Occident des équinoxes: plus la sphére est oblique, plus cet éloignement est grand, c'est-à-dire que le pole est plus élevé sur l'horison, ou que les Païs sont plus éloignez de la Ligne E'quinoxiale. On dit sur mer, Vent d'Oüest, au lieu de Vent d'Occident.

OCE-

OCE.

OCE'AN. *Oceaan, De groote en woeste zee.*

C'est ce grand amas d'eaux qui environnent la terre, & qui est le plus grand de tous les amas d'eaux salées & navigables qui soient sur le globe terrestre. L'Océan est joint à la Méditerranée par le détroit de Gibraltar, & détaché de la mer Caspienne par la partie du vieux continent qui regne au Sud dans le Roiaume de Perse. On ne navigue point sur l'Océan avec des galéres, mais seulement avec des vaisseaux élevez. Néanmoins, l'An 1690. les François firent construire quinze galéres à Rochefort qu'ils firent naviguer jusques à Roüen. *Voiez*, GALE'RE. On dit aussi la Mer Océane. *Voiez*, MER.

OEI.

OEIL DE BOEUF. *Voiez*, JEUX.

OEIL DE PIE, JEUX DE PIE. *Leeuwers-oogen, Reef-gaaten, Rif-gaaten.*

Ce sont les trous, ou œillets, qu'on fait le long du bas de la voile au dessus de la ralingue, pour y passer des garcettes de ris.

OEIL, JEUX, ou Trous de la voile de sivadiére. *Blinde gaaten.*

Ce sont deux trous aux deux points d'embas de la sivadiére, par où s'écoule l'eau que la mer jette dans la sivadiére.

OEIL de rouë. *Het gat van een wiel.*

C'est le trou rond, par où passe l'aissieu dans la roüe d'un affût de canon.

OEIL DE BOUC. *Ossen-oog.*

C'est un phénoméne qui paroît comme le bout de l'arc-en-ciel, & qui précéde quelquefois l'ouragan, ou quelque tempête.

OEIL. *Oog.*

Ce sont les ouvertures, ou trous, par où plusieurs outils d'artisans sont emmanchez, ainsi l'on dit l'œil de la hache, de l'erminette, &c.

OEIL au bout de la verge de l'ancre, où entre l'arganneau. *Oog in 't ankers-schagt.*

OEILLET. *Oog.*

C'est une boucle que l'on fait au bout de quelque corde.

OEILLET d'étai. *'t Oog van de stag.*

C'est une grande boucle qu'on fait au bout de l'étai, vers le haut. C'est par dedans cette boucle que passe le même étai après qu'il a fait le tour du ton du mât.

OEILLETS de la tournevire. *Oogen van de kaabeldaring.*

Ce sont des boucles qu'on fait à chacun des bouts de la tournevire pour les joindre l'un à l'autre avec un quarantenier.

OEU.

OEUVRES de marée. *Schoonmaaking en kalefaatering in zee met gety van laag waater.*

C'est le radoub & le carénage que l'on donne aux vaisseaux dans le tems que la mer s'est retirée, & que le vaisseau est échoüé. Mais cette distinction, dans le tems que la mer s'est retirée, paroît inutile, car on donne aussi les œuvres de marée en pleine mer, & ce terme signifie tout le carénage qui se

fait en mer, soit en haute mer vers le bord, ou sur un banc, lors que la mer a refoulé.

OEUVRES vives. *Onder-huidt*, *Het schips onder waater zynde deel*, *ofte ook*, *De buiten-huidt*.

C'est la partie d'un vaisseau qui entre dans l'eau; & selon cette description si commune, il sembleroit que ce mot ne devroit s'entendre que de ce qui est compris depuis la quille jusques au premier ou plus bas pont, ou jusques à la ligne d'eau, ou du moins aux goutiéres du bas pont. Aussi y a-t-il des gens qui l'entendent de cette maniére, & M. Desroches paroît être de ce nombre, puis qu'il dit que l'œuvre morte se dit de la partie du vaisseau qui est hors de l'eau, d'où il s'ensuit que l'œuvre vive est la partie qui est dans l'eau. Mr. Dassie paroît aussi être de ce sentiment, puisque dans l'état de dépence pour la construction d'un navire, il marque le nombre des piéces de préceintes pour les deux premiers rang, puis un autre nombre de piéces de préceintes pour l'œuvre morte. Or si par l'œuvre morte il n'entendoit que la dunette, l'accastillage, les galeries &c il ne leur destineroit pas des préceintes. Outre cela il destine, pour border l'œuvre morte, deux cents bordages de 26 pieds de long, 16 pouces de large, & 3 pouces d'épais; puis dans l'article suivant il ordonne les bordages pour couvrir le second pont & doubler l'œuvre morte; or la largeur & l'épaisseur de ces bordages destinez à border l'œuvre morte, ne convient nullement à la dunette, à l'accastillage &c. mais bien au bordage extérieur entre le premier pont & le second; l'article des bordages duquel second pont, & de ceux de la doublure, ou serrage de l'œuvre morte, vient immédiatement après cet article de deux cents bordages pour border l'œuvre morte, qui par ces raisons, doit être entendu des bordages qui doivent border depuis les dalots, ou gouriéres du premier pont jusques au haut.

Cependant voici comme M. Guillet & Ozanan s'expriment. Les Oeuvres vives sont toutes les parties du corps du bâtiment comprises depuis la quille jusqu'au vibord, ou au pont d'enhaut. Les Oeuvres mortes comprennent la dunette, l'accastillage, les galeries, bouteilles, teugues, couronnement, vergues & hunes. Les vaisseaux de guerre doivent être déchargez de bois par les œuvres mortes, le plus qu'il est possible, pour être plus legers à la voile.

OEUVRES mortes. *Doodt-werk*, *Huising*.

Elles comprennent toutes les parties du vaisseau qui sont hors de l'eau ou bien tous les hauts d'un vaisseau. Voiez l'article qui précéde celui-ci.

OFF.

OFFICIERS. *Amptelingen in een vloot*, *of op een schip*, *Amptenaars*, *Beampten*, *Officiers*.

Il y a plusieurs sortes d'Officiers sur mer, savoir, Officiers Généraux, Officiers Majors, Officiers subalternes, Officiers en second, Officiers bleus, Officiers de port, & Officiers Mariniers, de chacun desquels on parle ici en son rang. Pour ce qui est de leurs appointemens, table, valets, &c on peut voir l'Ordonnance in 4 page 152 & l'Ordonnance de 1689. Livre 9. Titres 1. 2. 3. & 4.

OFFICIERS Généraux. *Vloots-hoofden*, *Hoofdt-Officiers*, *Hoofdt-bevelhebbers*.

Ce

Ce sont en France l'Amiral, qui a sous lui deux Vice-Amiraux l'un du Ponant, l'autre du Levant; trois Lieutenans Généraux, six Chefs d'Escadre. Dans les Provinces Unies il y a un Amiral Général, un Lieutenant-Amiral Général, cinq Lieutenans-Amiraux. *Voiez*, AMIRAL.

„ Il est de la gravité des Officiers Généraux, & même des Capitaines, de „ se tenir derriére le grand mât. Ce seroit s'avilir que de se tenir devant le „ mât, & parmi l'équipage.

OFFICIERS Majors. *Majors Officiers*, *Hooge Officiers*, *Hoofden*.

C'est-à-dire, le Capitaine, le Lieutenant & l'Enseigne du vaisseau.

OFFICIERS subalternes. *Onder-amptenaars*, *Onder-Officieren*, *Mindere Officiers*.

Ce sont les Lieutenans & les Enseignes.

OFFICIERS en second. *Een tweede Kapitein*, *Een tweede Luitenant*.

Ce sont des Officiers qui sont moins anciens que ceux qui sont en pied, & qui font les fonctions des autres en leur absence.

OFFICIER Bleu. *Voiez*, BLEU.

OFFICIERS de port. *De Officiers van een haven*.

Ce sont les Capitaines, les Lieutenans & les Enseignes, qui sont commis dans les arcenaux de marine du Roi de France, pour avoir soin de faire amarrer les vaisseaux, de les faire caréner, radouber, mâter, racler, calfater, braier, goudronner, garnir, & enfin de toutes les choses dont les vaisseaux pourroient avoir besoin

OFFICIERS de la santé. *De Visiteurs over de besmettelyke siekten*, *en andere Officiers daar toe gestelt*.

Ce sont ceux qui font les visites, qui donnent les Lettres de santé, qui font faire la quarantaine. Ne pourront les Officiers de la santé des ports de Provence, donner des patentes de santé à aucun matelot, s'il n'est compris dans le rolle de l'équipage de chaque vaisseau; ni même à aucun matelot s'il n'a le congé du Commissaire des classes.

OFFICIERS de la Marine, ou de Marine. *Hooge Officiers*.

Ils sont aussi appellez Officiers Majors à l'égard des Officiers Mariniers. On voit dans l'ORDONNANCE de 1689. les peines qui sont décernées contre les Officiers Mariniers qui se revoltent contre leurs Officiers Majors. Dans une signification plus étenduë de ce mot on y comprend l'Amiral les deux Vice-Amiraux, les Lieutenans Généraux, les Chefs d'Escadre, &c.

OFFICIERS Mariniers. *Scheeps-Officiers*, *Mindere Officiers*, *te weeten de Schipper*, *en alle de andere die onder hem zyn*,

Ceux-ci forment ordinairement la sixiéme partie des gens de l'équipage, que l'on choisit tant pour la conduite, que pour la manœuvre & le radoub des vaisseaux, savoir, le Maitre, le Bosseman, le Maitre Charpentier, le Voilier, & les autres.

O I N.

OINT. *Smeer*, *Reusel*.

C'est pour graisser les mâts, les rouëts & diverses autres choses.

O N G.

ONGLET. *Voiez*, ASSEMBLAGE.

ORA.

ORAGE. *Onweer. Voiez*, TEMPETE.

ORD.

ORDONNANCE & REGLEMENS de Marine. *Zee-wetten, en Artykel-brief. Voiez*, CONSEIL DE GUERRE.

ORDONNATEUR. *Een Gematigde om de ordres te geven.*

C'est un terme qui est fort commun dans les Ordonnances de la marine. L'Intendant, ou celui qui se trouve Ordonnateur en son absence.

ORE.

OREILLES de l'ancre. *Anker-ooren.*

C'est la largeur des pattes de l'ancre.

OREILLE de lievre. *Een drie-kantig, of drie-hoekig zeil.*

Une voile appareillée en oreille de liévre est une voile latine, ou à tiers point, ce qui la rend différente des voiles à trait quarré.

ORG.

ORGANEAU, ARGANEAU. *Anker-ring.*

C'est un gros anneau de fer, qui est passé au bout de la verge de l'ancre, & qui sert à amarrer le cable, ou à étalinguer le cable.

ORGUES. *Orgel-pypen.*

C'est une machine composée de plusieurs canons d'arquebuses, ou de mousquets, attachez & enclavez sur une piéce de bois, qui se tirent ou tour-à-la fois, ou séparement. On s'en sert pour défendre les bréches & autres lieux qu'on ataque, & les Espagnols s'en servent sur leurs vaisseaux pour défendre l'abordage.

ORGUES. *Roosters.*

Quelques-uns appellent Orgues les dalots qui sont faits dans le premier pont de certains vaisseaux, comme de ceux que les Hollandois envoient aux Indes, pour faire tomber à fond de cale l'eau qui pourroit entrer dans le vaisseau.

ORI.

ORIENT. *Oost.*

L'Orient est le premier des quatre points cardinaux du monde, & celui où se lève le Soleil lors qu'il est dans l'Equateur, ce qui le fait aussi appeller Orient équinoxial. Il y a l'Orient d'E'té & l'Orient d'Hiver; l'un où le Soleil se lève dans les plus longs jours de l'année, & l'autre où il se lève dans les plus courts. On appelle Orient du Soleil son amplitude Orientale, laquelle est l'arc de l'horison terminé par le point où il se lève & le point de l'Orient équinoxial.

ORIENTER quelque chose. *Het Oost, West, Suid, en Noord, ten opsigt van een seekere plaats afteekenen.*

C'est disposer, situër à l'égard de l'Orient & des autres points cardinaux. La boussole est d'un grand usage pour orienter un plan; ce qui veut dire, marquer la situation d'un plan sur la terre, à l'égard des quatre parties cardinales du monde.

ORIENTER quelque chose. *Een plaats of een schip op syn regte breedte en lengte setten.*

C'est

C'est la tourner de telle sorte qu'elle soit dans la situation que l'on souhaite à l'égard de quelque partie du monde.

ORIENTER les voiles. *De zeilen redderen, kant setten, scheveeelen, scheveeelen.*

C'est les brasser & situer de maniére qu'elles reçoivent le vent.

ORIENTE les voiles pour tenir le vent. *Set de zeilen by de windt.*

ORIN, HOIRIN. *Boei-reep.*

C'est une grosse corde attachée à la croisée de l'ancre par l'un de ses bouts, & qui tient par l'autre bout à une boüée qui marque l'endroit précis où est l'ancre.

ORISON. *Voiez*, HORISON.

ORL.

ORLE, Ourlet autour des voiles. *Zoom.*

ORSE. *Bakboord.*

ORS.

C'est un terme de Levant pour dire Babord, ou main gauche.

ORSE. *Te loef.*

Parmi les Levantins Orse est aussi un terme de commandement, pour dire, Au lof, quand on a besoin de serrer & de tenir le vent.

ORSER. *Tegen de windt, of in de windt oproeijen.*

C'est aller contre le vent, aller à vent contraire par le moien des rames. Ce terme n'est en usage que chez les Provenceaux.

ORT.

ORTHODROMIE. *Regt koers.*

C'est la route en droite ligne que fait un vaisseau, en suivant un des trente-deux vents qui sont marquez sur la boussole. Orthodromie signifie droite Course, comme Loxodromie signifie Course oblique.

ORTIVE. Amplitude Ortive. *Een staars-eevenaars-breedte, of hoe ver van 't Oost een star ryst.*

C'est l'arc de l'horison qui se trouve entre le point où se lève un astre & celui du vrai Orient, où se fait l'intersection de l'horison & de l'Equateur. Il y en a une Boréale, & une Australe. On dit aussi, Latitude Ortive.

OSS.

OSSEC, SENTINE. *Durk, Sood.*

C'est la sentine, le bas de la pompe où se reçoivent toutes les eaux, Quelques-uns croient que comme on entend, par ce mot ce qui sert à mettre le navire au sec, il a été fait par corruption du mot, Au sec. *Voiez*, SENTINE.

OSSEC. *Hoos-gat.*

On appelle aussi Ossec sur les riviéres, l'endroit où s'amassent les eaux du bâteau qu'on vuide avec l'escope.

OST

OSTRELIN. *Oosterling.*

Ce mot vient de l'Anglois, & on appelle Ostrelins ceux qui sont Orientaux à l'Angleterre. Il se dit particuliérement des Villes confédérées dont Lubec est la capitale.

OUA.

OUAGE, ou, Oüaiche. *De laag, Sog.*

C'est le sillage, ou la trace que le vaisseau fait sur la mer.

Tirer un vaisseau en Oüaiche, ou le toüer, ou remorquer. *Nasleepen.*

C'est secourir un vaisseau qui est incommodé, ou pesant à la voile, en le toüant, ou remorquant, par l'arriére d'un autre vaisseau: ce qui se fait de la sorte. Le vaisseau qui remorque, ou tire en oüaiche, attache le bout d'un cable, ou d'une hansiére, au pied de son grand mât, & faisant passer l'autre bout par un sabord de l'arriére, il fait porter ce bout à bord du vaisseau incommodé, & l'y aïant fait amarrer au pied du mât de misène, il tire & remorque ce même vaisseau incommodé. Le vaisseau matelot de l'Amiral, le voïant desemparé lui donna un cable & le tira en oüaiche.

Trainer un pavillon ennemi en oüaiche. *Een vyandtlyke-vlag, tot eer-teeken van overwinning, agter uit laaten sleeken, of sleepen.*

C'est pour marquer qu'on revient victorieux qu'on met à l'arriére de son navire quelque pavillon qu'on a pris sur l'ennemi, & on le laisse pendre en bas jusqu'à fleur d'eau. Nous mîmes un pavillon Espagnol sur nos bâtimens, & sur ceux que nous venions de prendre, avec le pavillon Anglois & François en oüaiche.

OVE.

OVERLANDRES. *Overlanders.*

Petits bâtimens qui naviguent sur le Rhin & sur la Meuse, & qui chargent ordinairement de la terre, pour faire des ouvrages, de la potterie, & du verre.

OUE.

OUEST, ou Occident. *West.*

C'est un des quatre points cardinaux du monde, c'est-à-dire, du ciel, ou de la terre; le lieu où le Soleil & les autres astres se couchent à nôtre égard. *Voiez*, Occident.

OUEST, Vent d'Ouest. *West-windt, West.*

C'est le vent qui vient du côté du Couchant, & qui est l'un des quatre-vents cardinaux éloignez entre eux chacun de quatre-vingts-dix degrés.

OUEST-NORD-OUEST. *West-noord-west.*

C'est un des deux vents qui sont entre l'Oüest & le Nord-Oüest.

OUEST-SUD-OUEST. *West-suid-west.*

C'est un des deux vents qui sont entre l'Oüest & Sud-Oüest.

OUEST-QUART-DE-NORD-OUEST, ou quart-au-nord-ouest. *West-ten-noorden.*

C'est le vent qui est entre l'Oüest & l'Ouest-nord-ouest, parce qu'il est le quart de l'espace entre l'Ouest & le Nord-Ouest, & qu'il est le plus proche de l'Ouest,

OUEST-QUART-DE-SUD-OUEST, ou quart-au-sud-est. *West-ten-suiden.*

C'est le vent qui est entre l'Ouest & l'Ouest-Sud-Ouest, ainsi nommé parce qu'il est au quart de l'espace entre l'Ouest & le Sud-Ouest, & qu'il est le plus proche de l'Ouest.

OUR.

OUR.

OURAGAN. *Orkaan*, *Ouragan*, *Orcan*, *Hercan*, *Orcan*.

C'est une tempête horrible & tres-violente. Elle se forme par la contrariété de plusieurs vents qui soufflant tantôt d'un côté & tantôt d'un autre, élèvent des flots prodigieux qui se brisent les uns contre les autres. Ces ouragans n'arrivoient autrefois que de sept ans en sept ans, mais depuis ils ont été plus fréquens; ils arrivent ordinairement depuis le vingt ou vingt-cinq de Juillet jusques au quinze d'Octobre dans les Iles Antilles. Quand, l'ouragan doit venir, la mer vient d'ordinaire, tout-à-coup, aussi unie qu'une glace, sans faire paroitre le moindre soulevement de ses eaux sur sa surface, après quoi l'air s'obscurcit, & s'étant rempli de toutes parts d'épais nuages, il s'enflame & s'entrouve de tous côtés par d'éfroïables éclairs, qui durent assez longtems, & qui sont suivis des accidens les plus afreux. Ceux qui sont alors mouillez dans les rades doivent appareiller au plûtôt, & s'éloigner des terres, pour laisser passer la fureur de l'ouragan, en se laissant dériver après avoir mis leur mâts de hune & leurs vergues bas. Les habitans des Iles Antilles se retirent pendant l'Ouragan dans de petites cabanes bâties sur le modèle de celles des Caraïbes: car on a remarqué par expérience, que ces petites hutes de figure ronde, qui n'ont point d'autre ouverture que la porte, & dont les chevrons touchent la terre, sont ordinairement épargnées, pendant que les maisons élevées sont renversées.

OURSE. La petite Ourse, ou, Le Chariot. *De Beer*; *De kleine Beer*.

La petite Ourse comprend sept étoiles qui sont ordinairement appellées le Chariot.

C'est elle qui a donné le nom au Pole Arctique du mot Grec qui signifie Ourse.

OURSE, La grande Ourse. *Den grooten Beer*.

C'est une constellation voisine de la petite Ourse, qui selon quelques-uns est composée de cinquante-six étoiles, & qui a une situation contraire. Elle a sept étoiles plus visibles & brillantes, disposées aussi-bien que la petite Ourse, en Chariot, dont l'une est de la troisiéme grandeur, & les six autres de la seconde.

OURSE d'artimon. *Voiez*, HOURCE.

OUT.

OUTIL, OUTILS. *Werktuigen*.

C'est tout instrument dont les artisans se servent pour l'exécution manuelle de leurs ouvrages. Les Charpentiers de navire en ont de diverses sortes, dont la plûpart sont ici mentionnez en leur rang.

OUV.

OUVERT. Etre à l'ouvert d'une passe. *Oopen-gaats zyn*.

C'est être vis-à-vis de quelque chose comme de l'entrée d'un port, d'une rade, ou d'une riviére.

OUVERTURE. *Glop*.

C'est un petit détroit entre deux éminences, ou montagnes.

OUVERTURE & FERMETURE de la chaîne d'un port. *Het openen en sluiten van de ketting*, *of van de boomen*.

OUVRIERS, TRAVAILLEURS, MANOEUVRES. *Sinuwers, Chiouwers, Tsiuuwers, Arbeiders.*

Ce sont ceux qui travaillent à quelque partie particuliére d'un vaisseau, & qui ne sont pas Charpentiers. Ce sont aussi tous ceux qui travaillent dans les ateliers de construction, à quelque sorte d'ouvrage que ce soit. Les Ouvriers journaliers, ou travaillant a la journée dans le parc, commenceront leur travail pendant l'Hiver à sept heures du matin, & ils finiront à six heures du soir. En E'té ils commenceront à cinq heures & finiront à huit. Il leur sera donné une demie-heure le matin pour déjeuner, une heure entiére depuis onze heures jusques à midi pour le dîner, & une autre demie-heure pour la collation, qui sera retranchée dans les mois d'Hiver, & dans ce tems-là les Ouvriers ne feront que deux repas. Le déjeuner & la collation se feront toûjours dans le parc, sans qu'il soit libre d'en sortir pour ce sujet. Les heures du travail & du repos seront marquées par le son d'une cloche, & aucun des Oûvriers ne quittera l'ouvrage que cette cloche n'ait sonné, à peine &c. *Voiez*, MANOEUVRES.

OUVRIR. *Twee voorwerpen, als twee toorens, van malkanderen onderscheidelyk sien.* Voir l'un par l'autre, ou l'un dans l'autre. *Over malkandere, of door malkanderen sien.*

On dit, Ouvrir deux pointes, ouvrir deux clochers, ouvrir deux moulins à vent, c'est-à-dire qu'on est situé de telle sorte qu'on ne voit pas l'un par l'autre, ou l'un dans l'autre, les deux objets, comme deux pointes, deux clochers &c. & qu'au contraire on les voit séparément.

OXY.

OXYCRAT. *Eek-waater. Azyn-waater.*

C'est une portion de vinaigre sur cinq ou six fois autant d'eau. C'est un reméde facile & promt qui sert à adoucir les ardeurs des inflamations, & à guérir les douleurs que cause la trop grande chaleur. On s'en sert pour rafraîchir le canon dans un combat: on en donne aussi quelquefois aux équipages.

P.

P.

PAC.

PACFI, ou PAFI, Le grand Pacfi. *'t Groote zeil, Schooverzeil.* C'est la grande voile, la plus basse voile, qui est au grand mât. *Voiez*, VOILE.

PACFI, Le petit Pacfi, ou Pacfi de bourcet. *Fok-zeil, Fokke-zeil, Fok.*

C'est la voile de misène. *Voiez*, VOILE.

Etre aux deux Pacfis, *Met de onder-zeilen loopen.*

C'est être aux deux basses voiles.

PACIFIER. Se Pacifier. *Stil worden, Bestilien.*

On se sert de ce terme sur mer. La mer se Pacifia. L'air fut Pacifié par un grand calme.

PACIFIQUE. *Voiez*, MER.

PAG.

PAGAIE. *Schepper, Pagaai.*

C'est le nom que les Sauvages donnent à l'aviron dont ils se servent pour nager dans une maniére de canot qu'ils appellent Pirogue.

PAGES, MOUSSES, GARÇONS, *Jong, Jongens, Mussen,*

Ce sont les jeunes gens de l'équipage, aprentis matelots, ou éléves de la navigation. *Voiez*, MOUSSES.

PAGE de la Chambre du Capitaine. *Kajuit-wagter.*

C'est le garçon qui sert le Capitaine.

PAI.

PAILLASSES. *Bult-sakken.*

C'est pour coucher les matelots.

PAILLES de bittes. *Beeting-bouts.*

Ce sont de longues chevilles de fer qu'on met à la tête des bittes pour tenir le cable sujet.

PAIS SOMME. *Ondiepte.*

C'est un bas fond où il y a peu d'eau.

PAL.

PALAN. *Taabel.*

C'est un assemblage d'une corde, ou de deux, d'un mousse à deux poulies, & d'une poulie simple qui lui est oposée. On s'en sert pour embarquer & pour débarquer de marchandises & autres pesans fardeaux. Une de ces cordes s'appelle E'tague, *Mantel*, & l'autre Garant, *De Looper*, ou *Val*, Le

Palan, dit un autre Auteur, est la corde qu'on atache à l'étai, ou à la grande vergue, ou à la vergue de misène, pour tirer quelque fardeau, ou pour bander les étais. Il est composé de trois cordes, savoir celle du palan, l'étague & la drisse. Il a des pattes de fer au bout qui descend en bas. Il a trois poulies, l'une desquelles est double. Celui du mât de misene ne s'en détache jamais, comme étant du service ordinaire.

Grands Palans. *De groote Taakels.*

Ce sont ceux qui tiennent au grand mât.

PALAN simple. *Een enkelde Taakel.*

PALANS de misène. *Fokke-taakels.*

Ce sont ceux qui sont atachez au mât de misène, & qui servent à haler à bord les ancres & la chaloupe, à rider les haubans &c.

PALAN à caliorne. *Gijn.*

C'est la caliorne entiére. *Voiez*, CALIORNE.

PALAN à candelette. *Voiez* CANDELETTE.

PALANS d'étai. *Taakels in de stag.*

On entend ceux qui sont amarrez à l'étai.

PALAN de surpente. *Vithouwer.*

PALAN d'amure. *Hals-taalie.*

C'est un petit palan dont l'usage est d'amurrer la grande voile par un gros vent.

PALANS de bout. *Treisen*, *Trensen*, *Trijsen.*

Ce sont de petits palans frapez à la tête du mât de beaupré par dessous, dont l'usage est de tenir la vergue de sivadiére en son lieu, & d'aider à la hisser lors qu'on la met à place.

PALANS pour rider les haubans. *Wandt-taalies.*

PALANS de retraite. *Taalies tot 't geschut*, *Inwijkende Taalies.*

Ce sont aussi de petits palans, dont les Canoniers se servent pour remettre le canon dedans, quand il a tiré, lors que le vaisseau est à la bande.

PALANS de canon. *Taakels tot 't geschut. Voiez*, DROSSE, ou TRISSE.

PALANQUER. *Taakelen*, *Taalien.*

C'est se servir des palans, soit pour mettre les fardeaux dans un vaisseau, ou pour les débarquer.

PALANQUE. *Taalie aan*, *Taalie aan.*

C'est un commandement pour faire servir, ou tirer sur le palan.

PALANQUIN. *Taalie.*

C'est un petit palan qui sert à lever de médiocres fardeaux. Il y en a de doubles & de simples.

PALAMQUINS de ris. *Reef-taalien.*

Ce sont des palanquins que l'on met aux bouts des vergues des huniers, par le moïen desquels on y amène les bouts des ris, quand on les veut prendre.

PALANQUINS simples de racage, *Rakke-trossen*, *Rakke-taalies.*

On s'en sert pour guinder ou amener le racage de la grande vergue, lors qu'il faut guinder ou amener la vergue.

PALANQUINES. *Voiez* BALACINES.

PA-

PALARDEAUX. *Lappen, Mosch-lappen, Houte-proppen, Sluit-stukken.*

Ce sont des bouts de planches que les Calfateurs couvrent de goudron & de bourre, pour boûcher les trous qui se font dans le bordage. Quelques uns appellent aussi Palardeaux des tampons qui servent à boûcher les écubiers.

PALE d'aviron, Palme d'aviron. *Spaan, Handt, of Bladt van de riem.*

C'est le bout plat de l'aviron qui entre dans l'eau.

PALE'AGE. *Sout-of-kooren-schietinge.*

C'est l'action de mettre hors d'un vaisseau les grains, les sels, & autres marchandises qui se remüent avec la pelle, & l'obligation où les matelots sont de les décharger. Les matelots n'ont point de salaire pour le paléage & le manéage, mais ils en ont pour le guindage & le remuage.

PALME, E'tenduë de la main. *Palm, Span.*

Les anciens avoient le grand Palme & le petit Palme, qui partageoient le pied en deux parties inégales. Le grand palme, qui étoit de la longueur de la main, étoit de douze doigts, ou neuf pouces de Roi; & le petit, de quatre doigts, ou trois pouces. On se sert encore aujourd'hui de cette mesure en Italie, & le palme y est différent selon les lieux. Le Palme Romain moderne est de huit pouces trois lignes & demie; celui de Naples est de huit pouces sept lignes; & celui de Génes, de neuf pouces deux lignes. La plus commune étenduë du palme est de huit pouces. Il faut quatre palmes & quatre cinquiêmes pour faire une aune de Paris. Le Palme, dit un Auteur, contient cinq doigts; le doigt est la seiziême partie du pied; le pied est de douze pouces; le pouce contient douze lignes; la ligne est l'épaisseur d'un grain de blé, ou environ.

„ Dix Palmes font un pied Rhenan, ou de douze pouces.

PALME d'aviron. *Voiez,* PALE.

PAN.

PANNE, Mettre en Panne. *Een bylegger maaken, Byleggen, te weeten als de voor-zeilen op de mast leggen, of op de windt gebrast worden, en de agterzeilen draagen.*

C'est virer le vaisseau vent devant, & mettre le vent sur toutes les voiles, ou sur une partie, afin de ne pas tenir ni prendre le vent, ce qui se fait quand on veut retarder le cours du vaisseau, pour atendre quelque chose. ou laisser passer les vaisseaux qui doivent aller devant; mais cela ne se fait que de beau tems. Nous mîmes nos voiles d'avant en panne, & nôtre grand hunier à porter, pour laisser passer les vaisseaux qui avoient ordre de chasser de l'avant.

Etre en Panne. *Mee de zeilen op de mast leggen. In de windt leggen.*

C'est ne pas tenir, ni prendre le vent.

Etre pris sur Panne. *In de windt krijgen.*

Mettre un vaisseau en Panne. *Op de windt brassen.*

C'est faire pancher un vaisseau, en mettant le vent sur ses voiles sans qu'il fasse de chemin, & cela se fait afin d'étancher une voie d'eau qui se trouve de l'autre bord du vaisseau, du côté que le vent vient.

PANEAUX, *Luiken, Deksels.*

C'est

C'eſt l'aſſemblage des planches qui ſervent de trapes, ou mantelets, qui ferment les écoutilles d'un vaiſſeau. Les paneaux communs s'appellent paneaux à vaſſoles.

PANEAUX à boîte. *Stulp-luiken.*

Ce ſont des paneaux qui s'emboîtent avec une bordure qu'on met autour de ces ſortes d'écoutilles, au lieu que les paneaux à vaſſoles tombent dans les feuillures des vaſſoles. *Voiez*, E'COUTILLE.

Le grand Paneau. *'t Groot luik.*

C'eſt la trape, ou mantelet, qui ferme la plus grande écoutille, laquelle eſt toûjours en avant du grand mât.

PANAN. *Voiez*, PLUMET.

PANTENNE. Voile en Pantenne. *Voiez*, VOILE.

PANTAQUIE'RES, PANTOCHE'RES. *Scheer-lynen*, *Scheer-lyntjes om het wandt te ſwichten.*

Ce ſont des cordes de moienne groſſeur, qui font un entrelaſſement entre les haubans de ſtribord & de babord, pour les tenir plus roides & plus fermes, & pour aſſurer le mât dans une tempête, ſur tout lorsque les rides ont molli: elles traverſent les haubans d'un bord à l'autre.

P A P.

PAPIERS & ENSEIGNEMENS. *Brie en.*

Ce ſont tous les papiers & manuſcrits qui ſe trouvent dans un vaiſſeau. Les Papiers & enſeignemens du vaiſſeau échoüé.

PAPIER de cartouche, ou de gargouſſe. *Kardoes-pampier.*

C'eſt de gros papier gris dont on ſe ſert pour faire les gargouſſes: on le forme ſur un moule, puis on l'emplit de mitrailles.

P A Q.

PAQUEBOT. PAQUET-BOT. PAQUET-BOOT. *Pak-boot.*

C'eſt le nom des vaiſſeaux qui ſervent au paſſage de Douvres à Calais, & de Calais à Douvres; de la Brille à Harwich, & de Harwich à la Brille, d'Angleterre en Eſpagne &c. *Voiez*, BOT.

P A R.

PAR. *Op.*

C'eſt une prépoſition dont on ſe ſert ſur mer d'une façon particuliére. Nous etions par la hauteur des trente degrès. On n'attaque pas un vaiſſeau quand il eſt Par huit braſſes d'eau.

PARADE. Faire la Parade. Tous les vaiſſeaux firent la Parade, & chacun déploïa tous ſes pavillons. *Alle de ſcheepen praalden met al de vlaggen die ſe hadden, en lieten uitwaayen.*

C'eſt orner un vaiſſeau de tous les pavilons qui ſont à ſon bord, & de tous ſes pavois. On dit auſſi, Parer. Les vaiſſeaux ſeront parez de flames.

PARADIS, BASSIN. *Dock*, *Kom.*

C'eſt la partie d'un port où les vaiſſeaux ſont en plus grande ſureté. *Voiez*, BASSIN & CHAMBRE.

PARAGE, *Streek*, *Zee-ſtreek.*

C'eſt un eſpace, ou étenduë de mer ſous quelque latitude que ce puiſſe être. On dit, Dans ces parages on voit beaucoup de vaiſſeaux. Il fait bon croiſer

croiser à la vûë de Bellisle & de l'Isle-dieu; c'est un bon parage pour croiser sur les vaisseaux qui veulent entrer dans les ports de Bretagne, de Poitou & de Saintonge.

Vaisseaux qui sont en Parage. *Schepen die uit zyn om te kruissen.*

C'est-à-dire que ces vaisseaux, sont en certains endroits de la mer où ils peuvent trouver ce qu'ils cherchent.

Changer de Parage. *Verzeilen, Herwaarts of derwaarts verzeilen.*

Vaisseau mouille en Parage. *Een Schip in zee ten anker leggende.*

C'est-à-dire que ce vaisseau est mouillé dans un lieu d'où il peut appareiller quand il voudra.

PARALLE'LES de l'E'quateur. *Paralels, of Evenwydige kringen.*

Ce sont des cercles qui marquent la latitude sur des cartes géographiques, & qui sont en effet parallèles à l'E'quateur, aïant le Pole pour leur centre commun. Les deux Tropiques, & tous les autres cercles de déclinaison, sont des Parallèles.

PARC. *Hock.*

C'est dans un arcenal de marine le lieu où les magasins généraux & particuliers sont renfermez, & où l'on construit les vaisseaux du Prince. Après que la retraite aura été sonnée personne ne pourra entrer dans l'enclos du parc & des magasins, si ce n'est par un ordre exprès des principaux Officiers du port, & pour quelque affaire extraordinaire.

PARC de l'artillerie *Schut-werf.*

PARC dans un vaisseau. *Een Hock tot de beesten in een schip.*

C'est un lieu qui est fait de planches, entre deux ponts, pour enfermer les bestiaux que les Officiers font embarquer pour leur provision. L'Ordonnance dit, Parcs & cages de moutons, volailles & bestiaux.

PARCLOSES. *Vullingen in 't ruim.*

Ce sont des planches qu'on met à fond de cale sur les piéces de bois nommées Vitonnieres. Ces planches sont mobiles & elles se lèvent quand on veut voir si rien n'empêche le cours des eaux qui doivent aller à l'archipompe.

PARCOURIR les coutures & changer les étoupes. *De naaden besoeken, en 't werk veranderen.*

C'est les visiter pour calfater où il en est besoin.

PARE'. *Klaar, Gereedt, Vaardig, Parnat.*

C'est-à-dire, prêt à faire quelque chose, ou à être manœuvré, ou à se battre.

Etre paré. *Klaar zijn, Klaar raaken.*

Ce vaisseau tâcha de nous aborder pendant plusieurs jours, mais nous trouvant aussi parez la nuit que le jour &c.

Canoniers, qu'on tienne tout Paré, & que rien n'embarasse le pont. *Konstaapels, siet dat alle ding klaar is, en dat niets onse dek en belemmert.*

PAREAU, PAREAUX, PARRES. *Paro, Paros.*

C'est une sorte de grande barque des Indes, qui a le devant & le derriére fait de la même façon. On met indifféremment le gouvernail dans l'un & dans l'autre quand il faut changer de bord.

„ Les Parres sont des vaisseaux dont on se sert vers Ceilon, qui ont beau-
„ coup de raport aux cagues de Hollande. Ce sont des bâtimens de charge
„ qui ne perdent point de vûë les côtes. On s'en sert principalement dans la
„ Tutocorie, aux côtes de Malabar, où les habitans, qui vivent de l'indus-
„ trie qu'ils ont à pêcher les perles, s'appellent *Paruaes*, à cause qu'ils vont
„ à cette pêche avec cette sorte de bâtiment.

„ Les Corsaires de Malabar se servent aussi d'un bâtiment à rames qu'ils
„ nomment Paro, ou Pareau; ce peut bien être le même.

PARENSANE. Faire la Parensane. *Sig klaar maaken om te zeilen.*

Les Levantins disent, Faire la Parensane, pour dire, mettre les ancres, les voiles & les manœuvres en état de faire route. *Voiez* APPAREILLER.

PARER un cap. *Boven komen, of raaken.*

C'est-à-dire, Doubler un cap, passer au delà & le laisser à côté. Nous fûmes trois jours à Parer le cap. *Voiez*, DOUBLER.

PARER quelque chose. *Jets klaar maaken.*

C'est la débarasser & se mettre en état de s'en servir. Pare le cabestan. Pare une barique de vin pour faire du bruvage.

PARER un cable. *Een Kaabel klaar houden.*

C'est mettre un cable en état de s'en servir.

PARER une ancre. *Een anker klaar houden.*

C'est mettre une ancre en état de s'en servir, c'est-à-dire qu'on l'a débarassée, & qu'elle est prête pour la moüiller.

PARE à virer. *Maakt klaar om te wenden; Ree, Ree, elk op sijn werk.*

C'est un commandement que le Capitaine fait à l'équipage, & qu'il répéte deux fois à haute voix, quand on est prêt à changer de bord, afin que chacun se prépare à faire comme il faut la manœuvre de revirement.

PARE à carguer. *Sta klaar by uw gordings.*

PARER un banc, Parer un danger. *Afhouden.*

C'est éviter un banc. On dit, Nous fîmes le Nord-Est pendant quatre horloges pour parer le blanc.

Se parer. *Sig klaar maaken, Alles klaar maaken.*

C'est agir pour se tenir prêt & en état. Nous aperçûmes deux navires au vent à nous, qui avoient le cap sur nous, ce qui fit que nous virâmes pour nous parer.

PARFUMER un vaisseau. *Genever-besien en teer in 't schip tusschen deks branden, en met azyn besproeyen en besprengen.*

C'est faire brûler du goudron & du genévre, & jetter du vinaigre entre les ponts d'un vaisseau. Les bâtimens & les hommes seront parfumez.

PARQUET. *Kogel-kak.*

C'est un petit retranchement fait sur le pont avec un bout de cable, ou d'autre grosse corde: on met dans ce retranchement des boulets de canon, pour les avoir tout prêts quand on en a affaire.

C'est aussi le retranchement ou l'on tient les boulets dans un magasin. Le Commissaire général de l'artillerie de la marine doit tenir la main à ce que les canons & les mortiers qu'on tire des vaisseaux qu'on desarme, soient portez ou ils doivent être; que les canons de fonte soient séparez de ceux de fer, & rangez par calibres; que les boulets soient mis dans leurs parquets, &

& les bombes & les grenades chargées, séparées de celles qui ne le sont point.

PART. Etre à la part. *Op reine kaap vaaren.*

C'est-à-dire que l'équipage d'un vaisseau aura sa part des prises qu'on fera sur les ennemis. On se sert de la même expression pour ceux qui vont aux pêcheries, & qui ne reçoivent point de gages, mais ont une certaine part réglée.

PARTAGER le vent. *Over beide zyden even hoog loeven.*

C'est prendre le vent en plusieurs bordées à-peu-près égales, tantôt d'un côté, & tantôt de l'autre.

PARTAGER le vent, Partager l'avantage du vent. *Even hoog loeven.*

C'est louvoier sur le même rumb de vent que celui à qui on le veut gagner, ou qui le veut gagner sur vous, & ne pouvoir parvenir à le gagner, quoique sans le perdre aussi, c'est-à-dire, sans tomber sous le vent; mais se maintenir toûjours l'un & l'autre. Nôtre vaisseau ne pouvant mettre la frégate à-vaule vent de lui, tâcha du moins d'en partager l'avantage.

PARTANCE. *De tydt van t' zeil te gaan.*

C'est le tems qu'on part de quelque lieu. C'est aussi le départ même. Nous avons toûjours de belles partances.

Coup de Partance, ou de Partement; Signal de Partance. *Schoot, of Sein om t' zeil te gaan, of om onderzeil te gaan.*

C'est le coup de canon sans bale qu'on tire pour avertir qu'on est sur le point de mettre à la voile. Nôtre Amiral tira le coup de partance.

Etre de Partance. *Onder zeil zyn.*

C'est être en état de partir.

Banniére de Partance. *De Blaauwe Vlag.*

C'est le pavillon qu'on met à la poupe, pour avertir l'équipage qui est à terre qu'il ait à venir à bord pour appareiller.

„ C'est une banniére bleuë chez les Hollandois.

Arborer la banniére de Partance. *Een blaauwe vlag agter op laaten waayen.*

PARTEMENT. Le lieu du Partement d'un vaisseau. *De plaats van daar 't schip vaart.*

PAS.

PAS, Un Pas. *Een treede, Een schreede.*

C'est une sorte de mesure qui se prend de l'espace qui est entre les deux pieds d'un animal quand il marche. Le Pas Commun est de deux pieds, de Roi, & le Pas Géometrique de cinq pieds. Le mille d'Italie est de mille pas géometriques; la lieuë de France de trois mille pas; & la lieuë d'Allemagne de quatre mille.

PAS, Pas de Calais. *Engte zees, De hoofden in 't Kanaal.*

Pas signifie un détroit entre deux terres, comme celui qui est entre Calais & Douvres, qu'on appelle le Pas de Calais.

PAS de haubans. *Voiez,* ENFLE'CHURES.

PASSAGERS. *Scheepelingen, Passagiers.*

Ce sont ceux qui passent sur un vaisseau sans être de l'équipage, & qui pour cet effet paient leur passage ainsi qu'il a été convenu.

PASSE. *Zee-gat*, *Gat*, *Vaar-waater*.

C'est un canal, ou largeur de mer, ou passage entre deux terres, ou entre deux bancs, par où passent les vaisseaux pour entrer dans un port, ou dans une riviére. Dans les Iles de l'Amérique au lieu de dire Passe, on dit Débouquement. Nous nous trouvâmes entre l'Ile & un rocher où il n'y avoit que la passe d'un navire.

Entrer dans une Passe. *Binnen-gaats loopen*.

PASSER sous le beaupré. Ce navire a passé sous nôtre beaupré. *Voor-overloopen*, *Dwars voor de boeg komen*, *Voor*, *of voor-by de boeg van een ander schip zeilen*. *Dat schip heeft voor ons overgeloopen*.

C'est une maniére de parler qui veut dire qu'un vaisseau à passé fort-près de l'avant d'un autre.

„ On regarde en mer comme une civilité, de ne passer pas sous le beaupré „ d'un autre, quand on peut y passer.

PASSE du monde sur le bord. *Val*, *Val op de reep-val*.

PASSE-PAR-TOUT. *Voiez*, SCIE.

PASSEPORT. *Geleide-brief*, *Zee-brief*, *Paspoort*.

„ Les Maîtres de vaisseau des Provinces-Unies ne vont point en mer qu'ils „ n'aient pris un congé & passeport au lieu du partement, lequel passeport „ leur est donné par la Régence. Les passeports doivent contenir le nom „ du Maître & du vaisseau, la capacité du vaisseau, & quels en sont les pro- „ priétaires en tout ou en partie; & ces déclarations du Maître doivent être „ afirmées par serment.

PASSER au vent d'un vaisseau. *Boven de Windt komen*; *De loef afwinnen*, *afsteeken*, *afknypen*.

On dit, Passer au vent d'un vaisseau lors qu'on lui gagne le vent. *Voiez*, GAGNER.

PASSE-VOLANT. *Kneepeling*, *Mortepaye*.

C'est un faux matelot qu'un Capitaine, ou un Maître de vaisseau, fait passer en revûe pour faire trouver son équipage complet.

PASSE-VOGUE. *Een groote kragt van roeyen*.

C'est un effort qu'on fait de ramer plus fort qu'à l'ordinaire.

PASSE-VOLANTS. *Houte stukken*. *Voiez*, FAUSSES LANCES.

Lors que M. de Pontchartrain entra dans la Marine, il fit ordonner qu'il n'y auroit que les vaisseaux portant seize canons qui pourroient naviguer aux Iles de l'Amérique. Pour satisfaire à ce nouvel ordre si génant, on mit des canons de bois appellez Passe-volants.

PAT.

PATACHE. *Petas*, *Petaszen*, *Uitlegger*.

C'est un petit vaisseau de guerre qui est destiné pour le service des grands navires, & qui moüille à l'entrée d'un port pour aller reconnoître ceux qui viennent ranger les côtes. Ainsi la patache sert de premiére garde pour arrêter les vaisseaux qui veulent entrer dans le port. Le corps-de-garde de la patache doit être composé de son équipage, ou de soldats détachez

chez à cet effet. Les Fermiers Généraux ont aussi des pataches qui se tiennent à l'entrée des ports, pour avoir inspection sur ceux qui entrent. On dit Pataches des fermes, & Bacs, Bâteaux, & Chaloupes des Gouverneurs.

PATACHE d'avis, ou Frégate d'avis. *Advys-fregat*, *Advys-jacht*.

C'est un petit vaisseau qui porte les paquets à l'armée.

PATARASSE, ou MALE-BETE. *Een klammaje-yser*.

C'est une espéce de ciseau à froid, dont on se sert pour ouvrir les joints d'entre deux bordages, quand ils sont trop serrez, afin de mieux faire la coûture.

PATENTES de santé. *Voiez*, LETTRES.

PATRON. *Schipper*.

C'est le Maitre, ou le Commandant d'un bâtiment marchand. Ce mot de Patron est Levantin; sur l'Océan on dit Maître.

PATRON de barque, ou de quelque autre petit bâtiment. *Schipper*, *Patron*.

C'est la qualité que l'on donne à ceux qui commandent ces sortes de petits bâtimens. On dit, Patrons de bâtimens, bâteaux & gabarres.

PATRONS de chaloupes. *Sloep-meesters*.

C'est ainsi que l'on appelle de certains Officiers mariniers qui servent sur les vaisseaux de guerre François, à qui on donne la conduite des chaloupes & des canots. On dit, Patron de chaloupe, & Patron de canot.

PATRONE. *Voiez*, GALE'RE PATRONE.

PATTES de bouline. *Boelyns-spruit*, *Boelyns-spruiten*.

Ce sont des cordages qui se divisent en plusieurs branches au bout de la bouline, pour saisir la ralingue de la voile par plusieurs endroits, en façon de marticles. Ces pattes répondent l'une à l'autre par des poulies.

PATTES d'ancre. *Anker-tanden*, *Anker-handen*, *Klouwen*.

Ce sont deux plaques de fer triangulaires, qui sont soudées sur chaque bout de la croisée de l'ancre, & recourbées pour pouvoir mordre dans la terre.

La patte de l'ancre tourne. *Het anker kentert om*.

C'est quand la patte quittant le fond tourne en haut, & que le jas va toucher le fond.

Laisser tomber la Patte de l'ancre. *'t Anker onder de kraan laaten hangen*.

C'est mettre l'ancre perpendiculaire à la mer, afin de la tenir toute prête à être moüillée.

PATTES de voiles. *Boutjens in de zeilen*.

Morceaux quarrés de toile qu'on applique aux bords des voiles, proche de la ralingue, pour les renforcer, afin d'y amarrer les pattes de bouline.

PATTES d'anspects. *Set-of-kenter-haaken*.

Ce sont des pattes de fer qu'on met au bout d'un levier pour servir à mouvoir les gros fardeaux.

PATTE d'oie. *Voiez*, MOUILLER en Parte d'oie.

PAU.

PAUCRAINS. *Voiez*, MANOEUVRES.

PAVIER. *Voiez*, PAVOISER.

PAVILLON. *Vlag.*

C'est une banniére ordinairement d'étamine, qu'on arbore à la pointe des mâts, ou sur le bâton de l'arriére, pour faire connoître la qualité des Commandans des vaisseaux, & de quelle Nation ils sont. Le Pavillon est coupé de diverses façons, & chargé d'armes & de couleurs particuliéres, tant pour le discernement des Nation que pour la distinction des Officiers Généraux d'une armée navale. Par ORDONNANCES de 1670. & 1689. il est réglé que quand l'Amiral en personne sera embarqué, il portera le pavillon quarré-blanc au grand mât; le Vice-Amiral, le pavillon quarré-blanc au mât d'avant; le Contre-Amiral, ou premier Lieutenant Général, ou Chef d'escadre qui en fera la fonction, le pavillon quarré-blanc au mât d'artimon, chaque pavillon aïant un quart de battant plus que de guindant. Les Chefs d'escadre portent une cornette blanche avec l'écusson particulier de leur département au mât d'artimon, lorsqu'ils sont en corps d'armée; mais ils le portent au grand mât quand ils sont séparez & qu'ils commandent en Chef. Le battant de leur cornette doit avoir quatre fois le guindant. Elle doit être fenduë, par le milieu, des deux tiers de sa hauteur, & les extrémités se doivent terminer en pointe. Il est défendu aux vaisseaux particuliers François de porter le pavillon blanc qui est affecté aux navires du Roi. Les pavillons sont ordinairement d'étamine. Aux navires vaincus, ou menez en triomphe, on attache les pavillons aux haubans, ou à la galerie de l'arriére, & on les laisse traîner & pancher vers l'eau, & tels vaisseaux sont toüez par la poupe.

Les Pavillons d'Amiral, Vice-Amiral, & Contre-Amiral, & les Cornettes, ne doivent être portez que lorsqu'ils sont accompagnez, savoir, l'Amiral de vingt vaisseaux de guerre; les Vice-Amiral & Contre-Amiral, de douze, dont le moindre doit porter trente-six piéces de canon; & les Cornettes de cinq. Les Vice-Amiraux, Lieutenans Généraux, & Chefs d'escadre, qui commandent un moindre nombre de vaisseaux, doivent porter une simple flame. Lorsque plusieurs Chefs d'escadre se trouvent joints ensemble dans une même division, ou escadre particuliére, il n'y a que le plus ancien qui doive arborer la cornette, les autres portent une simple flame. Les Capitaines, commandant plus d'un vaisseau, portent une flame blanche au grand mât qui a de guindant la moitié de la cornette, & qui ne peut être moindre que de dix aunes de battant.

Il n'est arboré sur les navires de guerre François aucun pavillon, flame, ni enseigne de poupe, que de couleur blanche, soit pendant la navigation, ou les combats. Il leur est seulement permis de se servir de la couleur rouge & autres pour les signaux. L'Officier Général commandant en Chef porte, tant dans les ports & rades qu'à la mer, une enseigne blanche à l'avant de sa chaloupe, pour le distinguer des autres Officiers qui la portent à la poupe. *Voiez* L'ORDONNANCE de 1689. Liv. 3. Tit. 2.

En géneral les vaisseaux Chrétiens portent le pavillon quarré, & les vaisseaux Turcs portent le pavillon fendu & coupé en flame.

„ Tous

„ Tous les vaisseaux peuvent, à l'occasion, mettre une enseigne ou pavil-
„ lon de poupe, & un de beaupré; mais il n'y a que l'Amiral qui porte le
„ pavillon au grand mât. Il porte encore une flame au dessous, si l'armée
„ est divisée en plusieurs Escadres, qui aïent chacune leur Amital particulier.
„ *Voiez*, AMIRAL, Le Vice-Amiral porte le pavillon au mât d'avant, & le
„ Contre-Amiral au mât d'artimon.

„ Les Pavillons des Provinces-Unies sont ordinairement de trois couleurs,
„ Blanc, Bleu, & Orangé: quelquefois ils sont aussi tout jaunes. Leur usa-
„ ge, parmi les Hollandois, est de faire connoître à quel rumb de vent on
„ va, de quelle nation sont ceux qui Naviguent le vaisseau; & de servir de si-
„ gnaux en différentes maniéres, & en diverses occasions.

„ Le Pavillon de l'arriére mis en berne marque ordinairement que quel-
„ qu'un qui est hors du vaisseau, est rapellé à bord, ou qu'on a un pressant
„ besoin de quelque chose.

„ Le Pavillon à mi-mât marque qu'il y a quelque personne considerable
„ morte dans le vaisseau. Lors-que Witte Cornelisz. de Wit, Vice-Ami-
„ ral de Hollande fut tué dans la bataille du passage du Sond, qui se donna
„ entre les Suédois & les Hollandois l'an 1658. & que les Hollandois gagné-
„ rent, aïant forcé le passage, le vaisseau de ce Vice-Amiral périt dans le
„ tems que les Suédois s'en rendoient maîtres, & il ne leur en resta que le
„ corps de Witte de Wit. Le Roi de Suéde fit revêtir ce corps de satin
„ blanc; fit couvrir son cercüeil d'un magnifique drap mortuaire avec les
„ armes du défunt; le fit mettre dans une galiote peinte de noir, où il n'y
„ avoit pour pavillons que des flames noires, & le renvoia au Lieutenant-A-
„ miral Général de Wassenaar, ou d'Opdam. Le Chevalier Barclei, Vice-
„ Amiral de l'escadre blanche d'Angleterre, aiant été tué, & son vaisseau
„ aiant été pris dans un combat entre les Anglois & les Hollandois, au mois
„ de Juin 1666. son corps fut renvoié à Londres dans une galiote qui por-
„ toit un pavillon noir & une flame noire.

„ Lors qu'un équipage se mutine contre les Officiers, & qu'il se rend mai-
„ tre du vaisseau, ainsi qu'il arrive quelquefois dans les voiages de long cours,
„ les revoltez ont coûtume de ne mettre que le pavillon de beaupré, & ils
„ ôtent tous les autres.

„ Le Pavillon blanc se met pour signal de paix, & le pavillon rouge pour
„ signal de combat.

„ Les vaisseaux vaincus, qu'on conduit dans les ports des victorieux, ont
„ leurs pavillons à l'arriére, où ils trainent en oüaiche, c'est-à-dire, la poin-
„ te en l'eau. Ensuite on les pend en des Eglises, ou en d'autres lieux pu-
„ blics. Le Pavillon Amiral du Comte de Bossu Général des Espagnols,
„ pend encore dans l'Eglise de Hoorn. Tous les signaux qu'on a coûtume
„ de faire en Europe par le moien des pavillons, les Chinois les font par le
„ moien de deux bâtons, perches, ou gaules, qu'ils tiennent dans leurs
„ mains; & par ces signaux ils se font fort bien entendre de tous ceux qui
„ peuvent les voir.

„ Le Commandant en Chef d'une armée navale des Provinces-Unies, por-
„ te le pavillon au grand mât; le second Officier Général le porte au mât
„ d'a-

„ d'avant; & le troisiéme le porte a l'artimon; chacun aïant une flame au „ dessous.

„ Les simples navires de guerre ne portent point de pavillon, mais seule- „ ment de doubles girouëttes, à moins qu'ils ne soient a la tête de quelque „ flote de vaisseaux marchands pour l'escorter. Autrefois ils portoient des „ pavillons aux mâts, mais on a jugé à propos de cesser cet usage, pour é- „ viter les différens, dans un tems où les étrangers paroissent être si chatouil- „ leux sur un point de si peu de conséquence pour le bien de l'Etat. Dans „ les armées navales le pavillon du grand mât s'arbore par le Commandant, „ ou Officier, qui est du plus ancien Collége. Le premier Officier du se- „ cond Collége, c'est-à-dire, de celui qui suit en ancienneté, porte le pa- „ villon au mât d'avant, & l'Officier du troisiéme Collége le porte au mât „ d'artimon. Et afin de bien reconnoitre tous les vaisseaux, & sous quels „ Chefs ils sont rangez, chacun porte la flame au même mât ou son Chef à „ la sienne.

„ Il n'y a point de regle générale pour la grandeur des pavillons; chacun „ en use à son gré à cet égard.

„ Les navires de guerre du premier & du second rang des Provinces-U- „ nies, ont des pavillons de poupe de quinze cüeilles, & de dix-huit aunes „ de battant. Les pavillons de beaupré sont de six cüeilles & de sept aunes „ de battant. Les flames sont de vingt-cinq à trente aunes de battant, & les „ girouëttes de quatre aunes, & de quatre cüeilles & demie, ou de cinq. „ Les navires de guerre du troisiéme rang ont des pavillons de douze cueilles „ & de quinze aunes de battant; des pavillons de beaupré de six cueilles, & „ de sept aunes de battant; des flames comme celles des vaisseaux des deux „ premiers rangs; des girouëttes de trois cüeilles & demie, ou de quatre, & „ de trois aunes de battant.

„ Les navires du quatriéme & du cinquéme rang portent des pavillons, „ des flames, & des girouëttes, comme ceux du troisiéme rang.

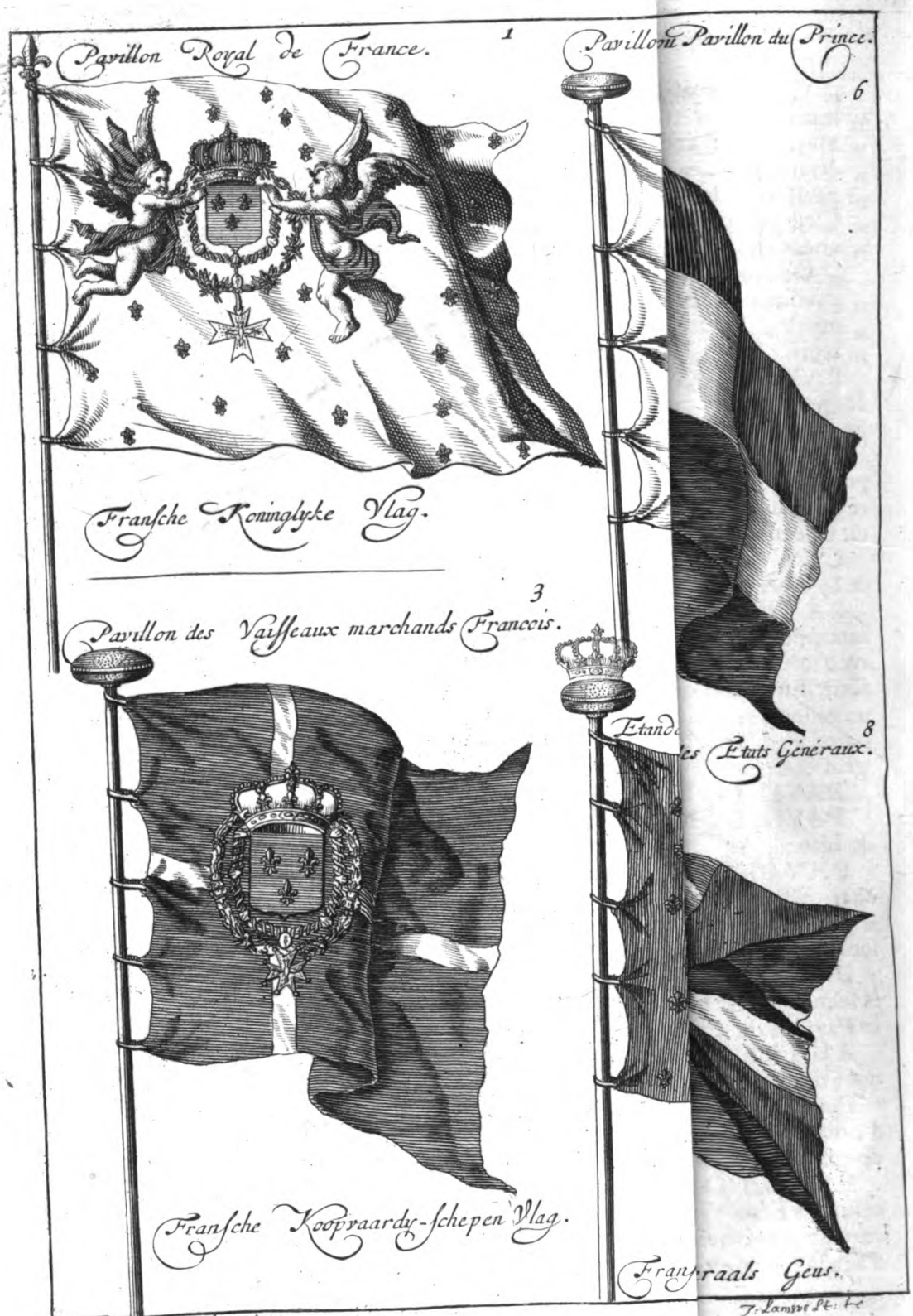
„ Les navires du sixiéme rang ont des pavillons de neuf cueilles, & de dix „ aunes de battant; des pavillons de beaupré de quatre cüeilles & demie, & „ de cinq aunes de battant; des flames de vingt-cinq aunes; des girouëttes „ de trois cueilles, ou trois cueilles & demie, & de deux aunes & demie „ de battant.

„ Les navires du septiéme rang ont des pavillons de sept cueilles & demie, „ & de neuf aunes de battant; des pavillons de beaupré de trois cüeilles, „ & de quatre aunes de battant; des flames de vingt-cinq aunes, & des gi- „ rouëttes de deux cüeilles & demie, ou de trois cueilles, & de deux aunes „ de battant.

„ Quand les vaisseaux doivent faire voiage, on les pourvoit ordinairement „ de deux grands pavillons, & de deux de beaupré; de deux flames & de six „ girouëttes.

„ Outre les pavillons ci-dessus spécifiez, l'Amiral prend encore un pavil- „ lon de douze cueilles, & un de neuf cueilles, avec un ou deux pavillons „ de beaupré; une flame ou deux, un pavillon blanc, une flame bleuë, une „ rouge, & une jaune, pour faire des signaux.

„ Quel-



„ Quelquefois dans les flotes particuliéres de Provinces-Unies, les vaisseaux portent tour-à-tour le pavillon au grand mât, & des feux pendant la nuit. Pour tromper ses ennemis & les surprendre on arbore des pavillons étrangers. Les Rois défendent ordinairement aux navires qui portent leurs pavillons, de les baisser devant qui que ce soit, ou de saluër les premiers. C'est pourquoi les vaisseaux qui appartiennent aux Têtes Couronnées s'éviteut en mer, autant qu'il est possible.

„ On voit souvent au mât d'artimon des vaisseaux marchands, de petits pavillons où sont les armes du lieu de la ville où le Maître fait son domicile; & au mât d'avant les armes du lieu où demeurent les Afreteurs.

PAVILLON Roial de France. Il est blanc, semé de fleurs de lis d'or, & chargé d'un écusson des armes de France entouré des colliers des Ordres de St. Michel & du St. Esprit.

PAVILLON de l'Amiral de France. L'Ordonnance du Roi, de 1689 porte que le pavillon de l'Amiral de France doit être quarré-blanc, & arboré au grand mât, lorsque l'Amiral en personne est embarqué, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

L'E'TENDARD Roial des galéres de France est rouge, semé de fleurs de lis d'or.

PAVILLONS des vaisseaux marchands François. La même Ordonnance porte que l'enseigne de poupe des vaisseaux marchands doit être bleuë avec une croix blanche traversante, & les armes du Roi sur le tout, ou telle autre distinction qu'ils jugeront à propos, pourvû que leur enseigne de poupe ne soit pas entiérement blanche. M. Daffié dit en général que les vaisseaux marchands François portent des pavillons de différentes maniéres d'argent & d'azur.

PAVILLON de Calais. Il est bleu traversé d'une croix blanche.

PAVILLON de Dunquerque. Il est de six bandes mêlées de bleu & de blanc.

PAVLLON des E'tats Généraux des Provinces-Unies. Il est rouge, chargé d'un lion d'or, qui tient en sa patte droite un sabre d'argent, & en sa patte gauche un faisceau de sept fleches d'or, dont les pointes & les pennes sont d'azur: ce sont les armes de l'Etat.

PAVILLON de Hollande. Il est de trois bandes, la premiére orangée, la seconde blanche, & la troisiéme bleuë. On le nomme aussi *de Prins-vlag*, le Pavillon du Prince.

AUTRE PAVILLON du Prince qui est double, c'est-à-dire, de neuf bandes, des mêmes couleurs & arangées comme dessus.

PAVILLON de beaupré de E'tats Généraux. Il est tranché & taillé d'orangé & de bleu, & coupé d'une croix d'argent avec un écusson en cœur de gueules, au même lion d'or ci-dessus blasonné.

PAVILLON de beaupré du Prince, ou de Hollande. Il est comme celui des Etats-Généraux, hormis qu'il n'y a point d'écusson. Il y en a encore un autre qui est gironné d'une autre maniére, d'argent, de gueules & d'azur. Il y en a encore un autre, qu'on appelle simple, qui est gironné

d'argent par le milieu, de gueules dans les deux pointes du haut, & d'azur dans les deux pointes du bas.

AUTRE PAVILLON des Provinces-Unies. Il est chargé de trois Lettres P. qui signifient *Pugno Pro Patriâ*, Je combats pour la Patrie. Lorsque le Comte de la Marc vint devant la Brille avec ses vaisseaux, il portoit dix deniers dans son Pavillon, pour marquer qu'il venoit s'opposer à la levée du dixiéme denier que le Duc d'Albe vouloit exiger.

PAVILLON d'Amsterdam. Il est de trois bandes; la plus haute est rouge, celle du milieu est blanche, & la plus basse est noire. Sur la bande du milieu sont les armes d'Amsterdam, de gueules à un pal de sable chargé de trois sautoirs d'argent, aïant pour cimier une couronne Impériale, & pour suport, deux lions de sable.

PAVILLON de Hoorn en Nord-Hollande. Il est de trois bandes, deux rouges & une blanche au milieu, sur laquelle est une corne de gueules, garnie de cercles d'or, & pendante à un cordon de gueules.

PAVILLON des Iles de Schelling & du Vlie. Il est de dix bandes, qui sont, à commencer par la plus haute, Rouge, blanche, bleuë, rouge, bleuë, jaune, verte, rouge, blanche, & bleuë.

PAVILLON de Zélande. Il est de trois bandes, l'une orangée, l'autre blanche, & l'autre bleuë, dont la blanche, qui est au milieu, est chargée des armes de Zelande, qui sont, coupé d'or en chef, au demi-lion de gueules, ou au lion de gueules sortant de trois ondes, ou trangles ondées d'azur, en champ d'argent, en pointe.

PAVILLON de la ville de Middelbourg capitale de Zélande. Il est de trois bandes, l'une rouge, l'autre blanche, l'autre jaune.

PAVILLON de beaupré de Middelbourg. Il est rougé, chargé d'une tour crenelée d'or.

PAVILLON de beaupré de Flessingue, dans la même Province. Il est rouge, chargé d'une urne d'argent, couronnée de même.

PAVILLON de beaupré de Terveer, dans la même Province. Il est rouge, chargé d'un écusson de sable, à la fasce d'argent.

PAVILLON des Pais-Bas Espagnols. Il est de Bourgogne, c'est-à-dire, blanc, traversé d'un sautoir ou d'une croix St. André bastonnade rouge.

AUTRE PAVILLON de Bourgogne. Il est bleu, chargé de la même croix.

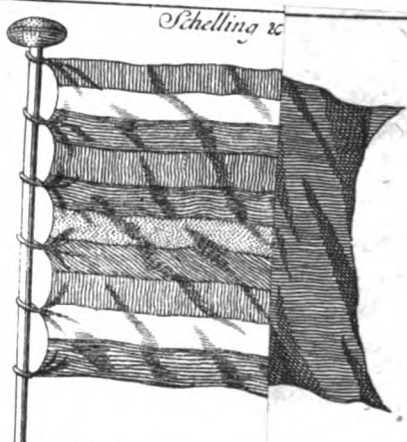
PAVILLON de Flandres. Il est de trois bandes, l'une rouge au haut, l'autre blanche au milieu, & la troisiéme jaune. Celle du milieu est chargée d'une croix de Bourgogne de pourpre.

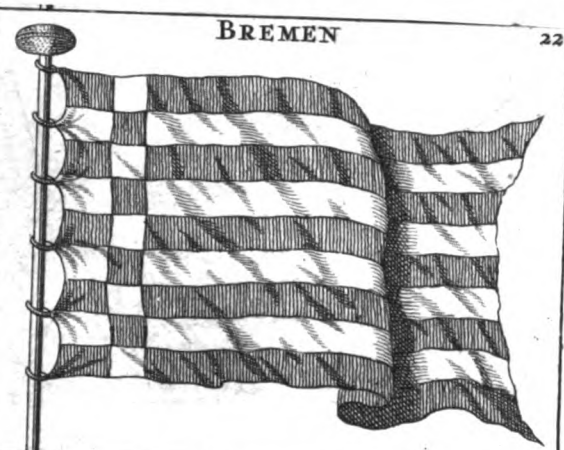
PAVILLON de beaupré de Flandres. Il est jaune, chargé d'un lion de sable enfermé dans une orle de sable posée en écusson, cantonné de huit fleurs de lis de sable, trois au haut & cinq autour, & surmonté d'une couronne de sable avec trois fleurs de lis aussi de sable pour fleurons.

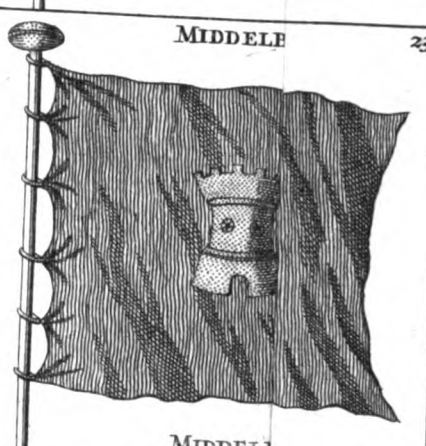
PAVILLON d'Ostende. Il est mi-parti, rouge par le haut & jaune par le bas.

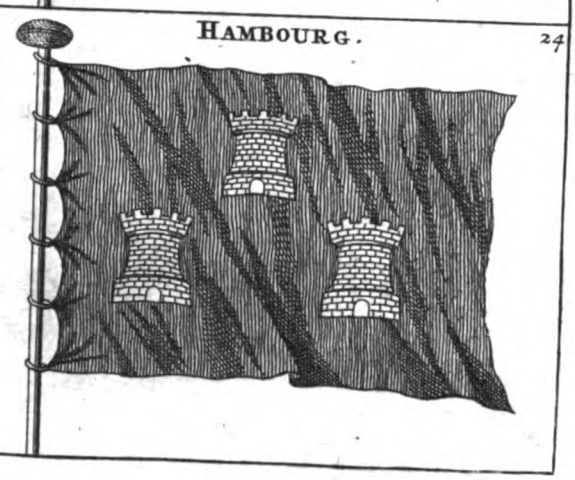
PAVILLON de l'Empire.

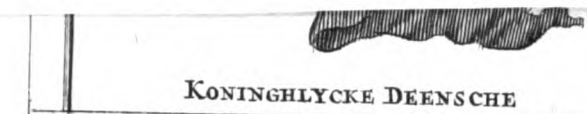
Il





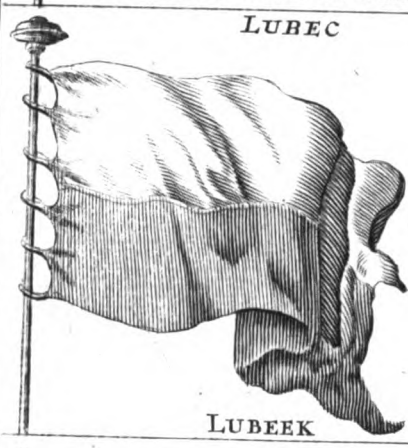






KONINGHLYCKE DEENSCHE

LUBEC 29



LUBEEK

31

ROSTOC

TSIG

ISBERG. 38

NGSBERGEN

ANDE 40

BR AND

Il est jaune ou d'or, chargé de l'Aigle impérial de sable à deux têtes, diadémé, langué, becqué & membré de gueules tenant dans sa serre droite une épée nuë, & dans sa gauche un sceptre; ou selon d'autres, dans sa serre droite une épée nuë & un sceptre; & un monde dans sa gauche.

PAVILLON d'Embden en Oost-Frise. Il est de trois bandes, l'une jaune, l'autre rouge, & l'autre bleuë.

PAVILLON de Norden, aussi en Oost-Frise. Il est bleu chargé de trois étoiles d'ór.

PAVILLON de Bréme dans la basse Saxe. Il est de neuf bandes, cinq rouges & quatre blanches, chargé, proche du bâton, d'un pal échiqueté d'argent & de gueules.

PAVILLON de Hambourg. Il est rouge, chargé d'une grosse tour d'argent, sommée de trois donjons de même.

AUTRE PAVILLON de Hambourg. Il est rouge, chargé de trois tours d'argent, une & deux, les unes près des autres.

PAVILLON de Sleeswyk Holstein. Il est rouge chargé des armes de Sleeswyk.

PAVILLON de Dannemarc. Il est fendu en cornette rouge & est traversé d'une croix blanche. Le Pavillon des vaisseaux marchands est quarré.

AUTRE PAVILLON de Dannemarc, où la pointe de la croix blanche est échancrée, & sort entre les deux autres pointes rouges.

PAVILLON de Berg en Norvège. Il est rouge traversé d'une croix d'argent, chargée en cœur d'un écusson d'argent à un lion de gueules tenant en sa patte droite une épée d'azur, avec une poignée de sable, & entouré de deux branches d'arbres avec leurs feüilles de sinople en couronne.

PAVILLON de Lubec. Il est mi-parti de deux bandes; la plus haute est blanche & la plus basse est rouge.

PAVILLON de Wismar. Il est de six lez rouges & blanches, la premiére du haut rouge.

PAVILLON de Rostoc. Il est de trois bandes; la plus haute est bleuë, celle du milieu est blanche, & la plus basse est rouge.

PAVILLON de Brandebourg. Il est blanc, chargé d'un aigle de gueules tenant dans sa serre droite une épée d'azur à la poignée de sable, & dans sa serre gauche un sceptre d'or.

AUTRE PAVILLON de Brandebourg. Il est de sept bandes, quatre blanches & trois noires, chargé d'un écusson d'argent à une aigle de gueules.

PAVILLON de Stralsund en Poméranie. Il est rouge, chargé d'un Soleil d'or.

PAVILLON de Stetin. Il est mi-parti; le haut est blanc chargé d'une billette de gueules, & le bas est rouge, chargé d'une billette d'argent.

PAVILLON de Dantsig en Prusse. Il est rouge, chargé, proche du bâton, de deux croix d'argent l'une sur l'autre, la plus haute couronnée de même.

AUTRE PAVILLON de Dantsig. Il est rouge, à quatre croix d'argent, deux & deux, couronnées de même.

PAVILLON d'Elbing, aussi en Prusse. Il est mi-parti; la bande du haut est blanche, chargée d'une croix de gueules, & la bande du bas est rouge chargée d'une croix d'argent.

PAVILLON de Conings berg. Il est de six lez noires & blanches, la premiere du haut noire.

PAVILLON de Courlande. Il est rouge, chargé d'un cancre de sable.

AUTRE PAVILLON de Courlande qui est mi-parti; la bande du haut est rouge, & la bande du bas est blanche.

PAVILLON de Riga, il est bleu traversé d'une croix jaune, ou d'or chargée au milieu ou en cœur, d'un écusson des gueules aux deux clef d'argent, adossées & passées en sautoir.

PAVILLON de Revel. Il est de six lez bleuës & blanches, la premiere du haut est bleuë.

PAVILLON de Pologne. Il est rouge, chargé d'un bras qui sort d'un nüage d'azur, tenant au poing une épée d'argent à la poignée de sable, vêtu jusqu'au coude de toile blanche avec une manchette d'or.

PAVILLON de Moscovie. Il est de trois bandes; la plus haute est blanche, celle du milieu est bleuë, & celle du bas est rouge. Celle du milieu est chargée d'une aigle à deux têtes éploiée d'or, couronnée d'une couronne Impériale, chargée en cœur d'un écusson d'or à un St. Georges d'argent, sans dragon.

AUTRE PAVILLON de Moscovie. Il est aussi de trois bandes des mêmes couleurs que ces premiéres, traversé d'une croix St. André bleuë.

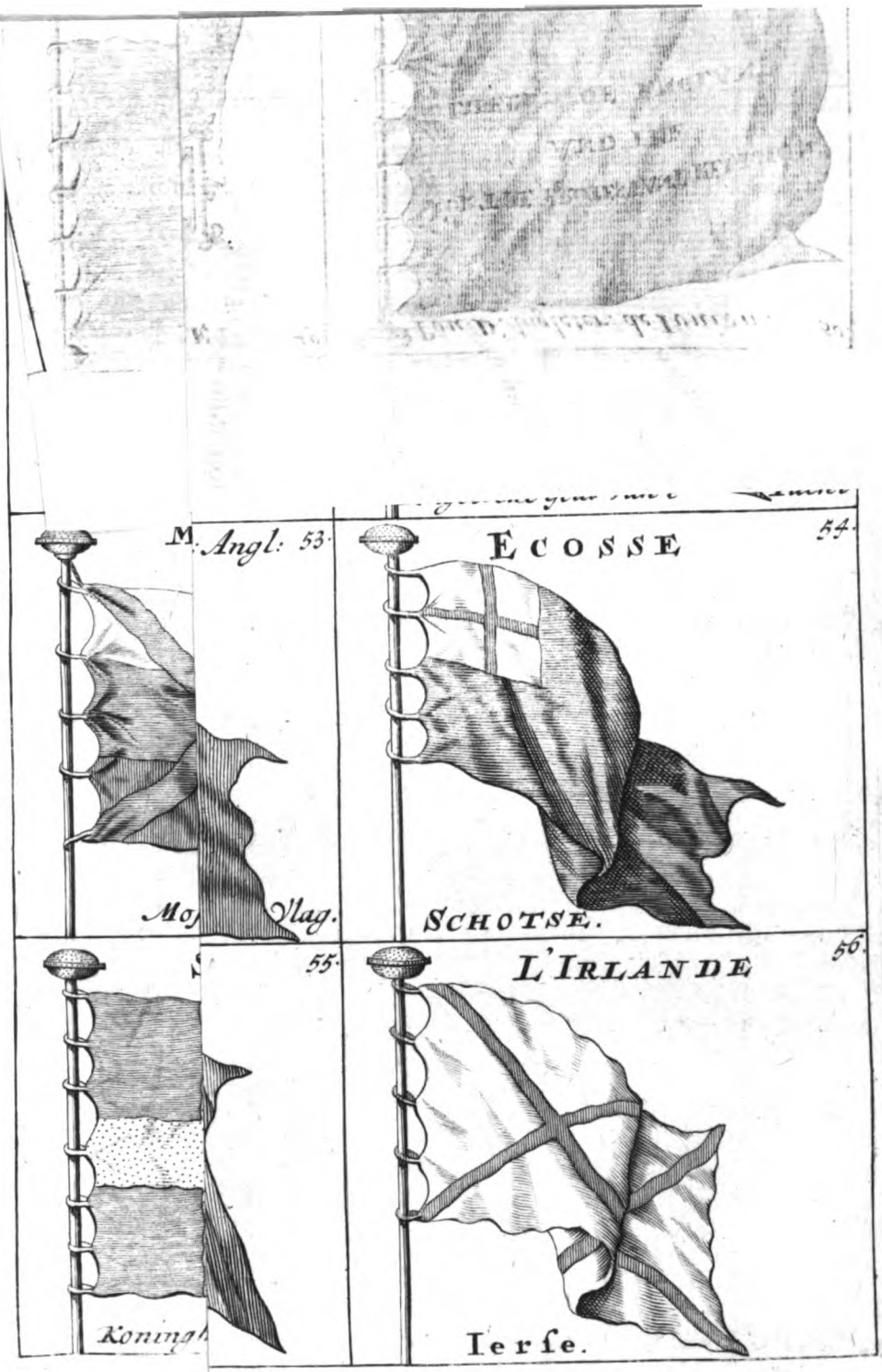
AUTRE PAVILLON de Moscovie. Il est traversé d'une croix bleuë, la pointe du haut du pavillon proche le bâton étant blanche; la pointe du haut, à l'autre bout, rouge; la pointe du bas, proche le bâton, rouge; & la pointe du bas à l'autre bout, blanche. C'est-à-dire qu'il est écartelé d'une croix d'azur, au premier quartier & au quatriéme d'argent; au second & au troisiéme de gueules.

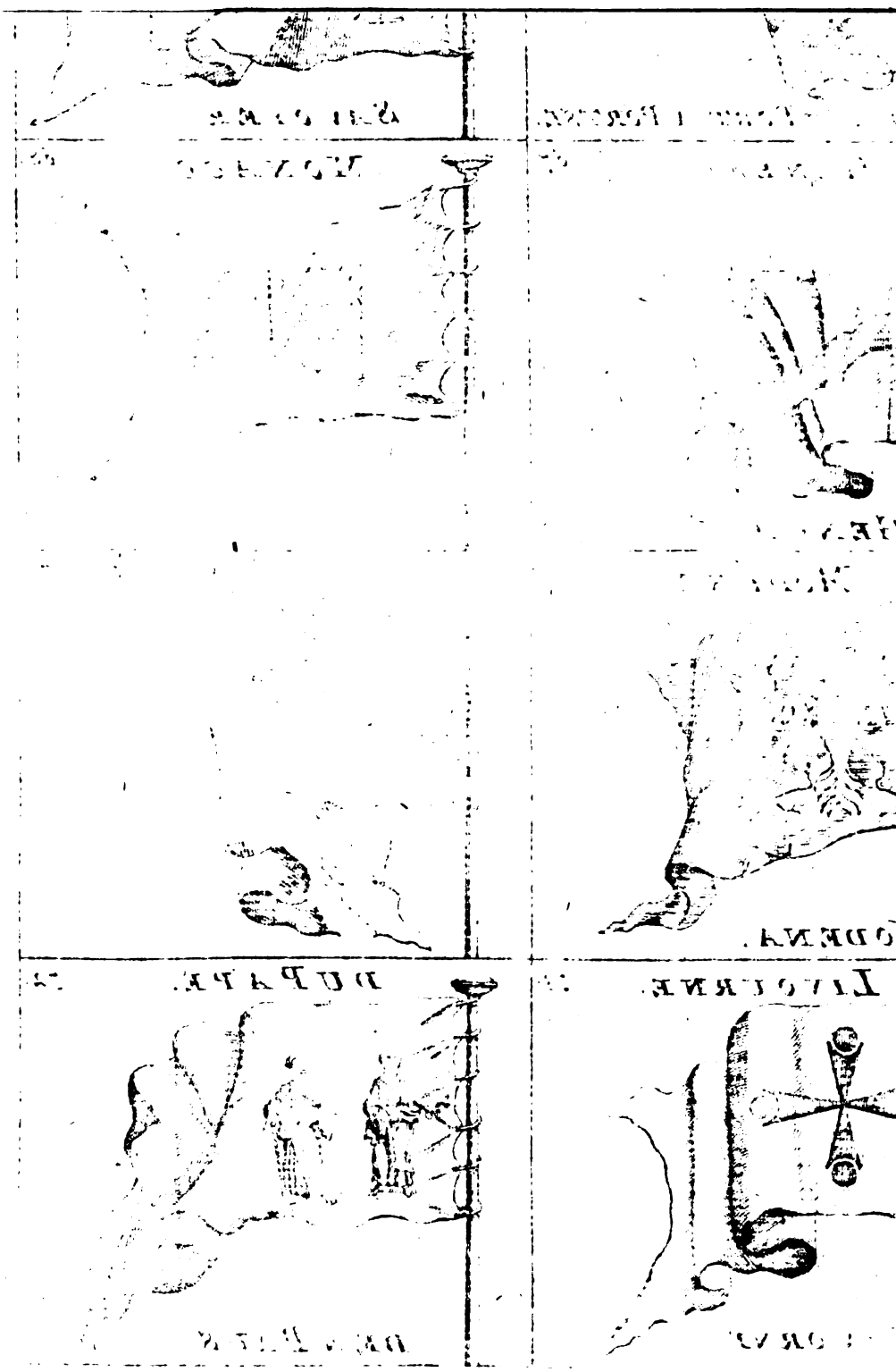
PAVILLON de Suéde. Il est fendu, & est bleu, traversé d'une croix d'or, dont la pointe qui vient dans la fente en sort en échancrure. Les vaisseaux marchands portent le pavillon quarré.

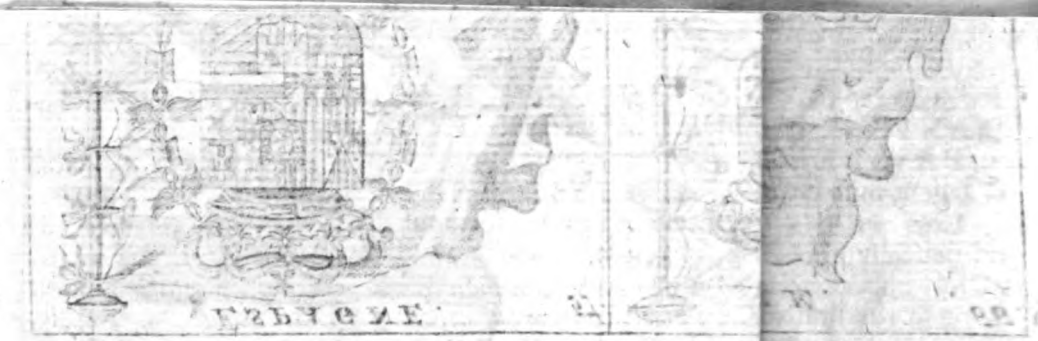
PAVILLON Roial d'Angleterre. Il doit être jaune, ou d'or, selon Mr. Desroches; mais blanc, ou d'argent, selon les Auteurs Flamands, chargé d'un écusson écartelé, d'Angleterre, d'E'cosse, de France, & d'Irlande. Il ne peut être porté que par le Roi, ou par commission.

AUTRE PAVILLON Roial d'Angleterre. Il est parti & coupé tout entier, ou écartelé en écusson. Le premier quartier & le quatriéme, sont aussi partis & coupez; au premier & au quatriême de France; au second & au troisiême d'Angleterre. Le troisiême quartier du pavillon est d'E'cosse & le quatriême d'Irlande. Il est aussi chargé en cœur d'un écusson de Nassau sous le Roi aujourd'hui regnant, c'est-à-dire, d'azur semé de billettes d'or, au lion d'or brochant sur le tout.

PAVILLON d'Angleterre, qu'on nomme de l'Union. Il est de gueules



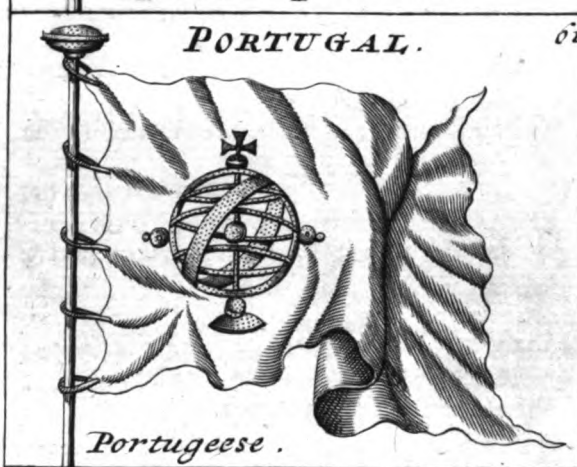




Spaense Koopvaarders.

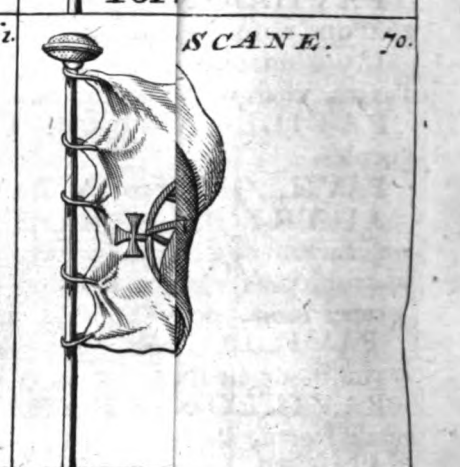
Por

PORTUGAL. 61.

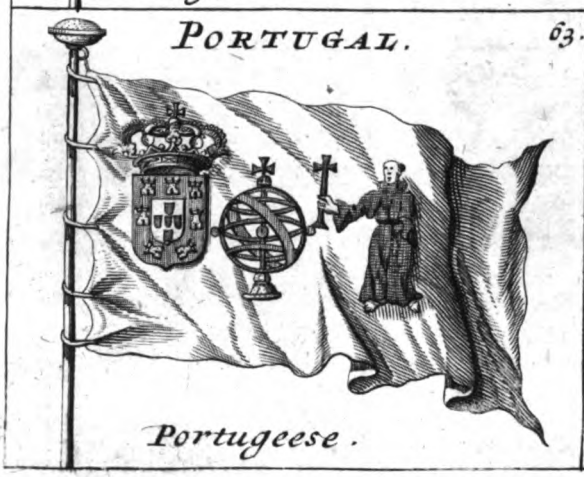


Portugeese.

SCANE. 70.

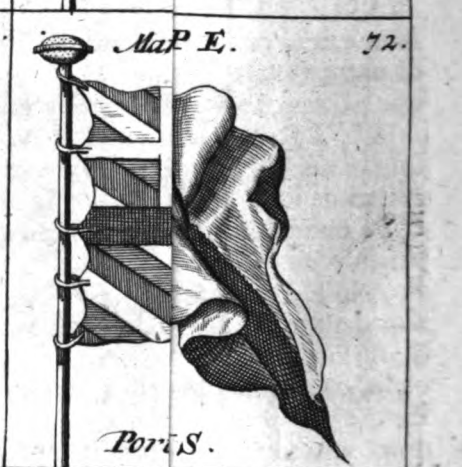


PORTUGAL. 63.



Portugeese.

MaP E. 72.



Port S.

les avec ces paroles en Anglois. POUR LA RE'LIGION PROTESTANTE, ET POUR LA LIBERTE' DE L'ANGLETERRE.

PAVILLON d'Amiral d'Angleterre. Il est rouge chargé d'une ancre d'argent mise en pal, entalinguée & entortillée d'un cable de même.

Lors que les armées navales des Anglois sont divisées en trois escadres, & en neuf divisions, chaque escadre a son Amiral, & chaque Amiral a son pavillon qui donne le nom à l'escadre, si bien que l'escadre du premier Amiral dont le pavillon vient d'être blasonné, s'appelle l'Escadre rouge. Les autres se nomment l'Escadre blanche & l'Escadre bleuë. Le Pavillon de l'escadre blanche est blanc, au franc-quartier à une croix de gueules; & celui de l'escadre bleuë est bleu, au franc-quartier d'argent à une croix de gueules.

PAVILLON de beaupré d'Angleterre qu'on nomme Jac, ou Jaque. Il est bleu, chargé d'un sautoir d'argent, & d'une croix de gueules bordée d'argent. Mr. Desroches dit que le sautoir d'argent est bordé de gueules.

PAVILLON des vaisseaux marchands Anglois. Il est rouge au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.

PAVILLON d'Ecosse. Il est bleu, au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.

Il y a un autre PAVILLON d'E'cosse qui est rouge, au franc-quartier d'azur, chargé d'un sautoir ou croix St. André d'argent.

PAVILLON d'Irlande. Il est blanc chargé d'une croix St. André de gueules.

PAVILLON d'Espagne. Il est blanc chargé de l'écu des armes du Roiaume.

AUTRE PAVILLON d'Espagne. Il est blanc, chargé d'un écusson écartelé de Castille au premier & au quatriéme, & de Léon au second & au troisiéme: c'est le Pavillon que les galéres d'Espagne, qui tiennent le premier rang, portent aussi.

PAVILLON des vaisseaux marchands Espagnols. Il est de trois lez, la plus haute est rouge, celle du milieu est blanche, & la plus basse est bleuë.

PAVILLON de Portugal. Il est blanc, chargé des armes du Roiaume de Portugal.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est blanc chargé d'une sphére céleste d'or, surmonté d'une sphére du monde d'azur avec un horison d'or, & une croix de pourpre au dessus. Ce Pavillon & les deux suivans sont ceux que portent les vaisseaux qui vont aux Indes.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est blanc, chargé d'une sphére céleste de pourpre, avec deux croix de gueules au côté, & une de même au dessus, placée sur une sphére du monde d'azur avec un horison d'or, & au milieu de la sphére céleste est une autre sphere du monde d'azur sur un pilier d'or.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est blanc, chargé vers le bâton des mêmes armes du Roiaume, & d'une sphére céleste de pourpre au milieu, surmontée d'une sphére du monde d'azur, avec un horison d'or & une croix de gueules au dessus, soutenuë par un pilier d'or, & aiant deux boules d'or. Et vers l'autre bout il y a au côté de la sphére un Moine vêtu de noir, qui tient une croix de gueules en sa main droite, & un chapelet en sa gauche.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il est écartele d'une croix noire, ou de sable; bandé de huit bandes à chaque quartier, rouge, bleu & blanc; le premier en franc quartier chargé d'une croix blanche.

PAVILLON de Port-à-port. Il est d'onze bandes, six vertes & cinq blanches.

PAVILLON de Savoie. Il est rouge, traversé d'une croix d'argent qui le divise en quatre quartiers, dans chacun desquels est une de ces quatre Lettres. F. E. R. T. qui s'expliquent *Fortitudo Ejus Rhodum Tenuit*. Sa valeur a sauvé Rhodes.

AUTRE PAVILLON de Savoie. Il est blanc, chargé d'une image de Nôtre-Dame.

PAVILLON de Génes. Il est blanc traversé d'une croix de gueules.

PAVILLON de Monaco, ou Morgue. Il est blanc, chargé d'un écusson fuselé d'argent & de gueules.

PAVILLON de Modene. Il est rouge écartelé d'un Aigle blanc, ou d'Argent.

PAVILLON de Toscane. Il est blanc, chargé d'un écusson des armes du Grand Duc.

AUTRE PAVILLON de Toscane. Il est blanc, chargé d'une croix St. E'tienne, qui est de gueules à la bordure d'or, & de la même figure que celle de Malte.

PAVILLON de Livourne, ou Ligourne. Il est blanc, chargé d'une croix de gueules, dont les bouts se terminent en demie-lune, & à chacun desquels il y a une boule.

PAVILLON du Pape. Il est blanc, chargé des images de St. Pierre & de St. Paul, celle de St. Pierre tenant dans sa main droite deux clefs passées en sautoir, & aïant un livre sous sa main gauche; & celle de St. Paul tenant en sa main droite un livre, & en sa gauche une épée. Les flames sont de trois bandes, l'une blanche, l'autre jaune, & l'autre rouge.

PAVILLON de Venise, ou de St. Marc. Il est rouge, chargé d'un lion aislé d'or, placé sur une petite bande d'azur, tenant en sa patte droite une croix d'or, & en sa gauche un livre où sont écrits ces mots. *Pax tibi, Marce Evangelista meus.*

AUTRE PAVILLON de Venise. Il est semblable à ce premier, hormis que le lion tient en sa patte droite une épée d'azur, à la poignée de sable.

AUTRE PAVILLON de Venise. Il est blanc, chargé du même lion.

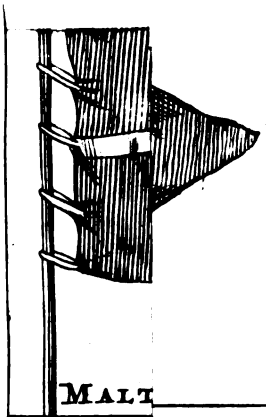
PAVILLON de Raguse en Dalmatie. Il est blanc, chargé d'un écusson où est le mot, LIBERTAS.

PAVILLON de Sicile. Il est blanc, chargé d'une aigle de sable.

PAVILLON de Malte. Il est blanc, chargé d'une croix de Malte rouge, c'est-à-dire d'une croix pattée à huit pointes.

AUTRE PAVILLON de Malte. Il est rouge, traversé d'une croix blanche.

PAVILLON du Grand Seigneur Turc. Il est vert, chargé de trois croiss-



MALT

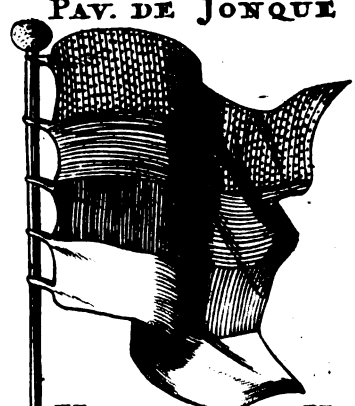
VLAG VAN DE TARTERSCHE KEISER

87

PAV. DE JONQUE DE NANQUIN

88

AG



VLAG VAN EEN NANKINSE JONKE

croissans d'argent dont les pointes se regardent. M. Desroches dit qu'il est rouge chargé de ces trois croissans, ou bien, d'un seul. Il ne se peut porter que par le Grand Seigneur, ou par commission.

AUTRE PAVILLON Turc. Il est bleu, chargé de trois croissans d'argent, dont toutes les pointes sont en dehors.

AUTRE PAVILLON Turc. Il est rouge, chargé de trois croissans d'argent, rangez comme ce dernier. Il y a divers Pavillons de Turquie qui sont différemment distingu z, mais tous par ces trois couleurs, la rouge, la blanche, & la verte, & ils sont chargez de diverses lettres noires.

E'TENDARS des galéres Turques. Il est rouge & se termine en pointe.

PAVILLON de Tripoli en Barbarie. Il est vert, selon M. Desroches, & en pointe un peu plus longue que celle des autres Pavillons de Barbarie, qui se terminent tous en pointe.

PAVILLON d'Alger. Il est hexagone, rouge, avec un marmot, ou tête de Turc coëfée de son turban.

PAVILLON de Salé. Il est rouge se termine en pointe.

Au Japon, les fnés, qui en sont les plus considérables bâtimens, ne portent point de pavillons, si ce n'est quelquefois un petit pavillon de poupe où sont les armes du Seigneur du lieu, ou du lieu même d'où les vaisseaux ont fait voiles.

„ Les jonques de Nanquin portent au grand mât un pavillon tout droit qui „ est blanc & rouge, & un rouge au mât d'avant, avec deux enseignes de pou- „ pe, qui sont grises, bleues, rouges, & blanches. Elles ont aussi deux pa- „ villons de beaupré qui sont de pourpre. Les flames sont rouges blan- „ ches & bleues, & le pavillon du grand mât qui traverse, est jaune, „ rouge, & bleu.

„ L'Empereur de la Chine, qui entretient plusieurs flotes entiéres, „ pour assurer la navigation, leur fait porter des pavillons où sont ses armes, „ savoir un dragon à cinq griffes à chaque patte; & ces pavillons sont tel- „ lement respectez que tous les vaisseaux qui se rencontrent devant eux, se „ retirent.

„ Linschot à écrit que dans les pavillons des Chinois on voit des étoiles, „ & des demi lunes; mais il s'est trompé. Il est vrai qu'il y en a qui ont „ une espéce de volute ronde, qui est divisée par deux couleurs, une partie „ étant rouge, & l'autre jaune. Autour de ces cercles il y a huit marques, „ ou caractéres, dans une moitié desquels il y a six points, & dans l'autre, „ moitié quatre points à chacun, & une raie au dessus. Leurs flames sont „ fendues par le bas, & sont noires par le haut & par le bas, & grises au mi- „ lieu, étant faites d'une toile de coton bien fine.

„ L'an 1662. lorsque l'Amiral Bort fut envoié de Batavie à la Chine, avec „ une flote considérable, pour aider aux Tartares à reprendre les Iles d'Ei- „ moi & Queimoi, les jonques des Tartares, qui se joignirent aux Hollan- „ dois, portoient les pavillons suivans, savoir, les jonques de Sanglemon „ Gouverneur de Fokien portoient un pavillon noir, où il y avoit une plei- „ ne Lune de gueules, ou rouge, car on ne porte jamais de demie Lune.

„ La

„ La jonque de Matthithelaüias, qui étoit son Lieutenant, portoit des „ pavillons jaunes & des flames blanches, & les jonques qui étoient sous lui „ portoient le pavillon blanc où il y avoit une Lune rouge, avec une flame „ rouge. Ses Mandarins portoient un pavillon vert, où il y avoit une Lune „ rouge, avec une flame rouge.

„ Suntokquon Amiral de Lipoui, portoit des pavillons bleus, où il y a- „ voit une Lune noire, avec des flames blanches. Sulauia portoit des pa- „ villons verds où il y avoit une Lune rouge. Schunluwan portoit des pa- „ villons rouges, où il y avoit une Lune noire. Quolauia portoit des pavil- „ lons verds, où il y avoit une Lune blanche, ou d'argent. Jan Sumpin, „ portoit des pavillons verds. Goo Sumpin portoit des pavillons noirs, & „ des flames bleuës. Toutes les jonques avoient un cercle noir dans leurs voi- „ les, dans lequel cercle il y avoit une lettre noire. Le nombre des jonques „ qui étoient sous ces Commandans Tartares, & qui livrérent le combat aux „ rebelles Chinois, sous le nom de l'armée des Provinces-Unies, étoit d'en- „ viron deux cents.

PAVILLON quarré. *Een vierkante vlag.*

C'est celui qui a la figure d'un quarré long. Il n'y a que les Officiers Généraux qui puissent le porter au haut des mâts, ou celui qui a ordre du Roi de France.

PAVILLON de poupe, Enseigne de poupe. *De vlag van agteren.*

C'est celui qui est porté sur l'arriére du vaisseau.

PAVILLON de beaupré. *Geus.*

C'est un petit pavillon qui se porte sur le mât d'avant, ou de beaupré.

Bâton de Pavillon. *Voiez* à la fin de l'article qui est sous le mot MAT.

PAVILLON de commandement. *Bevel-vlag.*

PAVILLONS pour faire des signaux. *Sein-vlaggen.*

PAVILLON de Conseil. *Pitsjaars-vlag.*

C'est un petit pavillon qu'on arbore à bord du Commandant, quand il veut tenir conseil. Ce pavillon est blanc chez les Hollandois.

„ Cependant on arbora le pavillon blanc, à la vûë duquel tous ceux qui „ étoient du Conseil de guerre se rendirent à bord de l'Amiral.

PAVILLON de combat, Pavillon rouge. *Bloedt-vlag, Roode vlag, Vegt-vaan.*

On ne s'en sert plus en France. Ne pourra être arboré sur les vaisseaux de sa Majesté aucun pavillon, flames, ni enseigne de poupe, que de couleur blanche, soit pendant la navigation, ou dans les combats; leur sera seulement permis de se servir de la couleur rouge & autres pour les signaux.

„ On met ordinairement neuf cüeilles au pavillon rouge.

VAISSEAU PAVILLON, ou simplement, Pavillon. *Vlag-schip, Vloots-hoofdt-schip.*

C'est le vaisseau qui est commandé par quelqu'un des Officiers Généraux qui ont droit de porter pavillon dans une armée navale, & qui d'ordinaire sont accompagnez de vaisseaux seconds, ou de vaisseaux matelots. Nôtre vaisseau avoit été matelot de trois différens pavillons dans ces trois batailles.

On

On dit encore; Les pavillons des ennemis ont été fort incommodez, & ont quitté leur poste pour se radouber. On dit encore; Le pavillon de la premiere division vint à bord de nôtre vaisseau qui étoit de sa division; car il ne lui étoit pas permis de monter un vaisseau d'une autre division. Il y eut à la Hogue bien des vaisseaux brûlez qui auroient pû se sauver s'ils n'avoient pas trouvé plus à propos de suivre leur pavillon.

Etre sous un tel Pavillon. *Onder de vlag van iemandt zyn.*

C'est-à-dire, Etre sous un tel Commandant.

Se rendre sous le Pavillon. *Onder de vlag komen.*

PAVILLON en berne. *Siuuw, Chiouw, Tsiouw, Het rollen van de vlag. Voiez,* BERNE.

Mettre le Pavillon en berne. *Siouwen, Tsiouwen, Chiuwen.*

On met l'Enseigne de poupe en berne en mettant toute sa largeur ensemble, & la hissant tout au haut du bâton, & l'autre bout du pavillon pend vers l'eau, de maniére qu'il ne peut voltiger que tout ensemble, & comme s'il étoit rollé. L'usage de ce pavillon en berne est de servir de signal, soit pour appeller la chaloupe du vaisseau, si elle n'est pas à bord, ou pour demander du secours.

Amener le Pavillon. *De vlag stryken.*

C'est le baisser, ou le mettre bas par respect, ce qui est la plus grande soumission qu'un vaisseau puisse rendre à un autre quand il le rencontre. Les vaisseaux des Officiers Généraux qui sont obligez d'amener le pavillon, abaissent celui qui marque leur rang. Les autres vaisseaux, tant de guerre que marchands, amènent celui qui est arboré à leur poupe.

Faire PAVILLON blanc. *Een witte vlag uitsteeken.*

C'est arborer un pavillon blanc en signe de paix, lors quon veut entrer en traité avec quelque nation ennemie, ou suspecte. On le fait aussi quand on demande quartier.

Faire PAVILLON d'Angleterre, Faire Pavillon de France. *De vlag van Engelandt, van Vrankryk, laaten waaijen.*

C'est arborer le pavillon d'Angleterre, & arborer le pavillon de France. Nous trouvâmes à la vûë de Madére un forban qui faisoit pavillon de toutes les maniéres. En moins de six horloges il fit pavillon d'Angleterre, de Hollande, de France & de Salé.

Embrasser le Pavillon. *De wimpel, of vlag op schoot haalen.*

C'est rassembler le pavillon entre les bras d'un matelot qui se tenant auprès du bâton du pavillon, fait du pavillon une espéce de fagot, le ramassant d'une embrassade, lors qu'il est déploié. On a introduit cet usage de nôtre tems parmi quelques Nations du Nord, pour remédier aux contestations qui arrivoient touchant les saluts de mer. C'est une sorte de tempérament entre amener le pavillon & le laisser arboré.

PAVILLON de chaloupe. *Sloeps-vlag.*

C'est un pavillon quarré que les Officiers Généraux, ou les Capitaines de vaisseaux portent dans leurs chaloupes lors qu'ils y sont.

PAUMER. *Een schip met de handt treilen, of aanhaalen.*

Les Levantins se servent de ce terme, pour dire, se toüer en halant à force de bras.

PAUMET. *Plaat.*

C'est un de concave, qui tient à un cuir à la paume de la main du Voilier, & il s'en sert pour pousser son aiguille lors qu'il coûd les voiles.

PAVOIS, PAVESADE, PAVIERS, BASTINGUE, ou BASTINGURE. *Schans-kleedt.*

C'est une tenture de frise, ou de toile, que l'on tend autour du platbord des vaisseaux de guerre, & qui est soutenuë par des pontilles, pour cacher ce qui se passe sur le pont pendant un combat : on s'en sert aussi pour orner un vaisseau dans un jour de réjouissance. Les Pavois des Anglois sont rouges. Pour ceux des François & des Hollandois, *Voiez*, BASTINGUE, ou BASTINGURE.

PAVOISER, Pavier ses navires, Se Pavoiser. *De schepen rondtom met schans-kleeden bedekken.*

C'est entourer le bord d'un vaisseau d'un tour de drap, ou d'une toile large d'une aune, c'est-à-dire, aune de France, ce qui se fait aux jours de réjouissance & de combat, tant pour l'ornement, que pour ne pas laisser voir les soldats. Quelques uns veulent que cela vienne d'une coûtume des Anciens, qui lors qu'ils avoient envie de combattre, rangeoient leurs pavois sur les bords de leurs vaisseaux afin de pouvoir se cacher derriére.

PAUSES. *Pausen.*

Ce sont des bâteaux fort larges & fort longs, dont les étrangers se servent à Arcangel en Moscovie, pour porter les marchandises à bord.

P E A.

PEAUX de mouton pour garnir les hunes. *Mars-vallen.*

PEAUX de mouton non aprêtées pour garnir en d'autres endroits. *Schaapen-vacht.*

P E C.

PECHER, PESCHER. *Visschen.*

PECHER une ancre, *Een anker visschen.*

C'est raporter une ancre du fond de l'eau avec celle du vaisseau, lors qu'on la relève, ce qui arrive quelquefois quand on moüille dans des rades fort frequentées.

PECHER un bris de naufrage. *Een wrak ten grondt uithaalen.*

PECHEUR, PESCHEUR. *Een Visscher.*

P E L.

PELARDEAUX. *Voiez*, PALARDEAUX.

PELLES de bois simples, ou garnies de fer. *Houte schoppen met beslag, of beslaagen, en onbeslaagen.*

C'est un instrument purement de bois, ou de bois garni de fer, qui est composé d'un manche & d'une partie appellée le plat de la pelle. On s'en sert pour remuer le lest lors qu'il est de terre, de sable, ou de petits cailloux. On s'en sert aussi pour remuer les blés, le sel, & les autres choses de cette sorte, qu'on charge dans les vaisseaux.

P E N.

PENDANT, ou FLAME. *Wimpel. Voiez*, FLAME.

PENDEURS, PENDOURS. *Schenkels*, *Schinkels.*

Le Pendeur est un bout de corde moiennement longue, à laquelle tient une poulie pour passer la manœuvre. Les Provençaux disent Pendour, & ce mot est reçu ailleurs aussi-bien que celui de Pendeur.

PENDEURS de balancines. *Toppenants-schenkels.*

Ce sont ceux qui sont passez à la tête des grands mâts & des mâts de misène, qui p ndent sous les hunes, & où sont passées les balancines.

PENDEURS d'écoutes de sivadiére. *De schenkels van de blinde schooten.*

PENDEURS de Bras. *Bras-schenkels.*

Ce sont ceux qui sont frapez aux bouts des vergues, & où les bras sont passez.

PENDEURS de caliornes. *Gyn-schinkels, of stroppen.*

Ils servent à tenir les poulies de caliorne des deux mâts: ils sont frapez & passez comme ceux des balancines.

PENDEURS de palan. *Taalie-schenkels.*

Ce sont ceux qui tiennent les poulies où sont passez les palans des deux mâts.

PE'NES. *Dreum, Drum, Drom.*

Ce sont des bouchons de laine que le calfateur attache à un manche, appellé le Bâton à vadel, & dont il se sert à braïer le vaisseau.

PE'NINSULE, PRESQU'ISLE. *Voiez*, CHERSONESE.

PENNE. *De bovenste hoorn van een drie-hoekig zeil.*

C'est le point, ou le coin d'en-haut des voiles latines, ou à tiers point. On dit dans une galére, Faire la penne, pour dire, joindre la longueur de son antenne à la longueur de son arbre, ce qui fait que la penne de la voile répond au bâton de l'étendard, & cela fait une élévation où l'on fait monter un mousse, quand on veut faire quelque découverte, comme le gabier monte au haut du mât pour faire le quart.

PENTURE de gouvernail. *Voiez*, FERRURE DE GOUVERNAIL.

PENTURE de sabords. *Voiez*, FERRURE.

PENTURES à gonds. *Duim-hangsels.*

Ce sont des bandes de fer, ou des plaques, qu'on clouë en quelque endroit pour y faire entrer un gond, sur lequel elle se meuvent comme sur un pivot, pour s'ouvrir & se fermer.

PEO.

PE'OTE. *Een Peot.*

C'est une espéce de chaloupe très-legére qui est en usage parmi les Vénitiens, Comme cette sorte de petit vaisseau va d'une très-grande vîtesse, ils s'en servent quand ils veulent envoier des avis en diligence.

PER.

PERCEINTES, PRE'CEINTES, CEINTES. *Berghouten, Barrighouten, &c.*

Les Perceintes sont des rebords, cordons, ou piéces de bois qui regnent en dehors le long du bordage d'un navire, & qui servent à la liaison des tillacs. *Voiez*, CEINTES.

PERCEUR. *Een Boorder.*

Les Perceurs sont ceux dont le métier est de percer les navires pour les cheviller. Selon l'Ordonnance du Roi de France de l'année 1681. une même personne peut exercer les métiers de Charpentier, de Calfateur, & de Perceur de vaisseau.

„ Pour le salaire d'un Perceur on lui donne d'ordinaire trois sous huit de-
„ niers par chaque double planche de la longueur de 15 à 16 pieds, & de 9.
„ 10. à 11. pouces de large.

	Livres.
„ Ordinairement on paie aux Perceurs pour une hourque de 80. à 82. pieds de long,	50 à 55.
„ Pour un vaisseau de 90 à 100 pieds de long.	75 à 80.
„ Pour un vaisseau de 105 pieds à 110.	90 à 100.
„ Pour un vaisseau de 115 pieds à 120.	185 à 200.
„ Pour un vaisseau de 125 pieds à 130.	290 à 300.
„ Pour un vaisseau de 135 pieds à 140.	450.
„ Pour un vaisseau de 145 pieds à 150.	600.
„ Pour un vaisseau de 155 pieds à 160.	700.
„ Pour un vaisseau de 165 pieds à 170.	800.

PERCOIR. *Een Zwykje, Een Frettje.*

C'est une espéce de villebrequin dont on se sert pour percer les muids de vin & autres. C'est aussi un tariére. *Voiez*, TARIE'RE.

PERIOECIENS. *Onze zyde omwoonders, Periesi.*

On appelle ainsi ceux qui habitent sous le même méridien & sous le même parallèle, mais non pas sous le même demi-cercle du méridien, ensorte que le pole est entre deux. Les Périœciens sont également éloignez de l'Equateur, & étant dans la même zone ils ont le même E'té & le même Hiver, & les mêmes accroissemens de jours & de nuits.

PERME. *Een Perm.*

C'est un petit vaisseau Turc, fait en forme de gondole, dont on sert à Constantinople pour le trajet de Péra, de Galata, & autres lieux.

PERROQUET. *Bram-steng.*

C'est le mât le plus élevé du vaisseau. Il y en a un arboré sur le grand mât de hune; un autre sur le mât de hune d'avant, ou, de misène; un sur le mât de beaupré, & l'autre sur le mât d'artimon. *Voiez*, MAT.

PERROQUETS volans. *Loose Bram-zeilen.*

Ce sont deux perroquets que l'on met & que l'on ôte facilement, & que l'on amène étant sur le pont du vaisseau.

Tems à Perroquet. *Voiez*, TEMS.

PERROQUET en banniére, Mettre les Perroquets en banniére. *De bramzeils-schooten los laaten springen of loopen.*

C'est lâcher les écoutes des voiles de perroquet, ensorte qu'on les laisse voltiger au gré du vent. Cela se pratique lors qu'on veut donner de jour quelques signaux dont on est convenu. *Voiez*, BANNIE'RE.

PERROQUETS d'Hiver. *Winter bramzeilen.*

Ce sont des perroquets qui sont plus petits que ceux que l'on porte d'ordinaire dans les belles saisons.

PERTUIS. *Een engte in een rivier.*

Cela

Cela se dit d'un passage étroit pratiqué dans une riviére, aux endroits où elle est basse, pour en hausser l'eau qu'on resserre & qu'on rétrecit par une espece d'éluse qu'on fait à la maitresse arche d'un pont, par le moien de batardeaux & de palissades, ou aiguilles mobiles, ce qui facilite la navigation des bateaux qui montent, ou qui descendent. Ce pertuis ne se ferme pas seulement avec des aiguilles, comme sur la riviére d'Yonne, mais avec des planches en travers, comme sur la riviére de Lion; ou aves des portes à vannes, ainsi qu'au pertuis de Nogent sur Seine. On fait aussi des pertuis avec des moulins. Ce sont des écluses, ou passages, pour les bâteaux.

PERTUISANE. *Spies, Speer, Pertisanne.*

C'est une sorte d'arme composée d'une hampe, & d'un fer large, aigu & tranchant au bout de la hampe. C'est une maniére de halebarde très-propre à défendre un vaisseau à l'abordage. La lame est de dix-huit à dix-neuf pouces de long, avec une canelure au milieu, & la hampe est de bois de frêne.

PES.

PESER. *Aanhaalen.*

C'est tirer de haut en bas.

PESER sur une manœuvre, ou sur quelque autre chose. *Een touwerk aanhaalen.*

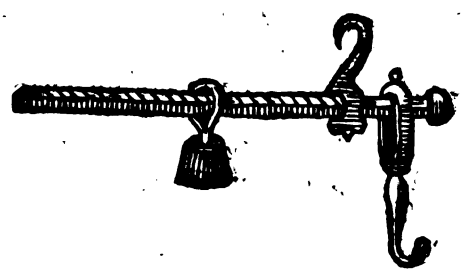
C'est-à-dire, Tirer sur cette manœuvre pour la faire baisser.

PESER sur un levier. *Op een handt-spaak neer-drukken.*

C'est aussi le faire baisser.

PESON, ou ROMAINE. *Unster, of Boeren-balans.*

C'est une sorte d'instrument avec quoi on pèse ce qui est difficile à peser avec des balances. Il est composé d'une vergue, ou verge, d'une masse qu'on appelle aussi Peson, & d'où cet instrument à pris ce nom; d'un crochet pour la suspendre, & d'autres petites choses que les balanciers appellent broches, jouës, gardes & tourets. Ce Peson est très-necessaire dans les vaisseaux qui vont négocier à la côte d'Afrique & aux Iles de l'Amérique, afin de peser les marchandises, d'autant plus que les habitans y sont encore moins fidèles qu'ailleurs.



PET.

PETARASSE. *Voiez*, PATARASSE.

PHA.

PHAIOFNE'E. *Phajofnée.*

C'eſt un bâtiment du Japon dont les grands Seigneurs ſe ſervent pour aller ſe promener, à-peu-près comme on ſe ſert des yachts en ces Pais-ici. Il y a dans le milieu une chambre pour le maitre du batimens. Elle eſt couverte de nattes, & les armes du propriétaire ſont élevées au deſſus.

PHARE, TOUR-A-FEU. *Vuur-boete, Vuur-baake, Brandaaris.*

C'eſt une tour élevée ſur la côte, & dont le ſommet porte un feu, ou un fanal, qu'on allume de nuit pour indiquer la route aux vaiſſeaux, & empêcher qu'ils ne donnent contre la côte par non vûë. On dit, Le Phare de Meſſine, Le Coloſſe de Rhodes ſervoit de Phare, La tour de Cordoüen eſt un Phare ſur la Garonne. Ce mot de Phare vient d'une grande tour que Ptolemée de Philadelphe, Roi d'E'gipte, fit élever ſur le ſommet d'une montagne de l'Ile appellée Pharos, l'An 470. de la fondation du monde, & qu'il appella la Tour de Pharos du nom de l'Ile. Elle a paſſé pour une des ſept merveilles du monde.

PIC.

PIC-à-PIC. *Op en neer, Regtſtandiglyk.*

C'eſt-à-dire, A plomb, ou perpendiculairement.

A pic ſur une ancre. *Op en neer.*

C'eſt-à-dire que le vaiſſeau eſt perpendiculairement ſur cette ancre, & qu'elle eſt dégagée du fond.

Des ſauts à PIC dans une riviére. *Een ſteile afvalling van 't waater, of van een rivier.*

C'eſt quand il ſe trouve un rocher eſcarpé, ou un ſaut dans une riviére, où toute l'eau tombe de haut en bas comme dans une caſcade, ainſi qu'il s'en trouve dans de grandes riviéres de l'Amérique. *Voiez*, PORTAGE, FAIRE PORTAGE.

Le vent eſt à PIC. *Voiez*, VENT.

PIE.

PIE'CE de charpente. *Timmer-hout.*

C'eſt tout morceau de bois taillé pour un bâtiment, & qu'on fait entrer dans la conſtruction d'un vaiſſeau.

PIE'CE. *Stuk.*

En terme d'artillerie c'eſt un canon. Ainſi on dit ſur mer, Piéce de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, & de trente-ſix, pour dire, des canons de douze, de dix livres, de vingt-quatre, de trente-ſix livres de bale. *Voiez*, CANON.

PIE'CES de chaſſe. *Voor-ſtukken, Voorſte Boeg-ſtukken.*

Ce ſont des canons logez à l'avant d'un vaiſſeau, dont on ſe ſert pour tirer par deſſus l'éperon ſur les vaiſſeaux qui ſont à l'avant, ou ſur ceux qui prennent chaſſe. Mais cette maniére de tirer retarde le cours du vaiſſeau.

Tirer des Piéces de l'avant. *Voor uit ſchieten.*

PIE'CE. Une Piece de corde. *Een tros touw.*

C'eſt un paquet de corde, ſoit qu'elle ſoit liée en paquet, ou en cerceaux.

Une piéce de corde eſt de quatre-vingts braſſes.

PIED,

PIED, PIED. *Voet.*

C'est une mesure imitée de la longueur du pied de l'homme, & qui est différente selon la diversité des lieux. On s'en sert à mesurer les superficies & les solides. On donne le nom de Pied à certain instrument en forme de petite règle, qui a la longeur de cette mesure, & sur lequel ses parties sont gravées. Le Pied des anciens Romains étoit divisé en palmes, pouces, & doigts, & il avoit quatre palmes, douze pouces, & seize doigts. Le Pied de Roi est une mesure de douze pouces, chaque pouce divisé en douze lignes, & chaque ligne en dix parties.

„ On se sert beaucoup du Pied Rhénan dans la Province de Hollande, „ pour mesurer: il est de douze pouces.

„ Le Pied de la Nord-Hollande qui comprend Amsterdam, est d'onze „ pouces, & même tant soit peu moins.

„ Le Pied de Vesel, dont on se sert à Dordregt pour le grand commerce „ de bois qui s'y fait, & dont on se sert pareillement pour la jauge de tous les „ bâtimens qui naviguent sur les eaux internes, afin de connoître de quel „ port ils sont, est aussi d'onze pouces, ou un peu plus, car il est d'onze „ pouces & un quart, eu égard aux pouces du Pied Rhénan.

„ Le Pied de Liége est de dix pouces; mais ces dix pouces font justement „ onze pouces & demi du Pied Rhénan.

„ Le Pied de Mastricht est de dix pouces, qui font justement dix pouces „ trois quarts du Pied Rhénan.

„ Le Pied de Paris est de douze pouces, qui font douze pouces trois quarts du Rhénan.

PIED courant. *Een voet op syn lengte gemeeten.*

C'est celui qui est mesuré de sa longueur.

PIED quarré, ou superficiel. *Een voet op syn lengte en op syn breedte gemeeten, Een ses-vierkant voet.*

C'est celui qui aiant douze pouces par chacun de ses côtés, contient cent-quarante-quatre pouces superficiels.

PIED CUBE, ou CUBIQUE. *Een Cubyk voet, Cubus-voet, Een ses vierkant voet.*

C'est celui qui contient mille sept cents vingt-huit pouces cubes, ou solides.

Marchandises en Pied. *Waaren die nog in weezen zyn.*

Ce sont des marchandises qui sont encore en nature, & qu'un Marchand peut révendiquer en païant les frais du sauvement.

PIED marin. Un homme qui a le Pied marin. *Zee-handen-en-voeten hebben, Zee-schoenen hebben.*

On appelle ainsi un homme qui a le pied si seur & si ferme, qu'il peut se tenir debout pendant le roulis d'un vaisseau. Il se dit aussi de celui qui entend bien la navigation, & qui est fait aux fatigues de la mer. Lors qu'un Officier à le pied marin les gens de l'équipage ont bien plus de confiance en sa conduite.

N'avoir pas le Pied marin. *Geen scheeps verstaan, Geen zee-voeten hebben.*

PIED de vent. *De roode in den hemel.*

Cela

Cela se dit d'une éclaircie qui paroît sous un nuage d'où il semble que le vent vienne.

PIED de chévre, Pince de fer. *Koevoet.*

C'est une barre de fer courbée & refendue par le bout, qui est une sorte de levier servant à remuer des fardeaux, & sur tout les canons qui sont aux sabords.

PIED de chévre. *'t Derde been.*

C'est une troisiéme piéce de bois qu'on ajoûte à une chévre pour lui servir de jambe, lors qu'on ne peut l'appuier contre un mur pour enlever un fardeau à plomb de peu hauteur.

PIEDS droits. *Een balk tot een beugel gebakt, dienende tot een trap in 't ruim.*

Ce sont des étances posées sur le fond de cale & sous quelques baux, dans les plus grands vaisseaux, où il y a des hoches taillées comme celles d'une cremailliére, par où les matelots montent & descendent avec le secours d'une tire-vieille.

PIERRIER, Perrier. *Basse, Kaamer-stuk.*

C'est une sorte de canon fait de fer, ou de fonte. Il est composé d'une volée, d'une culasse, de tourillons, d'un renfort, & des mêmes choses qu'un autre canon. On s'en sert à jetter des cailloux & de la mitraille, des bales & des ferremens empaquetez & bien-serrez dans les cartouches. Il se charge par la culasse avec une boîte, & est monté sur un chandelier au lieu d'afût, ce qui donne la liberté de le pointer haut & bas, & horisontalement.

PIE'TER le gouvernail. *Merken aansetten.*

C'est y mettre des marques par mesure, de lieu en lieu, afin de connoître combien il enfonce dans l'eau.

PIEUX destinez à amarrer les vaisseaux. *Paalen en boomen.*

On dit, Les pieux & anneaux destinez à amarrer; les pieux, boucles & anneaux destinez pour l'ancrage.

P I G.

PIGOU, ou, Picou, *Steeker, Insteeker.*

C'est une sorte de chandelier de fer à deux pointes, dont on se sert dans les navires, & qui est fort propre à tenir une chandelle. L'une de ces pointes est pour piquer de côté, & l'autre pour piquer debout.

P I L.

PILIERS de bittes. *Speenen, Monniken, Beeting-sutten.*

Ce sont deux grosses piéces de bois posées debout, & entretenuës par un traversin. Comme ce sont les principales pieces de toute la machine des bittes, on leur donne souvent le nom des Bittes. *Voiez*, Bittes.

„ Les Piliers de bittes sont ordinairement un tiers plus épais que l'étrave.

„ Le sentiment de quelques Charpentiers est que les Piliers de bittes d'un „ vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'étambord, doi-

„ vent

„ vent avoir quinze pouces d'épais, & seize de large: „ la tête doit avoir dix-huit pouces de long & demi- „ pouce de canelure par le bas, avec un pied & un „ pouce de large: ils sont élevez de quatre pieds au „ dessus du premier pont, & posez à vingt trois pou- „ ces l'un de l'autre.

PILLAGE. *Plonderagie.*

Le pillage est la dépoüille des cofres & des hardes de l'ennemi pris, & l'argent qu'il a sur lui jusqu'à trente livres: le reste qui est le gros de la prise, s'appelle Butin.

„ Le Capitaine, ou les Capitaines qui auront abor- „ dé un vaisseau de guerre ennemi & qui l'auront pris, „ retiendront par préférence tous les vivres & les me- „ nuës armes, & les matelots auront le pillage: mais „ pour le corps de la prise, le prix en sera distribué „ selon les divers Réglemens qui sont faits pour diver- „ ses occasions.

PILON, ou Petite e'core. *Een klein steilte, Een steilagtige kust,*

C'est une côte qui a peu de hauteur, mais qui est escarpée, ou taillée en précipice.

PILOTAGE. *Hey-werk.*

C'est un ouvrage de fondation sur lequel on bâtit dans l'eau. Cette fondation se prépare par plusieurs fils de pieux fichez en terre par force, & à refus de mouton.

PILOTAGE. *Het loodsen van een schip, om in- of-uit een haven te loopen.*

C'est la conduite qui se fait d'un vaisseau, pour le faire entrer ou sortir d'un port, de peur qu'il n'aille donner sur des bancs. Les lamanages, toüages & pilotages pour entrer dans les havres, ou riviéres, ou pour en sortir, sont menuës avaries, qui se paient un tiers par le navire, & les deux autres tiers par les marchandises.

PILOTAGE. *Stuurmanschap, Stuurmans-konst.*

C'est l'art de bien conduire un vaisseau, & de tout ce qui regarde la science de la navigation.

PILOTE. *Stuurman, Stierman.* Premier Pilote. *Opper-stuurman.* Second Pilote. *Onder-stuurman.* Troisiéme Pilote. *De derde Waak.*

Le Pilote est un Officier de l'équipage prend garde à la route du vaisseau, & qui le gouverne. Le second & le troisiéme Pilotes secondent le premier dans ses fonctions. Il n'y a trois Pilotes que dans les plus grands vaisseaux ou quand il s'agit de voiages de long cours. Dans les autres vaisseaux il y a un ou deux Pilotes, selon la qualité du vaisseau & du voiage. *Voiez*, L'Ordonnance de 1681. Liv. 2. Tit. 4. & celle de 1689. Liv. 1. Tit. 15.

„ Le Pilote doit être continuellement au gouvernail, & faire de tems en „ tems son raport au Capitaine, au sujet du parage où il croit que le vais- „ seau est. Il doit être instruit & expérimenté dans les cartes marines de „ toutes les différentes sortes, dans les tables, dans l'astronomie, dans l'usage „ de l'astrolabe & de l'arbalête; avoir connoissance des marées & des chan- „ gemens qui y arrivent selon les Païs; des moussons &c.

„ C'est le Pilote qui commande dans les buches & dans les pinques, & qui „ ordonne de jetter les filets & de les retirer. C'est lui encore qui le plus „ souvent tient le gouvernail.

PILOTE hauturier. *Een Stuurman.*

C'est celui qui dans un voiage de long cours sait prendre la hauteur ou l'élévation du pole, par le moien de l'arbalête & de l'astrolabe.

PILOTE Côtier, ou Costier, Pilote de havre, Pilote lamaneur, Locman. *Loods, Loods-man, Lochman. Voiez,* LAMANEUR.

Bons pilotes, Pilotes expérimentes. *Kundbaare bestierders, die weer en windt vast, of weer-wys zyn.*

PILOTE qui a entré & sorti un vaisseau. *Een Loods-man die een schip in en uitgelooft heeft.*

Cela se dit d'un Pilote qui a mis un vaisseau dans une rade, dans une riviére, ou dans un havre, & qui l'en a ressorti.

PILOTE hardi. *Een stout Stuurman.*

Cela se dit d'un Pilote qui entreprend des choses difficiles, comme d'entrer dans une riviére inconnuë, dans un havre où il ne seroit pas pratique; de chercher une terre de non-vuste, & autres choses semblables.

Il n'y a point de Pilote côtier en tems de brume. *By mist is 't niet wel te loodsen.*

Les bons Pilotes sont à terre. *De beste Stuurluiden zyn altydt aan landt.*

Cela se dit par plaisanterie de ceux qui se vantent de savoir beaucoup du pilotage, & qui sont des ignorans quand ils sont en mer.

PILOTER. *In-en uit-loodsen.*

C'est ce que font les Pilotes côtiers, ou Lamaneurs, qui conduisent les vaisseaux hors des embouchures des riviéres, des bancs, & des dangers. Ceux qui ne voient point venir de lamaneurs à leur bord peuvent se servir de pêcheurs pour les piloter.

PILOTER un navire dehors, ou hors du port. *Een schip uitloodsen.*

PIN.

PINASSE. *Pinas.*

C'est un bâtiment fait à poupe quarrée, dont l'origine vient du Nord, & qui est fort en usage en Hollande. On croit qu'on l'a appellé ainsi *de Pinus*, Pin, à cause que les premiéres pinasses ont été faites de pin. Comme le vaisseau de 134 pieds de long, de l'étrave à l'étambord, dont les proportions se trouvent ici sous chaque mot de construction, ou de membres de vaisseau, est une pinasse, il n'est pas besoin d'en donner encore d'autres devis.

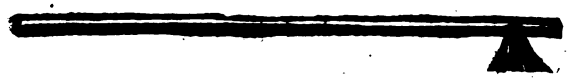
PINASSE. *Pinas.*

C'est un petit bâtiment de Biscaie, qui a la poupe quarrée. Il est long, étroit & leger, ce qui le rend propre à la course, à faire des découvertes, & à des-

& à descendre du monde en une côte. Il porte trois mâts & va à voiles & à rames.

PINCEAU à goudronner. *Teer-dweil en-quast.*

C'est un pinceau de soie de cochon; il est emmanché de côté, & sert à goudronner le vaisseau, les mâts & les vergues.



PINCES de fer. *Een yzere handt-boom.*

Ce sont des barres de fer de différente façon, dont on se sert avec un pied de chévre à manier & à remuer une piéce de canon dans la batterie. *Voiez*, PIED DE CHE'VRE.

PINCES de bois. *Een Hevel, Een Handt-spaak, Een houten Hevel.*

C'est un levier dont le bout est un peu courbé.

PINCER le vent. *De windt knypen, of prangen; Tegen de windt inkrimpen.*

C'est aller au plus près du vent, cingler à six quarts de vent près du rumb d'où il vient. *Voiez*, RANGER.

PINNULE. *Visier, Pinnule.*

C'est une petite plaque de cuivre élevée perpendiculairement sur les bords d'un instrument propre à observer. Elle a un petit trou par où entre la lumiére des astres. C'est par cette petite fente que les raïons visuëls se portent vers les objets.

PINQUE, ou PINKE. *Een Pink.*

C'est une sorte de flûte, bâtiment de charge fort plat de varangue, & qui a le derriére long & élevé.

PINQUE. *Een Pink.*

C'est aussi un flibot d'Angleterre.

PIP.

PIPRIS. *Pipris, Praauw.*

C'est une espéce de Pirogue, dont se servent les Negres du Cap Vert & de Guinée.

PIQUE. *Piek.*

PIQ.

C'est une sorte d'arme composée d'un bois arrondi, & de la grosseur à-peu près du bois. La pique est longue de treize à quatorze pieds, & il y a au bout un fer forgé, limé, applati & pointu par le bout; épais & large, & bien attaché par ses oreilles, qui sont enchassées dans le bois, & bien clouées. On se sert plûtot de demi-piques dans les vaisseaux, car les piques entiéres sont trop embarassantes.

PIQ. *Voiez*, PIC.

PIR.

PIRATE. *Een zee-roover, Een stroper op zee, Een zee-schuimer.*

PIRATER. *Zee-rooven, Op zee stroopen.*

PIROGUE ou, PIRAGUE. *Praauwe, Praauw.*

C'est une sorte de bâteau fait d'un seul arbre, dont les Sauvages de l'Amérique Méridionale ont accoûtumé de se servir. Les grandes pirogues sont quel-

quelquefois élevées tout autour, & sur tout au derriére, de quelques planches ajoûtées. Quelquefois ils y peignent leur Maboïa, ou bien des Sauvages ou des grotesques. Ces sortes de bateaux, ou chaloupes, portent souvent jusqu'à cinquante hommes, avec leurs munitions de guerre. Avant que ces Sauvages eussent communication avec les Européens, qui leur ont fourni des outils de charpenterie, ils avoient mille peines à venir à bout de faire leurs pirogues.

PIS.

PISTOLET. *Pistool, Zink-roer.*

C'est une arme à feu très utile dans un vaisseau pour ceux qui sautent à l'abordage. Il est composé d'un fût, d'une batterie & d'un canon. Sa longueur avec son fût est d'environ deux pieds.

PISTON. *Pomp-hartie, De zuiger.*

C'est la partie de la pompe qui entre dans le tuïau, où le corps de la pompe, & qui étant levée, ou baissée, aspire ou pousse l'eau en l'air. C'est un gros bout cylindrique, qui entre dans le corps de la pompe, & qui est attaché à une barre de fer qui s'élève & qui s'abaisse par le moien d'une manivelle appellée bringuebale, qui fait agir la force mouvante. Piston & Appareil signifient la même chose. Appareil, *Pomp-hartie*, est le terme dont on se sert dans les vaisseaux, & Piston, *Zuiger*, est le terme dont on se sert pour les autres pompes.

PIT.

PITON. *Een Bout, ook Een spyker, of speil daar een oog aan is.*

C'est une cheville de fer. C'est aussi une fiche en forme de clou dont la tête est percée.

PITONS à boucles. *Ring-boutjes.*

Ce sont des chevilles de fer, où il y a des boucles.

PITONS d'afût. *Bouten tot d'ysere plaaten van een roopaardt.*

Ce sont des chevilles de fer dont on se sert pour tenir les platebandes d'un afût de canon.

PIV.

PIVOT. *Punt, 't Punt van de spil, of, De pen draayende op een punt.*

C'est un morceau de fer, ou d'un autre métal, dont le bout est arondi en pointe, pour tourner facilement dans une virole, ou dans une crapaudine. Le cabestan tourne sur un pivot.

PIVOT de boussole. *Punt.*

C'est la pointe sur laquelle la rose est en équilibre.

PLA.

PLAGE. *Een regt strandt daar slegt waater is.*

C'est une mer basse vers un rivage étendu en ligne droite, sans qu'il y ait ni rades, ni ports, ni aucun cap apparent où les vaisseaux se puissent mettre à l'abri.

PLAI-

PLAINE, PLANE. *Voiez*, GALE'RE.

PLANCHE. *Plank*, *Deel*.

C'est une piéce de bois scié en long, & qui a ordinairement un, deux, ou trois pouces d'épaisseur, & environ un pied de large.

PLANCHE resciée. *Spreidsel*.

PLANCHE. Mets la Planche. *Legger*, *Gang*. *Set de legger aan*.

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage de la chaloupe de mettre une planche dont un bout porte sur le bord de la chaloupe & l'autre à terre, pour servir de passage, à ceux qui veulent s'embarquer dans la chaloupe, ou débarquer.

La Planche est halée, La grande Planche est halée. *De legger is ingehaalt*.

C'est une maniére de parler pour dire qu'on ne va plus à terre, qu'on est embarqué pour rester à bord du navire.

PLANCHE, ou autre piéce de bois qui flote sur l'eau après le naufrage. *Wrak*.

PLANETTE, ou, E'TOILE ERRANTE. *Een Dwaal-star*, *Planeet*.

C'est un astre qui a un mouvement propre & périodique, contraire à celui du premier mobile. On compte ordinairement sept Planettes, qui sont le Soleil, la Lune, Saturne, Jupiter, Vénus, Mars, & Mercure. Elles sont différentes en grandeur, les unes étant plus grandes que la terre, savoir le Soleil, Jupiter, Saturne, & Mars. Les autres Planettes sont plus petites que la terre. Mars, Jupiter, & Saturne sont appellées Planettes supérieures, parce qu'elles sont au dessus du Soleil, & la Lune, Mercure & Venus Planettes inférieures.

PLANGE. La mer est Plange. *De zee is vlak*.

C'est un terme bas dont se servent les matelots de Poitou, de Saintonge & d'Aunix, pour dire que la mer est unie.

PLAQUES de plomb pour divers usages. *Lood-plakken*, *Dek-lood*.

Il y en a pour couvrir la lumiere des canons, & pour en boûcher l'ame; pour étancher les voies d'eau qui se font dans un combat &c.

PLAT de l'équipage, ou, Un Plat des matelots. *Bak*.

C'est un nombre de sept rations, ou portions, soit de chair, soit de poisson, ou de légumes, pour nourrir sept hommes qui mangent ensemble, chaque plat de l'équipage étant pour sept hommes.

„ Six, sept, ou huit hommes à chaque plat; c'est-à-dire, chez les Hol-
„ landois: les Anglois ne font que quatre à chaque plat, *Voiez*, GAMELLE.

Ceux qui mangent à même plat. *Bak-gesellen*.

PLATS de bois. *Houte Bakken*. *Voiez*, GAMELLE.

PLAT des malades. *Kranken en gequetsten bak*.

Etre mis au Plat des malades par le Chirurgien du vaisseau, c'est être rangé au nombre des malades pour avoir la subsistance qui leur est ordonnée.

„ Les malades sont soignez par ceux qui mangent ordinairement à même
„ plat qu'eux.

PLAT. Le Plat de la maîtresse varangue. *Het vlak van 't verste buikstuk*, *of van 't middel-buikstuk*.

C'est la partie de la varangue qui est le plus en ligne droite.

PLATAIN, PLATIN. *Een vlakke, of laage kust.*

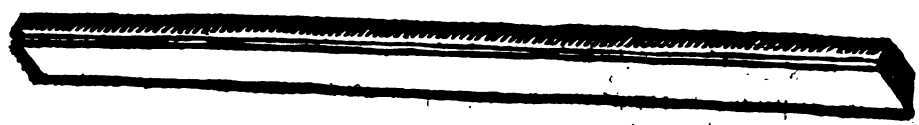
C'est le nom qu'on donne dans le Païs d'Aunix à une côte de la mer qui est plate. Il y a près de la Rochelle le Platin d'Angoulin & le Platin de Chatelaillon, lieux très-propres à faire une descente.

PLATBORD. *Dolbord, Bosbank, Regbord, Rosbank.*

C'est l'extrémité du bordage qui regne par enhaut sur la lisse du vibord autour du pont, & qui termine les allonges de revers; ou bien, plusieurs piéces de bois endentées tout le long du haut des côtes d'un vaisseau, pour empêcher que l'eau n'entre dans les membres.

„ Les Platbords se posent sur les bouts des allonges de revers, contre les „ lisses, & sont assemblez à joints perdus pour tenir plus ferme: on y fait des „ trous pour des chevillots, où l'on amarre des manœuvres.

„ Le Platbord d'un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long de l'étra„ ve à l'étambord, doit avoir huit pouces de large & quatre pouces & demi „ d'épais.



PLATBORD. *Hout-voor-scheen.*

C'est-à-dire, Vibord. C'est ainsi que les gens des équipages, & la plûpart des autres après eux, ont confondu le Vibord & le Platbord, & ont donné au Vibord ce dernier nom, qui est devenu même plus commun en ce sens que celui de Vibord. Il est pourtant bon de les distinguer, parce que cela cause beaucoup de confusion. L'élévation des platbords doit être telle que les Mousquetaires puissent tirer commodément par-dessus. *Voiez*, VIBORD.

LE PLAT-BORD à l'eau. *'t Boord leit aan 't waater.*

C'est une maniére de parler qui signifie que le vaisseau étoit si fort couché sur le côté, que le platbord touchoit à l'eau. Nôtre vaisseau portoit si rudement les voiles pour parer un cap sur lequel nous étions affalez, qu'il avoit le platbord à l'eau.

PLATBORD. *Een loose set-gang, of losse stelling.*

Ce mot signifie aussi un retranchement, ou batardeau de planches, que l'on fait sur le haut du côté d'un vaisseau, pour empêcher que l'eau n'entre sur le pont & dans le vaisseau, lors qu'on le met sur le côté pour le carener.

PLATE-BANDE d'un canon. *Agter-bandt, De bedding met de kraus van een stuk geschuts, Platte-bandt.*

C'est la partie de la culasse d'un canon, qui regne toute unie autour de la piéce, & sur laquelle on passe l'archet de fer, ou platine de lumiére, pour fermer la lumiére qui est ordinairement au milieu.

PLATE-BANDES D'AFUTS. *Yzere plaaten tot de rampaarden.*

Ce

Ce sont des bandes de fer, dont l'usage est de retenir les tourillons des canons dans les entailles des flasques.

PLATE-FORMES pour le canon. *Beddingen.*

Ce sont des arangemens de planches pour les batteries du canon. On fait une élévation irreguliére sous chaque canon, lors que le pont du vaisseau a trop de rondeur, ou de tonture; ce qui se pratique sur tout dans les flûtes, à cause que leur arriére va en montant de prouë à poupe.

PLATE-FORME de l'éperon. *Het Dekkje van 't galioen.*

C'est la partie du vaisseau contenuë depuis l'étrave jusques au coltie.

PLATINES de lumiére. *Lood-plakken, Plaaten.*

Ce sont des plaques de plomb en table, qui servent à couvrir la lumiére du canon.

PLE.

PLEIN. Le Plein de l'eau. *De vlakke zee, De ruime zee.*

PLEIN. *Voiez*, PORTE-PLEIN.

PLEMPE. *Plemp.*

C'est une sorte de petit bateau de pêcheur.

PLI.

PLI de cable. *Touw-bogt.*

C'est la longueur de la rouë du cable, de la maniére qu'il est roüé dans sa place qu'on nomme la fosse aux cables.

Ne moüille qu'un Pli de cable. *Laat uw anker vallen met een bogt touws, of twee.*

C'est-à-dire qu'il ne faut filer que très-peu de cable en moüillant l'ancre, ce qui se fait quand on moüille en un lieu où l'on n'a envie de demeurer que fort peu de tems.

PLIER les piéces de bois. *Buigen.*

C'est les faire courber en les chaufant. Les frais du feu pour chaufer le brai & goudron, & pour plier les piéces de bois.

PLIER le côté. Un vaisseau qui Plie le côté. *Een rank schip, dat helt, en op zy zeilt.*

C'est-à-dire que ce vaisseau a le côté foible, & qu'il porte mal la voile.

Ainsi il ne demeure pas droit, mais il se couche lorsque le vent est frais.

Nôtre navire porte mal la voile, car il plie le côté au moindre vent.

PLIER le pavillon. *De vlag rollen.* Plier les voiles. *De zeilen beslaan, of inneemen.*

C'est les attacher, & ne laisser ni voltiger le pavillon, ni les voiles étenduës.

PLO.

PLOC. *Haar.*

Le Ploc est proprement du poil de vachie, ou de bœuf; mais comme il fait la principale partie d'un sorte de Couroi, ou de Courée, qui est une composition qu'on met entre le doublage & le franc-bord d'un navire, on confond ces deux termes, & l'on donne le nom de Ploc au Couroi. On dit de même, Ploquer, pour Donner le Couroi. *Voiez*, COURE'E.

PLOCQUER, PLOQUER. *Haar aanleggen.*

C'est mettre du poil de vache entre le doublage & le bordage des vaisseaux qu'on

qu'on double pour la navigation qui se fait entre les Tropiques, où il s'engendre des vers dans le bordage, qui le percent. On plocque pour empêcher que ces vers, qui s'attachent premiérement au doublage, ne gagnent aussi jusqu'au franc-bord, ce qu'ils ne peuvent faire lors qu'il y a du ploc entre-deux, & ce ploc sert aussi à empêcher que le bordage & le doublage, qui sont l'un sous l'autre, ne s'échaufent.

PLOMB. *Lood.*

Ce mot est pris bien souvent pour signifier toute la sonde, parce que la principale partie est de ce métal. On dit; Les côtes de Hollande sont si dangereuses qu'il faut toûjours avoir le plomb à la main. *Voiez*, SONDE.

PLOMB de sonde. *Lood*, *Diep-lood.*

C'est un plomb fait en cône, & attaché à une corde nommée ligne, avec lequel on sonde dans la mer, pour savoir combien il y a de brasses d'eau, & de quelle qualité est le fond, s'il est de roche, de vase, ou de sable &c.

PLOMB de six, de douze, de vingt-cinq, de trente six &c. *Een lood van ses, twaalf, vyf en twintig, ses en dartig pondt.*

C'est-à-dire un plomb de sonde qui pése six, douze, vint-cinq, ou trente six livres.

PLOMB. *Schiet-lood.*

C'est un petit poids de quelque métal dont les Charpentiers se servent pour niveler & pour prendre des à-plombs. Ce plomb est fort plat, & percé à jour, afin de donner passage à la vûë, pour pouvoir mieux adresser à l'endroit où les Charpentiers veulent marquer le bois. *Voiez*, NIVEAU à PLOMB PLEIN, & NIVEAU A PLOMB PERCE'.

PLOMBER un navire. *Een schip waater-passen, of het voor-of-agter-lastig gaat.*

C'est voir avec un instrument, ou avec de l'eau, si le navire est droit, s'il est sur l'arriére, ou s'il est sur l'avant.

PLOMBER les écubiers. *De kluisen met lood bestaan.*

C'est coûdre, ou cloüer du plomb en table tout autour des écubiers, tant pour leur conservation que pour la conservation des cables qui y passent. En cloüant ce plomb il faut faire ensorte qu'il soit retourné l'un sur l'autre, & attaché avec de bons clous à tête large; ce qui empêche le plomb de se casser par le grand froid; & il faut observer la même chose dans tous les endroits où l'on en doit coûdre.

PLONGEONS, PLONGEURS. *Duikers.*

On appelle Plongeons certains nageurs qui descendent au fond de l'eau & trouvent moien d'y demeurer quelque tems, pour y chercher les choses que l'on voudroit retirer, ou pour faire quelque chose de singulier, soit en matiére de radoub de vaisseaux, soit à dessein de faire périr un vaisseau ennemi; ou pour pêcher des perles, & ceux-ci s'appellent aussi Urinateurs.

PLONGER. *Verdrinken*, *In 't waater stooten.*

C'est mettre & enfoncer quelque chose dans l'eau.

PLONGER. *Duiken*, *Onder-duiken*, *Duikelen*, *Dompelen.*

C'est

C'eſt enfoncer dans l'eau, tant qu'on ne paroiſſe point. Les bons nageurs prennent plaiſir à plonger ſouvent.

Le canon plonge. *Het geſchut ſinkt.*

C'eſt quand les décharges ſe font de haut en bas.

Faire plonger. *Dempen, Neer-dempen.*

PLU.

PLUMET de Pilote, ou PANON. *Een veertje op een korkje in 't wandt vaſt gemaakt, om te ſien waar de windt van daan komt.*

Ce ſont pluſieurs plumes que l'on met dans un petit morceau de liége, & qui voltigeant au gré du vent, font connoître d'où il vient plus préciſément que les girouëttes. Les mariniers Hollandois ne s'en ſervent point: ils ne ſavent ce qu'on veut dire quand on leur en parle.

POG.

POGE, ou POUGE. *Laat voor de windt vallen.*

C'eſt un terme de commandement dont les Levantins ſe ſervent ſur mer, & qui ſignifie, Arrive tout. L'Officier prononce ce mot, Poge, quand il veut que la Timonier pouſſe la barre ſous le vent, comme ſi on vouloit faire vent arriére. *Voiez*, POUGER.

POI.

POIDS. *Swaarte.*

C'eſt la qualité de ce qui eſt lourd.

POIDS. *Gewigt.*

Ce mot ſe dit auſſi de certaines maſſes de fer, ou de plomb, dont on ſe ſert pour connoître combien une choſe pèſe. Les poids ſont différens ſelon les tems & les lieux, & celui qui frette un vaiſſeau doit être bien informé des divers poids.

POINCON. *Staander.*

C'eſt la principale piéce de bois qui ſoutient les gruës, engins, & autres machines à élever des fardeaux. Ce poinçon eſt aſſemblé par le bout d'embas à tenon & à mortaiſe dans ce qu'on appelle la ſole aſſemblée à la fourchette, & il eſt appuïé par l'échelier & par deux liens en contre-fiche. *Voiez*, GRUAU.

POINT d'un Pilote. *Beſtek.*

C'eſt le lieu marqué ſur la carte de l'endroit où le Pilote croit être à la mer.

POINT du bas de la voile. *Schoot-hoorn.*

C'eſt le coin, ou l'angle du bas de la voile. Les points du grand & du petit pacſi portent des écoutes, des couëts & des cargues point.

POINT du haut de la voile. *De nok van 't zeil.*

POINTAGE de la carte, ou, Le Point du Pilote. *Beſtek in de kaarten.*

C'eſt la déſignation que fait le Pilote ſur la carte marine du lieu où il croit qu'eſt arrivé le navire. Cette déſignation ſe fait par le moien de deux compas communs, ou d'une roſe de vents faite de corne tranſparente, & appliquée ſur la carte ſur laquelle le Pilote établit & marque le point de la longi-

tude & de la latitude où ses estimes lui font présumer que le vaisseau doit être arrivé.

POINTE. *Zee-hooft*, *Hoek*, *Kaap*, *Uithoek*.

Ce mot se dit d'une longueur de terre qui avance dans la mer, comme la pointe de Scage en Jutlande. La pointe d'un mole, d'une digue, est la partie de ces constructions la plus avancée dans l'eau.

A la pointe de l'Est, de l'Oüest, du Nord, du Sud. *Aan de Oostelyke hoek*, *Westelyke*, *Noordelyke*, *Suidelyke*.

C'est-à-dire, à la pointe d'une terre qui regarde quelqu'une de ces différentes parties du monde.

POINTE de l'éperon. *Neus*, *Bok*.

C'est la derniére piéce de bois & la plus avancée au devant du vaisseau, sur laquelle quelque figure d'un monstre marin, ou d'un lion, est ordinairement appuiée. *Voiez*, E'PERON.

POINTES de compas de mer, ou, de boussole, ou Traits de compas. *De streeken van een zee-kompas*.

C'est chacune des marques & des divisions de la boussole, ou du compas de mer. Il y en a trente-deux qui marquent les vents. Un rumb de vent vaut quatre pointes; un demi rumb vaut deux pointes; & un quart de rumb en vaut une, en suposant huit rumbs de vent principaux. Lorsque nous eûmes passé la hauteur de la Vermude, le vent fut si forcé & si variable qu'en vingt horloges, il sauta tous les rumbs & parcourut toutes les pointes du compas.

POINTER le canon. *Een stuk geschuts stellen*.

C'est dresser le canon, & l'ajuster pour le tirer.

POINTER à démâter. *Schieten den vyandt na syn rondt-hout*, *of na syn bovenwerk*; *Afpassen om in 't rondt-hout te schieten*.

C'est pointer le canon haut, afin de couper les mâts ou les manœuvres du vaisseau qu'on veut mettre hors de combat.

POINTER à couler bas. *Schieten na de grondt*.

C'est pointer le canon ensorte que le boulet perce la partie du navire qui est dans l'eau.

POINTER à donner dans le bois. *Schieten den vyandt na syn doodt-werk*.

C'est quand on pointe d'une maniére que le boulet donne dans la partie du vaisseau qui est hors de l'eau.

POINTER la carte. *Bestek maaken*, *'t Bekomen bestek in de kaart stellen*.

C'est se servir de la pointe d'un compas pour trouver sur la carte en quel parage le vaisseau peut être, ou quel air de vent il faut faire pour arriver au lieu où l'on veut aller.

POINTURE. *Het bollen van de besaan en de fok*.

C'est un racourcissement de la voile, dont on ramasse & trousse le point pour l'attacher à la vergue, & bouncer la voile, afin de ne prendre que peu de vent; ce qui se fait de gros tems à l'artimon, & à la miséne.

POITRAL. *Voiez*, ARCHITRAVE.

POIX,

POIX, & Poix résine. *Voiez*, Re'sine.

POIX navale. *Voiez*, Zopissa.

POLACRE, Polaque. *Polaka*, *Polaak*.

C'est un petit vaisseau Levantin dont on se sert dans la Méditerranée, & qui porte des voiles quarrées au grand mât & au beaupré, & des voiles latines à la misène & à l'artimon. Ce bâtiment porte couverte & va à voiles & à rames, en façon de tartane, portant un grand mât & son hunier. Il est quelquefois armé de quatre ou six canons, & a toûjours quelques pierriers.

POL.

POLAINE. *Voiez*, Poulaine.

POLE. *Pool*, *As*, *Aspunt*.

C'est l'un des points sur lesquels tourne le globe céleste. Il y a le Pole Arctique, & le Pole Antarctique. Le Pole Arctique, appellé ainsi à-cause du voisinage de l'une & de l'autre Ourse, est celui qui est dans la partie du ciel que nous voions. Il est aussi appellé Pole Septentrional, à cause des sept étoiles de la Perite Ourse, & Pole Boréal, ou Aquilonaire, à-cause que le vent de Nord, en Latin *Aquilo*, soufle de ces quartiers-là. Le Role Antarctique, ainsi nommé comme pour dire Contre-ourse, est celui qui étant diamétralement apposé à l'Arctique, ne paroît jamais sur nôtre hémisphére. On lui donne aussi quelquefois le nom de Pole Méridional, ou de Pole Austral, du vent de Midi qui vient de ce côté-là, & que les Latins appellent *Auster*. Ces deux Poles sont aussi nommez Poles du premier mobile, pour les distinguer des Poles du zodiaque, sur lesquels les seconds mobiles, ou les cieux inférieurs, & particuliérement ceux du Soleil, tournent & font leurs mouvemens propres, tendant obliquement de l'Occident à l'Orient. Comme le Soleil marche toûjours, pour ainsi dire, sur la ligne dité E'cliptique, sans s'en écarter jamais, cela est cause que les Poles du zodiaque sont nommez plus fréquemment Poles de l'E'cliptique.

POLE Arctique. *Noord-pool*, *Noorder-pool*.

POLE Antarctique. *Suid-pool*, *Suider-pool*.

POLICE d'assurance. *Assurantie-brief*, *Verseker-brief*.

C'est un contract par lequel un particulier s'oblige de reparer les pertes & les dommages qui arriveront à un vaisseau, ou à son chargement, pendant un voiage, ce qui se fait moiennant certaine somme que l'Assuré paie à l'Assureur, soit comptant, ou au terme dont on convient, & ce paiement est appellé Prime.

„ Il ne faut pas manquer d'exprimer dans la Police, ou le Contract d'As-
„ surance, le nom du vaisseau; soit qu'il parte des ports des Provinces-U-
„ nies, pour aller en des ports étrangers, soit qu'il revienne d'ailleurs dans
„ les ports des Provinces-Unies. Il y faut aussi emploier le nom du Maître,
„ & le lieu où le vaisseau doit charger aussi-bien que celui de sa destination,
„ sur peine de nullité de l'Acte & de la convention, si le defaut vient de la
„ part de l'Assuré: mais en cas que ce ne soit pas sa faute, il a droit de pré-
„ tendre ses dépens, dommages & interêts, contre celui qui a dressé le Con-
„ tract, s'il apert que ce soit celui-ci qui ait fait la faute.

„ Il y faut aussi exprimer en particulier certaines marchandises, comme „ l'or, l'argent monnoïé & non monnoié, le besoard, les pierreries & toutes „ sortes de joiaux; & encore les munitions de guerre s'il y en a. Pour tou- „ tes les autres marchandises, soit solides, soit sujettes à empirement & dé- „ perissement, on ne les énonce que sous les termes généraux de marchan- „ dises & effets.

„ Les Polices d'Assurance, se passent autentiquement devant un Notaire; „ & quelquefois aussi en double, sous sein privé, soit entre les Parties, ou „ en présence de temoins, si elles y en veulent appeller.

POLICE de chargement. *Vragt-brief*, *Connoissement*.

On dit sur la Méditerranée, Police de chargement, & c'est ce qu'on appelle sur l'Océan Connoissement. *Voiez*, CONNOISSEMENT.

POM.

POMMES. *Hooftjens*, *Hoofjens*.

Ce sont certains ornemens faits comme de grosses boules de bois, qu'on met sur mer aux flames, aux girouëttes & aux pavillons.

POMMES de flames. *Wimpel-hoofjes*.

Ce sont des maniéres de pommes de bois que l'on tourne en rond, ou en cul-de-lampe, & qui se mettent à chaque bout de bâton de la flame.

POMMES de girouëttes. *Vleugel-hoofjes*.

Les Pommes de girouëttes sont aussi en cul-de-lampe. On les met au haut des fers des girouëttes pour les empêcher de sortir de leur place. L'An 1666. l'Electeur de Brandebourg, le Prince d'Orange, & plusieurs autres Princes & grands Seigneurs, étant allez visiter l'armée navale de Hollande, il y eut un matelot qui, pour les divertir, monta à la girouëtte du grand mât, & se mit sur la pomme, la tête en bas & les deux pieds en l'air.

POMME de Pavillon. *Knoop van de vlagge-stok*, *Spil-hoofje*.

Les Pommes de pavillon se mettent sur le haut du bâton de pavillon & d'enseigne, & sont tournées rondes & plates.

„ Les Pommes de pavillon du grand mât, & celle d'enseigne ou du pavil- „ lon de l'arriéré, doivent avoir de diamétre un pouce par chaque deux pieds „ de la largeur du bâtiment.

POMMES de raque. *Rak-klooten*. *Voiez*, RAQUE.

POMPE. *Pomp*.

C'est une machine longue & creuse, faite de bois en canal, ou tuïau, propre à puiser & à faire monter les eaux qui entrent dans le fond de cale, & qui de la pompe vont tomber dans les dalots. Il y a ordinairement deux pompes dans les vaisseaux médiocres, l'une à stribord & l'autre à babord, & quatre dans les plus grands. On les place entre le grand mât mât & le cabestan; & s'il y en a plus de deux dans le vaisseau on place les autres près de l'artimon.

„ Pour empêcher que le bois des pompes ne séche trop, & qu'elles ne se „ fendent, on les goudronne, on les entoure de prelarts, & on les surlie a- „ vec des cordes. Celles qu'on place vers l'artimon & qui descendent dans „ le bout des façons de l'arriére du vaisseau rendent plus de service que les au- „ tres, & sont d'un usage plus fréquent, pour décharger l'arriére, qui par

„ sa construction doit avoir de la disposition à carguer. Pour celles „ qui sont proche du grand mât, on ne s'en sert que dans les acci- „ dens, & lors qu'il entre beaucoup d'eau. Leur longueur doit ê- „ tre celle du creux que le vaisseau a dans l'endroit où elles sont pla- „ cées, & environ trois pieds au dessus. Leur diamétre entier doit „ être de trois fois le diamétre de leur trou. La potence doit s'éle- „ lever environ deux pieds au dessus de la pompe. La brimbale „ doit avoir deux fois la hauteur de l'espace qui est depuis le pont „ jusqu'à la potence: son épaisseur doit être un peu moindre que „ celle du franc-bordage; mais elle doit avoir la moitié plus de lar- „ geur que d'épaisseur, & la potence prise dans le travers du vaisseau „ doit avoir une fois autant de largeur que la brimbale. La brimba- „ le & la verge doivent se joindre, & être entretenuës ensemble par „ une cheville de fer, & la brimbale doit être jointe de même avec „ la potence. Un des bouts de la brimbale pend vers le pont, & „ l'autre bout, où la verge entre, doit être si justement placé à l'é- „ gard du trou de la pompe que la verge y tombe dans le milieu, a- „ fin que l'appareil ne presse pas un des côtés du corps de la pompe „ plus que l'autre. Il y a des vaisseaux marchands où l'on place les „ pompes le plus à l'arriére qu'il est possible, afin que le fond de „ de cale soit plus spacieux, & qu'il contienne plus de marchandises. „ Voici la figure du corps de la pompe.

POMPE à la Vénitienne. *Een Venetiaanse Pomp.*

Elle est ainsi nommée à-cause qu'elle est d'un fort grand usage parmi les Vénitiens. Elle est percée par tout également, & a une verge de bois qui agissant avec un contre poids jette plus d'eau que les autres pompes.

POMPES à rouë & à chaîne. *Ketting-pompen.*

„ Ce sont des pompes à l'Angloise. Les Anglois les placent au „ milieu du vaisseau. Elles jettent plus d'eau que les autres pompes, & se „ maintiennent mieux, mais elles embarassent beaucoup le fond de cale, & „ font un bruit bien desagréable. Elles sont faites à peu près comme une „ meule à émoudre, étant deux l'une auprès de l'autre, dont l'une descend „ & l'autre monte tour-à-tour.

Charger la Pompe. *Waater van boven in de pomp ingieten, of gooyen.*

C'est-à-dire, mettre de l'eau dans la pompe pour attirer celle qui est au fond du vaisseau.

Charge la Pompe. *Giet 'er wat laf in de pomp.*

LA POMPE est chargée. *De pomp heeft laf.*

Cela se dit lors qu'on a mis de l'eau dans la pompe pour attirer celle du fond de cale.

LA POMPE n'est pas chargée. *De pomp heeft geen laf.*

C'est-à-dire qu'il n'y a pas d'eau dans le haut de la pompe pour attirer celle du dessous.

LA POMPE est prise. *De pomp heeft waater gevat.*

C'est-à-dire qu'on a mis de l'eau dedans, & qu'elle en a assez retenu pour pouvoir servir.

LA POMPE se décharge. *Het waater loopt weg, De pomp en houdt niet.*

C'est-à-dire que l'eau qui y étoit demeurée après avoir pompé retombe dans le fond de cale, & que cette pompe n'est point en état de servir à moins, qu'on ne la recharge.

LA POMPE est haute, ou, La Pompe est franche. *De pomp is lens.*

C'est-à-dire qu'il n'y a plus d'eau dans vaisseau, & qu'il n'en vient plus à la pompe.

POMPE éventée. *Een pomp die onder 't hart lekt, of gescheurt is, en geen waater kan opgeven.*

C'est une pompe qui est fenduë, & qu'il faut accommoder si on la veut faire servir.

POMPE engorgée. *Een pomp die onklaar en beloopen is, Een verstopte pomp.*

C'est celle où il vient du sable avec de l'eau, ou quelque autre chose qui l'empêche de bien attirer l'eau.

Etre à une ou à deux Pompes. *Pompen met een, met twee, met alle pompen.*

C'est se servir continuellement d'une ou de deux pompes, pour jetter l'eau du vaisseau.

Afranchir, ou Franchir la Pompe. *De pomp lens pompen.*

C'est jetter plus d'eau avec la pompe qu'il n'en entre dans le vaisseau. On dit pendant que le mauvais tems dura nous ne pouvions afranchir la pompe, mais lors qu'il fut passé nous l'afranchîmes facilement, ce qui nous fit connoître que le navire larguoit de mauvais tems.

POMPE en bon état, Pompe libre. *Een pomp die goedt en klaar is.*

A LA POMPE. *Sta by de pomp.*

C'est un commandement que l'on fait à ceux qui doivent pomper, d'aller vuider l'eau qui peut être dans le vaisseau.

POMPES du Maître-valet, Pompes pour fûtailles. *Pompkens, Botteliers-pompen.*

„ Beaucoup de gens, & sur tout les Anglois, tirent l'eau & les autres li-
„ queurs des fûtailles par le haut, avec de petites pompes de sureau, de fer
„ blanc, ou de cannes; cette maniére contribuë à faire mieux conserver les
„ liqueurs.

POMPE de mer. *Hoose, Onweers-hoofdt.*

„ C'est une grosse colomne qui paroît sur la surface de la mer, presque en
„ figure d'un fagot long & étroit, avec ses branches & son pied, c'est-à-
„ dire, large au haut & au bas; ou comme un arbre arraché qui a ses bran-
„ ches & ses racines Cette colomne est d'eau, & cette eau qui semble être
„ tirée de la mer par une pompe, retombe souvent tout d'un coup. Quel-
„ ques-uns croient qu'elle vient de la mer, & qu'elle en a été attirée par le
„ Soleil. Les matelots s'affligent quand ils voient cette pompe, tant parce
„ que si elle venoit à tomber sur leur vaisseau elle pourroit le couler à fond,
„ ou le faire sombrer sous voiles, que parce qu'ordinairement elle est suivie
„ de violentes tempêtes, qui ne sont pas moins à craindre pour eux. *Voiez,*
„ SIPHONS, & PUCHOT.

POM-

POMPER. *Pompen.*

C'eſt faire joüer la pompe. Nous fûmes contrains de pomper nuit & jour jusques à faire cinq cents bâtonnées d'eau par horloge.

PON.

PONANT. *Weſt.*

Ce mot veut dire l'Occident, mais dans la marine Françoiſe il eſt pris auſſi pour la mer Océane diſtinguée des mers du Levant, ou de la Méditerranée, par le détroit de Gibraltar. Ainſi les François diſent, Mers du Ponant, Vice-Amiral du Ponant, Eſcadre du Ponant, & Officier & équipage Ponantin.

PONT, ou TILLAC. *Dek. Verdek, Overloop, Overdek.*

C'eſt un des étages du vaiſſeau. Les plus grands vaiſſeaux de guerre n'ont que trois ponts à cinqs pieds de hauteur l'un ſur l'autre. Les frégates de guerre n'en ont que deux. Le premier pont eſt celui qui eſt le plus près de l'eau. Cela eſt ainſi entendu parmi les Charpentiers, quoique quelques Officiers entendent que le premier pont eſt celui qui eſt le plus élevé, & qu'ils appellent, ſecond, ou troiſiéme pont, ſelon qu'il y a deux ou trois ponts dans un vaiſſeau, celui qui regne ſur le fond de cale. Il eſt certain, cependant, qu'on donne le nom de premiére batterie à celle qui eſt ſur le pont le plus bas, & le nom de ſeconde batterie à celle qui eſt au deſſus; deſorte qu'il ſemble qu'il faut donner le nom de premier pont à celui d'embas, qu'on nomme auſſi Franc-tillac. Chaque pont eſt ſoutenu par des poutres appellées Baux, ou Barrots. *Voiez*, BAUX.

Premier pont, ou, Franc-tillac. *Overloop, Dek, Schut-overloop.*

C'eſt le pont qui eſt le plus près de l'eau à un vaiſſeau qui a pluſieurs ponts.

Second pont. *Overloop, Verdek, Tweede Dek.*

C'eſt le pont qui eſt au deſſus du premier pont.

Troiſiéme pont. *'t Verdek, 't Bovenſte dek, Boevenet.*

C'eſt le pont le plus haut du vaiſſeau, lors qu'il eſt à trois ponts.

„ En Hollande il ſe conſtruit plus de vaiſſeaux à deux ponts qu'à trois „ ponts, quoique beaucoup de gens eſtiment que les vaiſſeaux à trois ponts „ ſoient plus propres pour le combat, parce qu'ils ſont plus difficiles à abor- „ der; mais ils ont auſſi l'incommodité de la fumée qui ne s'évapore pas aſ- „ ſez, & qui y demeure. Le vibord du troiſiéme pont eſt fort bas, & l'on „ y place peu de canon, de peur que le bâtiment ne ſoit trop peſant par ſes „ hauts. On y place les ſoldats & les mouſquetaires, pendant le combat. Il „ eſt en hauteur au niveau du château d'avant.

„ Au lieu de ces troiſiémes ponts, on a coûtume de faire un demi pont, „ qui s'appelle Suzain dans les vaiſſeaux marchans, & qui s'étend juſqu'au „ milieu du navire, laiſſant peu d'eſpace entre lui & le gaillard d'avant; le- „ quel eſpace, ou ouverture, on ferme, lors qu'il en eſt beſoin, par un „ pont qui eſt fait ou de caillebotis, ou de cordes; & l'on trouve auſſi „ beaucoup de gens, qui eſtiment plus cette ſorte de conſtruction qu'un „ troiſiéme pont courant devant arriére. On porte même en fagot ces ponts „ de caillebotis & de cordes, pour ne s'en ſervir qu'au beſoin.

„ Pour

„ Pour les mettre on les attache au château d'avant, & au demi-pont, „ ou château d'arriére. Aux côtés ils sont soutenus par des montans ou pon- „ tilles, avec des apuis ou balustrades autour, qu'on couvre de bastingu- „ res, & l'on passe les mousquets au travers pour tirer. On les fait de huit „ à dix pieds de large sur le milieu d'un vaisseau de cent trente-quatre pieds „ de long, & l'on y amarre des cordes qui viennent aussi s'amarrer aux côtés „ du vaisseau.

Faux-pont. *Koe-brug.*

C'est une espéce de pont fait à fond de cale, pour la commodité & pour la conservation de la charge du vaisseau, ou pour loger des soldats. *Voiez*, FAUX-BAUX.

PONT volant. *Vinkenet.*

C'est un pont de vaisseau qui est si leger, qu'on ne sauroit poser de canon dessus.

PONT de cordes. *Een dek van t'saamen-gevlogte touwen.*

C'est un entrelassement de cordages dont on couvre tout le haut d'un vaisseau en forme de pont. Il n'y a guére que les vaisseaux marchands qui portent cette sorte de pont. Il sert à se défendre contre les ennemis qui viennent à l'abordage, parce que de dessous ce pont on perce aisément à coups d'épée, ou d'esponton, ceux qui ont sauté dessus.

PONT coupé. *Een voor en agter-plegt in een open schip, Een open schip met twee plegten voor en agter.*

C'est celui qui n'a que l'accastillage de l'avant & de l'arriére sans regner entiérement de proue à poupe. Ainsi le pont coupé est le contraire du pont courant devant arriére.

Vaisseaux à pont coupé. *Half-verdek-schepen.*

PONT courant devant arriére. *Een doorgaande dek, Een heel-verdek-schip.*

C'est-à-dire qu'il est entier à la différence des ponts coupez.

PONT à caillebotis, ou à treillis. *Een Dek met rooster-werk in de midden.*

Ces sortes de ponts sont affectez aux vaisseaux de guerre, pour laisser évaporer la fumée du canon.

PONT à rouleaux, sur lequel on fait passer des bâtimens d'un eau à l'autre par le moien d'un moulinet. *Overtoom, overhaal.*

PONT de bateaux. *Scheep-brug.*

Ce sont des bateaux qu'on joint ensemble par divers moiens pour passer une riviére.

PONTAL, ou, CREUX D'UN NAVIRE. *Het Hol, of de Holte van een schip.*

Pontal se dit sur la Méditerranée, & Creux sur l'Océan. *Voiez*, CREUX.

PONTE, Vaisseau Ponté. *Een schip met een dek.*

C'est un vaisseau qui a un pont. On ne se sert plus guéres de ce terme. Vaisseau non Ponté. *Een open schip.*

PONTENAGE, ou PONTONAGE. *Brug-en-schouw-regt.*

C'est

C'eſt un droit que le Seigneur féodal tire des marchandiſes qui paſſent ſur les riviéres, ſur les bacs, & ſur les ponts.

PONTILLES, *Voiez*, E'PONTILLES.

PONTON. *Ponton*, *Scheep-brug*.

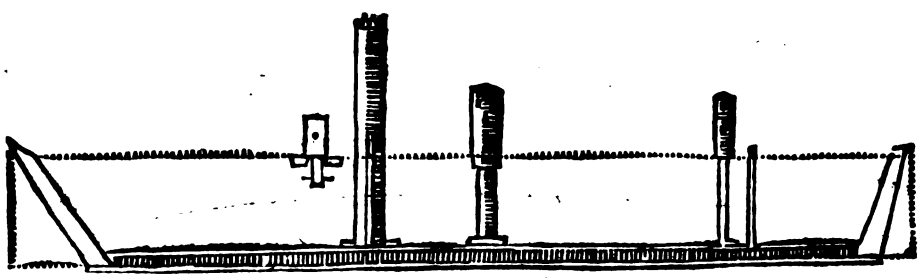
C'eſt une machine dont on ſe ſert quand on a quelque bras d'eau à paſſer. C'eſt proprement un pont compoſé de deux bateaux qui ſont à quelque diſtance l'un de l'autre, & tous deux couverts de planches, ainſi que l'intervalle qui eſt entre deux. Ils ont des apuis & des garde-fous, & la conſtruction en eſt ſi ſolide, que cette ſorte de pont peut tranſporter du canon & de la cavalerie.

PONTON. *Voiez*, BAC.

PONTON, *Legger*, *Onder-legger*.

C'eſt un grand bateau plat, qui a trois ou quatre pieds de bord, qui porte un mât, & qui ſert à ſoutenir les vaiſſeaux quand on les met ſur le côté pour leur donner la carène, auquel effet, à defaut d'un ponton, on peut ſe ſervir d'un vaiſſeau. Le ponton eſt garni de cabeſtans, de vis & autres machines, qui ſervent à coucher & relever les grands vaiſſeaux, & à nétoier les ports, & en tirer la vaſe, les pierres, ancres, bris-de vaiſſeaux, & autres choſes qui les pourroient combler. Le ponton ſert auſſi à mâter, la machine à mâchine n'étant même qu'une eſpéce de ponton.

„ Les Pontons ont ordinairement ſoixante pieds de long, ſeize pieds & de-
„ mi de large, & ſix pieds & demi de creux.



PONTONNIER. *Schouw-voerder*, *Pont-voerder*.

C'eſt un bâtelier qui tient un bac, ou un grand bateau, pour traverſer les riviéres aux lieux où les ports ſont établis. On a dit autrefois Pantonnier & Pautonnier.

POR.

PORQUES. *Katteſpooren*, *Banden*.

Ce ſont des pieces de charpenterie, qui ſe mettent ſur la carlingue, & qui ſont parallèles aux varangues. Leur uſage eſt de faire la liaiſon des piéces qui forment le fond du bâtiment, & chaque porque a ſes allonges qui ſervent à entretenir & à lier toute la maſſe du bâtiment.

PORQUES de fond. *Katteſpooren*, *Banden in 't ruim*.

Celles-ci ſe mettent vers le milieu de la carlingue, & ſont moins cintrées & plus plates que les porques nommées Porques aculéés, parce que le fond du vaiſſeau eſt plus plat vers le milieu de la carlingue.

„ Dans les navires de guerre on met des porques sur le ferrage du fond, à
„ huit ou dix pieds les unes des autres : elles font le même effet sur le ferrage
„ que les varangues sur le bordage. On proportionne leur épaisseur & lar-
„ geur à leur longueur & à la grandeur du navire. En général on tient cel-
„ les qui sont au milieu tout aussi grosses qu'il se peut, mais on ne les tient
„ pas si grosses dans les bouts. On n'en met point dans les vaisseaux mar-
„ chands ; elles occuperoient trop d'espace dans le fond de cale.

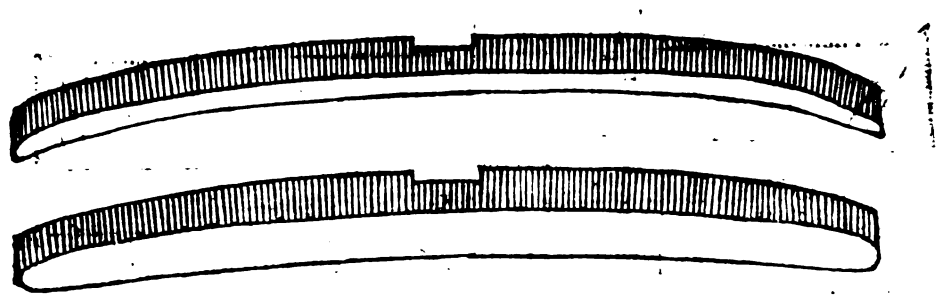
„ Il y a deux porques au pied du grand mât : elles ont quatorze pouces de
„ large, & douze pouces dépais.

„ Elles sont posées, dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long
„ de l'étrave à l'étambord, à trois pieds & demi l'une de l'autre. Celle qui
„ est au côté de l'avant répond au derriére du bau de la grande écoutille.

„ Elles sont fortifiées de quatre genoux, dont il y en a deux du côté de
„ l'avant & deux du côté de l'arriére : ils ont dix pouces d'épais & par le bas
„ leur largeur est égale à celle des porques. Leurs branches d'embas ont
„ huit pieds de long, & celles d'enhaut ont sept pieds, & sont moins larges
„ de deux pouces que celles d'embas.

„ A chaque côté de la carlingue il y a un traversin, qui la surmonte de
„ quatre pouces, & il a quatre pouces d'épais.

„ Les porques au dessus & au dessous du pied du mât de misène, doivent
„ avoir douze pouces de large, & dix pouces d'épais. Il y a quatre genoux
„ par le bas & deux par le haut, larges de dix pouces & épais de neuf. *Vo-*
„ *iez*, CARLINGUE de pied de mât. La premiére de ces figures est d'une
„ porque de fond, & la seconde d'une porque de carlingue.



PORQUES acculées. *Kattespooren*, *Agter-banden*, *Spooren agter in 't sog.*

On met ces porques vers les extrémités de la carlingue à l'arriére.

„ On met dans l'arriére quatre porques acculées : c'est-à-dire, dans un vais-
„ seau de cent-trente-quatre pieds de long, & chacune a ses genoux : elles
„ ont dix pouces de large, & sept pouces & demi d'épais : les branches des
„ genoux ont six, sept, ou huit pieds de long.

Allonges de Porques. *Oplangen op de kattespooren.*

Ce mot a été omis sous la lettre A. Ce sont des allonges qui viennent joindre les porques, & qui sont dans les côtés des plus grands vaisseaux par dessus le ferrage.

PORT. *Haaven*, *Haven*, *Zee-haven.*

C'eſt un poſte de mer proche des terres, deſtiné au moüillage des vaiſſeaux, & qui y eſt plus ou moins propre ſelon qu'il a plus ou moins de fond & d'abri.

PORT de havre, Havre d'entrée, Havre de toute marée. *Een open Haaven*, *Een Haaven daar men ten alle tyden in en uit kan.*

Ce ſont ceux où les vaiſſeaux peuvent entrer en tout tems, y aïant toûjours aſſez de fond. *Voiez*, MARE'E.

PORT brute, Havre brute. *Een haaven in de natuur.*

C'eſt celui qui eſt fait ſans art & ſans artifice.

PORT de barre, Havre de barre. *Een Ty-haven*, *of Vloedt-haven*, *daar men moet op 't gety paſſen om in te loopen*, *of met hoog waater en ſlegte zee inkomen.*

Ce ſont les ports où les vaiſſeaux ont beſoin du flot & de la haute marée pour y entrer, parce qu'ils ne ſont pas aſſez profonds, ou parce que l'entrée en eſt fermée par quelques bancs de ſable, ou de roches. Il y a une infinité de ſemblables ports ſur l'Ocean. *Voiez*, BARRE.

C'eſt un port de barre, l'entrée en eſt fermée par un banc, on n'y peut entrer que pendant le vif de l'eau. *Het is een vloedt-haaven*, *daar leit een bank voor*, *men kan met 't laag waater niet over*, *maar met hoog waater wel.*

PORT à l'abri par les montagnes qui l'environnent. *Landt-ſlot.*

Avoir un Port ſous le vent. *Een haven aan ly*, *of onder de ſchoot hebben.*

On dit, avoir un port ſous le vent, pour dire, avoir un lieu de retraite pour le beſoin.

Entrer dans le Port. *Inzeilen*, *Inloopen*, *Binnen loopen*, *Bezeilen*, *Bevaaren.*

Fermer les Ports, ou Ports fermez. *Een beſlag doen*, *Beſlaan en perſſen.*

C'eſt empêcher la ſortie de tous les bâtimens qui y ſont. Quand le Roi de France veut faire un enrollement de matelots pour ſervir ſur ſes vaiſſeaux, il ordonne la fermeture des ports afin de faire revuë des matelots, & de choiſir ceux qui ſont capables du ſervice. On a permis l'ouverture des ports après un mois de fermeture.

Fermer un Port avec des chaînes, des barres, & des bateaux. *Een haaven met keetenen*, *boomen en ſchuiten ſloppen*, *of ſluiten. Voiez*, BACLER.

Conduire heureuſement dans le Port. *Ter behouden haven brengen.*

PORT. *Haven.*

Ce mot ſe dit auſſi de certains lieux ſur les riviéres, où les bâtimens qui abordent ſe chargent & ſe déchargent.

PORT d'un vaiſſeau, Portée, *De groote*, *De dragtbaarheid.*

Ce mot ſe prend pour exprimer la capacité des vaiſſeaux, ce que l'on ſpécifie par le nombre des tonneaux que le vaiſſeau peut contenir: ainſi on dit qu'un vaiſſeau eſt du port de deux cents tonneaux, *dat een ſchip van twee hondert tonnen groot is*, pour dire que ſa capacité eſt telle qu'il pourroit porter une charge de quatre cents mille livres, parce que chaque tonneau eſt pris pour un poids de deux mille livres. On compte qu'un tel vaiſſeau, chargé

de deux cents tonneaux, occupe en enfonçant un espace qui contiendroit deux cents tonneaux d'eau de mer. Suivant l'Ordonnance, il n'est réputé y avoir erreur en la déclaration de la portée du vaisseau, si elle n'est au dessus du quarantiéme.

De quelque Portée que les vaisseaux puissent être. *Van wat dragt de schepen mogen zyn.*

PORTAGE. *Voer, Voering.*

C'est le privilége par lequel chaque Officier, ou chaque matelot d'un vaisseau, a pouvoir d'y embarquer pour soi jusques au poids de tant de quintaux, ou jusqu'à un certain nombre de barils.

PORTAGE. *Voering.*

C'est aussi la quantité de poids ou d'arrimage que peuvent porter ou embarquer des passagers sur le prix de leur passage.

Faire portage. *Een schuitje op 't landt haalen, en op 't boven-waater brengen.*

C'est-à-dire, Porter le canot par terre, avec ce qui est dedans, pour passer les chutes d'eau qui se trouvent dans quelques fleuves, tels qu'est celui de St. Laurens, où il y a des chutes d'eau qui empêchent de remonter en canot.

PORTE d'écluse. *Een sluis-deur, 't zy in twee toeslaande, of schuins toeslaande, 't zy regt.*

C'est une grande clôture de bois qui arrête l'eau dans les écluses. Les deux battans de clôture se joignent en angle au milieu, & souvent par le moien d'une grande queuë, qui a la force du levier.

PORTE-BAGUETTE d'un fusil. *Roering.*

PORTE-BOSSOIR. *Drukker, Hoek-man.*

C'est un apui sous le bossoir, en forme d'arc-boutant, dont le haut est ordinairement ouvragé en tête de More.

„ Dans un vaisseau de cent-trente-quatre pieds de long, de l'étrave à l'é-
„ tambord, les porte-bossoirs doivent avoir dix pouces d'épaisseur, & un
„ pied de largeur. *Voiez*, Bossoir, où la figure du porte-bossoir est jointe
„ à celle du bossoir.

PORTE'E, ou PORT. *Voiez*, Port d'un vaisseau.

PORTE'E. Etre à Portée, à bonne Portée du canon, des armes à-feu. *Onderscheut zyn.*

PORTE-GARGOUSSES. *Kardoes-kist. Voiez*, Lanterne à gargousses.

PORTE-HAUBANS, ou E'cotards. *Rusten.*

On appelle ainsi de longues piéces de bois mises en rebord & en saillie, & qui sont cloüées & chevillées de côté, à l'arriére de chaque mât, sur les côtés du haut d'un vaisseau, pour soutenir les haubans & les mettre au large, afin d'empêcher qu'ils ne portent contre le bordage. Les écotards qui sont sur l'avant du vaisseau, vers les bosseurs, servent aussi à placer l'ancre. Les matelots vont s'y reposer de beau tems.

„ Les grands Porte haubans doivent avoir de longueur une cinquiéme par-
„ tie de la longeur du vaisseau; leur largeur doit être de l'épaisseur de l'é-
„ trave,

„ trave, & leur épaisseur doit être d'un tiers de celle de l'étrave. Les porte-haubans du mât d'avant doivent avoir un peu moins de longueur, de largeur & d'épaisseur. Les porte-haubans du mât d'artimon ne doivent avoir que le tiers de la longueur & de la largeur des grands porte-haubans, mais ils doivent avoir autant d'épaisseur que ceux du mât d'avant.

„ Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaisseau de 134 pieds de long, donnent 28 pieds & demi de long aux grands porte-haubans, 17 pouces de large, & 3 pouces & demi d'épais. Leur bout qui regarde l'avant doit être au niveau du devant du grand mât, & porter sur la plus haute ceinte. Les lisses qui sont en dehors doivent avoir 3 pouces & demi de large, & 2 pouces & demi d'épais. Il y a sept cadènes, la premiére en avant est aussi au niveau du devant du mât. Les chevilles des cadènes doivent avoir 2 pouces de diamétre.

„ Les Porte-haubans du mât d'avant doivent avoir 22 pieds 3 pouces de long, 16 pouces de large, & trois pouces d'épais. Leur bout qui regarde l'avant passe de six pouces le devant du mât, & porte sur la lisse de vibord. Leurs lisses doivent avoir 3 pouces de large & 2 pouces d'épais. Il y a six cadènes, dont la premiére du côté de l'avant est au niveau du mât. Les chevilles ont aussi deux pouces de diamétre.

„ Les Porte-haubans du mât d'artimon doivent avoir 10 pieds de long, 9 pouces de large, 2 pouces & une cinquiéme de pouce d'épais. Leur bout qui regarde l'avant est au niveau du derriére du mât, & porte sur la lisse de vibord. Leurs lisses ont 2 pouces & demi de large, & 2 pouces d'épais. Il y a quatre cadènes dont la premiére est au niveau du derriére du mât. Les chevilles ont un pouce & demi de diamétre.

PORTELOTS. *Boei-planken van een schuit.*

Ce sont les piéces de bois qui regnent au pourtour d'un bateau foncet, ou autre petit bâtiment au dessous des plat-bords.

PORTE-VERGUES. *Reegelingen*, *Regelingen.*

Ce sont des piéces de charpenterie qui sont presque en forme d'arc, & qui faisant la partie la plus élevée de l'éperon dans un vaisseau, regnent sur l'aiguille, depuis le chapiteau, ou bestion, jusqu'au dessous des bosseurs.

„ Ce sont les Porte-vergues qui donnent à tout l'éperon l'air qu'il doit avoir : ils s'étendent jusqu'au revers, & il y en a ordinairement trois de chaque côté. Le plus haut s'étend depuis le bout de la herpe d'éperon jusqu'au revers, où il est cloüé sous la cagoüille; & on y met un marmot sur le bout qui est du côté de la herpe. Par ce même bout il doit avoir de largeur la moitié de la largeur de l'étrave en dedans, & le quart de la même largeur de l'étrave par le bout du devant.

„ Les Charpentiers qui ont proportionné le vaisseau de 134 pieds de long, donnent au plus haut porte-vergue 8 pouces de large par derriére & 4 pouces & demi d'epais; 5 pouces de large par devant, & 3 pouces & demi d'épais. Ils donnent au second porte-vergue 6 pouces de large

„ & 4 pouces & demi d'épais par derriére; 4 pouces & demi de large & 3
„ pouces & demi d'épais par devant. Ils donnent au plus bas porte-vergue
„ 6 pouces & demi de large, & 4 pouces d'épais par derriére; & 5 pouces
„ de large par devant. Voiez la figure des porte-vergues dans celle d'un E-
„ peron sous le mot E'PERON.

PORTE-VOIX. *Roeper, Een spreek-trompet.*

C'est une sorte d'instrument de fer blanc, dont l'usage est de porter la voix dans un lieu fort éloigné.

PORTER. *Draagen.*

Toutes les voiles Portent, Le vent est dans les voiles. *Alle de zeilin draagen, hebben windt gevat, staan gespannen van de windt, staan ter dragt.*

PORTE-PLEIN les voiles, ou simplement, Porte-plein. *Stuur vol.*

C'est un commandement que fait le Pilote, le Capitaine, ou quelque Officier qui s'aperçoit le premier que le Timonier serre le vent de trop près, & fait barbeïer ou friser la voile du côté du lof. A ce commandement on arrive tant soit peu, pour faire porter plein & empêcher de prendre le vent sur la voile, ou autrement, de prendre vent devant. Enfin c'est un commandement pour gouverner en sorte que les voiles soient toûjours pleines. Ce n'est pas un avantage de chicaner le vent, sur tout dans les longues routes, & il vaut mieux faire porter plein.

PORTER peu de voiles. *Klein zeil maaken.*

C'est n'en déploier qu'une petite partie.

PORTE tant de long, tant de gros. *Een hout soo lang, en soo breedt.*

On dit qu'une piéce bois porte tant de long & tant de gros, pour dire, que cette piéce de bois a tant de longueur & de grosseur.

PORTER. *Aanleggen, Aansetten, Aanwenden.*

C'est-à-dire, Gouverner, faire route, courir, ou faire voiles. Ainsi l'on dit d'un vaisseau qu'il porte au Sud, qu'il porte le cap au Sud, pour dire qu'il fait route au Sud. On dit qu'il est porté d'un vent de Sud, qu'il est porté d'un vent d'Est, pour dire qu'il est conduit de l'un ou de l'autre de ces vents. On dit aussi qu'il est porté d'un vent frais.

PORTER sur l'ennemi. Porter sur l'escadre rouge. *Tegens de vyanden aanleggen. Op de roode vlag toesetten. Voiez*, CAP, PORTER LE CAP, GOUVERNER,

PORTER à route. *Koers houden, Behouden koers sonder afvallen zeilen.*

C'est aller en droiture, sans louvier, au lieu où l'on doit aller.

PORTE à route. *Zeilt regt koers.*

PORTE à route. *Gaa weer uwe gang.*

C'est quand par accident on a été contraint de courir sur un autre air de vent que celui de la route, & qu'on commande au Timonier de se remettre sur ce rumb.

PORTEREAU. *Een sluis, of sas, met een schiet-deur.*

C'est une construction de bois qui se fait sur de certaines riviéres pour les rendre plus hautes en retenant l'eau, ce qui en facilite la navigation. Le Portereau est fait en forme de pompe d'étang. C'est une grande palle de bois qui

qui barre la riviére, & qui, à l'arrivée de quelque bâteau, se lève par le moien d'un grand manche tourné en vis, qui est dans un écrou étant au milieu d'un fort chevalet.

POS.

POSER les piéces d'un vaisseau. *Leggen.*

POSER un bordage. *Aanvoegen, een huidt-plank aan een voegen.*

POSER de champ. *De dunne kant om laag setten.*

C'est lors-qu'on met une piéce de bois sur sa plus étroite face.

POSER de plat. *De breede kant om laag setten.*

C'est lors-qu'on met une piéce de bois sur sa plus large face.

POSER en décharge. *Schuins leggen.*

C'est lors-qu'on met une piéce de bois obliquement, soit pour empêcher la charge, soit pour arc-bouter & contre-éventer.

POSTE. Garder ou tenir son Poste. *Syn bestelde stee houden.*

POSTILLON. *Een klein petas in een haven, om op kondtschap uit te senden, Een Post-vaartuig.*

C'est une petite patache qu'on entretient dans un port, & dont on se sert lors que l'on veut envoier à la découverte, ou porter quelque nouvelle.

POT.

POT-A-BRAI, *Een Pek-pot.*

C'est un pot de fer, dans lequel on fait fondre le brai.

POTS-A-FEU. *Vuur-potten, Smook-en-stink-potten.*

Le Pot-a-feu est une espéce de bombe, longue & creuse en dedans. Il y en a qui pour faire des pots-à-feu prennent une des plus grosses grenades chargées: ils la mettent dans un pot de terre rempli de poudre & couvert d'une peau: au dessus de cette peau sont des bouts de méche allumez & attachez en croix. On jette ce pot par le moien d'une corde que l'on attache à son anse, & en se brisant il ne manque point de prendre feu, de même que la grenade qui est enfermée dedans.

POT de pompe. *Emmertje, Pomp-emmertje.*

C'est la même chose que chopinette; mais Pot se dit plus sur mer, & Chopinette sur terre. *Voiez*, CHOPINETTE.

POTENCE de bringuebale. *Gek, knie, of mik van de pomp, Waag-knie.*

C'est une piéce de bois fourchue qui est soutenuë par la pompe dans laquelle entre la bringuebale. *Voiez*, POMPE.

POU-

POU.

POUCE. *Duim.*

C'eſt une meſure qui en France comprend la douziéme partie d'un pied de Roi. Le pouce contient douze lignes dont chacune eſt large de la groſſeur d'un grain d'orge. Le pouce ſuperficiel quarré a cent quarante de ces lignes, & le pouce cubique en a mille-ſept-cents-vingt-huit. *Voiez*, PIED.

POUDRE à canon. *Kruidt*, *Bus-kruidt*, *Bus-poeder*.

POUDRE, muëtte, Poudre ſourde. *Stil-kruidt*.

Elle ſe fait avec de la poudre commune, en y ajoûtant du borax, de la pierre calamine, ou du ſel armoniac, ou des taupes vives calcinées, ou de la ſeconde écorce du ſureau.

POUDRE neuve. *Nieuw Bus-kruidt*.

C'eſt de la poudre qui n'a point encore été portée à la mer.

POUDRIER. *Sandt-looper*, *Glas*.

C'eſt un horloge de ſable, dont on ſe ſert ſur mer, qui dure demi-heure. *Voiez*, HORLOGE & EMPOULETTE.

POUGER, ou MOLER en Poupe. *Voor de windt om wenden.*

Ces termes ſont en uſage ſur la Méditerranée, pour dire, Faire vent arriére. On dit nos galéres commencérent à pouger vers Majorque. *Voiez*, POGE.

POULAINS, E'TANCES. *Slooi-ſchooren.*

Les Poulains tiennent l'étrave du vaiſſeau dans le tems qu'il eſt ſur le chantier. On ôte ces poulains ou ces étances les derniéres, quand on veut le mettre à l'eau. On dit auſſi Poulains à l'égard de l'étambord. E'tances & Accores ſont plus uſitez. Les ſous-barbes ſont les étances du bas qui ſoutiennent l'étrave & tout l'avant vers le rinjot.

POULAINE, POLAINE, E'PERON. *Galioen.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois qui font une portion de cercle, & qui ſe terminent en pointe: on en fait la partie de l'avant du vaiſſeau qui s'avance la premiére en mer par une grande ſaillie qu'el-

le

e fait. C'eſt dans la poulaine que l'on va laver & blanchir le linge, & ſe décharger le ventre. Les Normands & les Malouïns diſent Poulaine. Dans les vaiſſeaux du Roi on dit E'peron. Quelques-uns appellent auſſi Poulaine le Taillemer, ou la derniére & plus baſſe coupe-gorge, ou courbe de gorge, qui fend l'eau. *Voiez*, E'PERON.

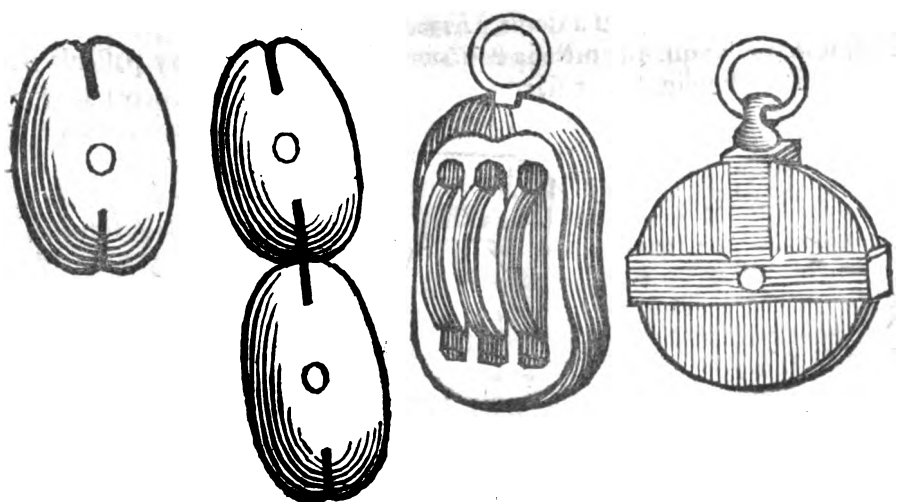
POULIE. *Blok.*

C'eſt un corps rond fait de bois, ou de métal, en forme de diſque, ou d'aſſiette, avec un creux tout au tour pour entortiller une corde. Elle a un trou dans le centre, pour y paſſer un eſſieu autour duquel elle tourne. On ſe ſert dans les vaiſſeaux de différentes ſortes de poulies, & on s'en ſert auſſi aux gruës, engins, & autres machines, pour empêcher que les cordages ne ſe frotent en élevant des fardeaux. La poulie eſt emboîtée dans ce qu'on appelle écharpe, ou moufle, & par ce terme de Poulie on comprend le tout enſemble, ſavoir le moufle, la poulie ou rouët, & l'eſſieu.

„ Il y a diverſes ſortes de poulies, ſelon les divers uſages auxquels elles ſont „ deſtinées. Les unes ſont rondes, les autres longues, Il y en a qui ont deux, „ trois, & quatre rouëts les uns ſur les autres, & on les appelle de doubles „ poulies. Les unes ſont frapées, les autres s'ôtent & ſe remettent. La „ plûpart ſont frapées par deſſus, ou par deſſous, & quelques-unes le ſont „ par ces deux endroits. Les plus petites ſont dans une étrope qui les ſu- „ ſpend par le moien d'une goujure, ou entaille, qu'elles ont au côté, & où „ l'étrope entre. Il y en a qui ſont teuës par des crocs, & elles s'ôtent & „ ſe remettent. On fait les rouëts du bois le plus ſolide & le plus uni, & „ auſſi de cuivre.

„ Quelques-uns veulent qu'on donne de large aux poulies deux fois la groſ- „ ſeur, ou l'étenduë de la rondeur des cordes qui doivent paſſer dans les „ poulies.

„ Poulie ſimple. Poulie de palan. Poulie à trois rouëts. Poulie com- „ mune.



POULIE ſimple. *Een enkelde Blok.*

C'eſt un mouſle où il y a ſeulement une poulie.

POULIE double. *Een dubbelde Blok.*

C'eſt celle où il y en a deux ſur un eſſieu, l'une à côté de l'autre.

POULIE courante. *Een loopende Blok.*

POULIES plates de bouline. *Boelyns-bloks.*

Ce ſont des poulies qui tiennent à un pendeur ſous la hune. C'eſt où ſont paſſées les balancines des grandes vergues.

POULIE de palan. *Taakel-blok.*

C'eſt un mouſle double où il y a deux poulies l'une ſur l'autre, quelquefois trois, & quelquefois juſqu'à quatre, & alors ces mouſles, ou poulies, s'appellent, *Spaans-taakels-bloks.*

POULIE de palan de bout. *Trys-blok.*

POULIE de ſabord. *Poort-touws-blok.*

POULIE de grande driſſe. *Het groote kardeel-blok.*

C'eſt un mouſle fort long qui ſert à hiſſer & à amener la grande vergue.

C'eſt où la grande étague eſt paſſée. Il y a dans ce mouſle trois poulies ſur le même eſſieu ſur quoi paſſe la grande driſſe, dont l'uſage eſt de hiſſer & d'amener la grande vergue.

POULIE de driſſe de miſéne. *Het fokke-kardeel-blok.*

C'eſt celle qui avec l'étague ſert à hiſſer & à amener la vergue de miſéne.

POULIE de driſſe de ſivadiére. *Blinde-val-blok.*

POULIE d'étague du grand hunier. *Karviel, Karvil-blok.*

C'eſt une poulie qui eſt double, ou ſimple. Elle tient au bout de l'étague de hune. La fauſſe-étague y eſt paſſée, & elle ſert à hiſſer & à amener la vergue de grand hunier.

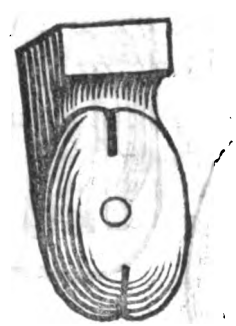
POULIE de guindereſſe. *Steng-winder-blok.*

C'eſt une groſſe poulie qui a ſa mouſle entourée d'un lien de fer, au bout duquel eſt un croc dont l'uſage eſt de hiſſer & d'amener les mâts de hune.

POULIE de pendeur. *Hangers-blok, Hanger.*

POULIE coupée, ou à dents. *Kinnebaks-blok, Katte-blok.*

C'eſt une poulie qui a ſa mouſle échancrée d'un côté, pour y paſſer la bouline quand il eſt beſoin de la haler.



POULIE de retour. *Een enkelde Blok tegen en dubbelde.*

C'eſt

C'est une poulie qui est oposée à une autre poulie qu'on emploie au même usage.

POULIES de retour d'écoutes de hunes. *Marsschoot-bloks onder de raa, Hangers.*

Ce sont de grosses poulies qui tiennent par une erse sous les vergues, prés des hunes, par où sont passées les écoutes des hunes.

POULIE étrope. *Een gestropte Blok.*

C'est une poulie qui a une étrope, autrement, une erse.

POULIE détropée. *Een kaal blok.*

C'est une poulie qui est sortie de l'étrope.

POULIE d'écoute de misène, & d'écoute de sivadiére. *Fokke-schoot-blok, Onder-blindt-schoot-blok.*

Ce sont des poulies qui sont à l'avant des grands haubans, dont le côté du vaisseau sert de moufle.

POULIES d'écoutes de hune. *Mars-schoot-bloks op de nok.*

Ce sont celles qui sont au bout des grandes vergues, où sont passées les écoutes des hunes & les balancines.

POULIES de caliornes. *Gein-bloks, Jyn-bloks, met twee en drie schyven.*

Ce sont des poulies à trois rouëts sur un même essieu.

POULIE de capon. *Taalie-blok tot 't anker.*

POULIE de bloc. *Nok-gording-blok.*

C'est la poulie qui sert à la cargue-bouline.

POULIES de tant de pouces, par exemple, de six pouces. *Een Blok van soo veel duimen, van ses duimen.*

POULIEUR, Faiseur de Poulies. *Blok-maaker.*

POUPE. *'t Agter-schip.*

C'est l'arriére du vaisseau, appellé Queuë par quelques-uns, à cause que le gouvernail qu'on y attache fait le même effet aux navires que la queuë fait aux poissons. Le pourtour de la poupe est orné de balcons, de galeries, de balustres, de pilastres & autres ornemens, avec les armes du Prince; le tout richement doré, ou peint. *Voiez*, ARRIE'RE, & les figures qui y sont.

POUPE quarrée. Vaisseau à Poupe quarrée. *Een Spiegel-schip.*

Ce sont les vaisseaux qui ont l'arcasse construite selon la largeur & la structure des grands vaisseaux de guerre. Le Roi de France ordonna en 1673 qu'à l'avenir, la poupe de ses vaisseaux sera ronde au dessous de la lisse de hourdi, & non quarrée comme il avoit été pratiqué jusques alors. On appelle les grands navires de guerre, Vaisseaux à poupe quarrée, par opposition aux flutes & autres bâtimens qui n'ont point d'arcasse, & qui ont des fesses rondes à l'arriére, de même que le sont les joües à l'avant. Quelques-uns disent aussi Cul quarré,

Voir par Poupe. *Agter om sien.*

C'est voir les choses derriére soi. On dit, Nous vîmes leur flote par poupe, c'est-à-dire que de nôtre poupe nous la vîmes sur nôtre sillage, ou derriére nous. En faisant route ils virent cette Ile par poupe.

Mouiller en Poupe, ou à Poupe. *Agter vertuijen.*

C'est-à-dire, Jetter une ancre par l'arriére du vaisseau: On fait ainsi pour moüiller en croupiére. Nous moüillâmes à poupe, ou nous moüillames en croupiére. *Voiez*, CROUPIE'RE, & MOÜILLER.

Vent en Poupe. *Voor-windt.*

Mettre vent en Poupe. *Voor de windt om wenden.*

C'est tourner le derriére du vaisseau contre le vent.

Avoir vent en Poupe. *Voor de windt zeilen, loopen.*

C'est Faire vent arriére, & porter à doiture également entre deux écoutes.

POUSSER. *Brengen.*

Pousser & Porter se disent du vent. Nous fîmes route par la baié avec la brise d'Est qui nous poussa.

POUSSER. *Voiez*, BARRE DE GOUVERNAIL.

POUSSER un bâteau avec le croc, ou avec la gaffe. *Voortduwen.*

POUSSE barre. *Zet borst aan.*

C'est un commandement que l'on fait à ceux qui virent au cabestan, pour obliger à travailler plus fortement.

POUSSE-PIED. Sorte de bateau. *Voiez*, ACCON.

PRA.

PRAME, PONT, SCHOUE. *Praam, Pont, Schouw.*

C'est une sorte de barque, ou bateau, pour naviguer dans les canaux.

PRATIQUE. *Vrye landinge, Praktika, Prattica.*

Ce terme signifie, Traite, Communication & Commerce. Nous ne pûmes jamais avoir pratique avec les habitans de cette Ile, quoique nous eussions mis pavillon blanc en signe de paix, & que nous eussions fait toutes sortes de signaux pour leur marquer que nous voulions traiter avec eux de bonne foi; à quoi ils ne répondirent qu'à coups de mousquet. On ne doit pas celer si l'on a eu des pratiques en des lieux infectez de mal contagieux.

PRATIQUE. Avoir Pratique, Obtenir Pratique. *Vrye landinge of practika bekomen.*

C'est avoir la liberte d'entrer dans une ville après avoir fait la quarantaine.

Accorder Pratique. *Vrye landing vergunnen, Toelaaten aan landt te komen.*

Etre pratique d'un lieu. *Bevaaren hebben.*

On dit qu'un Pilote est Pratique d'un lieu, pour dire que plusieurs voiages qu'il y a faits lui en ont donné la connoissance.

PRATIQUER. Nos Pilotes ont souvent Pratiqué ce port. *Onse stuurluiden hebben die haaven dikwils bevaaren.*

PRATIQUER les manœuvres. *Voiez*, MANOEUVRER.

PRE.

PRE'CEINTE. *Voiez*, CEINTE.

LA PRE'CEINTE n'est point coupée. *Het barghout is niet deurgesaagt in de poorten te maaken.*

Cela se dit lorsque le gabarit d'un vaisseau est de maniére qu'aucun sabord n'a été coupé dans la préceinte.

PRELART, PRELAT. *Preesening, Dek-kleedt van preesening.*

C'est

C'est une grosse toile goudronnée qu'on met sur les endroits ouverts d'un vaisseau, tels que sont les caillebotis, les fronteaux, les paneaux & les escaliers.

PRENDRE vent devant. *Overstaag vallen.*

C'est-à-dire que le vent se jette sur les voiles d'un vaisseau sans qu'on le veüille.

Nous prenons vent devant. *De windt komt op 't zeil vallen, of komt van vooren; Wy leggen overstaag.*

PRENDRE un ris. *Een reef inbinden.*

C'est racourcir la voile à une hauteur déterminée.

PRENDRE une bosse. *Stoppen.*

C'est-à-dire, attacher la bosse, ou l'amarrer.

PRENDRE les amures de quelque bord. *De halsen aan stuur-boord of bakboord toesetten.*

C'est-à-dire, Amurer de ce bord-là.

PRENDRE chasse. *Voiez*, CHASSE.

PRENDRE chasse & échaper. *Ontvlieden.*

PRENDRE hauteur. *Hoogte neemen.* Prendre hauteur par devant. *Na de zon toe schieten.* Prendre hauteur par derriére. *Peilen van de zon af, Van de zon af-schieten. Voiez*, HAUTEUR.

PRENDRE terre. *Voiez*, TERRE.

PRENEUR. Vaisseau Preneur. *De Neemer.*

C'est celui qui a fait une prise.

PRES du vent. *Voiez*, VENT.

PRES & PLEIN. *Digt en vol, Stuur vol en by.*

C'est un commandement que l'on fait au Pilote, ou au Timonier, d'aller au plus près du vent, mais ensorte que les voiles soient toûjours pleines.

PRE'SENTER au vent. *Voiez*, NAVIRE.

Nous allons où nous Présentons. *Dat wy zeilen, dat houden wy.*

Cela se dit d'un vaisseau qui va où il a le cap, sans aucune dérive.

PRE'SENTER la grande bouline. *De groote boelyn in de katteblok leggen.*

C'est passer la bouline dans la poulie coupée pour être halée.

PRE'SENTER le cap à la lame. *In de zee opzeilen, Regt zees zyn.*

PRE'SENTER un bordage, Présenter un membre. *Een boei-plank heffen, of opheffen; Een huidt-plank aanbrengen.*

C'est poser ce bordage, ou ce membre, au lieu où il doit être, pour savoir s'il sera juste.

PRESSER. *Pressen, Presten, Persen.*

C'est contraindre les mariniers à servir sur les navires de guerre. Les Commissaires qui pressent s'appellent *Pres-meesters.* Cette façon de parler est Angloise. On dit en France Fermer les ports, & quelques-uns disent, Mettre un embargo.

PRESSER. *Persen.*

C'est arrimer des laines & autres telles marchandises avec des presses. Quelques Hollandois les arriment avec de grosses pierres, ou de grosses piéces de

bois, qu'ils roulent dessus, ou qui sont attachées à un palan qui tient à une grosse boucle qui est sur le pont, & qui enlève la pierre, ou le billot, & le laisse tomber de haut en bas, à-peu-près comme fait la sonnette sur les pilotis, & cela s'appelle *Traaven*, ou *Duivel-jaagen*, & les bois qu'on roule s'appellent *Scheer-houten*.

PRETER, ou Prester le côté. *Zy-beiden*.

Ce vaisseau veut Prêter le côté à un autre, c'est-à-dire qu'il est assez fort pour le combattre.

PRE'VOT Général de la marine. *Provooſt Generaal*, *De Geweldige*.

C'est un Officier établi pour instruire les procès des gens de mer qui ont commis quelque crime. Par l'ORDONNANCE de 1674. il a entrée au Conseil de guerre, ainsi que ses Lieutenans, & ils y font le raport de leurs procédures debout & découverts, sans avoir voix délibérative. Tout soldat deserteur qui tirera l'épée, ou autre arme offensive, contre le Prévôt & les Archers de la marine, sera puni de mort.

„ Le Prévôt de chaque Collége se doit présenter à la Chambre toutes les „ fois que le Conseil s'assemble: il doit avoir l'œil sur le comportement des „ matelots qui sont devant la Chambre, à ce qu'ils ne commettent aucunes „ insolences. Il doit être présent aux revuës, & prendre connoissance du „ nombre des matelots qui sont engagez, afin de les faire venir à bord en „ tems & lieu, & de faire recherche de ceux qui ne s'y seront pas rendus, „ auquel effet on fait une derniére revuë lorsque les vaisseaux mettent à la „ voile. Et s'il peut se saisir des coupables, il les représente au Conseil. Il „ a ses Huissiers, ou Archers, qui obéïssent à ses ordres.

PRE'VOT Marinier. *De Provooſt*.

C'est un homme de l'équipage qui a les prisonniers en sa garde, & qui est chargé du soin de faire nétoïer le vaisseau, & de châtier les mal-faiteurs. Tous les matins le Munitionaire lui fait donner un verre de vin pur. On l'appelle aussi Prévôt de l'équipage. Etre battu au cabestan de tant de coups de corde par le Prévôt de l'équipage. La prison du vaisseau est à l'avant des cuisines. Le mot de Prévôt est pris ici pour celui qui punit; c'est d'ordinaire le plus méchant des matelots.

PRI.

PRIME d'Assurance. *Premie van verseekering*, *of assurantie*; *Assurantie-geldt*, *Verseeker-loon*.

C'est la somme qu'un Marchand, qui veut assurer sa marchandise, paie à l'Assureur pour le prix de l'Assurance. On l'appelle Prime à cause qu'elle se paie par avance.

„ Selon le Réglement de 1620. toutes les primes, à quelque somme qu'el- „ les puissent monter, se paient comptant en passant l'Acte, ou Police, à „ peine de nullité de l'Acte. Bien-entendu néanmoins que dans les assuran- „ ces qui se font pour tout un voiage, c'est-à-dire, pour aller & pour reve- „ nir, la prime pour aller se paie comptant; mais la prime pour le retour ne „ se paie que lors que les vaisseaux sont revenus.

PRIS de calme. *Voiez*, CALME.

Nous fûmes Pris d'une brise. *Wy kreegen een zee-windt*.

PRISE. *Prys.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a été pris sur l'ennemi. On dit, Pendant nôtre course, qui dura trois mois nous fîmes quatre prises; c'est-à-dire, que nous prîmes quatre vaisseaux.

„ Les Prises seront conduites dans quelqu'une de villes, ou ports, d'où „ les vaisseaux qui auront fait les prises seront partis pour aller faire le cours, „ à moins qu'ils n'en fussent empêchez par le gros tems, & par un vent tout- „ à-fait contraire.

Faire une Prise. *Een schip inneemen, Een prys opbrengen.*

Navire adjugé ou déclaré de bonne Prise. *Een schip voor buit verklaart.*

C'est-à-dire que la Justice a déclarée un tel vaisseau de bonne prise. Il faut voir auparavant, si la prise sera déclarée bonne. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1681. Liv. 3. Tit. 9.

„ Les deniers qui proviendront des prises faites par des navires de guerre „ armez par des Particuliers à leurs frais, en vertu de commission, seront „ distribuez, savoir le cinquiéme denier pour le droit de l'Etat; & sur le „ restant on levera le dixiéme denier pour le droit de l'Amiral. Ensuite la „ somme qui restera sera partagée entre les Armateurs du vaisseau, ou des „ vaisseaux, les Capitaines, les autres Officiers & les matelots, suivant la „ charte-partie qui aura été faite entre eux.

„ A l'égard des prises faites par les navires de guerre de l'E'tat, & de leur „ provenu net, on en levera les cinq sixiémes parties pour les droits de l'E- „ tat, & sur le restant on prendra le dixiéme denier pour l'Amiral, & la som- „ me qui restera ensuite sera distribuée par forme de don gratuit aux Capi- „ taines, Officiers & matelots, qui auront fait & amené les prises, à moins „ que par des considerations particuliéres, & en certains cas, il n'en fût au- „ trement ordonné.

„ Si les vaisseaux des Provinces-Unies, qui ont été pris par les ennemis, „ viennent à être repris & délivrez, après avoir été deux fois vingt-quatre „ heures au pouvoir des ennemis, ils sont tenus de paier un tiers de leur va- „ leur; s'ils n'y ont été que vingt-quatre heures, ils paient une cinquiéme „ partie; & s'ils y ont été moins ils en paient une huitiéme.

Vaisseau de bonne Prise. *Een schip voor buit, of als prys genomen.*

Cela se dit d'un vaisseau que l'on peut arrêter comme ennemi, ou portant des marchandises de contre-bande à l'ennemi.

Etre de bonne prise. *Van goeden pryse weesen.*

PRO.

PROBLEMES Nautiques. *Zee-werk-stukken.*

Ce sont certains principaux problêmes de la navigation, qui se résolvent promtement & facilement par le moien des tables loxodromiques.

PROFIT avantureux. *Winst van bodemerye.*

C'est l'interêt de l'argent que l'on prête sur un vaisseau marchand, soit pour un voiage, soit pour chaque mois qu'il est en mer, moïennant quoi le prêteur court les risques de la mer & de la guerre. *Voiez*, BOMERIE, & GROSSE AVANTURE.

PROFONTIE'. Navire Profontié. *Een diep-gaande schip.*

C'est

C'eſt un navire qui tire beaucoup d'eau, ou à qui il en faut beaucoup pour le faire floter.

PROLONGER un navire. *Zy aan zy leggen, Breedt leggen.*

C'eſt ſe mettre flanc à flanc, & vergue à vergue.

PROLONGER la ſivadiére. *Voiez*, VERGUE.

PROMONTOIRE. *Kaap, Hoofdt.*

C'eſt un cap, une pointe de terre qui s'avance dans la mer.

PROUE. *Boeg, Voor-ſchip, Borſt van 't ſchip.*

C'eſt l'avant du vaiſſeau, c'eſt-à-dire, la partie du vaiſſeau qui eſt ſoutenuë par l'étrave, & qui s'avance la premiére en mer. Les Anciens mettoient des becs d'oiſeaux à la prouë de leurs navires, ce qui les a fait appeller en Latin *Roſtra. Voiez*, AVANT.

Voir par Prouë. *Voor uit ſien.*

C'eſt-à-dire, devant ſoi.

Donner la Prouë. *De koers aangeven.*

C'eſt preſcrire la route que les galéres doivent tenir. On dit, Le Chef d'eſcadre fit venir les galéres à ſon bord, pour leur donner la prouë qu'elles tiendroient. Lors qu'on parle des vaiſſeaux on dit, Donner la route.

Vent par Proue, Vent devant. *De windt in, Tegen-windt.*

Le vent ſe leva tout d'un coup du Nord & nous prit par proue, c'eſt-à-dire, qu'il nous prit par devant, étant devenu contraire.

PROVISIONS de guerre & de bouche un navire. *Mondt-en-oorlogs-tuig.*

PUC.

PUCHOT, ou TROMBE. *Hoos, Hooſe, Onweers-hoofdt.*

C'eſt un tourbillon de vent, qui ſe forme dans une nuë opaque, trop ardemment echaufée par les raïons du Soleil. On voit ſortir de cette nuë comme une trompe, compoſée de la matiére de la même nuë, dans laquelle ce tourbillon eſt enfermé. Cette trompe deſcend en tournoïant, ſans pourtant quitter la nuë, juſqu'à tremper ſon extrémité dans la mer, & elle aſpire & enlève plus gros qu'une maiſon d'eau, qu'elle porte ſi haut dans l'air, que ſi cette eau rencontroit un navire en retombant, il ſeroit en danger de périr. Les matelots craignent fort ce tourbillon, & ſi-tôt qu'ils le découvrent, ils broüillent toutes les voiles juſques-à-ce qu'il ſoit paſſé. Dans ces occaſions la piété des matelots Catoliques leur fait dire l'E'vangile de S. Jean, pour diſſiper le puchot; & pour les matelots Proteſtans ils croient qu'il ſuffit de ſerrer les voiles. Ce puchot eſt ordinairement ſuivi de grandes pluïes. On peut bien connoître que cet article a été emprunté d'un Auteur Catolique, qui comme tous les autres Catoliques ne voudroit pas accorder la moindre ombre de piété aux Proteſtans: mais l'expérience fait aſſez connoître que ceux-ci ſavent un peu mieux les E'vangiles, & qu'ils les ont mieux lus que les Catoliques, & on les lit ordinairement ſur leurs vaiſſeaux. Je ne ſai ſi les Catoliques ozeroient ſe vanter qu'on les lit auſſi ſur les leurs. *Voiez*, POMPE DE MER, & DRAGON. Puchot eſt un terme de matelot, c'eſt-à-dire, un terme bas.

PUI-

PUI.

PUISER par les fabords, ou par les dalots. *Waater scheppen, Waater vangen.*

C'est quand l'eau entre dans un vaisseau qui cargue.

PUISER l'eau du fond de cale avec des seilleaux. *Baalien, uithaalien.*

PUISER par le haut, au par le bord. *Waater van ter zyden opneemen.*

C'est quand le vaisseau cargue si fort que l'eau y entre par le côté.

PUITS. *Pomp-put, Zoode om de pomp,*

C'est un espace fait exprès à fond de cale, pour puiser l'eau qui entreroit dans le vaisseau avec abondance, & qu'on ne pourroit vuider avec les pompes. *Voiez,* ARCHIPOMPE.

PUITS. *Kolk.*

C'est une grande profondeur qui se trouve à la mer dans un fond uni.

PUL.

PULVERIN. *Dun buskruit, of polver.*

C'est une petite poudre dont on se sert pour amorcer les armes à feu.

PUR.

PURGER, PURGE'. *Suiveren, Gesuivert,*

On dit; Dehors & ponts purgez par la racle de tout ancien goudron.

Q.

Q

QUA.

QUAI. *Kaai, Kaa.*

C'eſt une conſtruction de pierre qu'on fait le long des bords d'une riviére, ou d'une autre eau, pour la conſerver dans ſon lit, & empêcher qu'elle n'inonde le terrein. On étend la ſignification de ce mot aux moles, & aux digues. C'eſt auſſi un eſpace réſervé ſur le rivage d'un port, pour ſervir à la charge & décharge des marchandiſes.

Amarre à Quai. Rangé à Quai. *Aan de kaai gemeert, Aan landt vaſt gemaakt. Leggende aan de kaai.*

Maitre de Quai. *Kaai meeſter. Voiez,* MAITRE.

QUAIAGE. *Kaai-geldt.*

C'eſt un droit que les Marchands ſont obligez de paier pour pouvoir ſe ſervir du quai, & y décharger leurs marchandiſes.

QUAICHE, QUESCHE, ou CAICHE. *Kits.*

C'eſt un petit bâtiment qui a un pont, qui porte une corne, qui eſt mâté en fourche comme le yacht, ou le heu. Nous découvrimes un bâtiment qui étoit une quaiche Portugaiſe.

QUARANTAINE. Faire Quarantaine. *Proef-dagen, Quarantaine. Quaranne houden.*

C'eſt demeurer quarante jours, ou tel autre nombre de jours, dans un lazaret, ou dans un autre lieu marqué. Cela ſe fait pour laiſſer paſſer le mauvais air aux gens qui viennent des lieux ſoupçonnez de mauvais air.

QUARANTENIER, ou QUARANTAINE. *Een Lyn, Een Lyntje.*

C'eſt une ſorte de petite corde qui eſt de la groſſeur du petit doigt. On s'en ſert pour racommoder les autres cordes.

QUART de rond. *Een Rondtje, Een Rondt aan de kant van een hout.*

C'eſt un ornement de charpenterie & de menuiſerie, qui fait la quatriéme partie d'un cercle.

QUARDERONNER. *De hoeken van een vierkantig ſtuk hout met een rond je maaken.*

C'eſt rabatre les arrêtes d'un barrot, ou d'une porte, en pouſſant deſſus un quart de rond. Ainſi, Barrot Quarderonné ſe dit de celui ſur les arrêtes du-

duquel on a poussé un quart de rond ; ce qui se fait pour l'ornement aux barrots de la chambre du Capitaine & des dunettes.

QUARRE' de réduction. *Voiez*, QUARTIER DE REDUCTION.

QUARRER un barrot. *Een balk vierkant maaken.*

QUART de rond, SALOIRE, TAMISAILLE. *Lui-waagen.*

C'est une piéce de bois en forme d'arc qui est dans la sainte-barbe, & sur laquelle est posé un taquet lié à la barre du gouvernail pour la soutenir. *Voiez*, TRAVERSE.

QUART, GARDES, LE QUART, *Quartier*, *Wagt.*

C'est l'espace du tems qu'une partie des gens l'équipage d'un vaisseau veille pour faire le service tandis que le reste dort. Chaque nation a son quart de différente durée, & même parmi les vaisseaux d'une même nation le quart est inégal : toutefois il est toûjours mesuré & déterminé par horloges, chaque horloge étant fixé à une demi-heure. En France dans les vaisseaux du Roi le quart est souvent de huit horloges. Dans les autres vaisseaux il est tantôt de six, tantôt de sept, & quelquefois de huit. A chaque fois qu'on commence & qu'on lève le quart on sonne la cloche pour en avertir l'équipage. On dit, Ce matelot n'a pas fait le quart. Ce Timonier a fait lever le quart un horloge plûtôt qu'il ne faloit. En Angleterre le quart est de quatre heures, & en Turquie de cinq. *Voiez*, HORLOGE.

QUART. Les gens du Quart. *Quartier*, *Quartier-volk.*

Le Capitaine, ou Commandant d'un navire, doit faire la division de ses Quarts, & en faire écrire la disposition dans un tableau qu'on attache à la porte de sa chambre, ou au mât d'artimon.

Le premier Quart, ou Quart de tribord. *Eerste wagt*, *Nagt-wagt*, *Hoofdt-wagt.*

C'est celui qui est pris le premier, c'est-à-dire, immédiatement après l'aubé, ou à l'entrée de la nuit. Ce premier quart est aussi appellé Quart de tribord, & est fait par les Officiers subalternes en pied, ou par les plus anciens d'entre les subalternes.

Le second Quart, ou Quart de babord. *Hondt-wagt.*

Ce Quart est pris aussi-tôt que le premier quart est fini, ce qui arrive ordinairement à minuit. Celui-ci se fait presque toûjours par les Officiers subalternes qui sont en second, ou par les moins anciens Officiers d'entre les subalternes.

QUART du jour. *De laatste nagt-wagt*, *Morgen-wagt.*

C'est celui qui est pris à la fin du second quart, & qui amène le jour, c'est-à-dire que le jour paroît avant que ce quart soit fini.

Prendre le Quart. *Op de wagt gaan.*

C'est entrer de garde avec une partie de l'équipage.

Etre de Quart, Faire son Quart. *De wagt hebben*, *Syn quartier waaken.*

Appeller au quart. *Porren.*

Au quart, Au Quart. *Quart*, *Quart.*

C'est la maniére d'appeller ceux dont le tour vient de faire le quart.

Faire bon Quart. *Syn wagt behoorlyk waarneemen*, *Goede wagt houden.*

Faire bon Quart sur la hune. *Van de mars uitkyken.*

C'est-à-dire, Faire bonne sentinelle pour découvrir les roches & les corsaires.

BON QUART. *Goede wagt.*

C'est un commandement, ou un avertissement, que l'on fait à l'équipage de faire bonne garde à toutes choses.

Changer le Quart, le relever. *Het Quartier volks afstossen, De wagt verwisselen, De wagt afslaan.*

QUART de vent, Quart de rumb. *Een streek-windts.*

C'est un air de vent, ou pointe de compas, comprise entre un vent principal qui est rumb entier, & un demi-vent, ou demi-rumb, qui suit ou précéde un vent principal. Par exemple; Le Nord est un rumb entier, ou vent principal, le Nord-Nord-Est est un demi rumb, & le Nord-quart-au-Nord-Est, compris entre ces deux, est un quart de rumb. Le quart de vent, ou quart de rumb, se prend aussi en général pour l'air de vent séparé d'un autre air par un arc d'onze degrés quinze-minutes. De cette façon on prend quelquefois un vent principal pour un quart de rumb. Par exemple; Si la route est au Sud-Est-Quart-au-Sud, & que les courans portent au Sud, on dira que les courans ont fait abattre le vaisseau d'un quart de rumb, & ce quart de rumb tombera sur le Sud. Il y a des Pilotes qui déterminent d'une autre sorte les quarts de vent, & qui font une autre division de la boussole.

QUART de Nonante. *Een Quadrant met visieren.*

C'est un instrument de geometrie, appellé ainsi à cause qu'il consiste seulement en un quart de divisé en quatre-vingts-dix degrés, & garni de son alhidade & de ses pinnules. On s'en sert à prendre les angles & les élévations, tant sur terre que sur mer. La figure se voit dans la planche qui est auprès du mot Arbalête.

QUARTIER-MAITRE. *Quartier-meester.*

C'est un Officier marinier qui est comme l'Aide du Maître & du Contre-maître. Il a le soin de faire monter les gens au quart, de faire prendre & larguer les ris des voiles: il a l'œil sur le service des pompes, & en général il fait agir les matelots, & a soin de la propreté du vaisseau. Quelques-uns, sur tout parmi les Hollandois, donnent le nom d'Esquiman au Quartier-maître.

QUARTIER de réduction, Quartier d'or, Quartier de proportion, Quarré de réduction. *Quadrant van reductie.*

C'est un instrument qui sert à reduire les degrés d'Est & d'Oüest en degrés de longitude, à résoudre promtement les triangles rectangles, & à instruire du calcul des routes.

Vent de Quartier, ou, Vent largue. *Breedt-windt, Ruim-windt.*

Cela se dit de tous les airs de vent qui sont compris entre le vent de bouline & le demi-rumb qui approche le plus du vent arriére. *Voiez* LARGUE.

Q L I.

QLIN, QUEIN. *Voiez*, ESQUAIN.

QUEIN.

QUE.

QUEIN. Les Aques sont des bâtimens bordez à Quein. *De Aaken zyn met zoomwerk opgeboeit.*

QUERAT. *De huidt van de kiel af tot aan het onderste barghout.*

C'est la partie du bordage comprise depuis la quille jusques à la plus proche des perceintes.

QUESTE, QUETE. *Over-helling.*

C'est proprement une ligne inclinée sur une autre.

QUESTE. *Het vallen, Het hellen, Het uitschieten van de stevens.*

C'est la saillie & l'élancement que l'étrave & l'étambord font aux extrémités de la quille. Ainsi la quête est proprement la ligne que l'on conçoit être tirée en prolongeant chaque extrémité de la quille jusqu'au concours de deux autres lignes qui seroient tirées à plomb, une de l'étambord, & l'autre de l'étrave. Mais l'étrave a toûjours plus de quête, ou de saillie, que l'étambord; car on ne donne de quête à l'étambord qu'environ la vingtiéme partie de la quille, mais on en donne environ la cinquiéme partie à l'étrave.

QUEUE. La Queue d'une armée navale. *De Aagter-hoede.*

C'est l'arriére-garde.

Suivre en Queuë la premiére division de l'armée. *Kort agter het eerste smaldeel komen, of volgen; Op den voet volgen.*

Les vaisseaux qui font la Queüe d'une flote. *De agterste, of agterlykste schepen.*

QUEUE de rat, Manœuvre en Queuë de rat. *Een touw met een kattestaart.*

C'est une manœuvre telle que le couët, qui va en amenuisant par le bout.

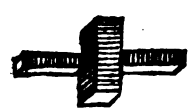
QUEUE d'aronde. *Swaluw-staart.*

C'est un terme de charpenterie qui se dit du plus fort des assemblages, savoir, quand on fourre une piéce de bois dans une autre par dessus, ou à côté, en sorte qu'y étant emboîtée elle n'en puisse plus sortir, parce que l'entrée est plus étroite que le fond, ainsi qu'il se voit en la figure de la queuë d'une hirondelle. On dit, Piéces de bois assemblées à queuë d'aronde; *Stukken houts in malkanderen met Swaluw-staarten gevoegdt.* L'ouvrage ainsi assemblé s'appelle, *Schaak-werk. Voiez*, ASSEMBLAGE.

QUI.

QUILBOQUET. *Een gat-houtje.*

C'est un petit outil de Menuisier.



QUILLE. *Kiel.*

C'est un longue piece de charpente, ou l'assemblage de plusieurs piéces mises bout-à-bout dans la plus basse partie du vaisseau, depuis la prouë jusqu'à la poupe, pour soutenir tout le corps du bâtiment & déterminer la longueur du fond de cale. Nôtre vaisseau a cent quatre pieds de quille portant sur terre.

„ Un Charpentier doit bien prendre garde à tout le bois qu'il met en œu-
„ vre, mais sur tout il doit choisir le meilleur pour faire la quille.

„ Les Quilles courtes sont d'une seule piéce. Il y en a de plus longues „ qui sont de deux piéces. Les plus longues sont de trois piéc s. Il y en a „ même de quatre piéces.

„ On tient que les Quilles de trois piéces sont plus fortes que celles de deux „ piéces, parce que dans les premiéres les écarts sont vers l'avant & vers „ l'arriére; & au milieu, où la quille est la plus chargée, à cause du grand „ mât, il n'y a point d'écart qui l'afoiblisse. On pose la quille sur des tins „ lors qu'on veut commencer la construction d'un vaisseau.

„ Le dessous de la Quille doit être fort uni, afin qu'il n'y ait rien qui ar- „ rête, lors qu'on lance le navire à l'eau.

„ Les chantiers doivent être un peu plus hauts à l'arriére qu'à l'avant, afin- „ que le vaisseau se lance plus aisément à l'eau.

„ La Quille & l'étambord sont joints ensemble & entretenus par de grosses „ chevilles de bois.

„ Comme la Quille enfonce plus avant dans l'eau que le reste du bâtiment, „ c'est elle qui coupe l'eau, & qui empêche le vaisseau de dériver. Quel- „ ques-uns la font un peu élevée, ou lui donnent de la rondeur dans son mi- „ lieu, prétendant que comme c'est le milieu qui porte le plus grand faix, il „ ne manque jamais de s'arquer un peu, & que par ce moien la quille se re- „ trouve droite; au lieu que si on la fait droite dès le commencement, elle „ s'arque en dehors, ce qui peut causer divers inconvéniens.

„ Mais la plûpart des autres sont d'avis qu'il faut toûjours faire la quille „ droite, soutenant que les inconvéniens qui en peuvent arriver, au cas qu'el- „ le s'arque, ne sont point à comparer aux avantages qu'on tire de la fai- „ re droite dès l'abord, quoique dans la suite elle vienne à s'arquer en dehors, „ Quand la Quille est arquée le vaisseau en dérive davantage, & ne fille pas „ si bien.

„ La Quille doit avoir d'épaisseur un quart plus que l'épaisseur de l'étrave, „ prise en dedans, & de largeur sous le premier gabarit une fois & demie la „ largeur de l'étrave; mais aux deux bouts elle doit être égale à l'étrave & „ à l'étambord. Ainsi il n'y a rien de fixe sur la largeur que doivent avoir „ les bouts des quilles, parce que cela dépend souvent de ce que le „ bois donne, aussi bien que de l'épaisseur de l'étrave, & parce que les „ deux bouts vont toûjours en diminuant tant en hauteur qu'en largeur.

„ Les Charpentiers qui ont donné les proportion d'un vaisseau de 134 pieds „ de long, ont marqué 104 pieds de long pour sa quille, deux pieds de large, „ & seize pouces d'épais.

„ Selon le sentiment de la plûpart des Maîtres Charpentiers la Quille d'un „ vaisseau de 180 pieds de long doit avoir 2 pieds & demi de large au milieu, „ & par proportion la Quille d'un vaisseau.

Pieds

		Pieds,	Pouces			Pouces.
de 170 pieds.		2	4	de 120 pieds.		18
165		2	2 ½	115		17½
160			24	110		16½
155	doit avoir		23½	105		16
150	de largeur		22½	100		15
145		2		95		14½
140			21	90		13½
135			21	85		12½
130			19½	80		12
125			19			

„ Un autre Auteur Flamand dit qu'on peut établir pour règle que la lon-
„ gueur de la quille doit être la longueur du vaisseau, à une dixiéme partie
„ près; que sa largeur, doit être d'un pouce par chaque sept pieds de lon-
„ gueur qu'on donne au vaisseau; & qu'elle doit avoir autant d'épaisseur,
„ c'est-à-dire, prise de haut en bas, que de largeur, ou un peu moins, se-
„ lon la demande du bois. Les écarts doivent avoir cinq pouces de long par
„ chaque pouce de large qu'on donne à la quille, & par chaque pied de lon-
„ gueur qu'on donne à l'écart il doit y avoir pour le moins deux chevilles de
„ fer qui le traversent.

„ On met sous la quille d'un vaisseau destiné pour naviguer au Sud, ou à
„ l'Oüest un bonne planche de chêne, ou de hêtre, avec du ploc entre-
„ deux, pour garantir la quille des vers, & cette planche s'appelle Faus-
„ sequille.

QUINTAL. *Hondert pondt gewigt*, *Een centenaer*.

C'est un poids de cent livres, ensorte que les vingt quintaux font la pesanteur du tonneau, car chaque tonneau est évalüé à deux mille livres pesant: mais la livre varie, quelquefois elle est de quinze onces, & quelquefois de seize.

QUINTELAGE. *Voiez*, LEST.

R.

R.

RAB.

RABANS, ou COMMANDES. *Seising*, *Seizingen*.

Les Rabans sont de petites cordes faites de vieux cables. On les tient de la longueur de deux brasses, ou plus longs s'il en est besoin: ils sont depuis six fils jusqu'à trente & plus encore. On s'en sert à garnir les voiles pour les ferler, & à plusieurs autres amarrages, & à renforcer des manœuvres. Chaque garçon de vaisseau est obligé, sous peine de châtiment, de porter toûjours des rabans à sa ceinture.

RABANS de voiles. *Ree-banden*.

Ce sont les cordes de cette nature qui servent à amarrer les voiles aux vergues.

RABANS de sabords. *Poort-touwen*.

Ce sont ceux qui servent à fermer & à ouvrir les sabords.

RABANS d'avuste. *Plattingen*.

C'est du cordage fait à la main de quatre ou six fils de carret.

RABANS de pavillon. *Vlag-stropjes*.

Ce sont ceux qui sont passez dans la gaîne du pavillon, pour les amarrer au bâton du pavillon.

RABANS de points. *Beslag-lynen*.

Ce sont de longues cordes & menuës qui servent à passer autour des voiles & des vergues, pour les lier ensemble.

RABANER. *Ree-banden insteeken*.

Rabaner quelque chose, c'est y passer des rabans.

RABANER une voile. *De zeilen aan de reën vast binden*.

C'est y passer des rabans afin de l'amarrer à la vergue.

RABLE. *Buikstuk*.

Ce sont des piéces de bois qui traversent le fond des bateaux, & y font le même effet que les varangues dans les bâtimens de mer. C'est sur ces piéces de bois, qui sont rangées comme des solives, qu'on attache les semelles, planches, & bordages du fond.

RABLURE. *Sponning*, *Sponde*, *Spongie*.

C'est une canelure, ou entaille, que le Charpentier fait le long de la quille d'un vaisseau, pour emboiter les premieres planches d'embas qui en font le bordage extérieur, & qu'on appelle gabords. Il y a aussi une rablure à l'étrave & une à l'étambord, pour recevoir les bouts des bordages & des ceintes.

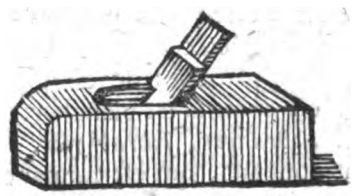
„ La

„ La Rablure de la quille doit être en triangle. Elle ne s'étend pas jus-
„ ques au bout la quille en devant comme elle fait par derriére: elle finit à
„ quelques pieds du bout, afin que les gabords, qui y sont entrez, entrent
„ aussi en la quittant dans la rablure de l'étrave qui y répond. La largeur
„ de la rablure se régle par l'épaisseur des planches qui y doivent entrer. On
„ la tient à-peu près aussi profonde que large, ou un peu moins.

RABOT. *Schaaf.*

C'est un outil dont le Charpentier se sert pour polir le bois. Il est fait d'un morceau de bois fort poli en dessous, qui lui sert de fût, au milieu duquel est une lumiere par où passe un fer, ou un ciseau incliné & fort-tranchant, qui emporte les inégalities du bois sur lequel on le fait couler.

RABOT rond. *Een blok-schaaf.*



RABOT raplané. *Een blok-schaafje.*

Il sert pour ragréer sur la fin de l'ouvrage.

RABOT nommé Galére. *Een groot ruige Roffel.*

Ce sont de gros rabots dont les Charpentiers se servent pour dresser & planer les poutres, solives, & autres grosses piéces de bois. *Voiez*, GALE'RE.

RABOTER. *Schaaven, Afschaaven.*

RABOURGRI. Bois Rabougris. *Ongewassen hout.*

On appelle ainsi les bois qui ne profitent pas bien, qui ne sont pas de belle venuë, qui sont étêtez, & qui ont le tronc court & noüeux.

RAC

RACAGE. *Rak.*

On appelle Racage de petites boules de bois enfilées l'une avec l'autre, de la même sorte que des grains de chapelet sont enfilez. On les met autour du mât vers le milieu de la vergue, & elles accolent l'un & l'autre, afin que le mouvement de cette vergue soit plus facile, & qu'on puisse la faire amener plus promtement. Comme l'on n'amène point la vergue de sivadiére elle n'a point de racages. *Voiez*, MAT.

RACAMBEAU. *De ring van 't val, of van 't sloeps-zeil-val.*

C'est un anneau de fer fort menu, par le moien duquel la vergue d'une cha-

loupe à voile quarrée est assujettie au mât, & qui lui sert de racage.

RACHE de goudron. *De dros van pik, of teer.*

C'est la lie du mechant goudron.

RACINAL d'écluse. *Onder-slyk-balk. Een swolp.*

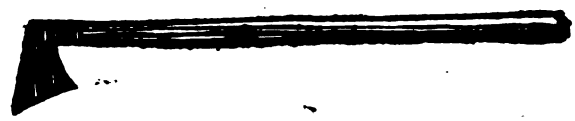
C'est une piéce de bois dans laquelle la crapaudine du seüil d'une porte d'écluse est encastrée.

RACINAUX. *Dwars korte balkjes leggende op de kruinen van de geheyde paalen, met fondament-planken daar op.*

Ce sont de grosses piéces de bois qui servent aux fondemens des ponts & à d'autres édifices. Lors qu'on maçonne dans l'eau on met d'abord des pilotis, qui sont des pieux de bois de chêne rond, ou d'aune, ou d'orme, qu'on enfonce le plus avant que l'on peut. On remplit tout le vuide avec du charbon, & par dessus les pieux, d'espace en espace, on met des racinaux, c'est-à-dire, des poutres de huit à neuf pouces, que l'on clouë sur la tête des pieux coupez d'égale hauteur, & sur les poutres on attache de grosses planches de cinq pouces d'épaisseur, dont l'on fait la plate-forme qui est comme un plancher.

RACLE, GRATOIR. *Schraaper, schrab-yser.*

C'est un petit ferrement coupant, qui est emmanché de bois & sert à grater les vaisseaux, pour les tenir propres.



RACLE double. *Schraaper, Een dubbelde schraaper.*

On dit, Racle double, quand il y a deux racles dos-à-dos sur un même manche.

RACLE en triangle. *Een drie hoekig schraaper.*

Grande racle. *Een loet-schraaper, Een groote schraaper.*

C'est pour nétoïer les parties qui sont sous l'eau.

Petite racle. *Een kleine schraaper.*

C'est pour racler les parties qui sont hors de l'eau.

RACLER un vaisseau. *Schraapen.*

RACOMODER. *Herstellen.*

On se sert de ce terme pour les manœuvres, comme de celui de radouber pour le corps du vaisseau. Il alla moüiller au large pour se racommoder. Ils prirent une heure de relâche, qu'ils passerent à se racomoder.

R A D.

RADE. *Ree, Roede, Stroom.*

C'est un espace de mer, & un lieu d'ancrage, à quelque distance de la côte, où les vaisseaux peuvent jetter l'ancre, & y demeurer à l'abri de certains vents, & où ils moüillent même ordinairement en attendant le vent ou la marée propre pour entrer dans le port, ou pour faire voiles. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1681. Liv. 4. Tit. 8.

RA-

RADE, Bonne Rade d'Est, Bonne Rade de Sud. *Een besloote reede, en beschut voor de Oost-of-Suid-windt.*

C'est-à-dire que dans cette rade on est à l'abri de ces vents-là.

Bonne Rade. *Een gesonde ree.*

C'est un espace de mer où le fond est net de roches, où la tenuë est bonne, & où l'on est à l'abri du vent.

RADE close. *Een beslooten ree.*

RADE foraine. *Een open reede.*

C'est celle où il est permis à tous vaisseaux de moüiler l'ancre sans avoir à craindre le canon des forteresses du Païs.

Conduire un navire en Rade. *Een schip ter reede, of op de reede brengen.*

Violer les privileges de la Rade. *De reede ontveilen.*

RADEAU. *Een Vlot.*

C'est un assemblage de plusieurs piéces de bois jointes près-à-près, liées & accommodées fortement ensemble, qui sert à voiturer des marchandises sur des riviéres, où l'on ne peut naviguer avec des bateaux. Les radeaux des Indiens sont composez de cinq solives attachées les unes aux autres. Celle du milieu est la plus longue, & les quatre autres vont toûjours en diminuant, afin de mieux couper l'eau. *Voiez*, RAT.

RADEAU. *Een Vlot..*

On donne aussi ce nom à un train de bois que l'on fait venir à flot sur une riviére.

RADER. *Ten anker op een reede komen.*

C'est un terme dont quelques-uns se servent, pour dire, Mettre à la rade.

RADIOME'TRE, Bâton de Jacob. *Graad-boog. Voiez*, BATON DE JACOB & ARBALETE.

RADOUB. *Het verstellen, vertimmeren, of lappen van een schip.*

C'est le travail qu'on fait pour reparer ce qu'il y a de brisé au corps du vaisseau. On se sert pour cela de planches, de plaques de plomb, d'étoupes, de brai, de goudron, & de tout ce qui peut arrêter les voies d'eau. On dit, Notre vaisseau étant très-incommodé & prêt à couler bas, alla prendre, ou alla faire son radoub à l'Ile de Wicht.

RADOUBER, Donner la Radoub. *Herstellen, Repareeren, Klouwen, Lappen, Vertimmeren.*

C'est-à-dire, Racommoder un vaisseau.

R A F.

RAFFALES, ou Raffals, *Val-winden, Dwarrel-winden.*

Ce sont de certaines boufées de vent qui s'engendrent dans les lieux maré cageux, peut-être des froides vapeurs qui s'élèvent du creux des valées.

Ces boufées de vent étant repoussées par la chaleur de l'air le roulent deçà & delà avec impétuosité, & se précipitent enfin du haut des montagnes sur la mer, appuiant si rudement sur les voiles des navires, que si l'on n'use d'une grande diligence à baisser les huniers & à larguer les écoutes, on est en danger de démâter, ou de sombrer sous voiles.

Venter par Raffales. *In en uit kryten.*

RAFRAICHIR le canon. *'t Geschut natten.*

Quand le canon a tiré on le rafraîchit en mettant du vinaigre & de l'eau dans la volée, ou en envelopant la piéce avec des toisons de mouton, ensorte que la laine la touche. On rafraîchit encore le canon quand on en boûche la lumiére en mettant de l'eau dans la volée, la levant un peu, & abaissant la culasse.

„ Le canon doit être rafraîchi au septiéme coup, ou au huitiéme.

RAFRAICHIR la fourrure. *De kleeding vervaaren.*

C'est faire que la garniture que l'on met autour d'un cable pour l'empêcher de se gâter change de place.

Le vent se Rafraîchit, ou, Le vent Fraîchit. *De windt wakkert, steekt op, haalt aan, neemt aan.*

C'est-à-dire que le vent redouble sa force. Le vent tomba entiérement, & il n'y avoit plus de mer, mais aprés un calme de huit horloges il se rafraîchit au Nord-Est.

RAFRAICHISSEMENT. Prendre des Rafraîchissemens. *Verversing, Vervarssing, Vervarssingen inneemen.*

C'est faire provision de toutes sortes de vivres agréables & nécessaires, comme sont des pains frais, de la viande fraîche, des herbes, du fruit, & autres choses. Les rafraîchissemens ordinaires des matelots sont du tabac, de l'ail & de l'eau de vie.

R A G.

RAGUE' Cable Ragué, Cordage Ragué. *Een gescheurt, of geschooren kaabel, of touw.*

C'est-à-dire, un cable, un cordage gâté, écorché, ou coupé.

RAGUER. Deux cables qui se raguent. *Twee kaabels die vylen.*

C'est quand les cables de deux ancres se touchent & s'écorchent en se frotant.

R A I.

RAIE. Canon Raïé. *Een geryffelt, of getrokken loop.*

C'est un canon de fusil, mousquet &c, qui a quelques canelures en dedans, & dans lequel on enfonce une bale à force, pour le faire tirer plus droit.

RAINURE. *Voor.*

C'est un terme de menuïserie qui signifie une ouverture ronde qui se fait en longueur dans l'épaisseur du bois, pour y faire des assemblages, ou y faire passer des coulisses. Elles se font avec des rabots ronds.

RA-

RAION Astronomique. *Voiez*, ARBALESTRILLE.

RAISON. Mettre les piéces de bois en leur Raison. *De stukken van een schip klaaren.*

C'est disposer les piéces de bois qui doivent servir à un bâtiment, & mettre chaque morceau à sa place, après-qu'elles ont été mises en chantier.

RAISONNER à la patache; Raisonner à la chaloupe. *Reden geven aan den Officier van de petas.*

Lors qu'un vaisseau veut venir moüiller dans un port, & que la patache ou la chaloupe qui sont de garde le viennent reconnoître, il est obligé de leur raisonner, c'est-à-dire, de leur montrer les permissions qu'il a de moüiller dans ce port, & de leur rendre compte de la route qu'il a faite, & de celle qu'il veut faire, afin d'ôter les défiances & avoir congé d'y entrer. Nôtre navire n'eut la liberté d'entrer dans le port de Livourne qu'après avoir raisonné à la patache qui l'étoit venu reconnoître.

R A L.

RALINGUES. *Lyk*, *Lyken.*

Ce sont des cordes qui sont cousuës en orlet tout autour de chaque voile & de chaque branle, pour en renforcer les bords.

„ Les Ralingue de la grande voile d'un vaisseau de 134 pieds de long, doit „ avoir 3 pouces & demi d'épaisseur; être de 3 tourons & de 120 fils, & a- „ voir 32 brasses, sans y comprendre la bonnette. La ralingue du mât de „ misène doit avoir 3 pouces & un quart d'épaisseur, 40 brasses de longueur, „ & être de 84 fils. La ralingue du grand hunier doit avoir 3 pouces d'é- „ paisseur, 34 brasses de longueur, & être de 72 fils. La ralingue du petit „ hunier doit avoir 2 pouces & demi d'épaisseur, 28 brasses de longueur, & „ être de 52 fils. La ralingue du perroquet de beaupré doit avoir 18 brasses „ de long, & être de 18 fils. La ralingue du grand perroquet & celle du „ perroquet d'artimon doivent avoir toutes deux ensemble 30 brasses, & être „ chacune de 15 fils. La ralingue du perroquet d'avant doit être de 12 bras- „ ses de long, & de 12 fils. La ralingue de la voile d'artimon & celle de la „ sivadiére doivent être de 46 brasses de long, & de 36 fils.

Tenir en Ralingue, Mettre en Ralingue. *Levendig houden*, *Killen.*

C'est tenir un vaisseau ou le mettre de sorte que le vent ne donne point dans les voiles.

Le vent est en Ralingue. *De zeilen leuteren*, *leggen los aan de windt.*

RALINGUER. Faire Ralinguer. *Levendig houden*, *Laaten leeven*, *Aan de windt leggen.*

C'est faire couper le vent par la ralingue, en sorte que le vent ne donne point dans les voiles.

Mets en Ralingue, ou, Fais Ralinguer. *Leg aan de windt met losse zeilen.*

On commande ainsi au Timonier afin qu'il fasse ralinguer les voiles.

RALLIER. Se Rallier. *Naaderen.*

Se Rallier à quelque chose, c'est s'en approcher.

RALLIER un navire au vent. *Weer aan loeven*; *'t Schip weer opdringen*, *ophaalen.*

C'est le mener vers le vent.

Se rallier à terre. *De wal naaderen.*

C'est s'approcher de la terre.

RAM.

RAMBERGE. *Een soort van een klein galioot.*

C'est une sorte de petit vaisseau propre à aller faire des découvertes. Les Anglois ont appellé ainsi autrefois leurs plus grands vaisseaux de guerre.

RAME, ou AVIRON. *Riem.*

C'est une longue piéce de bois, dont le bout qui porte dans l'eau est applati, & l'autre arrondi. On s'en sert pour naviguer sur les mers & sur les riviéres. La partie qui est hors du vaisseau & qui entre dans l'eau, s'appelle le Plat, ou la Pale de la rame; & celle qui est au dedans & à la main des forçats, ou rameurs, est le Manche de la rame.

E'chaper à force de Rames. *Ontroeien.*

A trait & à Rames. *Met riemen en zeilen.*

Les grandes Rames dont on se sert dans le vaisseau pour nager. *Scheeps-riemen.*

Aller à voiles, ou à trait, & à Rames. *Ryen en zeilen.*

RAMER, ou NAGER. *Voiez*, NAGER.

RAMER debout. *Staande roeyen.*

RAMEUR. *Roeyer.*

C'est celui qui rame. Il y a sur les galéres des rameurs qu'on fait ramer par force, & il y en a d'autres qu'on loue, & on les nomme Bonnes-vogles, ou Bonavoglies.

Bales ramées. *Draad-kogels.*

Ce sont deux ou trois bales enfilées dans une aiguille de fer.

RAN.

RANG. Vaisseau de premier Rang, du second &c, *Schepen van d'eerste certer, of rang, van de tweede, van de derde certer, van d'eerste grootheid, van de grootste slag.*

C'est un terme dont on se sert sur la mer pour distinguer la grandeur & la capacité des vaisseaux de guerre, qui s'étend en France jusques à cinq différences, & qui est fondée sur la longueur de leur quille, sur le nombre de leurs ponts, sur leur port, & sur la quantité des canons dont ils sont montez. Toutes ces distinctions de rang ont été déterminées par une Ordonnance du Roi de France de l'Année 1670. & plus nouvellement par celle de 1688. dont voici le contenu.

Les vaisseaux du premier rang auront cent-soixante-trois pieds de longueur de l'étrave à l'étambord par dehors, quarante-quatre pieds de largeur en dehors les membres, & vingt pieds quatre pouces de creux, à prendre sur la quille au dessus des bouts du bau, en droite ligne.

Il y aura deux différentes grandeurs de vaisseau parmi ceux du second & du troisiéme rang, qui seront distinguez par premier & second ordre.

Les vaisseaux du second rang, premier ordre, auront cent-cinquante pieds de longueur, quarante & un pied six pouces de largeur, & dix-neuf pieds de creux.

Ceux du second rang, second ordre, auront cent-quarante-six pieds de longueur,

gueur, quarante de largeur, & dix-huit pieds trois pouces de creux.

Les vaisseaux du troisiéme rang, du premier ordre, auront cent-quarante pieds de longueur, trente-huit de largeur, & dix-sept pieds six pouces de creux.

Ceux du troisiéme rang, second ordre, cent trente-six pieds de longueur, trente-sept de largeur, & seize pieds six pouces de creux.

Les vaisseaux du quatriéme rang; cent-vingt pieds de longueur, trente-deux & demi de largeur, & quatorze & demi de creux.

Et ceux du cinquiéme rang, cent-dix pieds de longueur, vingt-sept & demi de largeur, & quatorze de creux.

Mais comme dans les précédentes Ordonnances il y a encore plus de circonstances pour le nombre des ponts, le port & les canons, on en va aussi parler par articles, & en abrégé, ainsi qu'a fait M. Guillet.

*V*aisseaux du premier Rang. *Schepen van de eerste certer, of rang.*

Ils ont en France environ cent-trente pieds de quille portant sur terre, & sont de quatorze à quinze cents tonneaux. Ils portent depuis soixante & dix jusqu'à six-vingts canons, & ont trois ponts entiers & non coupez, deux chambres l'une sur l'autre, savoir celle des volontaires, ou du conseil, & celle du Capitaine, outre la sainte-barbe & la dunette.

Second Rang. *Tweede certer, of rang.*

Ces vaisseaux ont en France depuis cent-dix jusques à six-vingts pieds de quille, trois ponts entiers, ou quelquefois le troisiéme coupé, avec deux chambres dans leur château de poupe, outre la sainte barbe & la dunette. Leur port est d'onze à douze cents tonneaux, & ils sont montez depuis cinquante jusques à soixante & dix piéces de canon.

Troisiéme rang. *Derde certer, of rang.*

Ces vaisseaux ont en France environ cent-dix pieds de quille. Ils ont seulement deux ponts, & n'ont dans leur château de poupe que la sainte-barbe, la chambre du Capitaine & la dunette; mais ils ont un château sur l'avant du second pont sous lequel sont les cuisines. Leur port est de huit à neuf cents tonneaux, & ils sont montez de quarante à cinquante piéces de canon.

Quatriéme rang. *Vierde certer, of rang.*

Ces vaisseaux ont en France trente à quarante canons. Ils ont à-peu-près cent pieds de quille, deux ponts courant-devant-arriére avec leurs châteaux de prouë & de poupe, comme les vaisseaux du troisiéme rang. Leur port est de cinq à six cents tonneaux.

Cinquiéme rang. *Vyfde certer, of rang.*

Ces vaisseaux sont en France du dernier rang. Ils sont du port de trois cents tonneaux, & de dix-huit à vingt piéces de canon. Ils ont quatre-vingts pieds de quille, & au dessous, & deux ponts courant-devant-arriére, sans aucun château sur l'avant: les cuisines sont mises entre deux ponts, dans le lieu le plus commode, pour éviter le feu, & ne point incommoder le service du canon.

„ Les Hollandois comptent jusques au septiéme rang, ainsi qu'il paroît
„ dans l'article des Pavillons ci-dessus, où en réglant leur grandeur on commen-

„ mence par les vaisseaux du premier rang, & l'on finit par ceux du septiéme „ rang: mais on n'a point trouvé d'endroit où la longueur, le port, le nom- „ bre des canons & des ponts, selon chaque rang, soit spécifié, soit qu'il „ n'y ait point d'Auteur qui ait entré en ce détail, soit qu'on n'en ait pas „ connoissance.

„ Voici ce qu'on a trouvé de particulier sur ce point. Les plus grands na- „ vires, ou les navires du premier rang qu'on construit présentement dans „ cet E'tat, sont de cent-soixante & quinze pieds de long, de l'étrave à l'é- „ tambord, & de quarante trois pieds de large.

RANGS. *Riem-ryen-of-reyen.*

RANG de rameurs. *Een ry van roeyers.*

Ce terme, sur la Méditerranée & dans les vaisseaux de bas-bord, se dit du travail des forçats qui sont sur les bancs, & de l'effet des rames. Ainsi on dit, Aller à la voile & aux Rangs, ce qui est, Aller à la voile & aux rames. *Voiez*, RAME. LEVER LES RANGS. *Laaten uitscheiden van roeyen*, c'est faire cesser de ramer. On dit encore, Le service des Rangs sauva nôtre galére.

RANGER la terre, ou, Ranger quelque autre chose. *By de wal langs loopen, Langs de kust heen zeilen.*

C'est passer auprès.

RANGER la côte. *Langs de kust zeilen, of heen zeilen.*

C'est-à-dire, naviger terre-à-terre en côtoïant le rivage. Le mauvais tems nous avoit fait prendre le large, mais nous revinmes ranger la côte pour reconnoître le terrein propre au débarquement.

RANGER le Nord, ou quelque autre air de vent. *Om de Noord loopen.*

C'est gouverner près du vent de Nord, ou autre tel qu'on nomme. Il y avoit du péril à ranger l'Est.

RANGER le vent. *De windt prangen, knypen; Tegen de windt inkrimpen; Scherpen; Digt aan de windt hakken.*

C'est-à-dire qu'il faut cingler à six quarts de vent près du rumb d'où il vient. *Voiez*, PINCER LE VENT, & ALLER AU PLUS PRES DU VENT.

RANGER. Le vent se Rangea de l'avant. *De windt liep tegen, De windt begon te scherpen.*

C'est-à-dire que le vent prit le vaisseau par prouë, & devint contraire à la route.

Le vent se Rangea au Nord, au Sud. *Men kreeg de windt Noord, of Suid; De windt kroop na het Noorden, of Suiden.*

C'est-à-dire que le vent se fit Nord, se fit Sud.

RANGUE. *Verdeelt uw op uw looper.*

C'est un commandement pour faire ranger des hommes le long d'une manœuvre, ou sur quelque autre corde.

R A P.

RAPE, RASPE. *Een Rasp.*

C'est un outil de fer trempé en forme de lime, dont se servent les Menuisiers & autres artisans; il a plusieurs pointes aiguës & en saillie.

RA-

RAPIDES. *Swaare waater-vallen.*

On appelle ainsi dans quelques fleuves, comme dans celui de Saint Laurens, certains lieux où l'eau descend avec une telle rapidité, qu'on est obligé d'y faire portage lors qu'on remonte.

RAPROCHE'. Le vent est Raproché. *Voiez*, ADONNE & VENT.

R A Q.

RAQUE, ou POMME DE RACAGE *Kloot*, *Rak-kloot*, *Bolletje.*

C'est une boule percée qui sert avec d'autres à faire un racage. Quelques-uns appellent les Raques des Caracolets.

RAQUE gougée. *Een rak-kloot met een inkeep.*

C'est une raque, ou boule percée, à laquelle on a fait une échancrure sur le côté, telle qu'on y puisse faire entrer une corde moïennement grosse.

RAQUE encochée. *Een rak-kloot met een goot.*

C'est une raque gougée qui a une coche tout autour, dans quoi on pose le bittord qui sert à l'amarrer.

RAQUES de haubans. *Wandt-klooten.*

Ce sont des raques qu'on met dans les grands haubans, & dans les haubans de misène, où passent les cargues, les bras &c.

R A S.

RAS. Bâtiment Ras. *Een open vaartuig.*

C'est un vaisseau qui n'est point ponté. Le brigantin, la chaloupe & la barque longue sont vaisseaux ras.

RAS à l'eau. Bâtiment Ras à l'eau. *Een smoeg schip*, *een ras schip.*

Cela se dit d'un bâtiment qui étant ponté est bas de bordage, & qui a sa ligne de l'eau proche du platbord, ou du moins proche du feüillet des sabords de sa batterie basse. Durant le combat nôtre frégate, qui étoit rase à l'eau, chargeoit ses canons à sabords fermez, de peur de puiser par les sabords.

RAS de courans. *Voiez*, RAT.

RASE. *Teer en Pik t'samen gemengt.*

C'est de la poix mêlée avec du brai, qui sert à calfater un vaisseau.

RASER un vaisseau. *Het boven-werk van een schip afneemen.*

C'est ôter à un vaisseau ce qu'il a d'œuvres mortes sur ses hauts.

RASSADE. *Voiez*, VERROTERIE.

RASTEAUX, ou RATEAUX DE VERGUE. *Kammen.*

C'est ainsi que l'on appelle de menuës piéces de bois dentelées, que l'on clouë au dessous du milieu des deux grandes vergues, savoir la grande vergue, & la vergue de misène: on y passe les éguillettes qui tiennent la tête de la voile en la place des rabans, à cause qu'on n'en peut mettre en cet endroit-là.

RASTEAU, ou RATELIER. *De bloks aan de woeling van de boegspriet, voor 't boven-blinde goedt.*

C'est le nom qu'on donne à cinq ou six poulies que l'on met de rang l'une sur l'autre le long de la lieure de beaupré, pour y passer les manœuvres du même mât de beaupré.

RASTEAUX, ou RATELIERS à CHEVILLOTS. *Beleghoutjes met nagels, Knevels.*

Ce sont de petites traverses de bois que l'on met en quelques endroits, & sur tout dans les haubans d'artimon, avec des chevillots pour y amarrer de petites manœuvres.

RAT.

RAT. *Vlot.*

C'est une espéce de ponton composé de planches qui sont attachées sur quelques mâts, pour servir aux charpentiers & aux calfateurs, quand ils travaillent au radoub & à la carène des vaisseaux. On dit, un grand Rat à carener, ou carner. *Voiez*, RADEAU.

RAT, ou Ras. *Ravelinge, Wanty.*

C'est un endroit de mer où il y a quelque courant rapide & dangereux, ou bien quelque changement d'eau, c'est-à-dire, des contre-marées, ou marées différentes. Ordinairement un Rat est dans une passe, ou dans un canal; mais il se trouve quelquefois des Ras de marée, c'est-à-dire, des contre-marées, dans le large de la mer. *Voiez*, MARE'E.

Parage où il y a des Ras de marée. *Een zee-streek daar de stroomen kenteren.*

RAT. E'coute à queuë de Rat, Coüet à queuë de Rat. *Kat-staart-schoot, Kat-staart-hals.*

C'est le nom que l'on donne à ces manœuvres, lorsque le cordage en est plus gros par en haut que par en bas, de sorte que le bout que tiennent les matelots est moins fourni de tourons que le reste, ce qui donne de la facilité à manœuvrer; mais aussi le cordage est plus sujet à casser.

RATELIER de beaupré à passer manœuvres. *Voiez*, RASTEAU.

RATELIERS. *Rakken, Waapen-of-gewoer-stokken.*

On met aux ratcliers de la sainte-barbe les porte-gargousses des différentes charges, selon les calibres des canons.

RATION. *Eet-maat, Rantsoen.*

C'est la mesure du biscuit, de la viande, du poisson, des légumes, & du vin & boisson qu'on distribuë par jour dans les vaisseaux, pour la subsistance d'un homme. Quelques-uns disent aussi Raison. La Ration de chaque matelot & soldat par jour est composée de 18 onces de biscuit, poids de marc qui est de seize onces par livre; & de 3 quarts de pinte de vin mesure de Paris, abreuvez d'autant d'eau. Il est donné par semaine 4 repas de viande, 3 de poisson, & 7 de légumes. Les Dimanches, Mardis & Jeudis les rations sont de 18 onces de lard cuit, pour le dîner de 7 hommes. Les Lundis de 3 livres & demie de bœuf sans pieds ni têtes. Les Mecredis, Vendredis & Samedis de 28 onces de moluë cruë. Chaque jour, à souper, de 28 onces de poids, gruau, fèves, fayols, ou autres légumes crus, ou 14 onces de ris

ris aussi cru: le tout assaisonné, savoir, la viande d'une pinte du boüillon dans lequel elle aura cuit, pour en faire du potage; la moluë d'un demi-quart de pinte d'huile d'olive, & d'un quart de pinte de vinaigre pour sept hommes; & les poids, fèves & fayols, ris, ou gruau, de sel & d'une chopine d'huile d'olive pour la ration de 1000 hommes, versée dans la chaudiére sur le boüillon qui est distribué avec les légumes. Il est donné entre les repas, à la partie de l'équipage qui fait le quart, du bruvage composé d'eau & de vinaigre. *Voiez*, l'ORDONNANCE de 1689. Liv. 10. Tit. 3.

RATION & demie. *Anderhalf eet-maat.*

C'est la subsistance d'un Officier de marine.

Double ration. *Dubbelde randtsoen.*

C'est lors qu'on l'augmente dans les occasions de réjoüissance.

RAV.

RAVALEMENT. *Beschanssing op de hut.*

C'est un nom donné à des retranchemens faits sur le haut de l'arriére de quelques vaisseaux, à dessein d'y mettre des mousquetaires.

RAVITAILLER. *Op nieuw met leeftogt voorsien, Herspysen.*

RAY.

RAYON Astronomique. *Voiez*, RAÏON.

REA.

REALE. *Een Koninklyke Galey.*

C'est le nom de la principale galére d'un Roïaume indépendant, mais non pas d'un Roiaume feudataire, & qui est annéxé à un plus grand. La Réale est destinée en France pour le Général des galéres, & elle a l'étendard Roial qui la distingue des autres. Cet étendard est de figure quarrée & de couleur rouge, semé de fleurs de lis d'or. La principale galére du Pape est aussi appellée Réale, à cause du pas que toutes les Têtes Couronnées des E'tats Catoliques donnent à ce Chef de l'E'glise de Rome. Les Roiaumes de Cypre & de Candie, que la Republique de Venise a possédez, l'autorisent à donner la qualité de Réale à la premiére de ses galéres. Les Genois prétendent la même chose à cause du Roiaume de Corse. Mais les contestations arrivées pour le salut, entre cette galére & les Capitanes de Toscane & de Malte, l'empêchent depuis long-tems de paroître en mer. Les principales galéres des escadres de Naples, de Sicile & de Sardaigne, s'appellent chacune, Capitane Réale.

REB.

REBANDER. *Overleggen.*

C'est-à-dire, Remettre à l'autre bord, retourner à un autre côté. Ce terme n'est usité que par le commun des matelots.

REBANDER à l'autre bord. *Op een ander boeg wenden.*

C'est courir sur un autre air de vent. *Voiez*, BORD.

REBORDER, ou RABORDER. *Weer aan boord leggen.*

C'est tomber une seconde fois sur un vaisseau.

REC

RECALER. *Dunder schaaven.*

C'est un terme de Charpentier, qui signifie ôter du bois avec une varlope, ou un autre outil à fût, après que le riflard, ou autre premier & plus grossier outil, y a déja passé.

RECHANGE de vaisseau. *Waar-goedt, Rondt-hout en Touwerk in voorraadt.*

Ce sont toutes les manœuvres qu'on met en réserve, pour s'en servir au défaut de celles qui sont en place. Ainsi on dit, Voile, vergue, sunin de rechange, pour dire que ce sont des choses que l'on tient toutes prêtes pour en changer au besoin. On dit, Agrès & appareaux de rechange. Les Levantins disent, VOILE, VERGUE DE RESPECT; VOILE, VERGUE DE RE'PIT.

Voiles de rechange. *Loose zeilen, Waar-zeilen, Zeilen in voorraadt.* Vergues de rechange. *Loose reën.* Vergue & rames de rechange. *Ree en riemen by noodt.*

Je prens cela pour l'avoir de Rechange. *Ik neem dat voor de loose mede.*

Ou bien, comme on dit ordinairement, Je prens cela de reserve, & par précaution.

RECLAMPER un mât, Reclamper une vergue. *Opregten, Een stomp op een gebrooken mast opregten en wangen, regten, opsetten.*

C'est-à dire Racommoder un mât, ou une vergue quand elle est rompuë.

RECONNOITRE un vaisseau, ou une flote. *Een schip, of een vloot verkennen.*

C'est s'approcher assez d'un vaisseau pour examiner sa grosseur, les forces qu'il peut avoir, & de quelle nation il est. Nous envoiâmes trois pirogues pour reconnoître le bâtiment.

RECONNOITRE une terre. *Landt verkennen, Landt peilen. Kennis van 't landt krygen.*

C'est en observer la situation, afin de savoir quelle terre c'est.

RECOURIR sur une manœuvre. *Onder een touw haalen.*

C'est la suivre dans l'eau avec une chaloupe, la tenant à la main.

Faire recourir une manœuvre. *Een touwerk schaaken.*

C'est pousser une manœuvre jusques où elle doit aller.

Faire recourir l'écoute, la bouline, le couët de revers. *De schoot, de boelyn, de ly-hals schaaken.*

C'est-à-dire, pousser ces manœuvres hors du vaisseau & en avant, afin de leur donner du balant.

RECOURIR les coutures d'un vaisseau. *Over de naaden breeuwen.*

C'est y repasser legérement le calfat.

RECOUVRER une manœuvre. *Een touwerk korten, t'huis haalen, inhaalen.*

C'est la tirer dans le vaisseau. Ainsi on commande, Recouvre le grêlin, Recouvre la hansiére, pour dire de les haler, ou de les tirer dans le vaisseau.

RECOUX, Recousse. Navire Recoux, Faire la Recousse d'un navire. *Voiez*, REPRISE.

RECUL du canon. *Het agter-uit-springen van een geschut in 't schieten.*

C'est

C'eſt un mouvement en arriére, qu'imprime au canon la force du feu, qui dans le tems que la piéce tire cherchant un paſſage de toutes parts, la chaſſe en arriére, & pouſſe la poudre & le boulet en avant. Le recul du canon eſt d'ordinaire de dix à douze pieds, & pour le faire moindre on met les bragues & les palans.

RED.

REDENTS *Schaak-werk*.

Ce ſont les entailles & dents des piéces qui dans l'aſſemblage entrent les unes dans les autres. Que les mâts de pluſieurs piéces ſoient bien mis en œuvre, que les jointures & les Redents ſoient fort juſtes &c.

REF.

REFAIT. Bois Refait & remis à l'équerre. *Een hout vierkant in de winkel gemaakt.*

C'eſt-à-dire que ce bois eſt bien équarri, & quand des piéces de bois ſont bien équarries de tous les côtés, on dit qu'elles ſont refaites & dreſſées ſur toutes les faces.

REFENDRE. *Een dik ſtuk houts in mindere ſtukken ſaagen.*

C'eſt débiter de groſſes piéces de bois avec la ſcie, pour en faire des ſolives, des chevrons, ou des membrures.

REFLUX de la mer. *Eb. Voiez*, FLUX

REFOULER la marée, ou le courant. *Vaaren in ſtroom, tegenſtroom, tegen de ſtroom op; De vloedt doodt zeilen.*

C'eſt aller contre la marée, ce qui eſt le contraire d'étaler. Nous fûmes obligez de moüiller à toutes les marées contraires, étant impoſſible de refouler les courans de cette baie.

REFOULER. La mer Refoule. *Verloopen, Afgaan.*

C'eſt-à-dire que la marée deſcend. A deux heures après midi la mer refouloit dans ce port, mais elle étoit ailleurs à un quart du juſſant, ou de l'ebe.

REFOULOIR de canon. *Stamper, Aanſetter.*

C'eſt un inſtrument dont on ſe ſert pour refouler les charges des canons; & c'eſt un long bâton garni d'un gros bouton plat. On dit auſſi Fouloir.

REFOULOIR de cordes. *Touw-wiſſcher, Touw-aanſetter.*

C'eſt un bouton de refouloir qui eſt emmanché de cordes. On ne s'en ſert que quand on eſt obligé de charger une piéce de canon par dedans le vaiſſeau.

REFRACTION Aſtronomique. *Damp-heffinge.*

C'eſt une réfraction que cauſe l'atmoſpére, par laquelle un aſtre paroît plus élevé au deſſus de l'horiſon qu'il n'eſt effectivement.

REFRACTION horiſontale. *Weer-ſchauwinge, Weer-ſchauwinge, Wanſchauwing, Refractie.*

C'eſt celle qui fait paroître le Soleil ou la Lune au bord de l'horiſon, lorsqu'ils ſont encore au deſſous.

REFRANCHIR. Se Refranchir. *Het ſchip lens pompen.*

C'eſt quand l'eau de pluie, ou des vagues qui ont entré dans un vaiſſeau, s'épuiſe & diminuë, comme on le connoît à l'archipompe.

REFREIN. *Branding, Barning.*

C'eſt le retour du rejailliſſement des houles, ou groſſes vagues de la mer, qui vont ſe briſer contre des rochers. Il y a des refreins. Ce rocher eſt à-demi mangé des refreins de la mer.

REFUITE. Trou qui a de la refuite. *Een gat dat te diep geboord is.*

C'est quand il est plus profond qu'il ne devroit être pour l'usage qu'on en veut faire.

REFUSER. Le vaisseau a refusé. *Het schip heeft niet willen vallen, heeft het wenden of draayen geweigert.*

C'est-à-dire qu'il a manqué à prendre vent devant.

R E G.

RE'GATES. *Regata, of scheeps-oeffeningen tot Venetien, daar die 't snelste voortroeyen de kroon spannen.*

On appelle ainsi des courses de barques qui se font en forme de carrousel, sur le grand canal de Venise, où il y a un prix destiné pour le vainqueur.

RE'GLE. *Een liniaal, Een maat-stok.*

C'est un instrument mince & étroit dont on se sert pour tracer des lignes droites. La règle des Charpentiers est divisée en six pieds de long; ils ont une grande & une petite règle.

Grande regle. *Rye.*

RE'GLE, Reglet plat. *Een Vooge-rye.*

C'est une règle de Menuisier.

RE'GLES du Quartier. *Vaart door 't quadrant van de reductie.*

C'est une maniére de naviguer par le Quartier de réduction.

R E L.

RELACHER. *In een haven invallen, opduuwen, inloopen; Aandoen, Aanloopen; Een andere haven by noodt kiesen; D'een of d'ander haven kiesen.*

C'est discontinuer le cours en droiture pour moüiller ou dans le port d'où l'on est parti, ou dans quelque autre parage qui se rencontre sur la route y étant forcé soit par le vent contraire, ou par quelque accident arrivé au vaisseau. Le vent étant contraire & forcé nous fûmes obligez de relâcher à Livourne. Les Provençaux disent, Faire escale.

RELACHE. Le lieu du Relâche. *De haven daar een schip genoodtsaakt wordt in te loopen.*

C'est le lieu où est arrivé le vaisseau qui a relâché.

RELACHER. Vaisseau qui a été relâché. *Een vry verklaart schip.*

Cela se dit en parlant d'un vaisseau qui avoit été arrêté, & qui a eu la permission de s'en aller.

RELAIS. *Voiez,* LAISSES.

RELEVEMENT. *Kromte, Rondte, Strookinge, Het opsetten.*

C'est la hauteur d'un vaisseau, eu égard à une autre partie du même vaisseau qui est plus basse.

Vaisseau dont le Relevement est bien proportioné. *Een wel gekromt schip.*

C'est la différence qu'il y a en ligne droite du pont à son avant & à son arriére.

Vaisseau qui n'a pas assez de Relevement. *Een schip dat te lui is, dat loom is, dat niet wel gekromt is.*

Vaisseau qui n'a point de Relevement à l'avant. *Een smuik, of voor-laag schip.*

RELEVER un vaisseau. *Een schip weer laaten vlooten, van strand afhaalen.*

C'est le remettre à flot lors-qu'il a été échoüé, ou qu'il a touché.

RELEVER un vaisseau. *Het schip regt setten.*

C'est le relever lors-qu'il est à la bande.

RELEVER l'ancre. *Het anker versetten.*

C'est la changer de place, la mettre dans une autre situation.

RELEVER les branles, Saisir les branles. *De hangmakken opsorren.*

C'est atacher les branles par le milieu, près du pont, afin qu'ils ne nuisent point & n'empêchent de passer entre les ponts.

RELEVER le Timonier, *De Man te roer verpoosen.*

RELEVER le Quart, le changer. *Het Quartier volks aflossen. Voiez,* QUART.

R E M.

REMEDIER à des voies d'eau. *Lokken stoppen.*

Beaucoup de gens se servent de ce terme, pour dire, Boücher les voies d'eau.

REMOLE. *Een Draay-kuil.*

C'est un contournement d'eau qui est quelquefois si dangereux que le vaisseau en est englouti.

REMONTER une riviere. *Een rivier oploopen, opstroomen.*

C'est naviguer sur une riviere, en allant de la mer vers sa source.

Nous avons Remonté à la faveur du flot. *Wy zyn met de stroom opgeset.*

REMORQUER. *Nasleepen, Treilen.*

C'est faire voguer un vaisseau à voiles par le moien d'un vaisseau à rames; Le mot, Toüer, marque la même action; mais l'on touë à l'aide du cabestan, ou par la hansiere, & l'on remorque par un vaisseau à rames. Notre Amiral voiant le vent tombé se fit remorquer par deux galeres, & ordonna aux autres galeres de remorquer les vaisseaux de la derniere division. On dit aussi, Prendre la remorque, Quitter la remorque, pour dire, se faire tirer, cesser d'être tiré, soit par une galere, ou par un autre vaisseau à rames. Quelques-uns disent pourtant aussi, Toüer. Remorquer se dit aussi pour Tirer en oüaiche, c'est-à-dire, quand un vaisseau à voiles en tire un autre après lui par le moien d'un cable.

REMOUILLER. *Weer ten anker komen.*

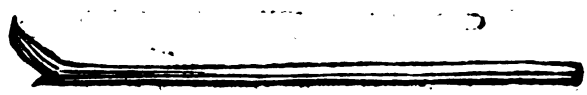
REMOUX. *Doodt-waater, Sog, Zelling.*

Le remoux d'un vaisseau est de certains tournans d'eau qui se font lors que le vaisseau passe. *Voiez,* LAGUE, & SILLAGE.

R E N.

RENARD. *Een houte haak, Set-haak.*

C'est une espece de croc de fer avec lequel on prend les pieces de bois qui servent à construire des vaisseaux, pour les transporter d'un lieu à un autre.



RENARD. *Een Uur-bord.*

C'est

C'est une petite palette de bois sur laquelle on a figuré les trente-deux airs de vent. A l'extremité de chaque air de vent il y a six petits trous qui sont en ligne droite. Les six trous de chaque rumb representent les six horloges, ou les six demi-heures du quart du Timonier, qui pendant son quart marque sur le Renard combien le vaisseau a couru de demi-heures, ou d'horloges, sur chaque air de vent; ce qu'il marque par une cheville qu'il met dans un des petits trous, de-sorte que si le sillage du vaisseau a été sur le Nord, pendant quatre horloges, le Timonier met la cheville dans le quatriême trou du Nord, ce qui sert à assurer les estimes & les pointages, Le Renard est arache à l'artimon proche de l'habitacle.

RENCONTRE. *Sneeden tegens malkanderen gesaagt.*

C'est un terme en usage parmi le Scieurs de long, & ils appellent ainsi l'endroit où, à deux ou trois pouces près, les deux traits de scie se rencontrent, & où la piece se separe.

RENCONTRE. *Legt 't roer weer over.*

C'est un commandement que l'on fait au Timonier, afin qu'il pousse la barre du gouvernail du côté oposé à celui où il l'avoit poussée.

RENDRE-VOUS. *Wagt-plaats.*

C'est le lieu que l'on marque afin que les vaisseaux d'un flote viennent s'y rendre, s'ils sont detachez, ou separez par quelque fortune de mer.

RENDRE le bord. *Aanlanden, Aandoen.*

C'est-à-dire, Venir moüiller, ou donner fonds dans un port, ou dans une rade. Les Capitaines des navires de guerre ne rendront le bord sans ordre qu'après avoir consumé tous leurs vivres.

Vaisseau qui a Rendu le bord. *Een schip dat opgeleit is.*

C'est-à-dire qu'il a desarmé.

RENFORT d'un canon. *Versterking van een stuk geschuts.*

Ce sont les endroits où le métal a un peu plus d'épaisseur. On dit, *Depuis les renforts jusques aux tourillons.* Le canon a toûjours du renfort au dessous des tourillons.

RENVERSEMENT. Charger par Renversement. *Verboodemen.*

C'est transporter des marchandises, ou la charge d'un vaisseau, dans un autre vaisseau.

RENVERSER le bord. *Overwenden, Op een ander boeg wenden.*

R E P.

RE'PIT, ou RESPET. Termes des Levantins. *Voiez,* RECHANGE.

RE'PONDRE, Rendre le salut. *Antwoorden, Weer-groeten. Voiez,* SALUT.

REPOUSSOIR. *Dreef-yser.*

Les Repoussoirs des Charpentiers sont des especes de chevilles de fer, dont ils se servent pour faire sortir les chevilles d'assemblage.

REPOUSSOIR à cloux. *Dryf-yser tot spykers.*

C'est

C'est une longue cheville de fer terminée un peu en pointe, dont on se sert pour chasser les cloux du lieu où ils sont cloüez.

REPOUSSOIR à chevilles. *Dreevel*, *Dryf-yser tot nagels.*

C'est une autre espéce de cheville de fer, dont l'usage est de chasser les chevilles hors de leurs trous.

REPRENDRE une manœuvre. *Nog eens invallen*, *Een touwerk voorhouden.*

Cela se dit d'une manœuvre sur laquelle on travaille, qui se trouvant trop longue, on est obligé de la replier & de faire un amarrage ou plus haut, ou plus bas.

REPRISE. *Een ontjaagt schip.*

C'est un vaisseau que l'ennemi avoit pris d'abord & que les vaisseaux du parti contraire ont repris ensuite.

RES.

RE'SINE. *Hars*, *Hersch*, *Harpuis.*

C'est une liqueur oléagineuse, condensée & epaissie sur les pins, sapins, mélèses, ciprès, térébintes, & autres arbres de même nature, dont les bois sont gras. Cette liqueur en sort ou par le trou qu'on fait dans le bois avec un tarriére, comme dans le bois de la mélèse, ou par les incisions qui se font sur leurs écorces, d'où elle découle abondamment, comme elle fait du sapin. La résine se divise en liquide en sêche ou solide, & l'une & l'autre provient du même arbre. La résine seche se tire des pommes de pin, de sapin & de la pesse: on l'appelle proprement Poix résine. La meilleure est celle qui est odorante & transparente, qui n'est ni sêche ni humide, & qui ressemble à la cire; & c'est celle-là qu'on appelle en Flamand *Harpuis.*

„ La Resine dont on se sert en Hollande pour les vaisseaux, est un suc ou „ gomme qui vient de France. Elle coule des pins & se brûle. On la re- „ çoit en pains, à-peu-près comme les pains de cire: le pain pèse depuis „ 120 jusqu'à 180 livres. On juge de sa bonté par sa couleur. La meilleure „ est d'un jaune pâle tirant sur le blanc. On mêle du soufre avec la résine, „ pour la rendre plus blanche, & pour la rendre propre à garantir le bois „ des vers.

RESSAC. *Barning*, *Branding.*

C'est le choc des vagues de la mer qui se déploient avec impétuosité contre une terre & s'en retournent de même.

RESSIF, Re'cif. *Recif*, *Lange klippen onder water.*

C'est une chaîne de rochers qui sont sous l'eau. Ce terme n'est en usage que dans l'Amerique.

RESTAUR. *Vergoeding van schaade.*

C'est le dédommagement, la ressource qu'ont les Assureurs les uns contre les autres, suivant la date de leurs assurances; ou contre le Maître, si l'avarie, ou le dommage, provient de son fait.

RESTER. La terre nous Reste, ou, Un vaisseau nous Reste au Sud,

ou à tel air de vent. *'t Landt leit Suid van ons, Ons schip is Noord van dat ander.*

C'est-à-dire que cette terre, ou ce vaisseau, se trouvent dans la ligne d'un tel air de vent, par raport à la chose dont on parle.

RET.

RETENUE. Piece de bois qui a sa Retenuë. *Een vast gemaakt stuk houts.*

C'est un terme de charpenterie. On dit d'une piéce de bois qu'elle a sa retenuë où elle est placée, pour dire qu'elle est entaillée de telle sorte qu'elle ne peut avancer ou reculer de part ni d'autre.

RETENUE. Corde de Retenuë. *Ophouder.*

C'est une corde qui sert à relever un vaisseau qui est en carène.

Corde de Retenuë, Atrape. *Uithouwer.*

C'est une corde qu'on tient à la main quand on hisse le palan, afin de le conduire du côté qu'il faut.

RETOUR de marée. *Weer-ty.*

C'est lors que le flot, ou le jussant, dont on a besoin, & qui étoit passé, revient.

RETOUR de marée. *Wan-ty.*

Cela se dit aussi lors qu'un endroit de terre forme des courans, causez par une terre voisine.

RETORSOIR. *Wuit.*

C'est un roüet à faire du bittord. *Voiez*, TOUR.

RETRAITE de Pirates. *Een roof-nest.*

C'est un lieu où les Pirates se mettent en sureté; tels sont certains rochers.

RETRAITES de hune. *Demp-gordings.*

Ce sont des cordes qui servent à trousser le hunier; on les nomme aussi Cargues de hune.

RETRANCHEMENT. *Kot.*

C'est un espace retranché dans un vaisseau, outre les chambres ordinaires.

RETRECISSEMENTS des gabarits. *Het inkomen, het invallen der stutten.*

Ce sont des endroits où les allonges qui sont dans les gabarits rentrent & tombent en dedans, & rétrecissent la largeur du vaisseau.

REV.

REVERDIE. *Hoog-waater, Spring-vloedt.*

C'est un terme qui n'est usité qu'en certains lieux de Bretagne, pour dire, les grandes marées qui arrivent au defaut ainsi qu'au plein de la Lune. *Voiez*, MARE'E.

REVERS. *Al 't geen dat 'er in een schip uithangt, Het uitspringen.*

Ce terme se dit de tous les membres qui se jettent en dehors du vaisseau, comme, Allonges de revers, Revers d'arcasse &c.

REVERS d'arcasse, VOUTIS. *Wulf: Krom-wulf, Verwulf, Bogt.*

C'est

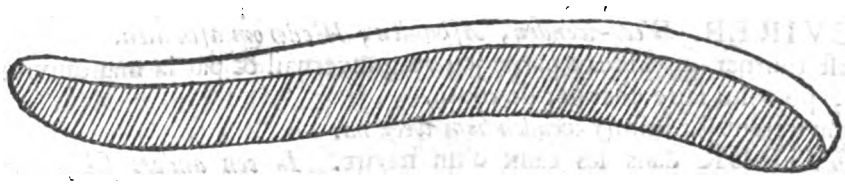
C'est une portion de voute de bois faite à la poupe d'un vaisseau, soit pour soutenir un balcon posé dessus, soit pour un simple ornement, ou pour gagner de l'espace. *Voiez*, VOUTE.

On donne beaucoup de Revers à l'arriére des flûtes qui doivent faire des voiages de long cours. *Fluiten die op verre togten gaan, laat men agter veel springen.*

Allonge de Revers. *Voiez*, ALLONGE.

Genoux de Revers. *Steekers in 't sog, Leggers, Piek houten.*

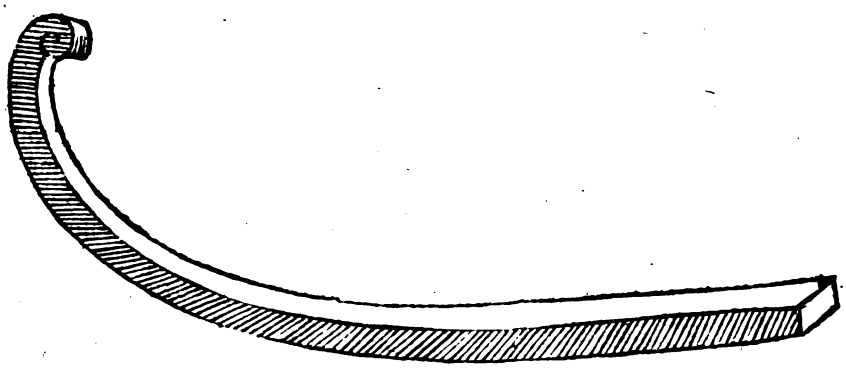
Ce sont les genoux qui se placent dans les façons du vaisseau. *Voiez*, GENOUX.



REVERS de l'éperon. *Es.*

C'est depuis le dos du bestion jusqu'au bout de la cagouille.

„ La piéce du revers d'un vaisseau de 134 pieds de long, laquelle se joint „ au lion sur son dos, & se termine par une volute, ou cagouille sur le bout, „ doit s'élever par ce même bout 2 pieds 2 pouces au dessus du lion, & a- „ voir 14 pouces de large, & 10 pouces d'épais. Elle doit passer par le bas „ jusqu'à 3 pieds au delà du lion. Mais aujourd'hui que les éperons sont plus „ courts, on y emploie rarement une pareille piéce, & la figure en fait le „ bout.



REVERS. Manœuvres de Revers. *Ly-touwen, Ly-schooten, Ly-brassen, en soo.*

Ecoutes de revers, ou fausses-écoutes, boulines de revers, bras de revers.

Ce sont les écoutes, les boulines, & les bras, qui sont sous le vent, que l'on a larguées, & qui n'étant point halées ne sont d'aucun usage jusques-à-ce que le vaisseau revire de bord, auquel tems elles se mettent au vent, & devien-

viennent de service en la place des autres, qui en cessant d'être du côté du vent deviennent manœuvres de revers.

REVIREMENT. *Het weer-wenden.*

C'est le changement de route, ou de bordée, lorsque le gouvernail est poussé à babord, ou à stribord, afin de courir sur un autre air de vent que celui sur lequel le vaisseau a déja couru quelque tems.

REVIREMENT par la tête, Revirement par la queuë. *Het wenden van 't voorste, en van 't agterste esquadre van een oorlogs-vloot.*

Lors qu'une armée, ou une escadre, est en ligne sous les voiles, & qu'elle veut changer de bord, en commençant par la tête, ou par la queuë, on appelle cela Revirement, & Revirer par la tête, ou par la queuë.

REVIRER. *Weer-wenden, Afhaalen, Wederom afhaalen.*

C'est tourner le vaisseau par le jeu du gouvernail & par la manœuvre des voiles, pour lui faire changer de route.

Ils revirerent sur lui. *Sy wenden hem weer na.*

REVIRER dans les eaux d'un navire. *In een anders schip waater wenden.*

C'est changer de bord derriére lui ensorte qu'on coure le même rumb de vent en le suivant.

REVIRER de bord dans les eaux d'un vaisseau. *In een anders schip vaar-waater overwenden.*

Cela se dit encore lors qu'on revire, ou change de bord, dans l'endroit où un autre navire doit passer.

REVOLIN. *Stuit-windt.*

C'est un vent qui n'étant pas poussé droit ne se fait sentir qu'après avoir donné contre quelque chose qui le renvoie; ce qui cause des tourbillons surprenans dont les navires, soit sous voiles, ou à l'ancre, sont tourmentez.

REVUE. Faire la Revuë. *Monsteren.*

R I B.

RIBORD. *Sandt-strook, Sandt-streek.*

C'est le second rang de planches qu'on met au dessus de la quille, pour faire le bordage du vaisseau, Le Ribord & le Gabord qui est le premier rang, sont à-peu-près la coulée du bâtiment. M. Desroches dit que le Ribord est le bordage qui est le plus près de la quille du vaisseau; en quoi il ne convient pas avec les autres Auteurs, qui disent que le Gabord est le premier bordage & que le Ribord est le second. *Voiez*, BORDAGES DE FOND.

RIBORDAGE. *Halve-schaade-regt.*

C'est ce que les Marchands ont établi qu'on paieroit pour le dommage qu'un vaisseau fait quelquefois à un autre en changeant de place, soit dans un quai, soit dans une rade. On a coûtume de paier le dommage par moitié lors que l'action est intentée.

R I D.

RIDE. *Sortouw.*

C'est une corde qui sert à en roidir une plus grosse.

RIDES de haubans. *Puttings, Sortouwen, Wandt-taali-reeps.*

Ce sont les cordes qui servent à bander les haubans par le moien des cadè-

nes.

nes & des caps de mouton qui se répondent l'un à l'autre par ces rides. Entre les haubans de stribord & ceux de babord il y a des rides de haubans appellées autrement Pantochéres, qui bandent ces haubans & les soulagent, lors que le vaisseau tombe sur le côté, allant à la bouline; car à mesure que les haubans de stribord se lâchent ceux de babord les roidissent & les tiennent en état par le moien des rides. Le mât de beaupré est amarré à l'éperon par des rides.

RIDES d'étai. *Stags-taali-reeps.*

Ce sont celles qu'on emploie à joindre l'étai avec son collier.

Passer les Rides. *Scheeren.*

RIDER. *Toesorren, Scheeren. Touw-scheeren.*

C'est-à-dire, Roidir.

RIDER les haubans. *Wandt-taalien, Wandt-swichten.*

RIDER la voile. *Voiez,* Ris.

R I F.

RIFFLARD. *Een Voor-looper.*

C'est un outil de Charpentier dont le fer est en creux; il sert à dégrossir la besoigne.

R I M.

RIME Longue Rime. On dit encore; Donne longue Rime. *Lang en wis. Roei lang en wis.*

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, de prendre beaucoup d'eau avec les pelles des avirons, & de tirer longuement dessus. Rime se dit en ces façons de parler pour Rame.

Bonne rime. Donne bonne Rime. *Roei gelyk, Roei wel.*

C'est une autre sorte de commandement qui se fait aux matelots du dernier banc d'une chaloupe, quand on veut qu'ils donnent une bonne maniére de nager.

R I N.

RINGEAU, ou Rinjot. *Kin, Kinnebak, Krop.*

C'est l'endroit où la quille & l'étrave d'un vaisseau se joignent, & qui tient de la ligne droite & de la courbe.

R I S.

RIS. *Reef.*

C'est un rang d'œillets avec des garcettes, qui sont en travers d'une voile à une certaine hauteur. On y passe les garcettes, pour rapetisser la voile par le haut quand le tems est mauvais, ce qu'on appelle. Prendre un ris. Quelques-uns disent aussi Rides.

Prendre les ris. *Reeven, Reef inbinden, Toppen.*

C'eſt rapetiſſer la voile, ou l'accourcir par en haut avec les bouts de corde qu'on nomme Ris, qui ſont trois pieds au deſſous de la vergue; ce qui ſe fait de gros tems lors qu'on ne peut porter la voile entiére. Il faut amener la vergue pour avoir plus de facilité à prendre les ris. Quelques-uns diſent Rider, mais il n'eſt pas bon.

RIV.

RIVAGE d'une riviére. *Waater-kant.*

RIVAGE, Bord de la mer. *Oever, Strandt, Wal.*

Sera réputé Bord & Rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre & découvre pendant les nouvelles & pleines Lunes, & juſques ou le grand flot de Mars ſe peut étendre ſur les gréves.

RIVAGE ferme. *Voet-ſtrandt.*

C'eſt celui qui eſt praticable pour marcher.

RIVIERE. *Een Rivier, Vloedt, Stroom.*

RIVER un clou. *Klinken, Hoofden van ſpykeren omſlaan.*

Pointe de clou Rivée. *Klink.*

ROB.

ROBA, Robe', Robes. *Allerleye waaren, goederen, en ſchatten.*

C'eſt un terme de la marine du Levant, dont les Provençaux & les autres ſe ſervent pour ſignifier toute ſorte de marchandiſe. Ce mot vient de l'Italien *Roba*, qui ſe dit de toutes ſortes de biens & tréſors.

ROC.

ROC d'iſſas, Bloc d'iſſas. *Voiez*, Sep de drisse.

ROCHE à feu, ou de feu. *Een ſoort van een konſt-vuur-werk.*

C'eſt une ſorte de compoſition qui ſe fait de trois parties de ſoufre, qu'on fait fondre, après quoi on y jette deux parties de poudre, une de ſalpêtre, & une autre de charbon pilé, que l'on mêle bien enſemble. La Roche de feu entre dans la charge des bombes & ſert à froter les fagots ardents.

ROCHER, Roc, Roche. *Klip, Klippe, Rots.*

Ces trois termes ſe prennent ſouvent pour la même choſe. Rocher ſe dit pourtant plus particuliérement de ces maſſes ou pointes de pierre qui ſont dans la mer, vers les côtes & les Iles, & qui cauſent les naufrages des vaiſſeaux.

ROCHES cachées, ou ſous l'eau. *Blinde klippen.*

ROCHES ſous l'eau & Roches au deſſus de l'eau. *Klippen onder en boven waater.*

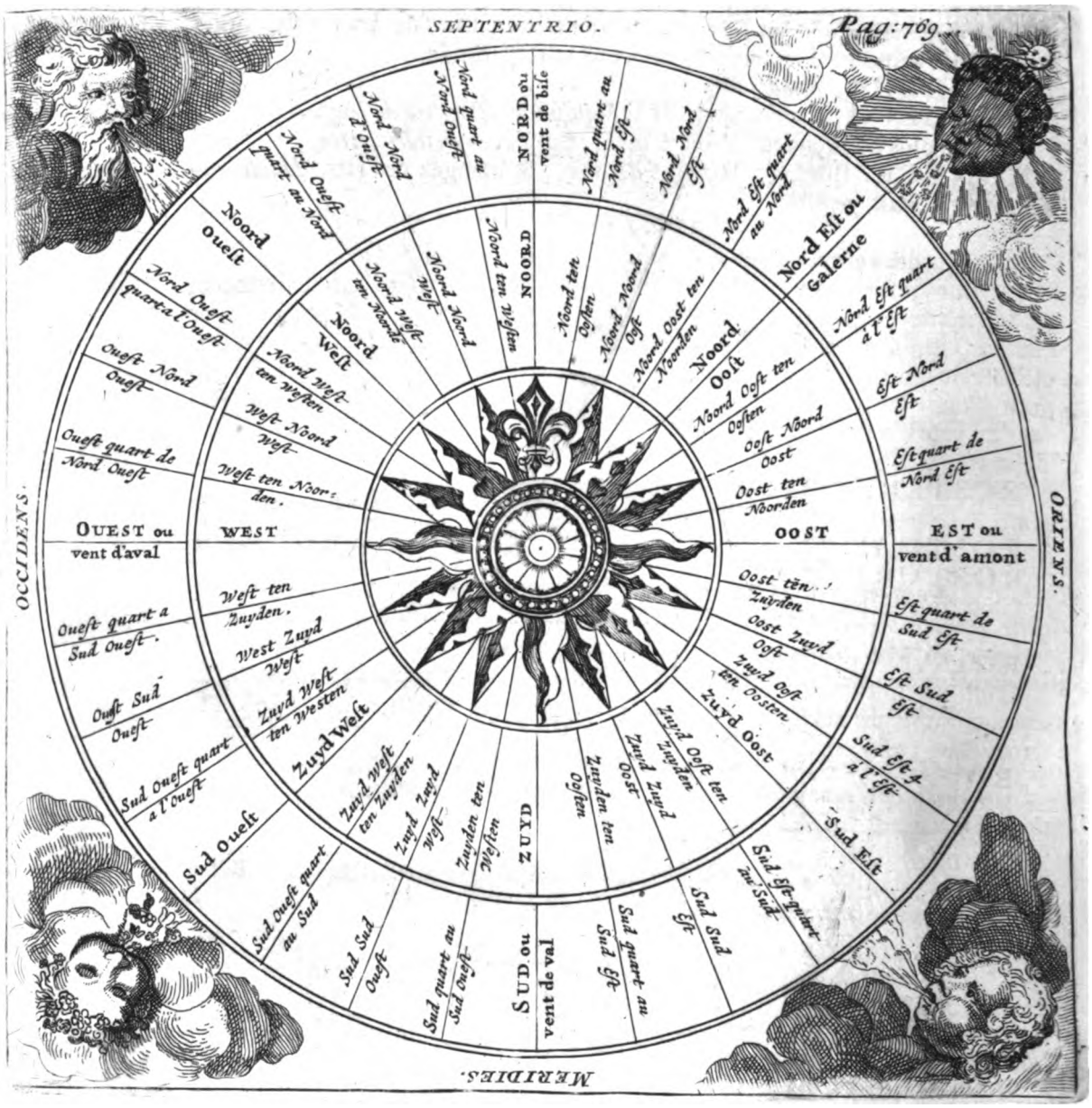
ROCHES molles. *Voiez*, Caies.

ROI.

ROINETTE, Roine, Roüane. *Rits-yſer, Schrap-yſer.*

C'eſt un petit outil dont les Charpentiers ſe ſervent pour marquer leur bois. Les Courtiers de vin & les Tonneliers ont auſſi des Roinettes avec quoi ils marquent les tonneaux.

RO-



ROM.

ROMAINE. *Voiez*, PESON.

RON.

RONDE, Faire la Ronde. *Ronde*, *Ronde doen.*

Voiez, Vaisseaux qui vont aux Indes Orientales. On fait des rondes toutes les nuits sur le pont. Les barques qui vont faire la ronde.

RONDEUR. *Rondtheid.*

RONDEUR à la demande de la longueur. *Bogt na de lengte.*

Donner plus de Rondeur à une étrave. *Een steven steilder setten.*

RONGER. Bordages Rongez des vers, & mangez des rats. *Huidt van wormen en muis gegeeten.*

ROS.

ROSE des vents, Rose de compas. *De roos van het kompas.*

C'est un instrument composé d'un carton mince coupé circulairement, où les trente-deux airs de vent sont représentez par trente-deux pointes de compas, qui sortent d'un centre, & qui se prolongent au delà d'un petit cercle décrit pour distinguer chaque vent; ce qui a quelque raport à la figure d'une Rose. Dans les cartes des Routiers il y a quantité de Roses des vents qui y sont figurées. Il y a aussi des roses des vents faites de corne transparente pour le pointage des cartes.

ROSTER, SURLIER. *Woelen*, *Bewoelen*, *Bewinden*, *Met touw berygen.*

ROSTRAL. COURONNE ROSTRALE. *Voiez*, COURONNE NAVALE.

ROSTURE. *Woeling.*

C'est un endroit qui est surlié de plusieurs tours de corde.

ROU.

ROUANE de Pompe. *Een groot pomp-boor.*

C'est un instrument de fer qui est acéré, fait comme une gaffe, concave comme un tarriére, & coupant dessous & dessus, pour rouäner le trou d'une pompe.

ROUANE. *Voiez*, ROINETTE.

ROUANER. *Ritsen.*

C'est marquer avec la rouäne.

ROUANER une pompe. *'t Gat van een pomp met het tweede*, *of derde boor booren.*

C'est agrandir le trou, ou le canal de la pompe.

ROUCHE d'un vaisseau. *Romp*, *Een leege romp*, *Het hol van 't schip.*

C'est la carcasse du vaisseau tel qu'il est sur le chantier, sans mâture & sans manœuvres. Quelques-uns disent Ruche.

ROUER une manœuvre. *Een touwerk rond schieten*, *Het wandt opschieten.*

C'est la plier en rond.

Manœuvre. Roüée & pliée en rond. *Muis.*

ROUER à tour. *Een touwerk met de Zon opschieten.*

C'est la plier de gauche à droit.

ROUER à contre. *Een tegen de Zon opschieten.*

C'est roüer la manœuvre de droit à gauche.

ROUE

ROUE manœuvres. *Schiet op.*

C'est un commandement que l'on fait, pour faire replier les manœuvres lors qu'elles ont servi.

ROUE d'afût de canon. *Wiel.*

ROUET à Bitrord. *Voiez*, RETORSOIR.

ROUET de poulie. *Schyf.*

C'est une petite rouë canelée, de bois, de fer, ou de cuivre, qu'on pose dans une piéce aussi de bois, ou de fer, & qui par le moien d'une corde posée sur sa canelure sert à élever des fardeaux. On lui donne aussi le nom de Poulie, quoique ce soit celui de la machine entiére.

ROUET de poulie de chaloupe. *Een schyf in de steven van de sloep om 't anker op te ligten.*

C'est ainsi que l'on appelle une poulie de fonte, ou de fer, qui se met à l'avant ou à l'arriére de la grande chaloupe, pour lever l'ancre d'affourché, ou une autre ancre que l'on ne veut pas lever avec le vaisseau.

ROUGE. Boulets Rouges. *Gloeyende kogels.*

Ce sont des boulets qu'on fait rougir dans une forge, dont on charge le canon, pour mettre le feu aux lieux où ils tombent, quand ils y trouvent des matiéres combustibles.

„ Pour tirer les boulets rouges, il faut bourrer d'abord la poudre d'un tan-
„ pon de bois, qui prenne bien juste; puis d'un autre tampon moins épais
„ d'étoupe mouillée, ou d'un morceau de toile mouillé, sur lequel on met
„ le boulet, & l'on tire au même instant.

ROULEAU. *Een Rol.*

C'est une piéce de bois de figure cylindrique, qui sert à mouvoir les plus gros fardeaux, pour les faire aller d'un lieu à un autre.

ROULEAU sans fin, ou Tours terriéres. *Winde*, *Windas*, *Een braadtspit dat in een munnik leit, en met kalven van agter geslooten is.*

Ce sont des rouleaux assemblez avec des entre-toises, ou des moises. On les fait rouler par le moien de leviers: ils servent à mener de grosses piéces & sont fort nécessaires dans les ateliers.

ROULER. La mer Roule. *De zee rolt.*

Cela se dit lorsque les vagues de la mer s'élèvent & se déploient sur un rivage uni.

ROULER. Un vaisseau Roule, Un navire Roule. *Het schip schokt, rotst, schudt en beweegt, slingert.*

C'est l'agitation & le balancement d'un vaisseau d'un côté à l'autre, c'est-à-dire qu'il se panche sans cesse sur l'un ou sur l'autre de ses côtés, tantôt à babord, & tantôt à stribord, ce qui arrive soit par le défaut de sa construction, ou par celui de sa mâture, de son envergure, ou de sa charge malarrimée.

ROULER, ROLLER, CROULER un bateau. *Hobbelen.*

C'est quand des gens qui sont dans un bâteau se donnent des mouvemens de côté & d'autre, soit par jeu, ou par besoin, pour faire balancer le bâteau aussi de côté & d'autre.

ROU-

ROULIS d'un vaisseau. *Het schokken, warlen, of slingeren van een schip.*

C'est l'agitation qu'il a en roulant d'un bord sur l'autre, à babord & à stribord.

ROUTE. *Vaar-weg, Vaar-waater.*

C'est le chemin qu'on tient en mer, & l'endroit, ou le parage, par où l'on passe.

Notre Route étoit Sud-Oüest. *Wy liepen, of zeilden Suid-west aan.*

ROUTE. *Loop, Koers.*

C'est aussi le cours du vaisseau.

Faire Route. *Aangaan, Aangang maaken, Voort-zeilen, Vaart-maaken, Gaan, Ergens op aan houden, Ergens na toe vaaren, Koers stellen, Sijn kours gaan.*

C'est naviguer, ou cingler où l'on veut aller. Nous fîmes route au Nord-Est.

Porter à Route, ou, Faire droite Route, Aller à Route. *Goede koers setten, Koers regt uit regt aan setten, Koers gaan daar na men gedestineert is, Koers houden.*

C'est-à-dire, Courir en droiture au lieu où on a dessein d'aller, sans faire escale, ou sans relâcher, & sans qu'il y ait dérive.

En changeant de bord nous porterons à Route. *Wy konnen koers zeilen over de andere boeg.*

Donner la Route. *De weg wijsen; Streeken doen setten, of veranderen.*

On dit, en parlant des galéres, Donner la prouë. *Voiez*, COMMANDER.

Continuer, ou, Poursuivre sa Route. *Sijn koers vervolgen, Reis voortsetten.*

Fausse Route. *Afvalling, Wan-koers.*

C'est la dérive d'un vaisseau qui s'écarte & qui ne fait point sa route en droiture. Durant deux jours nous fîmes fausse route, autant par la dérive que nous causoient les courans, que par l'ignorance des Pilotes.

Faire fausse Route. *Een quaade streek neemen.*

C'est quand on prend sans dessein & par erreur une autre route que celle qu'on doit tenir.

Fausse Route. *Veranderinge van koers, Wan-koers.*

Cela se dit aussi quelquefois d'un changement de course qu'on fait volontairement de nuit pour éviter son ennemi. Si le Maître fait fausse route, donne frauduleusement lieu à l'altération ou confiscation des marchandises &c. il sera puni corporellement.

Faire fausse Route. *Ter zijden af weg zeilen; Van koers veranderen.*

C'est pour éviter un vaisseau qui chasse.

Changer de Route. *Streek veranderen.*

Faire plusieurs Routes. *Verscheide koerson aanstellen.*

On dit aussi qu'on a fait plusieurs routes, pour dire qu'on a couru plusieurs bordées en louviant.

Faire la même Route qu'un autre vaisseau. *Heen leggen met iemandt.*

C'eſt aller au même endroit, & courir ſur le même air de vent. *Voiez*, BORD, COURIR MEME BORD.

A la Route. *Hou uw koers, Hou ſtreek regt heen.*

C'eſt un commandement qui ſe fait au Timonier, afin qu'il gouverne au rumb de vent qu'on lui a ordonné de ſuivre.

Es-tu à la Route? *Leit gy aan de koers?*

C'eſt une queſtion qu'on fait au Timonier, pour ſavoir s'il gouverne à l'air de vent qu'on lui a marqué.

ROUTIER. *Een ſtreek-tafel-boek met zee-kaarten, Roetier, Graad-boek met zee-kaarten.*

C'eſt un livre qui par ſes cartes marines, ſes aſpects de côtes, & ſes obſervations ſur les diverſes qualités des parages de la mer, donne des inſtructions pour la route des vaiſſeaux.

Vent Routier. *Voiez*, VENT.

R U B.

RUBORD, REBORD. *De kimmegang van een ſchuit.*

C'eſt un terme de charpenterie qui ſignifie le premier rang des planches ou bordages d'un bateau foncet, ou autre, qui ſe joint à la *ſemelle, ou* ſole, & qui eſt la premiere piéce qui s'élève du fond du bâtiment. Le ſecond rang de ces planches s'appelle le Deuxiême Bord; le troiſiême rang, Troiſiême Bord; & le dernier qui joint le deſſous du platbord, s'appelle Sous-barque.

R U C.

RUCHE d'un vaiſſeau. *Voiez*, ROUCHE.

R U M.

RUM, ou REUN. *Ruim.*

C'eſt un eſpace pratiqué dans le fond de cale d'un vaiſſeau, pour y arranger les marchandiſes de ſa cargaiſon, & c'eſt de là qu'on a dit, *Arrumer*, Arrimer, ou Arruner, pour dire, arranger dans le ruim les marchandiſes dont le vaiſſeau eſt chargé; & le mot d'Arrimage, qui veut dire arrangement. On confond ſouvent les termes de Rum & de Fond de cale, & ce dernier même eſt plus uſité que l'autre.

Etre de bon Rum. *Alles in goedt ſchik houden.*

C'eſt-à-dire, Etre de bon ordre. Tenir ſon Rum, c'eſt garder ſon rang.

Avoir du Rum à fond de cale. *Veel ruimte in 't ruim hebben.*

C'eſt-à-dire qu'il y a de l'eſpace.

Donner Rum à une pointe de terre, ou à une roche. *Ruimte geven, afhouden.*

C'eſt s'en éloigner à diſcrétion. *Voiez* HONNEUR.

RUMB de vent. *Streek. Windt-ſtreek.*

C'eſt une ligne qui repréſente ſur le globe terreſtre, ſur la bouſſole, & ſur les cartes marines, un des trente deux vents qui ſervent à la conduite d'un vaiſſeau. Ainſi le Rumb que ſuit le vaiſſeau eſt conçu comme ſa route, ſon cours, ſon ſillage, ſon eau, & ſa trace navale. Mais quoique dans une ſignification générale on donne le nom de Rumb à chaque trait ou pointe de compas, on ne laiſſe pas de les diſtinguer en rumbs entiers, ou vents.

vents principaux, en demi rumbs, & en quarts de rumbs. Il y a même quelques Pilotes qui pour plus d'exactitude, ont une subdivision de demi-quarts de rumbs. La division la plus généralement reçuë est celle qui établit huit rumbs entiers, huit demi rumbs, & seize quarts de rumbs; ce qui fait le nombre de trente deux vents: de sorte que l'horison est divisé en trente deux parties, ou pointes de compas, dont il y en a toûjours quelqu'une qui doit conduire le vaisseau, quand il fait route. La distance comprise entre chaque rumb entier est de quarante cinq degrès: celle du rumb entier au demi qui lui est proche est de vingt deux degrès & trente minutes, autrement vingt-deux degrès & demi; & celle du rumb entier au plus proche quart de rumb est d'onze degrès quinze minutes, de sorte quil y a toûjours onze degrès quinze minutes entre chacun des trente deux rumbs.

S.

S.

SAB.

SABLE. *Sandt.*

C'est une sorte de terre legére, menuë, & sans aucune consistance, mêlée de petits grains de gravier.

SABLE mouvant. *Wel-sandt, Drijf-sandt.*

SABLE vasard. *Modderagtig sandt.*

C'est du sable mélé de vase, que l'on trouve à la sonde.

SABLE. *Sandt-looper, Uur-glas.*

C'est une sorte d'horloge qui mesure des heures, ou des demi heures, par l'écoulement du sable qui sort d'une phiole pour entrer dans une autre. Ces deux phioles, qui sont proprement abouchées l'une sur l'autre, se mettent dans une boîte à jours, & il y a autant de sable dans l'une qu'il en peut couler pendant une heure, ou demi-heure. Ce sable se fait de coquilles d'œufs séchées au feu, bien pulvérisées & bien tamisées. On se sert de ces horloges dans les navires. *Voiez*, HORLOGE.

SABLE. Manger son Sable. *De glaasen eer sy uit zijn omkeeren.*

C'est tourner l'horloge avant que le quart soit fait, & que tout le sable soit écoulé, ce qui est une friponnerie punissable du matelot qui veut faire lever le quart avant le tems limité.

„ Le Quartier maître a l'œuil à ce que celui qui est au gouvernail ne „ mange pas son sable.

SABORD, SABORDS. *Poort, Poorten, Poort-gaaten.*

C'est une embrasure, ou canoniére, dans le bordage d'un vaisseau, pour pointer les piéces de canon. La partie inférieure du sabord s'appelle Seüillet, & quelques-uns donnent aussi ce même nom à la partie supérieure. La distance ordinaire entre deux sabords est de sept pieds. Il y a autant de rangs de sabords qu'il y a de ponts. Chaque rang est ordinairement de quinze sabords dans les plus grands vaisseaux, sans compter ceux de la sainte barbe & les batteries qui sont sur les châteaux. On appelle Premiére Batterie celle qui est la plus basse; elle doit être pratiquée si haute que dans le gros tems elle ne se trouve pas sous l'eau, & ne devienne pas inutile par ce moien. La Seconde Batterie est au pont du milieu; & la troisiême est sur le dernier pont. Chaque sabord doit avoir sa drague & son palan.

„ Pour trouver la hauteur que les sabords doivent avoir il faut diviser en „ trois parties l'espace d'entre les deux ponts, vis-à-vis le grand mât, & „ poser le seüillet du bas ensorte que sa partie supérieure soit au niveau du „ haut

„ haut de la premiére de ces trois parties, & que la partie inférieure du „ seüillet du haut descende au niveau du bas de la plus haute de ces trois „ parties, & la partie du milieu sera le trou du sabord, auquel on donnera „ un quart plus de largeur que de hauteur. Au regard de la distance qu'on „ leur peut donner cela dépend de la construction du bâtiment, & de la „ maniére dont les genoux, les éguillettes, la cuïsine, la dépence, les ca- „ dènes de hauban & autres parties sont placées; auquel éfet le Charpentier „ doit bien prendre ses mesures en trançant son modèle. Les sabords ne „ doivent point être les uns au dessus des autres.

Fermer les sabords. *De Poorten toedoen.*

C'est laisser tomber les mantelets dessus.

Faux-sabord. *Loose Poort.*

C'est un cadre de bois, garni d'une toile goudronnée. On y fait une ouverture avec une petite manche par laquelle la volée du canon passe. On s'en sert à couvrir un sabord lorsqu'on ne le veut pas fermer d'un mantelet. C'est aussi la figure d'un sabord faite dans le bois, ou avec de la peinture, pour tromper les gens.

Tant de Sabords par bande, Par exemple quatorze. *Soo veel poorten op elk zy, by voorbeeldt veertien; Elk laag heeft soo veel poorten.*

C'est-à-dire qu'il y a quatorze sabords dans le côté du vaisseau, par chaque batterie.

SABORDS de l'arriére, dans la chambre du Canonier. *Kruis-poorten.*

SABORDS pour le lest. *Ballast-poorten.*

SABURRE. C'est du lest. *Voiez,* LEST.

S A C.

SACHETS de mitrailles. *Schroot-sakken.*

Ce sont de petits sacs de toile que l'on remplit de mitrailles, soit pour armer des canons, soit pour armer des pierriers.

SACQUIER. *Een Opsiender op het laaden en lossen van sout.*

C'est un petit Officier qui est établi en de certains ports de mer, pour charger & décharger le sel & les grains d'un vaisseau, & les transporter dans des sacs; & c'est de là que vient le mot de Sacquïer.

S A F.

SAFRAN de gouvernail. *Schegge van 't roer.*

C'est une piéce de bois plate & droite qu'on applique sur la longueur du gouvernail, afin qu'en lui donnant plus de largeur elle en facilite l'éfet.

SAFRAN de l'étrave. *Slemp-hout, Loef-hout, Bit aan d'onder-knies.*

C'est une piéce de bois qu'on atache depuis le dessous de la gorgére, ou coupe-gorge, jusques sur le rinjot, & qui sert à faire le vaisseau au vent lorsque, par le défaut de sa construction, il refuse & n'y vient pas bien. On appelle cela, Donner de la pince à un vaisseau.

SAFRAN. *Klik aan het roer.*

C'est aussi la planche qui est à l'extrémité du gouvernail d'un bateau foncet. Les barres qui soutiennent les planches du remplage sont apuïées sur

celle là. C'est encore une grosse piéce de bois qu'on ajoute au bas du gouvernail d'un yacht, & qui y fait une assez grande saillie en dehors.

SAI.

SAILLE. *Set aan.*

C'est un mot en usage parmi les matelots, qui est prononcé par plusieurs ensemble, en élevant ou poussant quelque fardeau.

SAIN. PARAGE SAIN, CÔTE SAINE & NETTE. *Een gesondt kust.*

C'est-à-dire qu'il n'y a point de roches ni bancs aux environs, & que cette côte est sure.

Une Roche Saine. *Een gesondt klip.*

C'est-à-dire qu'il n'y a rien de dangereux que ce qui paroît.

Bois Sain. *Goedt en gaaf en gesondt hout. Voiez,* BOIS.

SAINE. *Voiez,* SEINE.

SAINT-AUBINET. *Een half-voor-vinkenet.*

C'est un pont de corde suporté par des bouts de mâts posez en travers sur le platbord, à l'avant des vaisseaux marchands.

SAINTE-BARBE, GARDIE'NERIE, CHAMBRE DES CANONIERS, LOGE, *Konstaapels-kaamer.*

C'est le lieu où le Maître Canonier tient partie de ce ce qui concerne les utensiles de son artillerie. C'est un retranchement de l'arriére du vaisseau au dessus de la soute.

„ La sainte barbe d'un vaisseau de 134. pieds de long, doit avoir 29. pieds
„ de longueur: son fronteau doie être posé contre le derriére du mât d'ar-
„ timon, entre le 2. & le 3. bau. La porte doit être à babord, à 4. pieds
„ du bord, & avoir. 4, pieds de large par le bas, & 3. pieds 9. pouces par
„ le haut.

SAIQUE. *Een Saik.*

C'est une sorte de bâtiment Grec dont le corps est fort chargé de bois. Il porte un beaupré, un petit artimon, & un grand mât qui s'élève avec son mât de hunne à une hauteur extraordinaire, & il est soutenu par des galaubans & par un étai qui répond de la pointe du mât de hunne sur le beaupré. Ce bâtiment n'a ni misène, ni perroquet, ni haubans, & son pacfi porte une bonnette maillée.

SAISINE. *Seizing.*

C'est une petite corne qui sert à en saisir une autre.

SAISINE de beaupré. *Voiez,* LIEURE.

SAISIR une manœuvre, *Een touw seizen, vangen, beleggen.*

C'est la bien amarrer.

SAISIR l'ancre contre le bord. *Anker-vangen.*

C'est l'amarrer à sa place.

SAL.

SALAISON. *Bequaam tijd om vleesch tot de zee-vaart te souten.*

C'est le tems propre à saler les viandes pour les embarquemens.

SALE. CÔTE SALE. *Vuilen, Een vuile kuste.*

C'est-à-dire qu'une telle côte est dangereuse, qu'elle est pleine de bancs, & semée de basses & de batturçs.

Vais-

Vaisseaux Sales. *Vuile schepen.*

C'est quand ils ont été long-tems à la mer; & qu'il s'y est ataché des filandres & des cravans.

SALOIRE. *Voiez*, QUART DE ROND.

SALUT. LE SALUT, ACTION DE SALUER. *Salutatie*, *Eer-schoot*, *Groet*, *Begroet*. Contre-salut. *Weer-groet.*

C'est une déférence & un honneur qui se doit rendre sur mer, non seulement entre les vaisseaux de différente nation, mais encore entre ceux d'une même nation, lorsqu'ils sont distinguez par le rang de Officiers qui les montent, & qui y commandent. Ces respects consistent à se mettre sous le vent, à amener le pavillon, à l'embrasser, à faire les premiéres & les plus nombreuses décharges d'artillerie pour la salve, à ferler quelques voiles & particuliérement le grand hunier, à envoier quelques Officiers à bord du plus puissant, & à venir moüiller sous son pavillon, selon que la diversité des occasions exige quelques unes de ces cérémonies. Les vaisseaux marchands, saluënt les vaisseaux de guerre. Quelquefois parmi les nations qui peuvent entrer en concurrence, chaque vaisseau de guerre qui est sur la côte, ou à la vûë des terres de sa nation, reçoit le salut d'un vaisseau étranger, & le lui rend ensuite. Le vaisseau qui est au vent d'un autre, est obligé de salüer le premier.

Voici ce que porte la plus nouvelle Ordonnance, qui est celle de 1689. au sujet du Salut & du Contre salut.

Les vaisseaux du Roi de France, portant pavillon d'Amiral, de Vice-Amiral & Contre-Amiral, Cornettes & flames saluëront les places maritimes & principales forteresses des Rois, & le salut sera rendu coup pour coup à l'Amiral & au Vice-Amiral, & aux autres par un moindre nombre de coups, suivant la marque de commandement.

Les places & forteresses de tous autres Princes & Républiques saluëront les premiéres l'Amiral, & le salut leur sera rendu, savoir par l'Amiral d'un moindre nombre de coups; & par le Vice-Amiral coup pour coup. Les autres pavillons inférieurs saluëront les premiers. Mais les places de Corfou, Zante, & Céfalonie, & celles de Nice & de Ville Franche en Savoie, seront salüées les premiéres par le Vice-Amiral. Aucun navire de guerre ne saluëra une place maritime qu'il ne soit assuré que le salut lui sera rendu.

Les navires du Roi portant pavillon, & rencontrant ceux des autres Rois portant des pavillons égaux aux leurs, se feront salüer les premiers en quelques mers & côtes que se fasse la rencontre; ce qui se pratiquera aussi dans les rencontres de vaisseau à vaisseau, à quoi les étrangers seront contrains par la force, s'ils en font difficulté.

Le Vice-Amiral & Contre-Amiral de France rencontrant le pavillon Amiral de quelque autre Roi, ou l'étendard Roïal des galéres d'Espagne, ils ne feront aucune difficulté des les saluër les premiers. Le vaisseau portant pavillon Amiral rencontrant en mer les galéres d'Espagne, se fera salüer le premier par celle qui portera l'étendard Roïal.

Les escadres de galéres de Naples, Sicile, Sardaigne, & autres, apartenant

nant au Roi d'Espagne, ne feront traitées que comme galéres patrones, quoiqu'elles portent l'étendard Roïal, & feront feulement falüées par le Contre-Amiral de France, & faluëront les premiéres le Vice Amiral, qui les y contraindra en cas de refus. La même chofe aura lieu pour les galéres portant le premier étendard de Malte, & de tous autres Princes & Républiques. Tous les navires de guerre François fe feront falüer par la galére patrone de Génes.

Les vaiffeaux portant cornettes & flames faluëront les pavillons de l'Amiral & Contre-Amiral des autres Rois, & fe contenteront qu'il leur foit répondu par un moindre nombre de coups.

Les vaiffeaux des moindres E'tats portant pavillon Amiral, & rencontrant celui de France, plieront leur pavillon, & faluëront de 21. coups de canon; & enfuite celui de France aïant rendu le falut feulement de 13. les autres remettront leur pavillon.

Le Vice-Amiral & Contre-Amiral de France feront falüez de la même maniére par les moindres E'tats. Leur Amiral faluëra pareillement le premier le Vice-Amiral & Contre-Amiral de France; mais il ne pliera fon pavillon que pour l'Amiral, en forte que cette déférence de *plier le pavillon* ne fera renduë par les moindres E'tats qu'aux pavillons égaux, ou fupérieurs.

Les vaiffeaux du Roi, portant cornette, falüeront l'Amiral des moindres E'tats, & fe feront falüer par tous les autres pavillons.

L'étendard Roïal de galéres de France faluëra le premier le pavillon Amiral, qui rendra coup pour coup, & l'étendard fera falüé le premier par le Vice-Amiral.

Le Vice-Amiral fera falüé par la patrone des galéres, à laquelle il répondra coup pour coup, & elle fera falüée par le Contre-Amiral auquel elle répondra de même. Lorfqu'il y aura plufieurs vaiffeaux de guerre enfemble, il n'y aura que le feul Commandant qui faluë.

Lorfqu'on arborera le pavillon Amiral, foit dans les ports, ou à la mer, il fera falüé par l'équipage du vaiffeau fur lequel il fera arboré, de cinq cris de Vive le Roi, & les autres vaiffeaux le faluëront en pliant leur pavillon fans tirer du canon. Le pavillon du Vice-Amiral fera feulement falüé par trois cris de tout fon équipage, le Contre-Amiral & les Cornettes par un cri; & à l'égard des flames elles ne feront pas falüées.

Les vaiffeaux du Roi, portant pavillon de Vice-Amiral & Contre-Amiral, rencontrant en mer le pavillon Amiral, le faluëront de la voix, plieront leur pavillons, & abaifferont leurs hautes voiles.

Le Contre-Amiral, Cornettes & autres vaiffeaux de guerre, abordant le Vice-Amiral, le faluëront feulement de la voix, en paffant à l'arriére, pour arriver fous le vent. Les vaiffeaux de guerre François qui ne porteront ni pavillon ni cornettes, fe rencontrant à la mer ne fe demanderont aucun falut. Il eft défendu à tous Commandans & Capitaines François de falüer les places des ports & rades du Roiaume, où ils entrent & moüillent ordinairement: comme auffi de tirer du canon dans les occafions de revuës & des vifites particulieres qui leur pourroient être faites fur leurs bords.

Se-

Seront seulement salüez du canon l'Amiral, le Vice-Amiral, le Gouverneur de la Province, faisant leur premiére entrée dans le port. Le vaisseau portant pavillon Amiral dans un port rendra le salut. Le Roi se trouvant en personne dans ses ports, ou sur ses vaisseaux, sera salüé de trois salves de toute l'artillerie, dont la premiere se fera à boulet.

L'Année 1672. sa Majesté Britannique étant venuë à bord du Saint Philippes, qui étoit monte par M. le Comté d'Estrées Vice-Amiral de France, elle fut salüée de trois decharges générales de la mousqueterie de l'escadre Françoise, & de trente-cinq coups de canon par chacun des vaisseaux François; mais Sa Majesté y étant revenuë quelque tems après avec la Reine son Epouse, elle ne voulut être salüee que de quelques cris de l'equipage qui fit retenir les mots de Vive le Roi, sans qu'on tirât un coup de canon.

Les vaisseaux des Provinces-Unies ne baissent point le pavillon les uns „ devant les autres, mais ils se saluënt de quelques de canon, le moindre „ en dignité salüant celui qui est au dessus de lui, & le plus jeune son „ ancien. Celui qui est plus élevé en dignité repond d'un moindre nom- „ bre de coups, mais celui qui n'a que l'avantage de l'ancienneté répond „ d'un pareil nombre.

„ Les vaisseaux des plus anciens Collèges sont les premiers en rang, & ne „ saluënt que les derniers. Ceux qui sont de Colléges égaux en ancienne- „ té, tiennent leur rang selon le tems de la réception & prestation de ser- „ ment des Gommandans, sans aucun égard au lieu d'où ils sont. Toutes „ ces choses s'observent par une ancienne coutume de bienséance, sans „ qu'il y ait aucun ordre, ou Réglement, sur ce sujet.

„ Les vaisseaux des Provinces-Unies baissent le pavillon du mât; & la „ plus haute voile jusqu'à mi-mât, devant les navires de guerre Anglois, „ sur les côtes d'Angleterre, & nulle part ailleurs, suivant une ancienne „ coutume que l'usage a établie.

„ Aucuns vaisseaux ne sont obligez d'amener en pleine mer devant d'au- „ tres, s'il n'y a quelque ancienne pratique qui y donne lieu.

„ La bienséance oblige les vaisseaux des Républiques à salüer les premiers „ les vaisseaux des Têtes Couronnées, s'ils sont de la même qualité que „ ceux des Républiques qui les rencontrent. Le salut se fait en tirant le „ canon, en passant à l'arriére du vaisseau qu'on saluë, & en mettant le „ canot à la mer. Toutes lesquelles choses néanmoins se font librement, „ & non en vertu d'aucun droit qui y contraigne.

„ Les navires de guerre des Têtes Couronnées repondent au salut de ceux „ des Républiques, ou d'un pareil nombre de coups, ou d'un moindre „ nombre, selon que les Commandans sont plus ou moins civils.

„ Les Vice-Amiraux de Têtes Couronnées saluënt l'Amiral des Provin- „ ces-Unies d'un pareil nombre de coups; mais ni les huniers ni les pavil- „ lons ne s'amènent point à la rencontre des navires de guerre des Têtes „ Couronnées & de ceux des Provinces-Unies, si ce n'est dans le cas ci- „ dessus mentioné.

„ C'est le pavillon de Commandement que les Officiers Généraux amè-

 „ nent,

„ nent, lorsqu'il s'agit de saluer. Que s'ils n'ont pas de pavillon, ils amè-
„ nent seulement la voile. En pareille occasion on rehisse & les pavillons &
„ les voiles aussi promptement qu'il est possible. Ceux qui entrent dans un
„ port étranger sont obligez de saluer de la maniére établie par les Souve-
„ rains du lieu, à moins qu'il n'y ait quelque traité particulier entre le Sou-
„ verain du lieu & Souverain des vaisseaux qui arivent. Le salut se fait de
„ quelques volées de canon, sans amèner ni le pavillon ni les voiles, après
„ que l'ancre est moüillée & que les voiles sont ferlées. Les Seigneurs ou
„ Commandans du lieu répondent au salut ou de pareil nombre de coups,
„ ou d'un moindre nombre, & cela par civilité & sans aucune obligation.
„ On ne baisse jamais l'enseigne de poupe que lorsque les vaisseaux ont été
„ vaincus & pris.

„ Il semble que le salut du pavillon est plus humble que celui de la voile,
„ puis que les Rois se relâchent plus volontiers sur le dernier que sur le
„ premier.

„ Les vaisseaux marchands rencontrant en mer des navires de guerre, les
„ saluent du canon, s'ils sont d'une Nation avec qui ils ne soient point en
„ guerre.

„ Dans tous les ports on fait l'honneur aux Officiers Généraux étrangers
„ de leur repondre des châteaux & forteresses d'un pareil nombre de coups;
„ mais on repond d'un nombre beaucoup moindre aux simples Capitaines,
„ & quelquefois on ne leur repond point du tout. En Portugal on saluë
„ l'Amiral ou le Vice-Amiral des Provinces-Unies du même nombre de
„ coups qu'ils ont salué.

„ On n'amène jamais les flames, quoiqu'on rencontré des vaisseaux de-
„ vant lesquels on a coutume d'amener le pavillon.

„ Lorsqu'on baisse le pavillon, on n'amène point la voile, comme étant in-
„ utile de baisser tous les deux ensemble. On saluë plus souvent des voiles
„ que du pavillon, parce qu'il y a peu de vaisseaux qui portent des pavil-
„ lons. Les navires de guerre des Provinces-Unies ne portent plus gue-
„ res de pavillons, afin d'éviter tout different.

„ La République de Venise a le rang devant toutes les Républiques de
„ l'Europe, comme étant la plus ancienne; de sorte que les vaisseaux des
„ Provinces-Unies saluënt les premiers les vaisseaux Venitiens qui leur ren-
„ dent pareil salut; ce qui doit s'entendre d'égal à égal vaisseau, car un na-
„ vire de guerre Venitien saluë le premier un vaisseau Pavillon Hollan-
„ dois.

„ Les navires de guerre des Provinces-Unies atendent le salut de ceux de
„ Génes & des autres Republiques, & s'ils le font on le leur rend ou de pa-
„ reil nombre, ou d'un moindre nombre, selon qu'il y a lieu.

„ Quand il arrive de vaisseaux étrangers dans un port, où il y a déja
„ d'autres vaisseaux aussi étrangers égaux à ceux qui arrivent, ou au dessus,
„ & non autrement, la coutume est que ceux qui arrivent font le salut. Ce
„ n'est pas que personne soit tenu de rendre aucun honneur à des étrangers
„ dans un port étranger, si ce n'est qu'il le veuille bien faire, quoique les

„ étran-

„ étrangers qui sont dans le port soient d'une qualité au dessus de ceux qui „ arivent.

„ Ce n'est qu'en entrant dans un port qu'on est obligé de salüer les forte- „ resses & chateaux, mais non pas en sortant, cependant cela se pratique „ souvent par civilité.

„ Quand des navires de guerre se séparent en mer c'est le plus jeune Capi- „ taine qui saluë, & on lui répond d'un pareil nombre de coups. Les Hol- „ dois saluënt d'un nombre impair, quoique la plûpart des autres Nations „ saluënt d'un nombre pair; dequoi on n'a point d'autre raison à rendre que „ la coutume.

„ Pour un même salut quelque fois on fait deux ou trois décharges, mais „ à chaque fois on diminuë le nombre des coups, & le salut se rend d'un „ pareil nombre, si les Officiers sont égaux en dignité, ou d'un moindre „ nombre de coups s'il y a de la différence.

„ Les vaisseaux des Républiques attendent le salut des navires des Souve- „ rains qui sont au dessous des Rois.

„ Les vaisseaux Vénitiens se faisoient autrefois salüer par les Turcs. Sous „ l'Empereur Soliman l'Amiral des Turcs aïant rencontré l'Amiral de Ve- „ nise, & refusé de baisser le pavillon devant lui, le Vénitien tomba sur „ le Turc & lui coula deux galéres à fond, ce qui fut la source d'une gran- „ de & cruelle guerre.

SALUER. de la mousqueterie. *Met muskettery salueeren.*

C'est quand on tire une ou trois salves de mousqueterie. C'est une maniere de salüer qui a coûtume de précéder le salut du canon, & qui se fait seulement à l'ocasion de quelque fête.

SALUER du canon. *Met 't geschut begroeten, Met los branden van 't salueeren.*

C'est tirer un nombre de coups de canon, trois, cinq, sept, neuf, à bale, ou sans bale, selon qu'on veut rendre plus ou moins d'honneur à ceux qu'on saluë. Les navires saluënt à nombre impair, & les galéres par un nombre pair. Le vaisseau qui est sous le vent d'un autre est obligé de salüer le premier.

SALUER de la voix, *Salueren met roepen, Lang Leeve De Koning.*

C'est crier une ou trois fois, Vive le Roi; ce que tout l'équipage fait étant tête nuë. Le salut se fait après celui du canon, ou lors qu'on ne peut ou qu'on ne veut pas tirer du canon.

SALUER du pavillon. *Met de vlag stryken, of de wimpel op schoot hauden, begroeten.*

On saluë du pavillon de deux maniéres, ou en l'embrassant & le tenant contre son bâton ensorte qu'il ne puisse voltiger, ou en l'amenant & le tenant de telle maniére qu'il soit impossible de le voir: c'est-là le plus grand salut de tous.

SALUER des voiles. *Met de zeilen, of met 't stryken van 't zeil begroeten.*

Le salut se fait en amenant les huniers à mi-mât, ou sur le ton: il n'y a que les vaisseaux qui sont sans canon qui saluënt de cette sorte.

SALUER à boulet. *Met scherp groeten.*

SAAUT. *Voiez*, CI-DESSUS.

Rendre le Salut. *Weer groetes*, *Resalueeren*.

C'est faire ce qu'à fait celui qui a salué le premier, ou lui rendre quelques coups de canon moins.

S A M.

SAMEQUIN. *Een Semkyn*.

C'est une sorte de vaisseau marchand Turc, dont on ne se sert que pour aller à terre.

SAMOREUX. *Samereus*.

C'est un bâtiment extrémement long & plat, qui navigue sur le Rhin & sur les eaux internes de Hollande, où les samoreux aportent ordinairement du bois. Le mât en est de deux piéces & fort haut: il est tenu par des cordages à l'arriére & aux côtés.

S A N.

SANCIR. *Sinken*, *Te grondt gaan*.

C'est couler & descendre à fond.

Navire qui a Sanci sous ses amarres. *Een schip aan de grondt*, *of voor syn anker geraakt*.

C'est-à-dire qu'un vaisseau a coulé bas, & qu'il s'est perdu tandis qu'il étoit à l'ancre. *Voiez*, COURANT, Etre emporté par les courans.

SANDALE. *Een Sandaal*.

C'est une sorte de bâtiment du Levant, qui est fait pour l'allége des gros vaisseaux.

SANGLES. *Servings*, *Matten*, *Plaaten*, *Platingen*.

C'est un entrelassement de bittord, qu'on met en differens endroits d'un vaisseau, comme sur les cercles des hunes, sur les premiers des grands haubans, & ailleurs. Les sortes de sangles empêchent que les manœuvres ne se coupent.

SANGLONS. *Sog-stukken*. *Voez*, FOURCATS.

S A O.

SAORRE, QUINTILLAGE. *Ballast*.

C'est un terme dont on se sert sur les côtes de la Méditerranée. *Voiez*, LEST.

SAPIN. *Denneboom*, *Sperreboom*. *Voiez*, BOIS.

SAPINETTES. *Schulpen*.

Ce sont de petits coquillages qui s'engendrent sous un vaisseau qui a été long-tems à la mer.

S A Q.

SAQUER la voile. *Het zeil beslaan*, *of inneemen*.

C'est un mot Normand, pour dire, Ferler, serrer, ou mettre la voile dedans.

SAQUER. *Voort-stooten*, *Voort-setten*, *Voort-duuwen*.

C'est aussi un terme du commun des matelots, qui veut dire, Pousser de l'avant, ou de côté.

S A R.

SARDINS. *Voiez*, JARDINS & GALERIES.

SART,

SART, Goesmon, Varech. *Kroos.*

Ce sont des herbes qui croissent au fond de la mer, & qu'elle en arrache en de certains tems. Elle les rejette à la côte, & ces herbes servent à fumer les vignes & les champs. On les nomme Goësmon sur les côtes de Bretagne, Varech sur les côtes de Normandie, & Sart sur les côtes du Païs d'Aunix, de Xaintonge, & de Poitou. On dit, La coupe du Sart, ou du Varech.

SART détaché des rochers. *Steen-kroos.*

SART fleuri. *Kroos met bloemen.*

SARTIE. *Allerhande tuig tot een schip, Zeil en treil.*

Ce terme est en usage sur la mer Méditerranée, pour signifier toutes sortes d'agreils & d'apparaux pour équiper un vaisseau.

SAS.

SASSES. *Hoos-vaaten.*

Ce sont des pelles creuses propres à tirer l'eau.

SASSOIRE. *Voiez*, Quart de rond.

SAU.

SAUGUE. *Een Sauge.*

C'est le nom que l'on donne à un certain bâteau pêcheur de Provence.

SAUMACHE. *Voiez*, Somache.

SAUSSISSON. Saucisson. *Beuling.*

C'est une espéce de boiau de toile rempli de poudre à canon, qui sert dans un brulot à conduire le feu depuis les dales juques aux artifices.

SAUT. *Een swaar waater-val.*

Ce terme se dit d'une chute d'eau qui se fait dans le descendant de quelques riviéres de Canada, où les canots ne peuvent naviguer.

Donner un Saut à la bouline. *Een schootje, scheutje, slag, of schrikje aan de boelyn geven.*

C'est larguer d'un pied ou deux la manœuvre qu'on apelle bouline.

SAUTE. *Sta by de schoot, Sta by de boelyn; Loop na de groote ree, Loop na de boegspriet.*

Ce terme est fort usité au lieu de celui de Va; car on dit ordinairement lors qu'on commande; Saute sur ce point; Saute sur le beaupré; Saute sur la vergue pour alléger les cargues-fond.

SAUTER. Le vent Sauta au Nord. *De windt kroop na het Noorden, liep Noordelyk, verliep Noord.*

C'est-à-dire que le vent changea & passa d'un rumb à l'autre. Le vent qui étoit Nord-Oüest, sauta au Nord-Est, c'est-à-dire qu'il se fit Nord-Est. On dit encore; Le tems fut très-rude, & les vents sautérent tellement de rumb en rumb, qu'en dix horloges ils firent le tour de la boussole.

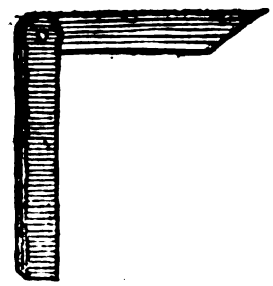
Le vaisseau a Sauté en l'air. *Het schip is gesprongen.*

SAUTER à l'abordage. *Enteren en overspringen. Voiez*, Abordage.

SAUTERELLE. *Swei.*

C'est un instrument fait ordinairement de bois, & presque semblable au buveau, car elle est toute droite & comme une équerre pliante qui s'ouvre & qui se ferme de même qu'un compas, pour former & pour tracer

tracer des angles, & aussi pour prendre des mesures sur le trait & sur l'ouvrage. Les deux branches de la sauterelle doivent être d'une égale largeur par tout, ce qui n'est pas au buveau. C'est proprement une fausse-équerre, qui est appellée Sauterelle par les Menuisiers.



SAUVAGE, SAUVEMENT, ACTION DE SAUVER. *Berging.*

C'est quand on s'emploie à recouvrer & à sauver les marchandises perduës par un naufrage, ou jettées à la mer, à cause du gros tems qui a obligé d'alléger le vaisseau: le tiers en appartient à ceux qui les sauvent.

SAUVAGE, FRAIS DU SAUVEMENT. *Berg-loon.*

C'est le paiement qu'on donne à ceux qui sauvent quelque chose, ou la part qu'ils ont à ce qu'ils sauvent.

SAUVAGE. Faire le Sauvage, Sauver. *Bergen.*

SAUVEGARDE, ou, TIREVIEILLE. *Klim-stag, Loop-stag.*

C'est une corde amarrée au bas du beaupré, & qui montant à l'étai de misène en descend pour s'amarrer aux barres de la hune de beaupré. Cette sauvegarde sert aux matelots qui font quelques manœuvres de la sivadiére & du tourmentin, pour marcher en seureté sur le mât de beaupré.

SAUVEGARDE du gouvernail. *Sorglyn, Een swaare taalie aan 't roer.*

C'est un bout de corde qui traverse la méche du gouvernail & qui est saisie à l'arcasse du vaisseau.

SAUVEGARDES. *Rusten, Rust-lynen in 't galioen.*

Cela se dit encore de deux cordes que l'on fait regner depuis les bouts de l'éperon jusques aux sous-barbes des bossoirs. Elles servent à empêcher que les matelots qui sont dans l'éperon pendant la tempête ne tombent à la mer.

SAUVE-RABANS, ou, TORDES. *Leissels, Worsten om de ree, Hoedtjes om de ree gespykert.*

Ce sont des anneaux de corde qu'on met près de chaque bout des grandes vergues, afin d'empêcher que les rabans ne soient coupez par les écoutes de hune. Depuis les deux tiers de la grande vergue vers les deux bouts il faut garnir d'étropes qu'on appelle Sauve-rabans.

SAUVER. *Voiez,* SAUVAGE.

SAUVEURS. *Bergers.*

C'est ainsi qu'on appelle ceux qui ont sauvé, ou pêché les marchandises per-

perduës en mer, ou parce que la tempête a obligé d'en décharger le vaisseau. Ils ont le tiers de ce qu'ils sauvent, ou bien on convient avec eux pour leur paiement.

SCH.

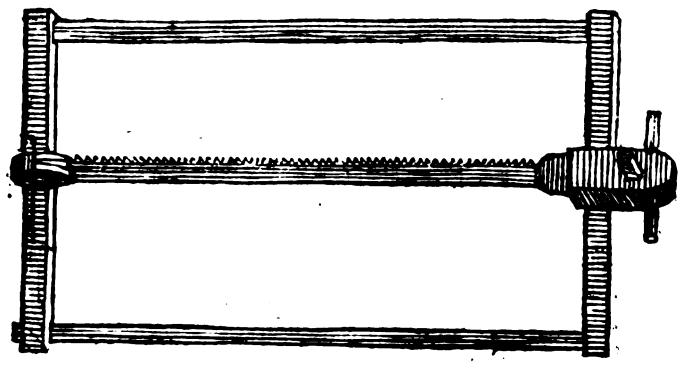
SCHOUE. *Voiez*, PRAME.

SCI.

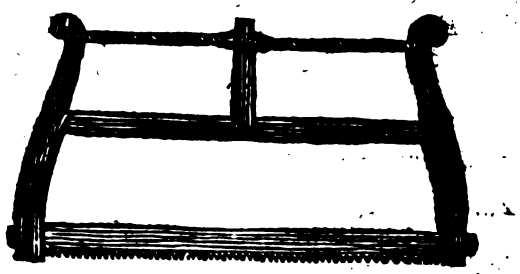
SCIE. *Een Saag, of Zaag.*

C'est une lame de fer longue & étroite, taillée d'un des côtés par de petites dents. Il y en a de diverses sortes pour scier le marbre, la pierre, & le bois. Il ne s'agit ici que de celles qui sont propres à scier le bois. Il y a des moulins à scie qui par leur seul mouvement scient des poutres pour faire des planches. Les scies avec les dents détournées de part & d'autre sont pour le bois.

SCIE à refendre. *Een Schulp-saag.*

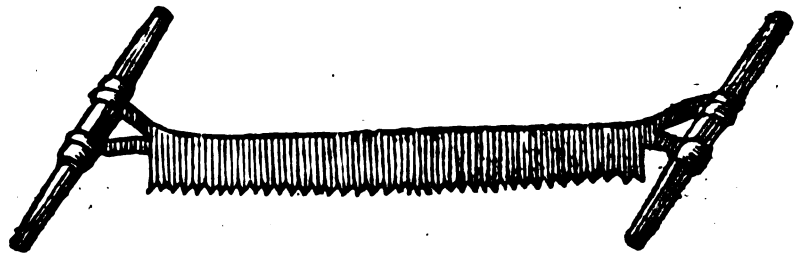


SCIE à débiter. *Een Raam-saag, Span-saag.*



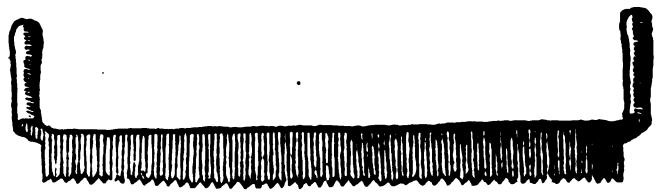
SCIE à scier de long. *Een Kraan-saag.*

Ces sortes de scies ont un afûtage à chaque bout que les ouvriers appellent Main.



SCIE nommée Passe-par-tout. *Trek-saag.*

Ces scies servent à scier de gros arbres dans les forêts. Elles n'ont qu'un manche à chaque bout de la feüille, comme celles avec quoi on scie la pierre tendre, mais il y a cette différence que les dents des scies de pierre ne sont pas détournées, & que celles à bois le sont de part & d'autre, avec un tourne-à-gauche.



SCIE à tenon. *Een kleine Span-saag.*

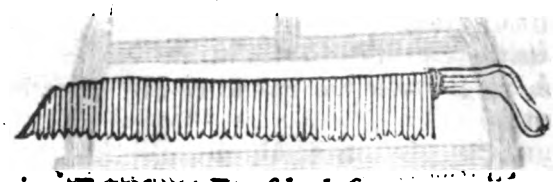
Cette scie est large, fort mince & a de petites dents aussi fort minces.

SCIE à tourner. *Een Span-saag.*

Elle est étroite, avec des viroles au bout des bras.

SCIE à main. *Een Handt-saag.*

Elle a une poignée courbée.



SCIE à main, Egogine. *Een schrob-saag.*

Elle a une poignée droite.

SCIER. *Saagen, Zaagen.*

C'est couper avec une scie.

SCIER. Scier à culer. *Riemen stryken, Averregts roeijen, Deisen.*

C'est nager en arriére, ramer à rebours, pour se retirer en reculant, ce qui fait qu'on revient sur son sillage sans montrer ni la poupe ni le flanc. Tous les bâtimens à rames évitent par-là le revirement, & présentent toûjours la prouë.

Mette

ettre à Scier, ou, Mettre à culer. *De zeilen op de mast brassen, om te deisen.*

C'est-à-dire, Mettre le vent sur les voiles, ce qui fait que le vaisseau recule au-lieu d'avancer.

SCIER sur le fer. *Over-stuur stryken, om 't anker klaar te houden.*

C'est-à-dire, Ramer à rebours, ce qui se fait quand une galére est chargée d'un vent traversier dans une rade où elle est à l'ancre. Les rames par ce mouvement là soutiennent sur son fer contre les vagues qui en venant de la mer pourroient la jetter contre la côte.

SCIE. *Stryk.*

C'est un commandement pour faire scier.

SCIE tribord. *Stryk aan stier-boord.*

C'est un commandement pour faire que les avirons du côté droit scient.

SCIE babord. *Stryk aan bak-boord.*

C'est un commandement pour faire scier les rameurs du côté gauche.

SCITIE, SATIE, SETIE. *Satye, Sety, Scity.*

C'est une maniére de barque d'Italie, ou de petit vaisseau à un pont, que l'on navigue avec des voiles Latines. Les Grecs & les Turcs donnent ce même nom à leurs barques.

S C O.

SCORBUT, ou SCURBUT. *Scheur-buik.*

C'est une maladie qui prend sur mer & principalement dans les voiages de long cours, pendant lesquels la corruption de l'air marin, les choses salées qu'on mange, & le vin pur que l'on est obligé de boire lorsque les eaux sont gâtées, altérent la masse du sang, enflent le corps, le remplissent de pustules, & infectent l'haléne. On commence à s'appercevoir de cette maladie par une grande enflure des gencives où il se forme ensuite de malins ulcéres. La langueur qu'elle cause ne peut être soulagée qu'en prenant terre, ou en se frotant du sang des tortuës de mer. On se peut aussi servir utilement du jus d'orange, ou de citron. Le scorbut est familier dans tous les lieux maritimes, à cause que l'air y est rempli de particules acres qui s'échapent de la mer. On l'appelle aussi Mal de terre. *Voiez*, CHIRURGIEN.

SCOUE. *De kimme van een buikstuk.*

C'est l'extrémité de la varangue qui se courbe doucement pour être entée avec le genou.

S C U.

SCULPTURES. *Gebouwen, of gesneeden beeldt-werk, en hakke-borden.*

Ce sont divers ouvrages de Termes & autres figures, dont on fait des ornemens en divers endroits des vaisseaux.

SCUTE. *Schuit.*

C'est un petit esquif, ou canot, que l'on emploie au service d'un vaisseau.

Le mot Flamand signifie toute sortes de bateaux.

S E C.

SEC. Un vaisseau qui est à Sec, qu'on met à Sec. *Een schip dat op droog sit, dat men op droog brengt.*

C'est-à-dire qu'il est échoüé, ou qu'on le met hors de l'eau pour le radouber.

„ C'est presque toûjours par la proue qu'on met à sec les vaisseaux „ legers & étroits; mais pour les vaisseaux larges & qui sont gros, ou „ forts d'échantillon, on les y met par le côté: on prend pour cet effet „ le tems du demi-flot, & l'on cherche un fond de sable, s'il est possible „ d'en trouver.

SEC. Vaisseau qui met à Sec, ou Vaisseau qu'on met à mâts & à cordes. *Sonder zeilen laaten dryven*, *Onder zee leggen*, *Laaten onder zee schieten*, *Alle de zeilen inneemen.*

C'est-à-dire que ce vaisseau a toutes ses voiles ferlées, qu'il ne porte aucune voile, & qu'elles sont toutes pliées. On dit, Les Corsaires ont coûtume de mettre leurs vaisseaux à sec pour empêcher que de jour il ne soient découverts de loin, & la nuit ils appareillent & font route sur ceux qu'ils ont vû passer. On navigue aussi à sec lorsque le vent est forcé. *Voiez*, Mettre les voiles dedans.

Second. Vaisseau Second. *By-staander*, *Noodt-bulp*, *Macker.*

On dit, Second de l'avant & Second de l'arriére, comme Matelot de l'avant & Matelot de l'arriére. *Voiez*, MATELOT, VAISSEAU MATELOT.

SECRET d'un Canon. *Voiez*, LUMIERE.

SECRET d'un brulot. *Laad-gat.*

C'est l'endroit du brulot par où le Capitaine qui le veut brûler y met le feu.

SECRETAIRE de chaque Collége de l'Amirauté. *De Secretaris van elk Collegie van d'Admiraliteit.*

„ C'est en Hollande une charge à-peu-près semblable à celle des Grêfiers. „ Ils gardent les Actes, & tiennent régître de toutes les Résolutions qui „ sont prises. Ils ont leurs Commis, qui s'appellent aussi Clercs, ainsi „ qu'en France.

SEI.

SEILLEAU. *Puts*, *Putsel.*

C'est un Seau. En terme de mer on dit Seilleau.

SEILLURE, SILLAGE, EAU, HOÜAGE, OÜAICHE, *Sog*, *Vaarwaater.*

C'est la trace navale ou le chemin du vaisseau. Le Commandant arbora un pavillon rouge aux haubans d'artimon, pour faire signal aux vaisseaux de se rendre sur sa seillure. Sillage est plus usité.

SEIN. *Zee-boesem*, *Inham.*

C'est au regard de la mer ce qu'une péninsule est au regard de la terre, un golfe d'une petite étenduë, c'est-à-dire, une petite mer environnée de terre qui n'a de communication à une autre mer que par un passage.

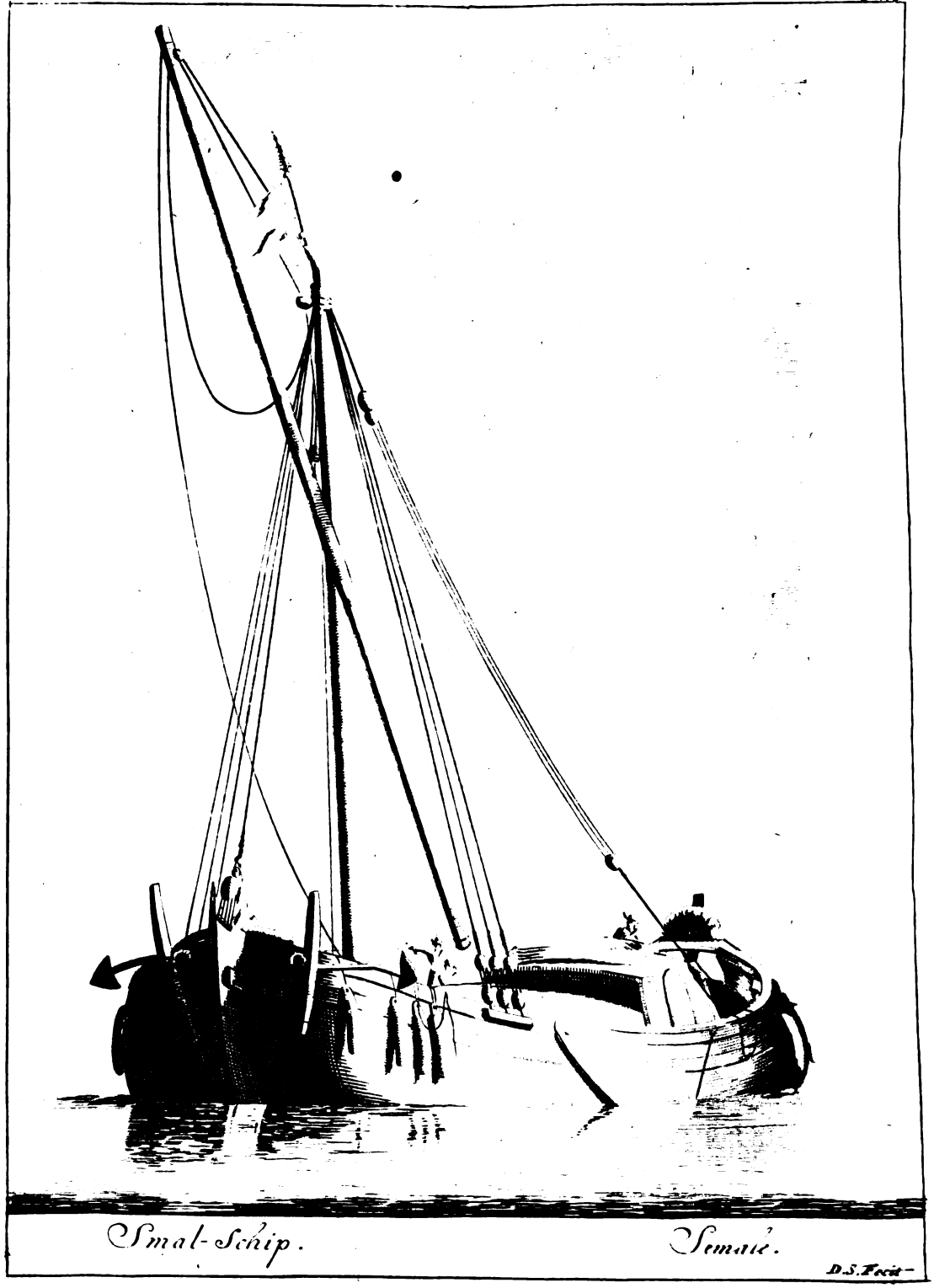
SEIN d'une voile. *'t Buik van 't zeil.*

C'est son creux, ou l'endroit que le vent fait enfler quand il est dedans.

SEINE, SAINE, SENE, SEIME. *Zege*, *Seeg*, *Zeegen.*

C'est une epéce de filet qui le traine sur les gréves. On donne ce même nom à un rets à pêcher dont on se sert dans les petites riviéres. Il a deux grandes ailes & une longue nasse. La seine est fort utile aux vaisseaux qui naviguent aux côtes de l'Afrique & de l'Amérique.

SEI.



SEJ.

SE'JOUR. *Leg-tydt.*

C'est le tems qu'un vaisseau demeure dans un port ou dans une rade étrangére. On dit, Jours de Séjour pour les navires de guerre, & Jours de planche pour les vaisseaux marchands. *Voiez*, JOURS.

SEL.

SELLE de Calfat. *Breeuwers-stoel*, *Brou-stoel.*

C'est une espéce de petit cofre fait de planches, dans lequel un Calfat met ses instrumens, & qui lui sert de siége lors-qu'il calfate sur le pont d'un vaisseau.

SEM.

SEMALE. *Smal-schip.*

„ La Semale qui signifie Bâtiment étroit, & la Semaque, *Smak-schip*, „ qui s'appelle aussi en Flamand, *Wydt-schip*, ou Bâtiment large, sont des „ bâtimens d'une même construction, & la différence de largeur est même „ assez souvent très-peu considérable. La Semale est assez étroite pour pas- „ ser au travers de la ville de Gouda, ou Tergoude, en Hollande, par les „ écluses qui y sont; & la Semaque, qui est trop large, n'y pouvant pas- „ ser, passe en dehors, le long des murailles de la ville, par une autre éclu- „ se. C'est de-là que vient la difference du nom. Ces bâtimens naviguent „ souvent de Hollande à Anvers & ailleurs en Flandre. On s'en sert aussi, „ pour mener des marchandises à bord des grands vaisseaux, & pour en ra- „ porter. Le gouvernail est fort large & fort pesant, parce que ces bâti- „ mens n'étant pas aigus & tirant peu d'eau, cette petite quantité d'eau „ n'est pas capable de faire beaucoup mouvoir le gouvernail: or l'on fait „ que plus le gouvernail reçoit d'eau & de mouvement, & mieux le vais- „ seau gouverne. On tient donc le gouvernail des semales bien large, a- „ fin qu'il reçoive plus d'eau & qu'il ait plus de mouvement.

„ VOICI le devis d'une Semale de 58 pieds de long, de l'étrave à l'é- „ tambord; 15 pieds 8 pouces de large de dehors en dehors; 4. pieds de „ creux pris derriére le bau du mât, & 6 pieds 4 pouces pris de dessus le „ fond de cale jusques sous les goutiéres; le tout pied d'onze pouces, & pou- „ ces de pied Rhénan.

„ La quille avoit 1. pied & 1 pouce de large, & 5 pouces d'épais, & „ seulement 4. pouces à l'endroit où elle se joint à l'étrave en dedans. L'é- „ trave avoit en dedans 9. pouces d'épais, & 7. pouces, en dehors, étant „ toute d'une piéce sans brion, & aussi sans fausse étrave. La quête étoit „ de 5. pieds. On peut bien en donner un peu moins, mais jamais plus. L'é- „ tambord avoit 9 pieds d'épaisseur en dedans, 1 pied d'épaisseur en dehors, „ sous la lisse de hourdi, & 1 pied 9 pouces de quête. Le bâtiment avoit „ 4 pieds de relevement à l'avant, & 6 pouces à l'arriére. Ce même or- „ dre de construction s'observe dans toutes les Semales & Semaques, soit „ qu'elles soient plus longues, ou plus courtes.

„ Pour l'épaisseur du bordage de fond, il y avoit cinq bordages dans un „ pied d'épaisseur de bois, & le dernier bordage, qui étoit de la même épai- „ seur par le côté qui joignoit les autres, ou en dedans, avoit 3. pouces &

„ demi d'épais par le côté qui étoit en dehors, ou qui joignoit le premier „ bordage des fleurs. Le premier bordage des fleurs avoit 3. pouces d'é- „ paisseur dans toute l'étenduë où il n'avoit point été chaufé. Le bordage „ au dessus du premier bordage des fleurs avoit pareille épaisseur de 3. pou- „ ces par le côté du dessous, mais par le côté du haut il n'avoit que l'épais- „ seur des planches de cinq au pied, & tout le reste du bordage étoit aussi de „ planches de cinq au pied.

„ Les varangues avoient 7. pouces d'épais sur la quille, & 7. pouces de „ large, & étoient à la distance de 8. pouces l'une de l'autre. Sur le bout „ de chaque varangue étoit une allonge de 7. pouces & demi d'épaisseur par „ le bas, & de 4. pouces par le haut. Dans la distance entre chaque varan- „ gue il y avoit un genou qui avançoit de 18. pouces sur le fond & contre „ le bordage, aussi haut que le bois le pouvoit permettre.

„ La carlingue étoit de deux piéces en sa largeur, & avoit 2. pieds 6. „ pouces de large au milieu du vaisseau, 6. pouces d'épais sous le cornet du „ mât, & 4. pouces à l'arriére. Les bordagds des fleurs avoient 3. pouces „ d'épais, & 1. pied & 1. pouce de large: les serre-bauquiéres 2. pouces „ & demi d'épais, & 1. pied 9. pouces de large. Les vaigres *au dessus du* „ pont & celles du fond de cale étoient de planches de cinq dans un pied d'é- „ paisseur.

„ Les serre-goutiéres étoient sans écarts, & toutes d'une piéce depuis les „ façons de l'arriére jusques à celles de l'avant, aïant 6. pouces d'épais du „ côté qui étoit en dehors, & 3. pouces en dedans, & étant assemblées a- „ vec les accotards, entre lesquels & le côté de l'élévation du pont il y avoit „ 2. pieds de distance, qui faisoient la largeur des serre-goutiéres. La plus „ basse préceinte avoit 1. pied 2. pouces de large & 4. pouces d'épais, & „ débordoit de 2. pouces par le dessous. La plus haute préceinte avoit un „ pied de large & 3 pouces d'épais. Le franc-bordage avoit 3 pouces d'é- „ pais.

„ Le bau d'auprès du mât avoit 2 pieds 4 pouces de large, & 8. pouces „ d'épais. Le bau de l'avant du retranchement appellé *Rouf*, 1 pied & 1 „ pouce de large & 10. pouces d'épais. Le bau du derriére du même *Rouf* „ 8. pouces d'épais, posé 9. pouces au dessous de la serre-goutéire: le bau „ de l'arriére 1 pied 7 pouces de large, & 1 pied 2 pouces d'épais: le „ tout avec des barrotins entre deux.

„ Il y avoit 4. courbes sous le bau de l'avant du *Rouf*; 2. sous la couver- „ te 6. au bau du mât; 4. au bau du derriére du *Rouf*, 4. au bau de l'ar- „ riére, & 2. au barrotin de l'écoutille de la tille de l'arriére; deux guer- „ landes à l'avant & 2. barres d'arcasse à l'arriére. Le cornet, ou les piéces „ du cornet avoient 4. pouces d'épaisseur, & l'esquain 1. pouce. Le Con- „ tre-étambord qui formoit les façons du vaisseau avoit 20 pieds de long de- „ puis le talon de la quille.

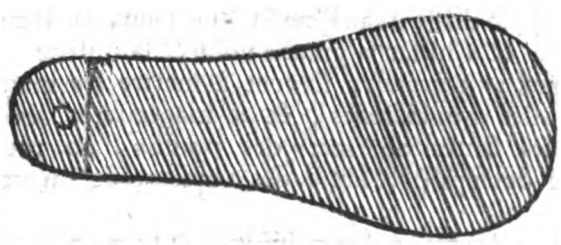
SEMAQUE, Smaque. *Smak*, *Smak-schip*, *Wydt-schip*. *Voiez* l'article précédent.

SEMELLE, ou Derive. *Swaard*, *Zwaärd*.

C'est un assemblage de troisplanches, mises l'une sur l'autre, & taillées en

ensemelle de soulier, ou en demi-ovale. Les belandes & les heus s'en servent pour aller à la bouline, & d'ordinaire chacun de ces bâtimens à deux semelles penduës une à chaque côté de son bordage. Lors-qu'on veut aller à la bouline soit à stribord, ou à babord, on laisse tomber à l'eau la semelle qui est sous le vent. & cela empêche le bâtiment de dériver; & l'autre semelle demeure penduë au bordage jusqu'au premier revirement.

„ Sans les semelles les bâtimens legers auroient assez de peine à virer: el-
„ les servent admirablement à soutenir le bâtiment dans l'eau, & à le faire
„ tourner à peu-près comme sur un cabestan. Mais lors-qu'il y à peu d'eau
„ sous la quille les bâtimens tournent plus aisement, parce que peu d'eau fait
„ peu de résistance, & fait peu dériver. Les semelles sont d'un grand usage
„ pour naviguer dans les eaux internes, mais sur mer on n'en voit plus gué-
„ res qu'à quelques boïers quarrez, à quelques galiotes legéres, & à de pe-
„ tites buches. On leur donne de longueur deux fois le creux du bâtiment;
„ de largeur la moitié de leur longueur; & d'épaisseur par le haut deux fois
„ celle du bordage. Mais lors-que les bâtimens sont destinez à naviguer
„ dans des riviéres, ou autres eaux peu profondes, on les tient un peu plus
„ larges. Au contraire on tient un peu plus longues & plus étroites celles
„ qui naviguent dans les eaux de Zélande & de Frise, & autres eaux pro-
„ fondes & souvent agitées. Celles des bâtimens qui vont à la mer se sont
„ fort étroites.



SEMELLE. *De eerste plank in 't vlak, aan een schuit, van de kimmegang tot de kiel.*

On appelle aussi Semelles les piéces de bois qui font le pourtour du fond d'un bateau, & qui servent à en couturer le rebord.

S E N.

SENAU. *Snauw.*

C'est une barque longue dont les Flamans se servent pour la course. Elle ne porte que vingt-cinq hommes au plus.

„ Quoique les Senaus & les Pleites, dont on se sert beaucoup dans tous
„ les Païs-Bas, soient au rang des Binnelandres, ou bâtimens qui naviguent
„ dans les eaux internes, ils ne laissent pas d'aller aussi fort-souvent à la
„ mer, nonobstant qu'ils n'aïent guéres que trois hommes d'équipage. Ce
„ sont des bâtimens longs & plats de varangues, dont tout le pont n'est que
„ d'écoutilles, avec des courcives aux deux côtés qui baissent au dessous du
„ pont lequel est elevé. Leurs voiles sont comme celles de semaques, mais
„ elles sont plus grandes.

SENTINE. *Urk*, *Durk*, *Zoo*, *Waater-loosing*.

C'est un terme Levantin qui se prend indifféremment pour la vitonniére, ou pour l'eau puante & croupie qui s'y corrompt. Quand la sentine put extrémement c'est signe que le vaisseau ne fait guéres d'eau.

SENTINELLE au haut du mât. *Uit-kyker*. *Voiez*, HUNE.

SENTINELLES de chaloupe. *Boot-waagters*.

SEP.

SEP DE DRISSE, BLOC D'ISSAS, ROC D'ISSAS, BLOC, MARMOT. *Knegt*, *Standt-blok*.

C'est une grosse piéce de bois quarrée, que l'on met debout sur la carlingue, d'où elle s'élève sur le pont. Au bout d'en haut de cette piéce de bois sont trois ou quatre rousets de poulies sur un même aissieu, sur quoi passent les grandes drisses. Il y a deux grands Seps de drisse, l'un appellé Sep de drisse du grand mât, *De groote knegt*, qui sert à la grande vergue. L'autre est le Sep de drisse de misène, *De Fokke-knegt*, qui sert à la vergue de misène. Chacun est élevé au pied de son mât.

„ Dans les petits bâtimens il y a au côté du mât une espéce de gros taquet „ qui tient lieu de sep de drisse, auquel on amarre les cordages *qui servent à* „ hisser les voiles, & les vergues ou balestons. Le nombre des Seps, ou „ Blocs, n'est point fixé: il y en a beaucoup dans les grands vaisseaux, & „ encore plus à proportion dans les petits bâtimens. Il y en a sur le haut „ pont, sur le pont qui est dessous, & sur le château d'avant. Le grand sep „ de drisse & le sep de drisse de misène servent à amarrer la grande drisse & la „ drisse de misene, & à hisser la grande voile & la misène. Les petits seps „ qui sont attachez aux grands, servent à mettre les mâts de hune hauts „ par le moien des guindereses, & à manœuvrer les drisses des hu- „ niers. Dans les flûtes on met des poulies, ou rouëts, contre le „ bord, au lieu de seps; & aussi des taquets, de même que contre le „ mât.

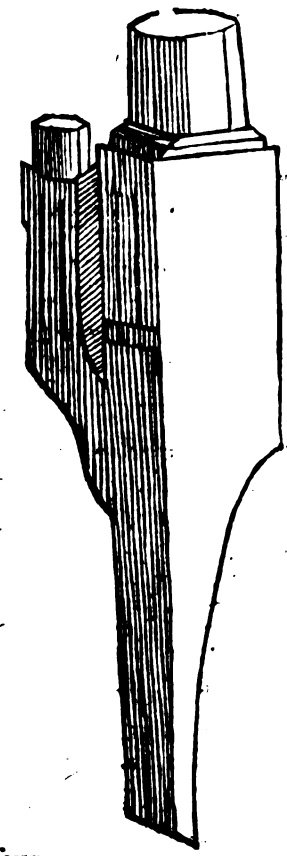
„ Le grand Sep de drisse d'un vaisseau de 134 pieds de long, doit avoir „ 18 pouces de large & 17 pouces d'épais: les poulies doivent avoir 17 pou- „ ces de long & 2 pouces d'épais, la quatriéme poulie qui est en dehors doit „ avoir 1 pouce & demi d'épaisseur. La tête du sep doit avoir un pied de „ long. Les deux petits seps qui sont au pied, & qui en doivent être à la „ distance de 4 pouces, doivent avoir 1 pied de large & 6 pouces d'épais. „ La tête doit avoir 7 pouces de long, & 7 pouces d'épais par le haut. „ Au dessus il y a un bitton de demi pied de largeur, & d'autant d'é- „ paisseur.

„ Le Sep de drisse de misène doit être placé à la distance de 13 pouces „ du mât par derriére. Il doit s'élever de trois pieds au dessus du château „ d'avant, où il doit avoir 15 pouces d'épaisseur & 6 pouces de largeur. „ La tête doit avoir 10 pouces de long, 9 pouces & demi d'épais par le „ haut, & 1 pied de large. Deux des poulies doivent avoir 1 pied 6 pouces „ de large, & la troisiéme 1 pouce & demi.

„ Les deux petits Seps ou blocs de l'avant doivent avoir 9 pouces de „ large & autant d'épais. Les poulies doivent avoir 10 pouces de large &

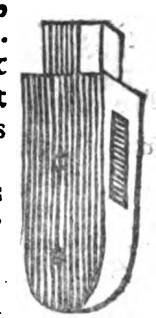
„ 2 pou-

„ 2 pouces d'épais. La tête doit avoir 8 pouces
„ de long, & 4 pouces d'épais par le haut; 8 pou-
„ ces de large, & 3 pouces d'épais par le bas. Ils
„ doivent être placez contre les faix de pont, &
„ être attachez par leur pied aux courbatons de
„ bittes, & entretenus par une cheville avec le
„ bau. Il doit y avoir au dessus des trous, un
„ bitton de 5 pouces d'épaisseur, & d'autant de
„ largeur, dont la tête doit avoir 8 pouces de
„ long.



„ Un autre Auteur Flamand dit qu'en général
„ le grand Sep de drisse doit avoir d'épaisseur les
„ 9 dixiêmes parties de celle de la quille, & que
„ pour sa longueur on la doit proportioner aux
„ poulies qu'on y doit mettre. Dans les navires
„ de guerre on le place sur le bas pont; mais dans
„ les vaisseaux marchands & dans ceux de la Com-
„ pagnie des Indes Orientales on le place sur le
„ haut pont. Le sep de drisse de misène est aussi
„ placé sur le bas pont dans les navires de guerre;
„ mais dans les autres vaisseaux il il est sous le châ-
„ teau d'avant, & quelquefois sur le château. Il
„ doit avoir d'épaisseur une dixiême moins que
„ le grand sep. Auprès de chacun de ces deux
„ seps il y en a encore deux autres petits qui ser-
„ vent à manœuvrer les écoutes de hune, & les
„ cargues. Ils doivent avoir un tiers moins d'é-
„ paisseur que les grands seps auprès desquels ils
„ & ils doivent avoir autant de largeur que d'épaisseur.

„ Le Sep de drisse d'artimon, *De knegt by de besaans mast*,
„ *of*, *de besaans knegje*, doit être placé à 1 pied & demi du mât.
„ Il doit s'élever de 2 pieds au dessus du château d'arriére, &
„ avoir 10 pouces de large, & 8 pouces d'épais. La tête doit
„ avoir 5 pouces & demi de large, & 6 pouces d'épais. Les
poulies doivent avoir 8 pouces de large.



„ „ Les grands navires ont encore un grand nombre d'autres
„ seps, ou blocs; savoir, 1 pour la drisse d'artimon; 1 pour
„ la drisse du grand hunier; 1 pour la drisse du petit hunier; 1
„ pour la drisse du perroquet de fougue; 2 pour les écoutes du
„ perroquet de fougue; 2 pour les bras du grand hunier; 2 pour
„ balancines de la grande vergue; 2 pour les cargues boulines; 2 pour les
„ cargues-fond de la grande voile; 2 pour les cargues-fond du grand hu-
„ nier; 2 pour les boulines; 2 pour les boulines du grand hunier; 2 pour
„ les boulines de misène; 2 pour les boulines du petit hunier; 2 pour les
„ balancines de la vergue de misène; 2 pour les bras de misène; 2 pour les

„ bras

„ bras du petit hunier; 2 pour les cargues-bouline de miſéne; 2 pour les „ cargues-fond de miſéne; 2 pour les retraites du petit hunier.

„ La grandeur de tous ces ſeps, blocs, ou taquets, ſe doit proportioner „ par l'épaiſſeur des cordages à l'uſage deſquels ils ſont deſtinez. Les ga- „ rants de ces cordages étant paſſez dans les ſeps ſont beaucoup plus aiſez à „ manœuvrer, & il y faut moins de gens. On trouve la plûpart, ou preſ- „ que tous ces blocs dans tous les vaiſſeaux, où ils ſont placez le long du „ bord, & dans les autres endroits où ils cauſent le moins d'embaras.

Petit Sep de driſſe, ou Bloc de petit bâtiment. *Polder*, *Bolder*.

C'eſt un bloc qu'on voit en pluſieurs endroits ſur les bordages, ſur tout à l'avant & ſur la couverte, dans la tête duquel paſſe une cheville de bois fort longue, dont une partie demeure en dehors par chaque bout, & l'on y amarre les manœuvres des tialques, des damelopres, des ſemalles, & d'autres ſemblables bâtimens, comme on les amarre à des taquets dans les grands vaiſſeaux.

SER.

SERGENT. *Klaas Jakobsz.*

C'eſt un outil pour cambrer les planches qu'on chauſe. *Voiez*, CAMBRER.

SERGENT, CROCHET, DAVID. *Een Kuipers klem-haak.*

C'eſt une barre de fer de 4 à 5 pieds de long, & d'un pouce, ou neuf lignes de groſſeur en quarré, aïant un crochet en bas, & un autre qui monte & deſcend le long de la barre, qu'on appelle main. Il ſert pour joindre ou tenir les piéces de bois lors-qu'on veut les coler, ou cheviller, & pour faire revenir la beſogne, c'eſt-à-dire, preſſer le bois l'un contre l'autre.

SERPER. *'t Anker ligten.*

C'eſt lever l'ancre; mais le mot Serper eſt affecté à la navigation des galéres & des bâtimens de bas-bord, qui ont une ancre à quatre bras nommez riſſons, ou grapins. Dès que l'eſcadre fut appareillée les galéres ſerpérent.

SERRAGE, ou SERRES DU VAISSEAU. *Waagering*, *Waagers*. *Voiez*, VAIGRE.

Faux Serrage. *Looſe waageringe*, *Garniering onder en dwars ſcheeps.*

Ce doit être ce qu'on appelle Grenier.

SERRES de mât. *Voiez*, E'TAMBRAIES.

SERRE-BAUQUIE'RES, SERRE-BAUQUERES. *Balk-waagers*, *Bandt-wegers.*

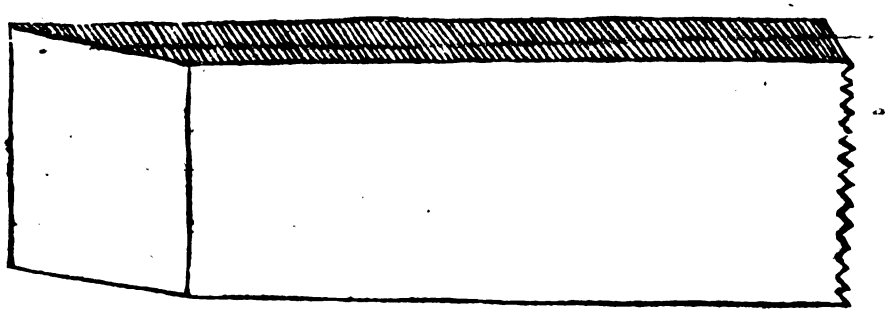
C'eſt le nom que l'on donne à de longues piéces de bois ſur leſquelles le bout des baux eſt paſſé. Elles regnent autour du navire. Celles qui ſont ſous les baux du bas pont s'appellent, *Balk-waagers in 't ruim.*

„ On donne ſouvent aux ſerre-bauquiéres la moitié de l'épaiſſeur de l'étra- „ ve, priſe en dedans: d'autres leur donnent les deux cinquiêmes parties de „ cette même épaiſſeur; & comme les entailles qu'on y fait pour y placer „ les baux les affoibliſſent un peu, on met encore au deſſous de la ſerre-bau-

„ quiére,

„ quiére, dans les plus grands navires, une autre vaigre de la même épais-
„ seur.

„ Selon quelques Charpentiers la Serre-bauquiére d'un vaisseau de cent-
„ trente-quatre pieds de long de l'étrave à l'étambordt, doit avoir deux pieds
„ six pouces de large au milieu du vaisseau, un pied dix pouces a l'arriére,
„ & un pied huit pouces à l'avant. Elle doit avoir cinq pouces & demi d'é-
„ paisseur au milieu du vaisseau, huit pouces à l'avant, & quatre pouces à
„ l'arriére. Ses bouts de l'arriére sont posez deux pieds au dessous de la pre-
„ miére barre de contre-arcasse, & c'est-là qu'elle a un pied & dix pouces
„ de large. La serre-bauquiére qui est au premier gabarit sous le maître
„ bau, est posée cinq pouces & demi au dessous des goutiéres, & elle com-
„ mence déja à être posée à cette même hauteur, à vingt-six-pieds de l'ar-
„ casse, en venant vers l'avant. C'est-la qu'elle commence à baisser, & el-
„ le continuë toûjours en allant vers l'arriére.



SERRE-BOSSE. *Rust-lyn*, *Russeling*.

C'est une grosse corde amarrée aux bosseurs & aux environs, qui saisit la bosse de l'ancre quand on la retire de l'eau, & la tient amarrée sur l'épaule du vaisseau.

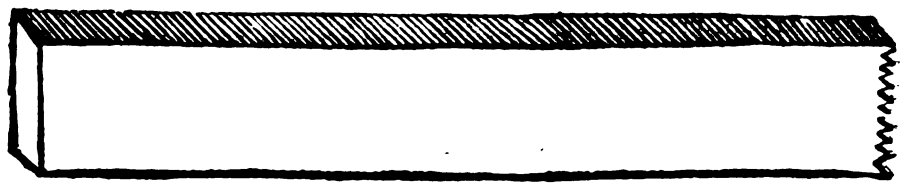
SERRE-GOUTIE'RES. *Lyf-houten*, *Waater-gangen*, *Gang-borden*, *Waaringen*, *Leg-waaringen*.

Ce sont des piéces de bois qui faisant le tour du vaisseau en dedans, lui servent de liaison.

„ Les Serre-goutiéres sont posées sur les bouts des baux, & donnent con-
„ tre les allonges & les allonges de revers, ou contre les éguillettes, s'il y en
„ a. Elles sont jointes & entretenuës avec les ceintes, & avec les baux &
„ barrots, par de bonnes chevilles de fer. On leur donne souvent d'épaisseur
„ le tiers de l'épaisseur de l'étrave. Quelquefois on ne leur en donne pas
„ plus qu'en ont les bordages du pont. On donne à celles qui sont au châ-
„ teau d'avant, & à la chambre du Capitaine, le quart de l'épaisseur de
„ l'étrave. Les trous des dalots ont leur commencement dans les serre-gou-
„ tiéres. Elles s'enfoncent de deux pouces, ou deux pouces & demi, ou
„ plûtôt de la moitié de leur épaisseur, dans des entailles qui sont dans les
„ bouts des baux pour les recevoir. Au regard de leur largeur, on leur en

„ donne autant que le bois le peut permettre. Les deux ſerre-goutiéres qui „ ſont à l'avant, dans la rondeur du château, s'appellent en Flamand, *Mas-* „ *ſtukken aan lyſ-houten.*

„ Les Charpentiers qui ont reglé les proportions d'un vaiſſeau de 134 „ pieds de long, donnent aux ſerre-goutieres du bas pont 19 pouces de lar- „ ge & 5 ou 6 pouces d'épais; à celles du haut pont 17 pouces de large & „ 3 pouces & demi à 4 pouces d'épais; à celles du château d'avant 18 pou- „ ces de large & 3 pouces & demi d'épais; à celles de la chambre du Capi- „ taine 16 pouces de large, & 3 pouces d'épais. Voici la figure de la ſerre- „ goutiére du haut pont.



SERRER le vent. *De windt afknypen, Scherp by de windt zeilen, By de windt oploeven, Digt aan de windt hakken, Hoog zeilen, Tegen de windt inkrimpen.*

C'eſt s'approcher du vent; c'eſt prendre l'avantage du vent de côt, & bouliner & le plus qu'il eſt poſſible; ſe ſervir d'un vent de bouline autant que l'on peut; ſe mettre au lit du vent; aller au lof; ſe tenir au lof & au plus près du vent. Les deux eſcadres ne firent autre choſe que chicaner le vent, en le ſerrant de fort-près, pour le gagner l'une ſur l'autre, le plus ſouvent à la portée du canon. *Voiez*, PINCER.

SERRER de voiles. *Klein zeil maaken.*

C'eſt porter peu de voiles, ce qui eſt contraire à Forcer de voiles.

SERRER les voiles. *De zeilen inneemen, inkrygen, beſlaan.*

C'eſt-à-dire les plier & les trouſſer en fagot. *Voiez*, FERLER.

SERRER la file. *De ſchepen digte by malkanderen houden.*

C'eſt faire approcher les vaiſſeaux les uns des autres quand ils ſont en ligne.

SERSE. *Voiez*, GABARIT.

SERVIR. Faire Servir, Faire Servir les voiles, Donner les voiles au vent. *De zeilen ter windt-vank ſtellen, byſetten, byhaalen en uitſetten.*

C'eſt mettre à la voile, ou porter quelque voile particuliére. On dit, Après avoir demeuré en panne pendant quatre heures, nous fîmes ſervir. On dit encore; Il faut faire ſervir la miſéne; il faut faire ſervir la grande voile; faire ſervir toutes les voiles; pour dire, porter ces voiles.

S E T.

SETIE. *Voiez*, SCITIE.

S E U.

SEUIE. *Een Suie.*

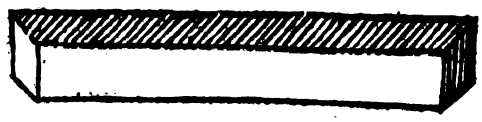
C'eſt une ſorte de petit bâtiment Flamand.

SEUIL d'écluſe. *Slag-drumpel.*

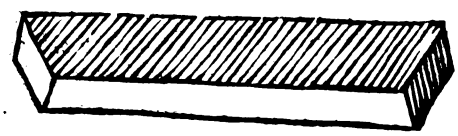
C'eſt

C'est une piéce de bois qu'on met de travers au fond de l'eau, entre deux pôteaux, & qui sert à appuïer la porte ou les aiguilles d'une écluse.

SEUILLETS de sabord. Seüillet d'embas. *Drumpel*, *Onder-drumpel*, *Onderste drempel*.



C'est une planche qui étant mise sur la partie inférieure du sabord couvre l'épaisseur du bordage, & empêche l'eau de pourrir les membres du vaisseau. Quelques-uns appellent aussi Seüillets la traverse du haut qui appuïe sur les deux montans, & dans laquelle entre la ferrure, en Flamand, *Klos*, ou, *Bove-drumpel*.



Hauteur des Seüillets des sabords. *Hoogte van de poort af tot het dek toe*, *Hoogte van de set-gang*.

C'est la partie du côté du navire qui est depuis le pont jusques aux sabords.

S I A.

SIAMPAN. *Siampam*, *Changpan*, *Pancung*.

„ C'est un petit bâtiment de la Chine dont le gouvernail des barques Es-
„ pagnoles jouë par le moien des cordes. Ils ont une voile & deux rames;
„ quelques-uns ont même quatre rames, ou six; ils peuvent porter 30 ou
„ 35 hommes, & navigent terre-à-terre de beau tems, faisant beaucoup de
„ diligence.

S I E.

SIER. *Voiez*, SCIER.

S I F.

SIFLEMENT. Le Siflement des bales d'armes-à-feu. *Het snorren van de koogels*.

C'est le bruit qu'elles font dans l'air, quand on tire.

SIFLET. *Het Cyflet*.

C'est un petit instrument avec quoi on sifle quelquefois pour appeller les gens de l'équipage, ou pour les avertir. Voiez l'article 29 de *l'Artykel-brief*, sous le mot Conseil de guerre.

S I G.

SIGNAL, Signaux de jour, & Signaux de nuit. *Dag-en-nagt-seinen*.

Les Signaux sur mer, sont des instructions données par le Commandant de l'armée, ou de l'escadre, de ce qu'il fera ou de ce qu'il veut qu'on fasse. Les signaux de jour se font par le manîment des voiles, par des pavillons, ou par des flames de différentes couleurs & grandeurs: deux de nuit, par de faux feux, par le nombre & la situation des fanaux, ou par une certaine quantité de coups de canon. Les signaux qui se font de jour sur les côtes, se font par fumée, & de nuit, aussi par feu. Les signaux ordinaires qui sont établis parmi les Hollandois se trouvent dans le livre de M. Witsen pag. 368.

SIGNAUX pour la brume. *Seinen in mist.*

C'est quand les broüillards empêchent que les vaisseaux ne se voient, & qu'il y a lieu de craindre que faute de se voir ils ne s'abordent les uns les autres. Ces signaux se font en tirant des coups de mousquet de tems en tems, en battant la caisse, ou en sonnant de la trompette, ou les cloches.

SIGNAUX par des coups de canon. *Sein-schooten.*

SIGNAUX de reconnoissance. *Tekens, of Seinen waar aan de schepen elkanderen sullen kennen, Teekens van kennisse.*

Ce sont pareillement des ordres donnez à des vaisseaux d'une même flote pour les reconnoître, soit la nuit soit le jour, s'ils ont été séparez par quelque cause.

Faire le SIGNAL d'appareiller. *Sein doen om onder zeil te gaan.*

Faire le SIGNAL de partance. *Sein doen om t'zeil te gaan.*

SIGNAL de combat. *Het teeken van het vegten.*

Faire des SIGNAUX. *Pitsjaaren, Seinen, Seinen geven, Wuiven.*

SIGNAUX. *Aanteikeningen van naamen.*

Ce sont les noms & souscriptions de ceux qu'on enrolle qui savent signer ou les marques & traits informes qu'ils font avec la plume. L'Ordonnance dit, Les noms & signaux de ceux qu'on engagera. Rolles signalez de soldats. Soldats vus, signalez & agréez par l'Officier Major. Signalé se dit aussi de la description de la personne.

SIL.

SILLAGE, ou, L'EAU DU VAISSEAU, LAGUE, SEILLURE, OÜAICHE, HOÜAGE, TRACE NAVALE. *Sog, Zelling, Dood-waater, Vaar-waater, De loop van een schip.*

C'est la trace du cours du vaisseau, & ce mot se prend souvent pour le cours & le chemin même. On dit, Ce vaisseau suivoit le sillage de l'Amiral. Je connois le sillage de nôtre vaisseau, & je sai par expérience qu'il fait trois lieuës par heure de vent largue. Ces deux Capitaines vantoient le sillage de leurs frégates qui véritablement étoient plus fines de voiles que les nôtres, mais en revanche nôtre équipage manœuvroit beaucoup mieux, *Voiez*, SEILLURE.

C'est lors que le vaisseau avance beaucoup.

Bon Sillage. *Styve voort-gang.*

Doubler le Sillage d'un vaisseau. *Eens soo hardt zeilen als een ander.*

C'est aller une fois aussi vîte que lui, ou faire une fois autant de chemin.

SILLER. *Vaart maaken.*

C'est cheminer, ou avancer en avant, en coupant l'eau & passant à travers. On dit, Mettre un vaisseau dans la situation dans laquelle il peut mieux

siller,

filler, c'eſt-à-dire, en laquelle il peut mieux cheminer.

Vaiſſeau qui Sille bien. *Een ſchip dat ſnel en ſcherp door waater gaat, dat veel vertiert.*

C'eſt-à-dire qu'il fait beaucoup de chemin, qu'il avance beaucoup & fait bonne route.

Vaiſſeau qui ne Sille pas bien. *Een ſchip dat 't waater niet genoeg kan ſnyden, dat niet wel door waater, of door zee gaat.*

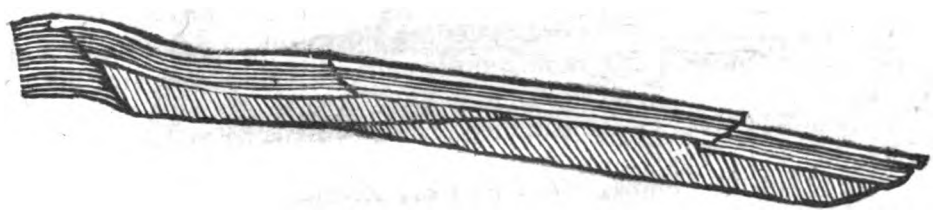
C'eſt-à-dire, qu'il chemine lentement, & avance peu.

SIM.

SIMAISE, Cimaise. *Cimatium, Scima.*

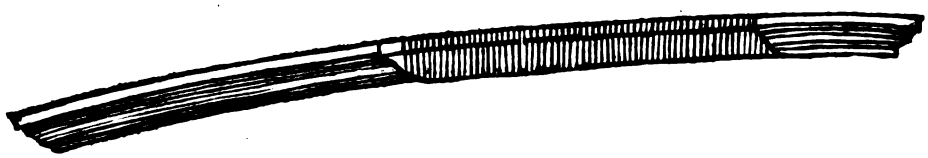
C'eſt un ornement de ſculpture, & ſur tout pour les corniches: il deſcend en ondes & eſt preſque de la figure d'une S.

Il y en a de deux ſortes, l'une droite & l'autre renverſée: celle dont la partie la plus haute eſt concave, s'appelle Gueule droite, ou Doucine, *Scima.*



Celle dont la partie la plus haute eſt convèxe, s'appelle Gueule renverſée, ou Talon, *Cimatium.*

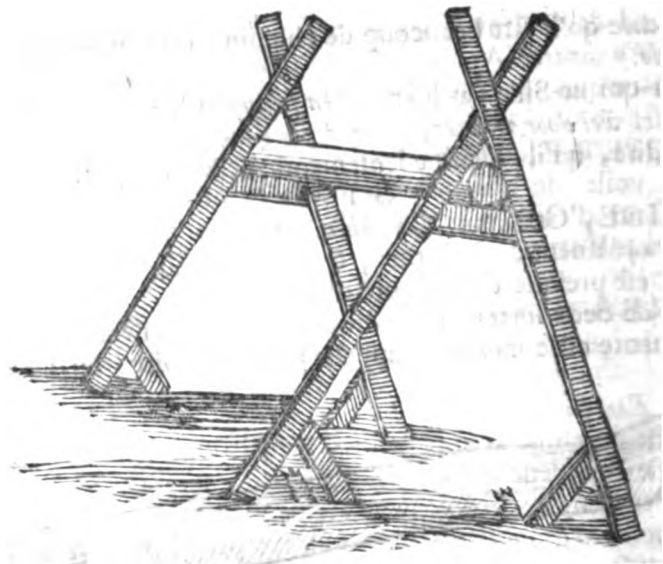
Les ouvriers ont accoutumé de nommer indifféremment Simaiſe l'une & l'autre, mais il eſt mieux de les diſtinguer.



SIN.

SINGE. *Een ſoort van een bok; Twee mikken daar een ſpil tuſſchen op beïde leit, om op te winden.*

C'eſt un engin dont on ſe ſert dans les bâtimens, & avec leſquels on décharge les marchandiſes qui ſont dans les bâteaux. Il n'eſt d'ordinaire compoſé que d'un treüil qui tourne dans deux piéces de bois miſes en croix de St. André. Il y a des leviers, ou manivelles, à chacun des bouts du treüil, qui le font tourner au lieu de rouës.



SINGLER. *Vaaren, Voort-Vaaren, Zeilen.*

C'eſt naviguer & faire route ſur l'eau. Il ſignifie auſſi aller ou marcher à toutes voiles. *Voiez*, CINGLER.

SINUS. Naviguer par les Sinus. *Voiez*, NAVIGUER.

SINUS, SEIN, ou ANSE. *Inbam, Inbogt.*

C'eſt un bras de mer qui s'avance dans les terres.

SINUOSITE' d'une riviére. *Voiez*, COUDE.

S I P.

SIPHONS, ou TIPHONS. *Typhones, Hooſen.*

C'eſt un orage dans lequel l'eau de la mer s'élève en maniére de colomne, à la hauteur de cent braſſes, & tournoie ſpiralement par la largeur de quinze à vingt-pieds de diamétre, comme ſi c'étoit par un ſiphon, ou une vis d'Archiméde. On ne voit d'abord paroître en l'air qu'une petite nüée de la groſſeur à-peu-près du poing. Elle vient du côté du Sud au Cap de Bonne-Eſperance, aux côtes de Barbarie, & aux plages Orientales de l'Amérique. Les mariniers l'appellent Dragon, ou Grain de vent; les Levantins Tiphon ou Siphon; & ceux qui naviguent à l'Amérique Puchot. On l'appelle encore Pompe de mer. Du tems de Pline les matelots verſoient du vinaigre pour appaiſer ce tourbillon quand il approchoit. Préſentement ils croient le repouſſer en ferraillant & en eſcrimant ſur le tillac avec grand bruit. *Voiez*, PUCHOT & POMPE DE MER.

S I R.

SIROC, SIROCO, ou SUD-EST. *Suid-Ooſt.*

C'eſt le nom que les Italiens donnent au vent qui eſt entre l'Orient & le Midi. C'eſt celui qu'on nomme Sud-Eſt ſur l'Océan.

S I T.

SITUATION d'une terre. *Het leggen van een landt ten opſigt van een ander, of van een zeilende ſchip.*

C'eſt

C'est la position d'un lieu qu'on veut orienter. Pour marquer la situation de deux vaisseaux qui tiennent la mer, ou celle d'un vaisseau au respect de quelque terrein, on se sert à-peu-près de ces termes. Nos vaisseaux étoient Nord & Sud avec les leurs, ou bien, Nous étions Nord & Sud avec eux, *Wy waaren Noord en Suid van malkander*. Il faut suivre cette route jusques-à-ce que vous soiez Nord-Est & Sud-Oüest avec ce cap.

S I V.

SIVADIE'RE, *Blinde*, *Onder-blinde*, *Het groot Blindt*.

C'est la voile de beaupré qui étant la plus basse du bâtiment prend le vent à fleur d'eau, Comme elle n'a point de eouëts elle ne s'amure point. *Voiez*, VOILE.

S L A.

SLABRES. *Slabbers*.

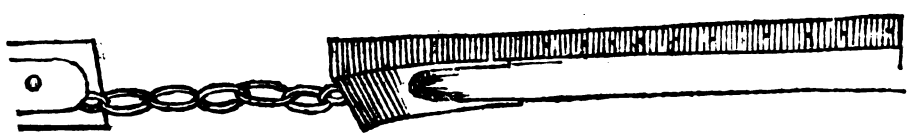
Ce sont de petites buches, qui vont à la petite pêche du harang.

S L E.

SLE'E. *Een Slee*.

„ C'est une machine avec laquelle les Hollandois tirent à terre un vaisseau „ de quelque grandeur qu'il soit. Elle est composée d'une planche de la „ largeur d'environ un pied & demi, & de la longueur de la quille d'un vais- „ seau de moïenne grandeur, un peu élevée par derriére & un peu creuse au „ milieu, ensorte que les côtés s'élèvent en talus, lesquels côtés ont des „ trous pour y pouvoir passer des chevilles: le reste est tout uni. Il y a aussi „ par derriére un croehet pour tenir une crampe avec une chaîne de fer, qui „ est attachée à une petite machine où il y a un certain nombre de poulies.

„ Lors qu'on veut tirer un vaisseau à terre, on met cette planche sous la „ quille, de l'avant à l'arriére, & on l'attache à côté & par derriére avec „ des crocs, de maniére qu'elle se trouve droit sous la quille. Ensuite on „ lie ensemble la planche, ou slée, & le vaisseau, par le moien des trous qui „ sont dans les côtés de la slée. Après cela on met une grosse éparre, ou un „ barrot, par derriére, dans le creux qui est à la slée contre l'étambord; on „ l'arrête par une cheville qu'on met dans un trou qui y est & qui passe dans „ celui qui est au bout de la slée, & par ce moien l'étambord étant tenu fer- „ me, un seul homme qui fait tourner diverses poulies, peut tirer & amener „ à lui un vaisseau entier. On peut bien croire qu'il faut que la slée soit „ bien graissée par dessous, & la forme aussi surquoi la slée est apuïée.



S O U.

SOUN, SOEN, TSOUN, *Tsoen*, *Soen*.

„ C'est ainsi qu'on appelle les principaux & plus ordinaires bâtimens de la „ Chine, tant les navires de guerre que les vaisseaux marchands. Les plus „ grands

„ grands Souns de charge sont du port de 700 lastes, mais ceux qu'on é-
„ quipe en guerre ne passent que rarement cent lastes. Ils ont de grands
„ châteaux d'arriére & d'avant, où les soldats se placent; & il y a de quel-
„ ques legéres piéces de canon qui tournent sur un pivot. Les plus grands
„ Souns sont montez depuis 20 jusqu'à 30 piéces de canon, & d'équipages
„ très-forts. Un Soun de 10 canons porte 200 hommes. Ces bâtimens
„ sont larges à l'arriére, & vont en étrecissant peu-à peu vers l'avant. Ils
„ n'ont point de quilles & sont plats par-dessous, ce qui fait qu'ils se ren-
„ versent souvent. Ils ont un grand mât & un mât d'avant, sans hunes.
„ Au lieu de haubans ils ont un ou deux gros cordages, qui sont comme
„ deux étais, l'un à l'avant & l'autre à l'arriére. Ils n'ont point l'usage des
„ poulies de vaisseau, mais seulement des poulies communes, dont il y en a
„ une au haut de chaque mât pour hisser la voile. Les voiles sont d'écor-
„ ces de roseaux, qui sont si-bien entre lassées ensemble & avec des feüilles
„ de bambouc, que le moindre vent ne sauroit passer au travers. Il n'y a
„ point de vergues, aussi ne peut on pas si facilement, ni si promtement,
„ amener les voiles qu'on fait en Europe. On est obligé de démarrer toutes
„ les cordes qui les amarrent aux mâts, & après cela on roule *les voiles* &
„ on les met sur le pont, à peu-près comme on fait ici aux semaques. Il y
„ a seulement une eparre vers le haut du mat, qui traverse les voiles pour les
„ soutenir. Au lieu de bras & d'écoutes il y a divers petits cordages qui sont
„ amarrez à un plus gros, & qui en font l'office. Les Hollandois appellent
„ ces cordages, *Duizend-been*, Mille-jambe, & ils servent aussi de boulines.
„ Les ancres sont de bois, & elles enfoncent & tiennent si-bien qu'elles ne
„ le cédent point aux ancres de fer. Elles n'ont ni jas ni pattes, mais seu-
„ lement en bas deux longs bois pointus. La gaule d'enseigne est placée
„ dans l'endroit où nous plaçons le mat d'artimon. Le baton de pavillon
„ est à-peu-prés comme le mat: il y a une poulie par le haut pour *hisser*
„ & amener les pavillons, qui sont suspendus de travers à ce matereau.
„ La construction de ces vaisseaux est extraordinaire. Il y a peu de mem-
„ bres par raport à leur grandeur. On y voit dans le fond de cale plusieurs
„ chambres qui n'ont point de communication. Il n'y a qu'une préceinte
„ de chaque côté. Il y a des citernes pour conserver l'eau, des galéries des
„ deux côtés, un pont fixe courant-devant-arriére, & un pied au dessus un
„ pont volant, qui s'ôte & se remet, qui est pourtant de planches, & sur
„ lequel on se promène. La chambre du Capitaine s'élève de la hauteur d'un
„ homme au dessus du pont volant. Le chateau commence un peu plus bas
„ que le pont fixe, & s'élève bien haut au dessus des deux ponts. Le des-
„ sus du chateau est comme un demi pont où les hauts Officiers se tiennent,
„ & autour duquel sont suspendus leurs boucliers & leurs rondaches, sur
„ quoi on voit peintes des figures tout-à-fait étranges. Les piques sont ran-
„ gées autour du vaisseau, où elles paroissent en dehors.

„ Au haut du grand mat il y a une girouëtte on piramide, & on y attache
„ des piéces d'étofe frisées & peintes de figures divertissantes, & au dessous
„ pend une queuë, dont les fils, ou poils, servent à faire connoître d'où le
„ vent vient. On démonte facilement le gouvernail, & on le retire à bord
„ quand on veut.

SOL-

SOLDATS sur mer, Soldats de marine. *Zee-soldaaten.*

Ce sont les soldats qu'on emploie sur mer. Ils sont tenus de travailler à la manœuvre des écoutes & des couëts.

SOLDATS gardiens. *Wagters-soldaaten.*

Ce sont des soldats qu'on entretient sur les ports. Il y en a trois cents dans le port de Toulon, & pareil nombre dans chacun de ceux de Rochefort & de Brest, & cinquante au Havre de grace. Outre cela on en entretient encore trois cents à la demie solde dans chacun de ces trois premiers ports.

SOLDE. *Soldy, Maand-geldt, Wedde.*

SOLES. *Plaat.*

En terme de charpenterie les Soles sont toutes les piéces de bois posées de plat, qui servent à faire les empattemens des gruës, engins, & autres machines.

SOLE. *Bodem, Boom.*

C'est le fond des batimens qui n'ont pas de quille. La gribane est batie à sole. Un bac bati à sole.

Vaisseau bati à Sole. *Een plat-boomde schip.*

SOLES. *Bom-stukken.*

Ce sont les piéces du fond d'un afût de bord.

SOLEIL, Le Soleil. *Son, De Zon, De Zonne.*

C'est une planette ronde & lumineuse, qui étant la source de la chaleur & des feux luit de sa propre lumiére, & de qui les autres planettes reçoivent la lumiére dont elles brillent. Le Soleil est cent-soixante-six fois plus grand que la terre, & son disque paroît rond dans son midi, & eliptique en son Levant & en son couchant. Quand on dit que le Soleil est dans un Signe, on entend qu'il est dessous, c'est-à-dire que la ligne tirée de la Terre par le Soleil rencontre ce point dans l'écliptique.

LE SOLEIL monte encore. *De Zon ryst noch op.*

C'est-à-dire que le Soleil n'est pas encore arrivé au méridien, lorsque le Pilote prend hauteur.

LE SOLEIL à baissé. *De Zon begint te daalen, of is geweeken.*

C'est-à-dire qu'il a passé le méridien, ou qu'il a commencé à décliner.

LE SOLEIL ne fait rien. *De Zon die staat, De Zon is op syn hoogste, of meridiaan.*

C'est quand il est au méridien, & qu'on ne s'apperçoit pas, en prenant hauteur, qu'il ait commencé à décliner.

LE SOLEIL chasse le vent. *De windt loopt met de Zon van Oost naar West, De Zon die neemt de windt mee.*

C'est une façon de parler dont on se sert lorsque le vent court de l'Est à l'Oüest devant le Soleil.

LE SOLEIL chasse avec le vent. *De windt volgt de Zon.*

C'est quand le vent sur le Soleil, & qu'ils vont ensemble, le vent soufflant toûjours du lieu où se trouve le Soleil.

LE SOLEIL a passé le vent. *De Zon is door de streek van de windt gepasseert.*

Cela se dit lorsque, par exemple, le vent est au Sud, & que le Soleil a passé jusqu'au Sud-Sud-Oüest.

Le vent a passé le Soleil. *De windt is door de strcek van de Zon gepasseert.*

Ceci est le contraire, & se dit lorsque, par exemple, le vent s'est leve vers l'Est, qu'il est plûtôt au Sud que le Soleil.

SOLSTICE. *Zonne-stand, Zonnen-stil-stand, Zonne-keer-kring.*

C'est le tems où le Soleil est dans son plus grand éloignement de l'Equateur, savoir à vingt-trois degrès & demi, où il semble ne point avancer dans les degrès du Zodiaque. Cela nous paroît ainsi à cause de l'obliquité de la sphére. Il y a le solstice d'Hiver, *De winter-sonne-stil-stand, in 't begin des steen-boks*, quand le Soleil est au tropique du Capricorne, & alors c'est le plus court jour de l'Hiver. On a le solstice d'Eté, *De somersche sonne-stil-stand, in 't teeken des kreefts*, quand le Soleil est au tropique du Cancer, ce qui nous donne le plus long jour de l'Eté. Il n'y a point de solstice sous l'Equateur, c'est un perpetuel équinoxe.

S O M.

SOMACHE. Eau Somache. *Brak-waater, Siltig-waater.*

SOMBRER sous voiles. *Omgeslaagen of omgerukt worden, Omwaaijen.*

Un vaisseau a sombré sous voiles, lors qu'étant sous voiles il est renversé par quelque grand coup de vent, qui le fait périr & couler bas.

Faire SOMBRER sous voiles. *Omwerpen, Om verre werpen, Omwaayen.*

SOMMAIL. *Ondiepte, Droogte.*

Quelques-uns appellent ainsi une Basse, c'est-à-dire, un lieu où la terre est haute sous l'eau.

SOMME. La mer a Somme. *Het waater is dieper.*

C'est-à-dire que le fond baisse, ou qu'il y a plus d'eau en profondeur qu'il n'y en avoit.

S O N.

SONDE, ou PLOMB DE SONDE. *Lood, Diep-loop, Werp-lood, Sink-lood.*

C'est une petite masse de plomb faite en piramide, ou en façon de quilles, que l'on attache à un long cordeau, appellé ligne de sonde, & que l'on fait descendre dans la mer, tant pour savoir la profondeur du parage où l'on se trouve que pour reconnoître la nature & qualité du fond, qui s'attache à la partie inférieure de la sonde. On frote ce dessous du plomb avec du suif, & lors qu'il vient à porter sur le sol, ou fond de la mer, il en enlève du sable, ou de la vase s'il y en a; & s'il n'en raporte rien c'est une marque que le fond est de cailloux, ou de roche. La sonde pèse ordinairement 18 livres.

„ Quand la ligne de sonde est de 100 brasses, il y faut un plomb de 8 li-
„ vres pour sonder de beau tems. Il faut un plomb de 10 livres pour une
„ ligne de 3 livres de poids, aussi de beau temts. Il faut un plomb de 12
„ livres pour une ligne de 5 livres, de gros tems. Il faut pour 200 brasses
„ de profondeur une ligne du poids de 8 livres, & un plomb de six livres;
„ de tout lorsque le vaisseau est à l'ancre; car autrement il faut que le plomb
„ soit six à huit fois plus pesant.

„ Les

„ Les plus gros plombs dont on se sert ne passent pas 36 livres, & la lig-
„ ne qui y est attachée doit être de 800 à 1000 brasses. Lors qu'il y a da-
„ vantage de profondeur on ne se sert plus de la sonde. A proportion de
„ ce qu'il y a plus ou moins de profondeur dans le lieu où l'on sonde, on
„ prend un plomb plus ou moins pesant.

SONDE. *Grondt.*

Ce mot se dit aussi de la terre qu'on raporte au bout du plomb de sonde.

Etre à la Sonde. *Grondt krygen.*

C'est être en lieu où l'on peut trouver le fond de la mer avec la sonde.

La SONDE d'un tel endroit, par exemple, de Belle-isle. *De grondt van soo een plaats als gesegt wordt.*

C'est-à-dire que le fond d'un tel endroit est de la qualité qu'on nomme: car il y en a de diverses sortes, comme sable fin, gros sable, vase, roche, coquillages &c. *Voiez*, FOND.

Les SONDES sont marquées. *De dieptens en de gronden zyn aangetekent.*

C'est-à-dire que les brasses, ou pieds d'eau, qui sont en profondeur, sont marquées sur des cartes près des cartes.

Une Sonde, Deux Sondes. *Een Worp, Twee Worpen.*

C'est-à-dire, une fois, deux fois, qu'on jette la sonde.

Venir jusqu'à la Sonde. *Grondt vinden.*

C'est-à-dire, quitter le large de la mer, & venir jusqu'à un endroit où l'on trouve fond avec la sonde.

Aller à la Sonde, Aller la Sonde à la main. *Loodsen, Aandiepen, Al peilende na landt vaaren, Het diep-lood geduurig werpen.*

On va la sonde à la main lors qu'on navigue dans des mers où sur des côtes inconnuës & dangereuses, ce qui oblige d'y aller en sondant. On dit aussi, Gouverner le vaisseau le plomb à la main.

Ils alloient la Sonde à la main. *Zy zeilden op 't loodt aan.*

SONDE de pompe. *Een peil-houtje, Een Peil-stok.*

C'est une mesure de bois marquée par pouces, avec du plomb au bout, qui sert à faire connoître la quantité d'eau qui est à fond de cale.

SONDER, Jetter la Sonde. *Peilen, Diepen.*

C'est jetter un plomb de sonde où il y a du suif au bout, pour connoître le fond par le sable, ou autre chose qu'il raporte; ou pour savoir combien il y a de brasses, ou de pieds d'eau jusques au fond. On dit aussi, Jetter le plomb.

SONDER la pompe. *Peilen met 't peil-hout, of met de peilstok.*

C'est voir par la mesure de bois qui a un plomb au bout, combien il y a de pieds ou de pouces d'eau au fond d'un navire.

SONNER le quart. *De klok luyen om de wagt op te setten.*

C'est sonner une cloche en branle, afin d'avertir la partie de l'équipage qui est couchée de se lever pour venir faire le quart.

SONNER pour la pompe. *De pomp-slag slaan.*

C'est donner un coup de cloche pour avertir les gens du quart de pomper.

SONNETTE. *Een Hei, Een Hei-blok.*

C'est une machine dont on se sert par le moien de plusieurs hommes, qui

tirent par autant de cordes attachées à un gros billot de bois pour enfoncer despilotis.

SOR.

SORTIR du port. *Uit de haven gaan, Uitloopen. Uitvaaren, Afsteeken, Afzeilen, Afvaaren.*

SORTIR le boute-feu à la main. *Heel zeilvaardig uit de haven loopen.*

C'est ainsi que plusieurs s'énoncent, pour dire qu'un port est assez bon pour en sortir les vaisseaux tout-prêts à tenir la mer, ou tout-prêts à combattre. En ce sens, le port de Brest est propre à sortir le boute-feu à la main.

SOU.

SOU. Le Sou. *De grondt.*

C'est selon quelques-uns, la terre qui est au fond de l'eau.

SOUABRE, FAUBERT, VADROÜILLE. *Een Swabber, Een dweil.*

Ce terme n'est en usage qu'en Normandie, & il y a toute apparence qu'il a été pris du mot Hollandois. *Voiez*, FAUBER.

SOUBERME. *Waater-vloedt, Overstrooming van waater.*

C'est ce qu'on appelle autrement Torrent, c'est-à-dire, des eaux causées par des pluïes & par les néges fonduës, qui ne coulent qu'en E'té, & qui grossissent les riviéres.

SOUFLAGE. *Buik, Tasse, Bulg, Bolg.*

C'est un renforcement de planches qu'on donne à quelque vaisseau.

SOUFLAGE vif, *Inhouten-buik.*

C'est quand on soufle sur les membres du vaisseau, au lieu de souffler sur le bordage.

SOUFLER un vaisseau, *Een buik aan maaken, Een tasse, of een balg aan leggen, Een buik om scheeps zyde tot meerder uitspanning beurwen.*

C'est lui donner un second bordage par un revêtement de planches fortifiées par de nouvelles préceintes: ce qui se fait ordinairement aux vaisseaux de guerre, lors-qu'ils ne portent pas bien leurs voiles, & qu'ils roulent ou se tourmentent trop à la mer. Cela est encore d'un secours contre l'artillerie de l'ennemi. On dit; L'un de ces deux vaisseaux est soufflé de six pouces, & l'autre l'est de quatre. Le soufflage de ce vaisseau est si bien conduit que le gabarit n'en est point gaté.

SOUFLER les canons. *Afblaasen, De stukken met een weinig kruidt afblaasen, eer men laadt.*

C'est les tirer avec un peu de poudre pour les nétoïer.

SOUFRE. *Swavel.*

C'est un minéral qui entre dans la composition de la poudre à canon, & qui lui fait prendre feu aisément.

„ On mêle du soufre dans le brai, dans le goudron, & dans la résine & „ poix navale, ce qui rend toute la mixtion plus blanche, afin d'en froter „ le vaisseau depuis la ligne d'eau jusques au haut. Il vient des iles Lipa„ ries proche de Sicile; mais le meilleur vient d'une petite ile ou rocher „ nommé Molo, sur la côte d'Italie. On en trouve aussi de bon dans les „ montagnes de ce païs-là.

SOUIL-

SOUILLE. La Soüille d'un vaisseau. *Seeling, Zel, Zade.*

C'est le lieu où le vaisseau a posé lorsque la mer étoit basse, & qu'il a touché sur de la vase.

SOULIER d'ancre. *Anker-schoen.*

C'est une piéce de bois concave, dans laquelle on met le bout de la patte de l'ancre, pour empêcher qu'elle ne s'accroche sur la préceinte, quand on la laisse tomber. On s'en sert peu en France.

Il faut que ce terme de Soulier d'ancre, ne se prenne pas parmi les autres nations dans la même signification que parmi les François & les Hollandois, c'est-à-dire, pour empêcher que l'ancre ne s'accroche aux préceintes, quand on la laisse tomber: mais il faut qu'il se prenne dans le sens de *Brider l'ancre*, ainsi qu'on le va voir.

„ Les Souliers d'ancre n'ont ni forme ni mesure particuliére: on les fait „ de la grandeur qu'on veut. Ils doivent pourtant être proportionez à la „ grandeur de l'ancre, & à la mauvaise disposition du fond où l'on veut „ ancrer. C'est là l'usage que quelques-uns font des souliers d'ancre. „ Mais parmi les Hollandois, les Souliers d'ancre sont des bois assez longs, „ aux bouts de chacun desquels il y a un trou par devant, où l'on passe „ une corde de longueur à descendre depuis le haut du navire jusqu'à la „ surface de l'eau. Au milieu de cette corde il y a une espéce de taquet „ élevé & concave, où entre la pointe de l'ancre. L'usage qu'on fait „ de ce souliers, est d'empêcher que les pattes de l'ancre n'endom- „ magent le vaisseau en descendant; & lors que l'ancre est dans l'eau le „ soulier demeure suspendu au navire.

SOUQUE. *Haal sterk.*

C'est un terme des plus bas, qui veut dire, Tirer ou peser sur une manœuvre, où il tient quelque chose de pesant, ou de fort.

SOURDRE au vent. *Sneedig by de windt zeilen.*

Vaisseau qui Sourd au vent. *Een goedt loef-houwer, Een sneedig zeilende schip, dat wel by de wind is, of zeilt.*

Cela se dit d'un vaisseau lors qu'il tient bien le vent, & qu'il avance à sa route, en cinglant à six quarts de vent près du rumb d'où il vient. Ainsi on dit; Nôtre navire sourdoit bien au vent, & nous eûmes bien tôt joint la flote.

SOURDRE. *Optrekken, Een wolke die optrekt.*

Ce mot se dit encore d'un nüage qui sort de l'horison, & qui s'élève vers le zénith.

SOUS-BARBES, PORTE BOSSOIRS. *Drukkers. Voiez,* PORTE BOSSOIRS.

SOUS-BARBES. *Voor-steve-schoortjes, Onder-steve-schoortjes.*

Ce sont les plus courtes étances qui soutiennent le bout de l'étrave, quand elle est sur le chantier. Les Poulains, ou Accores, sont les gues.

SOUS-BARQUE. *De hoogste boei-plank van een schuit.*

C'est le dernier rang de planches, ou bordages, d'un bateau foncet, qui est immédiatement au dessous du plat-bord.

SOUS-COMMIS. *Onder-koopman. Voiez*, COMMIS.

SOUS-FRETER. *Een gehuurt schip verhuuren.*

C'est loüer à un autre le navire qu'on a loüé, ou freter à un autre le navire qu'on a affreté. Il est fait défences à tous Courtiers, & autres, de sous-freter les navires à plus haut prix que celui porté par le premier contract &c. Néammoins l'Affreteur peut prendre à son profit le fret de quelques marchandises, pour achever la charge du navire qu'il a entiérement affreté.

SOUS-PAPE, CLAPET. *Klap, Klep, Klap en leer. Voiez*, CLAPET.

SOUS-PENTE. *Een hangende balkje.*

C'est un piéce de bois qui est retenue à plomb par le haut, & suspenduë pour soutenir le treüil & la rouë d'une gruë, ou autre machine.

SOUTE. *Kaamer.*

C'est le plus bas des étages de l'arriére d'un vaisseau, qui consiste en un retranchement enduit de plâtre, fait à fond de cale, où l'on enferme les poudres & le biscuit.

SOUTE au biscuit. *Broodt-kaamer.*

„ La soute au biscuit doit être toute garnie de fer blanc afin que le bis-
„ cuit s'y conserve mieux; & l'écoutille de la soute au poudres doit être
„ couverte de plomb. La soute au biscuit est souvent placée sous la sain-
„ te-barbe.

SOUTE aux poudres. *Kruidt-kaamer, Kruidt-huis, Kruidt-toorn.*

„ La Soute aux poudres est souvent placée sous la soute au biscuit.

SOUTE au fromage, dans les vaisseaux Hollandois. *Kaas-kaamer.*

„ La soute au fromage est placée auprès de la soute au biscuit.

Chaufer, Sécher les Soutes. *Droogen.*

SOUTENIR. Marée qui soutient un vaisseau. *Stroom aan ly, of in ly; De stroom boegen.*

Cela se dit d'un vaisseau qui va auprès du vent, & qui trouvant le courant de la mer qui lui est contraire, est soutenu par l'un contre la force de l'autre, en sorte qu'il va où il veut aller.

SOUTENIR chasse. *Wyken, Al wykende vegten.*

C'est-à-dire, se battre en retraite.

Se SOUTENIR. *Nog verliesen nog winnen.*

C'est demeurer dans le même parage & ne pas dériver, nonobstant le vent, les courans, ou la marée contraire; quoique sans avancer aussi, ou sans avancer beaucoup. Nous fimes beaucoup d'éforts pour soutenir nos bâtimens aux courans.

S P A.

SPARIES. *Voiez*, ESPAVES DE MER.

SPARRES. *Voiez*, ESPARRES.

SPARTON. *Viger-touw.*

C'est le cordage fait de genest d'Espagne, d'Afrique & de Murcie. Il est de bon usage pour les vaisseaux tant en eau salée que douce.

S P H.

SPHE'RE. *Kloot.*

C'est

C'est un corps solide dont toutes les lignes tirées du centre à la circonférence sont égales. Sphére se dit particuliérement d'un instrument vulgaire qui est composé de divers cercles, & d'un axe qui le traverse, avec un petit globe au milieu. Il sert à représenter la machine du monde & les mouvemens célestes. Ce mot se dit aussi de la disposition du Ciel rélative à la situation de divers peuples.

S P O.

SPONTON, ou ESPONTON. *Een Half-piek.*

Le Sponton est fort en usage parmi les Vénitiens & les Chevaliers de Malte *Voiez*, ESPONTON.

S Q U.

SQUELETTE. *Romp*, *Het hol van een schip.*

Quelques-uns appellent Squelette un navire dont il n'y a que les principales piéces assemblées, comme la quille, l'étambord, les varangues & les genoux; & qui n'est pas couvert de ses planches. *Voiez*, ROUCHE.

S T A.

STAMENAIS. *Voiez*, GENOUX.

SOCKFICHE, STOKFISSE. *Stokvisch.*

C'est du poisson salé & desséché. La moruë est une espéce de Stockfiche.

S T R.

STRAPONTIN. *Hang-mak.*

C'est un lit que l'on suspend en l'air, & qui est ataché à deux arbres ou à deux pieux. On s'en sert dans les païs chauds pour se garantir des insectes qui importunent, ou des bêtes venimeuses. On atache cette sorte de lit à deux cordes dans les navires. *Voiez*, HAMAC & BRANLE.

STRIBORD, TRIBORD, DEXTRIBORD, EXTRIBORD, TIENBORD. *Stuur-boord*, *Stier-boord.*

C'est le côté de la main droite du vaisseau au respect d'un homme qui étant à la poupe fait face vers la prouë. Ce mot de Stribord a été fait par corruption de Dextribord, mais le plus en usage est Stribord. Le côté gauche du vaisseau est nommé Babord.

Avoir l'amure à Stribord. *Over stuur-boord zeilen.*

S U A.

SUAGE. *D'onkosten om een schip te smeeren.*

Ce mot signifie le coût des graisses & des suifs dont on est obligé de tems en tems d'enduire un vaisseau, pour faire qu'il coule plus doucement sur les eaux.

S U D.

SUD. Le Sud. *Suid*, *Zuid.*

On se sert du terme de Sud sur l'Ocean, pour signifier le vent du Midi & les regions Méridionales; & l'on dit absolument le Sud pour signifier celui des quatre vents cardinaux qui vient du Midi.

SUD-EST, & SUD OÜEST. *Suid-oost en Suid-west.*

Ce sont deux vents collatéreaux, qui tiennent également, le premier du Sud & de l'Est, & l'autre du Sud & de l'Oüest.

SUD-SUD-EST, & Sud-Sud-oüest, *Suid-suid-oost*, *en Suid-suid-west.*

Ce sont des vents entre-mitoïens.

SUD-QUART-DE-SUD-EST. *Suid-ten-oosten.*

SUD-EST-QUART-DE-SUD. *Suid-oost-ten-suiden.*

SUD-EST-QART-D'EST. *Suid-oost-ten-oosten.*

SUD-QUART-DE-SUD-OUEST. *Suid-ten-westen.*

SUD-OUEST-QUART-DE-SUD. *Suid-west-ten-suiden.*

SUD-OUEST-QUART-D'OUEST. *Suid-west-ten-westen.*

SUD de la Ligne. Être au Sud de la Ligne. *Besuiden de Linie.*

C'est-à-dire, Etre au Sud, ou par de la l'Equateur.

SUIF. *Talk.*

SUI.

SUIF. ou Oint, pour mettre au bout du plomb de sonde. *Roet*, *Reussel.*

SUIFVER un vaisseau, Lui donner le Suif, Espalmer. *Smeeren*, *Met smeer bestryken.*

C'est froter de suif la partie de ce vaisseau qui est dans l'eau. Les Anglois mêlent du savon avec le suif.

SUIFVER les tapons des canons. *Toeroeden. Voiez*, TAMPONER.

SUIF-NOIR. *Swart Smeer.*

C'est une mixtion de suif & de noir à noircir broüillez ensemble, dont on frote le fond d'un vaisseau, afin qu'il ne paroisse pas qu'on l'ait suifvé, ce qui est pratiqué par les Corsaires.

SUP.

SUPANE. Quelques-uns disent ce mot pour, Sur panne, ou, En panne. *Voiez*, PANNE.

SUPER. La voie d'eau a Supé. *De lek is toegesoogen.*

C'est-à-dire qu'il est entré de l'herbe, ou quelque autre chose, qui a boûché l'ouverture nommée voie d'eau

SUR.

SURCHARGER. *Overlaaden.*

C'est donner une trop grande charge.

SURGIR. *Aanlanden*, *Aankomen.*

Ce terme, qui commence à vieillir, signifie Ariver, ou prendre terre, & jetter l'ancre dans un port.

SUJAULE'. Le cable est Surjaulé. *'t Touw is gestokt.*

Cela se dit lors-que le cable a fait un tour autour du jas de l'ancre qui est moüillée.

SURLIER. *Voiez*, ROSTER.

SURPENTE. *Top-reep met de uithouwer.*

C'est une grosse corde longue de trente à quarante brasses, qui est amarrée au grand mât & à celui de misène, à laquelle on atache le palan pour embarquer & débarquer le canon, ou quelque autre chose de grand poids.

SUS.

SUSAIN, SUSIN. *Een agter-vinkenet*, *Een half-dek agter.*

C'est un pont brisé, ou une partie de tillac qui regne depuis la dunette jusqu'au grand mât, à l'oposite du Saint-aubinet.

SYR.

SYRTES, ou Sables mouvans. *Wel-sandt.*

Ce sont des sables mouvans agitez par la mer, tantôt amoncelez, & tantôt dissipez, mais toûjours très dangereux pour les vaisseaux.

T.

TAB.

TABLE. La Table du Capitaine, ou, Dépence de la Table du Capitaine. *Koſt-gelden van een ordinaris Kapitein dienende ter zee.* C'eſt une table que le Roi de France donne pour les Officiers Majors lors qu'ils ſont en mer.

TABLEAU. *Het hek van een fluit*, *Waapen-vlak.*

C'eſt la partie la plus haute de la poupe d'une flûte ſous le couronnement, où l'on met ordinairement la figure du nom du vaiſſeau. C'eſt ce qui s'appelle Miroir dans les autres navires. *Voiez*, MIROIR.

TAI.

TAILLEMAR, TAILLEMER. *Bit*, *Snee.*

C'eſt la partie inférieure de l'éperon d'une galére, appellée ainſi par les Levantins, parce que cette partie eſt tranchante & ſemble tailler la mer. Le bas de la gorgére s'appelle quelquefois Taillemer. *Voiez*, GORGE'RE.

TAILLES de point. Tailles de fond. *Voiez*, CARGUES-POINT, CARGUES-FOND.

TAINS. *Voiez*, TINS.

TAL.

TALINGUER, ou E'talinguer les cables. *De kaabels inſteeken.*

C'eſt amarrer les cables à l'arganeau de l'ancre.

TALON de la quille. *Hieling*, *Agter-kiel.*

C'eſt l'extrémité de la quille vers l'arriére du vaiſſeau, du côté qu'elle s'aſſemble avec l'étambord. L'autre bout de la quille, qui s'aſſemble avec l'étrave, eſt appellé Rinjot.

TALON ou Renfort. *Een Voege op ſyn tandt ingeſchooten.*

C'eſt un Terme de Charpentier.

TALON. *Voiez*, SIMAISE.

TALUS. Couper en Talus. *De kant afhakken*, *afſlegten.*

Aſſemblage de bordages ou de planches en Talus. *Schuins-werk.*

C'eſt quand les côtés de chaque planche ſont coupez en talus, & qu'on couvre la partie ainſi coupée d'une planche de la partie auſſi coupée de l'autre planche.

Digue en Talus des deux côtés. *Een dyk die te weder-zyden ſchuins opgaat.*

TAMBOUR. *Trommel.*

TAM.

C'eſt un inſtrument militaire ſur lequel on frape avec des baguettes, & qui

rend un grand son. On le nomme aussi Quaisse, ou Caisse, du nom du corps de tout l'instrument.

TAMBOUR. *Trommelslager*, *Tamboer*.

On appelle aussi Tambour celui qui est destiné à battre la caisse.

TAMBOUR d'Eperon. *Blaas-balk*.

Ce sont plusieurs planches que l'on clouë sur les jautereaux de l'éperon, & dont l'usage est de rompre les coups de mer qui donnent sur cette partie.

TAMIS à poudre. *Kruidt-zeeft*.

TAMISAILLE. *Luiwaagen*.

C'est un petit étage qui est à une flûte, & qui est pratiqué entre la grande chambre & la dunette. C'est par ce petit étage que passe la barre du gouvernail.

TAMPONS. *Proppen*, *Smeer-proppen*, *Houte-proppen*, *Yser-of-kooper proppen*.

Ce sont des plaques de fer & de cuivre, ou de bois, qu'on tient prêtes dans un combat, pour remédier aux coups de canon qu'un vaisseau peut recevoir. *Voiez*, CHARPENTIER.

Le Charpentier prit un Tampon, & boûcha la voie d'eau. *Byl heeft een prop gevat*, *en stopte 't gat*.

TAMPONS, ou TAPONS DE CANON. *Houte-proppen*, *Smeer-proppen*, *Bus-proppen*.

Ce sont des plaques de liége avec lesquelles on boûche l'ame du canon afin d'empêcher que l'eau n'y entre.

„ On peint de blanc ou de rouge les tapons de canon.

Le Canonier bouche l'ame du canon avec des Tampons. *De Konstaapel maakt de mond der stukken met houte-proppen toe*; & les suive pour empêcher qu'il n'y entre de l'eau; *en beroet se wel tegen 't inwaateren*.

TAMPONS de granade. *Hand-granaat tappen*.

TAMPONS, ou TAPONS D'ECUBIERS. *Kluis-houtjens*, *Kluis-sakken*.

Ce sont certaines piéces de bois, longues à-peu-près de deux pieds & demi, qui vont en amenuisant, & dont l'usage est de fermer les écubiers, quand le vaisseau est à la voile. Il y en a d'échancrez par un côté, qui boûchent les écubiers quand les cables y sont encore. On les boûche aussi quelquefois de sacs remplis de foin, de bourre, ou d'autres choses.

TAMPONER le canon. *'t Geschut met proppen toedoen*.

TAN.

TANQUAGE, TANGAGE. *Het op-en-neer-springen*, *of heyen van 't schip*; *Het bokken van het schip*.

C'est le balancement d'un vaisseau de l'avant à l'arriere.

TANQUER, TANGUER. Vaisseau qui Tanque. Quelques-uns disent, Enfourner. *Stamp-ryen*, *Stamp-stooten*, *Bokken*, *Induikken*, *Op en neer heijen*.

C'est-à-dire que ce vaisseau enfonce & tombe par son avant, ensorte que son mat de beaupré & sa swadiére sont couverts d'eau; ce qui arrive sur tout lors qu'on fait vent arriére, & que le vent est forcé. Cela arrive ordinairement aux vaisseaux que l'on a construits trop courts, & aussi par le défaut d'arrimage.

„ Il

„ Il faut prendre garde à ne faire pas trop de voiles à l'avant, parce que „ cela fait tanquer le vaisseau.

„ On se trouve quelquefois dans la nécessité de couper l'éperon, & même „ le mat d'avant, comme quand le vaisseau tangue trop, qu'il est trop sur „ le nez, ou qu'il fait eau à l'avant.

TANQUER sur l'ancre. *Heyen.*

TANQUEURS, ou GABARIERS. *Arbeiders om de Schepen te laaden, of te lossen; Tsjuuwers.*

Ce sont des porte faix qui servent à charger & à décharger les navires & les galéres.

TAP.

TAPABOR, TAPABOR DE BORD. *Tapbor, Een muts op syn Engelsch.*

C'est une sorte de bonnet à l'Angloise qu'on porte sur mer, & dont on rabat les bords sur les épaules pour se garantir du mauvais tems.

TAPECU, TAPPECU. *Druil, Vin, Vinnetje, Jachten-duivel, Blindt voor 't gat.*

C'est une voile qui se met à une vergue suspenduë vers le couronnement d'un vaisseau, ensorte qu'elle couvre l'arcasse, ou le dehors de la poupe, & elle déborde, tant à stribord qu'à babord, de deux brasses à chaque côté. On ne la porte que de vent arriére, & il n'y a que les vaisseaux marchands qui s'en servent. Amarrez la vergue de tappecu à ce couronnement.

„ Cette voile sert à empêcher que les courans ou la marée n'emportent le „ vaisseau, & ne le fassent dériver. On la fait aussi servir sur de petits „ yachts, pour continuer de filler pendant le calme, ou pour mieux ve„ nir au vent.

„ Les buches ont un tapecu quarré, & avec cela elles en ont souvent en„ core un autre petit.

TAPONS de canon & d'écubiers. *Voiez*, TAMPONS.

TAQ.

TAQUET, FILIEUX, FILEUX. *Klamp.*

C'est ainsi que l'on nomme les différentes sortes de petits crochets de bois où l'on amarre diverses manœuvres. Voiez sous le mot, Sep de drisse, les deux derniers articles qui regardent proprement les taquets.

TAQUET à gueule, ou à dent. *Sor-klamp.*

C'est un taquet qui se clouë par les deux bouts, & qui est échancré par le dedans.

TAQUET à cornes, ou à branches, pour lancer des manœuvres. *Kruis klamp, Kruis-hout, Kruis-beeting.*

Celui-ci est pointu par les deux bouts, & est cloüé par le milieu.

„ Les Taquets à cornes du grand mat, vers l'arriére, doivent avoir dix„ huit pouces entre les deux cornes, & six pouces de large, deux pouces „ d'épais, sept pouces de long, & un pied de longueur par le bas; les cor„ nes doivent être courbées en arc sur le taquet, & doivent avoir deux pou„ ces & demi de large, & un pouce & demi d'épais.

„ Il y a aussi deux semblables Taquets à chaque côté du mat de misène: „ ils ont quatre pouces & demi de large, & trois pouces d'épais, sept pou-

„ ces de large par le bas, & un pied de long. On y amarre les coüets de „ miſéne. Les cornes des taquets du platbord paſſent au travers du plat- „ bord pour deſcendre ſur le taquet, qui a quatre pouces de large & trois „ pouces d'épais. Les cornes ſont éloignées de trois pieds huit pouces l'une „ de l'autre: il y a ſept pouces de diſtance entre les bouts d'embas qui ſont „ ſur le platbord; & par le bas juſqu'aux taquets ils ont quinze pouces de „ de long: on y amarre la candelette.

„ Il y a quatre taquets à cornes dans les fargues, qui ont un pied de large „ par le haut & neuf pouces par le bas, & trois pouces d'épais. Il y a dix- „ huit pouces de diſtance entre les cornes par le haut, & neuf pouces par „ le bas.

TAQUET de fer. *Boei-klamp.*

C'eſt une eſpéce de taquet à gueule, qui ſert, dans la conſtruction & dans le radoub des vaiſſeaux, à faire approcher & joindre les membres, les préceintes & les bordages.

TAQUETS ſimples. *Nok-klampen.*

Ce ſont ceux qui ſont preſque faits comme un coin, leſquels ſervent à divers uſages.

TAQUETS de mat. *Gordings-klampen,*

Ce ſont de longs taquets que l'on y clouë, & où l'on paſſe des chevillots pour y lancer des manœuvres.

TAQUETS de haubans. *Beleg-houtjes van de beſaans-maſt met naagels.*

Ce ſont de longues piéces de bois amarrées aux haubans d'artimon, où il y a des chevillots qui ſervent à y lancer les cargues.

TAQUETS de vergue. *Ree-klampen, Kruis-klampen.*

„ Il y a deux taquets d'onze pouces à chaque vergue.

TAQUETS d'écoute, ou BITTES. *Kruis-houten, Kruis-beeting.*

Ce ſont de grands taquets de deux piéces, ou l'on amarre les écoutes ſoit celles de l'artimon, celles de la grande voile, de la miſéne, ou autres.

TAQUETS de cabeſtan. *Klampen van de ſpil, Kieſen. Voiez,* CABESTAN & FUSEAUX.

TAQUET d'élinguet. *Pal-klamp, Agter-klamp, Prang-hout.*

TAQUETS d'amure, *Hals-klampen, Hals-maſten, Kieſen.*

Ce ſont de groſſes & courtes piéces de bois roüées, qui étant apliquées ſur chaque côté du vaiſſeau y ſervent de dogue d'amure. *Voiez,* DOGUE D'AMURE.

TAQUETS de ponton. *Klampen van een onderlegger.*

Ce ſont de gros taquets qui ſont faits comme ceux qui ſervent de dogue d'amure aux vaiſſeaux, par ou paſſent les atrapes lorsque l'on carène.

TAQUETS de hune à l'Angloiſe, *Open marſſen op de boegſpriet.*

Ce ſont deux demi-ronds qui ſervent de hune étant mis aux deux côtés du bout du mât du beaupré.

TAQUETS d'échelle. *Klampen van de trappen.*

Ce ſont des piéces de bois qui ſervent d'échellons, ou de marches, aux échelles des côtés d'un vaiſſeau.

TAQUET de mat de chaloupe. *De knegt van de ſloep.*

C'eſt

C'eſt un taquet à dent qui eſt vers le bas du mat, ou l'on amarre la voile.

TAQUETS de potence. *Onder-mikken*, *Klampjes onder de gek van de pomp.*

Ce ſont de petits taquets ouverts par un bout, dans leſquels s'emboîte le bas de la potence de la bringuebale.

TAQUET de la clef des eſtains. *Voiez*, CLEF DES ESTAINS.

TARE. *Teer.*

TAR.

Les Normands & les Picards diſent Tare au lieu de goudron, aïant pris ce mot du terme Hollandois. *Voiez*, GOUDRON.

TARRIE'RE, TARIE'RE. *Boor*, *Avegaar.*

C'eſt un outil de fer dont les Charpentiers ſe ſervent.

Il eſt emmanché de bois en potence, & en tournant il fait que le fer perce le bois ou il touche, & fait de grands trous propres à y mettre des chevilles. Il y en a de pluſieurs ſortes & groſſeurs. On dit un gros Tariére au maſculin lorſque le tariére eſt gros, & une petite tariére quand il eſt petit. Il ſe fait de petites tariéres qu'on appelle Lacerets. Un gros comme celui de cette figure s'appelle. *Avegaar.*

TARTANE. *Een Tartaan, of Tartana.*

C'eſt une barque dont on ſe ſert ſur la mer Méditerranée, différente des autres barques en ce qu'elle ne porte qu'un arbre de meſtre, autrement un grand mat, & un mat de miſéne. La voile d'une Tartane eſt à tiers point; mais de gros tems elle en appareille une à trait quarré, appellée Voile de fortune.

TEM.

TEMPESTE, TEMPETE. *Onweer*, *Storm*, *Storm-windt.*

C'eſt un mouvement extraordinaire des vents qui agitent les houles, ou les vagues, avec violence.

Une horrible Tempête. *Een ſtinkende ſtorm.*

Il fait une furieuſe Tempête. *Het ſtormt geweldig.*

La tempête ne diminuë point. *Het weer en biedt geen ſoen.*

Etre ſurpris & battu de la Tempête. *Van een ſtorm overvallen en beloopen worden.*

La tempête ceſſe, s'appaiſe. *Het weer bedaard.*

TEMS. *Weer*, *Weeder.*

Gros tems, ou Tems de mer. *Een ſwaar weeder*, *Onweer*, *Verleegen weer*, *Verwaait weer*, *Touw weer*, *Hardt weer.*

C'eſt un tems de tempête, lors que les vagues s'élévent & que la mer eſt fort agitée. On diſoit autrefois, Grand Tems; mais aujourd'hui c'eſt Gros Tems qui eſt fort uſité ſur l'Océan.

TEMS embrumé. *Miſtig weer.*

C'eſt celui qui eſt couvert de broüillards.

TEMS Affiné. *Een ſchoon helder weer.*

C'eſt-à-dire un tems qui s'éclaircit & qui devient beau. *Voiez*, AFFINER.

Le TEMS ſe broüille. *Het weer groeit.*

TEMS orageux. *Ongestuimig, bulderig, stormend, verwaait weer.*

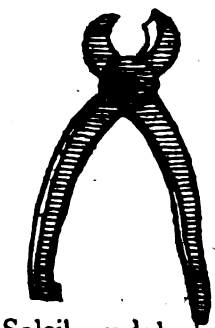
TEMS à perroquet. *Bram-of-top-zeils koelte, Bram-zeils weer.*

C'est un beau tems, ou le vent souffle mediocrement & porte à route. Cette façon de parler vient de ce qu'on ne porte jamais la voile de Perroquet que de beau tems à cause qu'étant extrémement élevée elle donneroit trop de prise au vent si elle étoit portée de gros vent, & le vaisseau seroit en danger d'être renversé, ou ses mats de se rompre, parce que le poids qui est en haut est d'une plus grande puissance que celui qui est en bas.

TEMS sombre & couvert. *Een schraal lugt, Een bar en guur weer, Bokkig weer, Betrokken lugt.*

TEMS doux, Beau Tems. *Handig of handtsaam weer.* Beau Tems & Beau frais. *Volhandig weer.*

TENAILLES. *Nyptangh.*



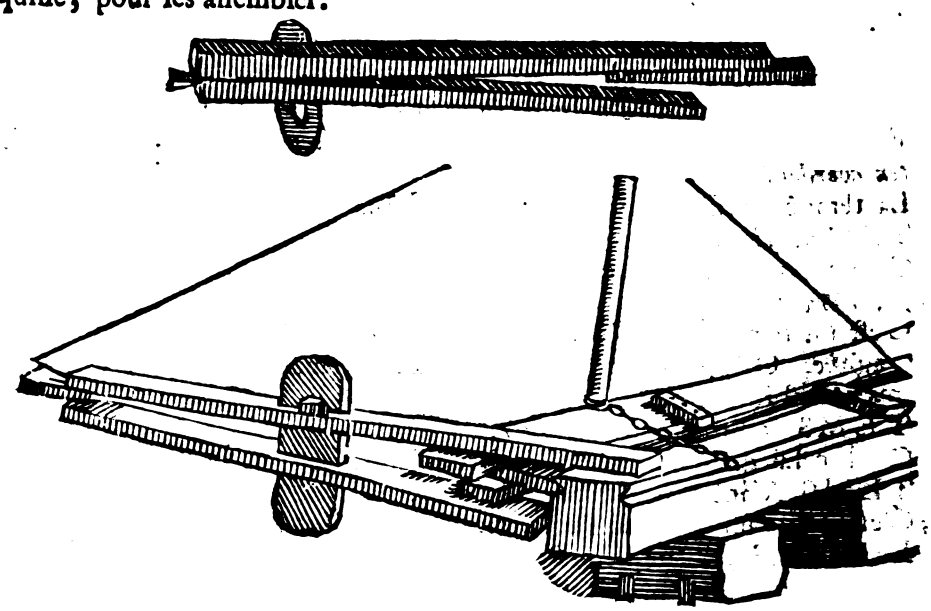
C'est un instrument de fer qui sert à tenir ou arracher quelque chose. Il est composé de deux branches presque entierement rondes, qui sont attachées avec un clou à quelque distance du bas, & dépuis le clou jusques à l'extrémité elles sont quelquefois arquées, & quelquefois un peu courbées, afin de mieux pincer.

TENDELET. *Sonne-dek, Pavillioen.*

C'est une espece de dais, avec des rideaux, que l'on met sur l'arriére d'une chaloupe pour mettre à couvert du Soleil, ou de la pluie.

TENAILLES de bois. *Boei-tang.*

C'est pour faire approcher les bordages les uns des autres, & les tenir en les posant. Il y a encore une espéce de petites tenailles, qui s'appellent *Kluft* en Hollandois, qui serrent plus que les grandes tenailles. Voici avec la figure simple de la tenaille de bois, une autre figure où cette même tenaille est emploiée à tenir les gabords, ou premiéres planches du bordage contre la quille, pour les assembler.



TE-

TENIR une manœuvre. *Een touwerk styf-houden en vast maaken, of vesten.*

C'est-à-dire, l'attacher, ou l'amarrer.

TENIR le balant d'une manœuvre. *De loose van een touw vast maaken.*

C'est l'amarrer de telle sorte qu'elle ne soit point lâche, qu'elle ne balance point.

TENIR un bras. *Een bras haalen en vast maaken.*

C'est-à-dire, le haler & l'amarrer.

TENIR en garant. *Voiez*, GARANT.

TENIR en ralingue. *Voiez*, RALINGUE.

TENIR le vent. *De loefhouden, Sig boven windt houden, By de windt houden.*

C'est être au plus près du vent.

TENIR le lit du vent. *Hoog by de windt zeilen.*

C'est se servir d'un vent qui semble contraire à la route, ce qui se fait en prenant ce vent de biais. On met pour cela les voiles de côté par le moien des boulines.

TENIR le lof. *De loef blyven houden.*

C'est lors qu'on prend l'avantage d'un vent de côté.

TENIR au vent. *Sterk by de windt zeilen, By de windt houden.*

C'est-à-dire, naviguer de vent contraire.

TENIR la mer. *Zee houden, In zee blyven, In zee houden.*

C'est être & demeurer à la mer.

Le vaisseau étoit desemparé & ne pouvoit plus Tenir la mer. *'t Schip van soo reddeloos, dat het niet langer zee kon bouwen.*

TENIR la largue. *Ruim-schoots, of met een breedt windt zeilen.*

C'est se servir de tous les vents qui sont depuis le vent de côté jusqu'au vent d'arriére inclusivement. *Voiez*, LARGUE.

Se TENIR sous voiles. *Sig onder zeil houden.*

C'est avoir toutes les voiles appareillées, & être prêt à faire route.

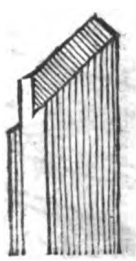
TENIR ou voir une terre ou quelque autre objet l'un par l'autre. *Twee voorwerpen door, of onder, of over malkanderen sien.*

C'est-à-dire que l'on puisse voir les deux objets à la fois, l'un par dessus l'autre, ou que l'un cache l'autre. *Voiez*, OUVRIR.

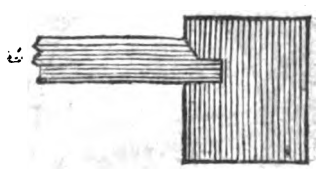
TENON. *Pen.*

C'est le bout d'une piéce de bois qui entre dans une mortaise.

Tenon.



Tenon à mordant.



Tenon a tournices.

TE-

TENON à mordant & renforts, ou à mors d'âne. *Een pen met een verſtek ingeſchooten.*

TENON à tournices, ou à oulices. *Een pen met een regte borſt, of voege.*

C'eſt un tenon coupé tout quarrément & en about, auprès des paremens de bois, quand tout l'ouvrage eſt fait.

TENON de mât. *Voiez*, TON DE MAT.

TENON de l'étambord. *De pen van d'agter-ſteven.*

C'eſt une petite partie du bout de la piece de charpenterie nommée etambord, qui s'emmortaiſe dans la quille du vaiſſeau.

TENONS de l'ancre. *Neuten van het vierkant van 't anker.*

Ce ſont deux petites parties jointes au bout de la vergue, qui s'entaillant dans le jas font qu'il eſt tenu plus ferme.

TENUE. *Het houden, of het byten van het anker.*

C'eſt la priſe, où l'accrochement de l'ancre au fond de la mer.

TENUE. Fond de bonne Tenuë. *Een goedt anker-grondt.*

C'eſt celui ou l'ancre a la priſe, ce qui le rend propre pour l'ancrage. *Voiez*, FOND.

Fond de mauvaiſe Tenuë. *Een los, of quaade grondt.*

C'eſt un fond ou l'ancre n'a aucune priſe & ne peut s'accrocher. A l'Eſt de cette Ile on trouve douze braſſes d'eau, mais le fond y eſt de mauvaiſe tenuë.

TER.

TERMES. *Beeldt-werk, Beelden, Termen, Staat houten.*

Ce ſont des ſtatuës d'hommes, ou de femmes, dont la partie inférieure ſe termine en gaîne, & qu'on poſe ordinairement ſur les côtés de la poupe des vaiſſeaux. Quand c'eſt une figure d'Ange en demi-corps, on l'appellée Ter-

me

me Angelique ; & quand c'eſt celle d'une Divinité champêtre elle eſt appellée Terme Ruſtique. Quand au lieu de gaîne on donne à la figure une double queuë de poiſion tortillée, c'eſt un Terme Marin. Il y a auſſi un Terme en conſole & un Terme en buſte ; le dernier eſt celui qui eſt ſans bras, & qui n'a que la partie ſupérieure de l'eſtomac. La gaîne de l'autre finit en enroulement, & le corps qu'elle porte eſt avancé pour ſoutenir quelque choſe. Le Terme Double eſt celui d'où deux demi-corps, ou deux buſtes adoſſés, ſortent d'une même gaîne. Les Termes qui ſont aux angles ſe nomment en Hollandois, *Hoek-mannen*, ou *Staat-houten*.

„ Les Termes & les autres Figures humaines qu'on fait ſur les vaiſ-
„ ſeaux, doivent être puiſſantes pour être remarquées de loin ; & par
„ cette raiſon il n'importe pas qu'elles ſoient groſſiéres & peu finies.

„ Le Terme qui eſt à l'angle de la poupe d'un vaiſſeau de cent-tren-
„ te-quatre pieds de long de l'étrave à l'étambord, doit avoir neuf pou-
„ ces & demi de large, & huit pouces d'épais. Le Terme qui eſt au
„ milieu de la poupe doit avoir huit pouces & demi de large, & ſept
„ pouces & demi d'épais. Les quatre autres Termes doivent avoir huit
„ pouces de large, & ſept pouces d'épais. Ils doivent être ſuportez par
„ une architrave, qui doit avoir deux pouces & demi de large, & cinq quarts
„ de pouce d'épais, & paſſer d'un bout à l'autre.

TERRE. *Aarde*, *Landt*.

C'eſt le plus peſant des quatre élemens, un élément groſſier de figure ſpérique, modérément froid & ſouverainement ſec. Il eſt placé au milieu de l'air, de l'eau & du feu, & environ au milieu du monde.

TERRE Ferme, CONTINENT. *Een vaſt landt*.

On appelle Terre ferme une grande étenduë dans laquelle ſont compriſes pluſieurs régions, & que les mers ne ſéparent point. *Voiez*, CONTINENT.

TERRES Polaires. *Geweſten die by het aſpunt zyn*.

Ce ſont deux continens ſituez vers les poles, l'un vers le Septentrion, & l'autre vers le Midi, qu'on ne connoît pas encore aſſez pour aſſurer que ce ſoient véritablement des Continens. Le plus grand eſt appellé Terre Auſtrale, ou Terre Magellanique, à cauſe de Magellan qui le premier en a découvert les côtes. On l'appelle auſſi Terre de Quir, de Ferdinand de Quir qui en a donné une connoiſſance plus certaine.

TERRE Méditerrannée. *Een middellandtſch landt*.

C'eſt une terre éloignée des mers, & ſituée au milieu des terres.

TERRE maritime. *Een zee-kuſt*.

C'eſt celle qui eſt voiſine de la mer, & que l'on appelle autrement Côte.

TERRE embrumée. *Een beneeveldt landt*, *Miſtig landt*.

C'eſt une terre que les broüillards couvrent.

TERRE défigurée. *Een landt dat men niet verkennen kan*.

C'eſt celle qu'on ne peut bien reconnoître à cauſe de quelques nuäges qui la couvrent.

TERRE fine. *Een klaar landt*.

C'eſt celle qu'on voit clairement ſans qu'il y ait aucun broüillard qui en dérobe la vûë.

Groſſe TERRE. *Een hoog landt.*

C'eſt une terre haut élevée.

TERRE qui fuit, qui fuit au Nord. *Landt dat ontvalt om het Noord.*

C'eſt celle qui faiſant un coude, s'éloigne du lieu où l'on eſt.

TERRE qui ſe donne la main. *Een gelyke kuſt, Een egaale kuſt, Een regte kuſt.*

C'eſt celle que l'on voit ſans qu'elle ſoit ſéparée par aucun golfe, ni aucune baie.

TERRE qui aſſèche. *Voiez*, ASSE'CHER.

TERRE de beurre. *Botter-landt.*

C'eſt un nuäge qui ſe montre à l'horiſon, qu'on prend pour la terre, & que le Soleil diſſipe; & a cauſe de cela les gens de mer diſent Terre de beurre qui ſe fond au Soleil..

Aller à terre. *Aan landt gaan.*

Aller terre-à-terre. *Langs de kuſt heen zeilen.*

C'eſt-à-dire naviguer le long des côtes en les rangeant. *Voiez*, RANGER.

La terre ſe mire. *Voiez*, MIRE.

TERRES baſſes. *Laage kuſten.*

Ce ſont les rivages qui ſont bas, plats, ſans remarques.

TERRES hautes. *Hooge kuſten.*

Ce ſont les montagnes, ou les rivages haut élevez.

Prendre terre. *Landen, Aanlanden, Aankomen, Belanden, Havenen.*

C'eſt-à-dire, arriver à terre, aborder une terre. On a dit autrefois, Surgir, mais ce terme a vieilli. On dit auſſi Terrir, quand on a fait une grande traverſée.

TERRE. *Landt, Landt.*

Ce mot Terre eſt crié à haute voix par celui qui dans un voiage apperçoit le premier la terre. La ſentinelle qui étoit placée au haut du perroquet n'eut pas ſi-tôt crié Terre &c.

Grande terre. *Voiez*, TERRE FERME.

Aller chercher une Terre. *Naar 't landt, of na de wal zeilen.*

C'eſt faire route deſſus, ou Cingler vers elle pour la reconnoître.

La terre nous reſte. *Voiez*, RESTE.

Tout-à-terre. Un navire qui eſt tout à Terre. *Digt by 't landt.*

C'eſt une maniére de parler, pour dire qu'un navire eſt tout près de terre.

Dans la Terre, ou dans les Terres. *Midden 't landt.*

C'eſt ainſi qu'on s'exprime pour parler de quelque choſe qui eſt éloignée du bord de la mer.

TERRE hachée. *Een hakkelyk landt.*

C'eſt une terre entre coupée.

La TERRE mange. Ce vaiſſeau eſt mangé par la Terre. *Een ſchip dat verdonkert is.*

C'eſt un terme dont ſe ſervent les gens de mer pour dire que le vaiſſeau, ou que-

quelque autre chose de laquelle ils veulent parler, est cachée par l'ombre de la terre qui l'empêche d'être vûë.

TERRENEUVIER. *Terreneuf-vaarder.*

C'est un vaisseau qui va a Terre-neuve pêcher de la moruë.

TERRIR. *Belanden, Landt aandoen.*

C'est prendre terre après une longue traversée.

TERRIR. *Landt ontdekken, in 't oog krygen.*

C'est avoir la vûë de la terre.

TERRIR. *Het opkomen, en gaan leggen, van de schildpaden.*

Ce terme de Terrir se dit des tortuës, qui en un certain tems sortent de la mer & viennent terrir sur le rivage. Elles y pondent leurs œufs, & après les avoir couverts de sable, elles les laissent éclorre par la chaleur du Soleil

TERTRE. *Een Heuveltje, Hoogte.*

C'est une petite éminence de terre, ou une sorte de petite montagne, qu'on voit s'élever dans le milieu d'une plaine, & qui n'est attachée à aucune côte.

T E S.

TESSEAUX. *Voiez*, Barres de hune.

TESTE, ou Tete de More. *Eezels-hoofdt. Voiez*, Chouquet.

TESTE de More. *Eezels hooft aen de vlagge-stok.*

C'est un petit chouquet dont le collier est à charniére, qui se met ordinairement sur le montant du bâton d'enseigne de poupe, & sur le bout du perroquet de beaupré.

TESTE, ou Tete de l'ancre. *Ankers-hoofdt.*

C'est la partie ou la verge est jointe avec la croisée.

TESTE du cabestan. *De kop van de spil.*

TESTE de potence de pompe. *'t Hoofdt van de gek.*

C'est la partie de la pompe qui suporte la bringuebale.

TESTE, ou Tête d'un vent. *De tydt daar de windt begint op te steeken, De opsteeking van de windt.*

C'est son commencement, c'est-à-dire, le tems ou ce vent commence à soufler.

T E U.

TEUGUE. *Voiez*, Tugue.

T H E.

THE'ATRE. Terme de la Méditerranée. *Voiez*, Chateau d'avant.

T I A.

TIALQUE, Tiarlck, Tiarlec. *Een Tialk.*

C'est une sorte de bâtiment qui a une petite fourche & un grand balestón: il est ponté & a des courcives autour du pont, mais le pont est des plus bas où il y ait des courcives. Il y a deux petits blocs au bordage vers l'avant, pour y lancer des manœuvres, & trois ou quatre défences, ou bois ronds, longs d'environ deux pieds, qui pendent à des cordes, aux deux côtés de l'avant.

T I E.

TIEN-BORD. *Voiez*, Stribord.

TIERS POINT. Voiles a Tiers-point, ou Voiles Latines, ou Voiles a oreilles de lie'vre. *Drie-hoekige zeilen.*

Ce sont des voiles de figures triangulaire, comme sont celles de l'artimon & des étais. On s'en sert particuliérement sur la Méditerrannée, & dans les vaisseaux de bas-bord qui vont à voiles & à rames.

T I L.

TILLAC. *Dek, Overloop, Verdek.*

C'est le plancher ou étage d'un navire, sur lequel la batterie est posée comme sur une plate forme, ou sur un plancher. *Voiez.* Pont.

Franc-Tillac. *Overloop.*

C'est le premier pont, ou l'étage qui est le plus près de l'eau.

Faux-Tillac. *Koebrug. Voiez,* Faux-pont & Faux-baux.

TILLAC. *Een stellinge in 't ruim.*

Cela se dit encore d'une espéce de plate forme de planches que l'on fait à fond de cale, où le Munitionaire fait ses bidons.

TILLE. *Hang-plegt, Stuur-plegt.*

C'est l'endroit où se tient le Timonier dans les flûtes.

TILLE. *Plegt.*

C'est un couvert, ou acastillage, à l'arriére d'un vaisseau non ponté.

T I M.

TIMON, ou Barre de Gouvernail. *Roer-pen.*

C'est une piéce de bois longue & arondie, dont l'une des extrémités répond du côté de l'habitacle à la manivelle du gouvernail que tient le Timonier, & elle se joint à cette manivelle par une cheville de fer qui lui est atachée, & qui entre dans la boucle de fer de la manivelle. Elle passe de la par la sainte barbe, & portant sur le traversin elle se termine par la jaumiére à la tête du gouvernail, qu'elle fait joüer à stribord & à babord. *Voiez,* Barre.

„ Le Timon doit être d'une seule piéce quarrée, de bois bien choisi. „ Quelques Charpentiers le font de la moitié plus épais par le bout qui joint „ l'étambord, que par le bout qui joint la manivelle.

„ Le Timon d'un vaisseau de cent trente quarte pieds, doit avoir vingt „ trois pieds de long, neuf pouces d'épais par le bout qui est joint à l'étam- „ bord & six pouces par l'autre bout, selon les règles de quelques autres „ Charpentiers.

TIMONIER. *De Man te roer, Die te roer staat.*

C'est le matelot qui tient la barre du gouvernail pour conduire & gouverner un vaisseau pendant son quart. Son poste est au devant de l'habitacle.

T I N.

TINS. *Staapels-blokken, Staapelingen.*

Ce sont de grosses piéces de bois, que l'on couche à terre afin qu'elles soutiennent la quille & les varangues d'un vaisseau, quand on le met en chantier, & qu'on le construit. *Voiez,* Chantier.

„ Il est bon de mettre à terre un couche, ou lit, de bonnes planches de „ dix à douze pouces de large, ou plus, pour poser les tins dessus plutôt „ que sur terre. Le plus gros des tins, que quelques-uns appellent en Fla- „ mand *Dompblok*, qui tient le vaisseau en balance quand on le lance à l'eau

„ doit

„ doit être posé à une cinquiême partie de la longueur du vaisseau, à pren-
„ dre par derriére & du talon de la quille. Les tins qui sont derriére celui-
„ ci n'ont pas besoin de coins, parce qu'ils tombent deux mêmes assez faci-
„ lement; mais il ne faut pas manquer d'en mettre à tous les tins qui sont
„ depuis le gros tin en avant.

TINS sous une galére. *Stokken.*

TIP.

TIPHONS. *Voiez*, SIPHONS.

TIR.

TIRANT de l'eau d'un navire. *Peil, Peiling, Waater-dragt, Het diep gaan van een schip.*

C'est la quantité des pieds d'eau qui sont nécessaires pour le mettre à flot. Le tirant de l'eau de ces deux vaisseaux n'est pas égal.

„ Le tirant de l'eau d'un vaisseau se mesure à l'avant & à l'arriére, à pren-
„ dre par le dessous de la quille.

TIRE du vent. *De kragt van de windt.*

Cela se dit pour marquer la force qu'a le vent, lors qu'un vaisseau est à l'ancre, de faire roidir ou travailler son cable.

TIRE. *Roei hardt.*

C'est un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin qu'il nage avec force.

TIRE avant. *Roei hardt.*

C'est encore un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin qu'il nage avec plus de force.

TIRE BOURRE *Varken-staart.*

C'est un instrument qui sert à décharger une arme à feu sans la tirer. Il est fait de fil d'archal pointu & tortille, en forme de vis, qu'on attache au bout d'une baguette.

TIRE FOIN. *Kratser, Krasser.*

C'est ainsi qu'on appelle sur mer un semblable instrument, gros à proportion, pour décharger le canon.

TIRER le canon. *Het geschut afschieten, lossen, slaaken.*

TIRER. Un vaisseau tire dix, douze, ou quinze pieds d'eau. *Een schip trekt tien, of twaalf voet waater, of gaat tien voet diep.*

C'est-à-dire qu'il faut à un tel vaisseau dix, douze, ou quinze pieds d'eau pour le mettre à flot, ou qu'il occupe cette quantité d'eau en hauteur. On dit aussi, un tel vaisseau prend tant de pieds d'eau. Les bâtimens courts de varangue & ronds de carène, tirent plus d'eau que ceux qui ont les varangues plates.

TIRER peu d'eau. *Dryven hoog uit 't waater.*

TIRER beaucoup d'eau. *Diep gaan.*

TIRER trop d'eau à cause de la charge. *Heijen, diep gelaaden zyn.*

TIRER à la mer, ou Prendre le large. *De ruime zee kiesen.*

C'est se mettre au large de la terre, s'éloigner des côtes, de quelque terrein, ou de quelque vaisseau. Nos vaisseaux aïant découvert les ennemis qui

rangeoient la côte, tirérent au large, (prirent le large) pour les engager au combat.

TIRE VIEILLES. *Val-reepen.*

Ce sont deux cordes qui ont des nœuds de distance en distance. Elles pendent le long du vaisseau en dehors, savoir une corde de chaque côté de l'échelle, & on s'en sert à se tenir pour monter dans un vaisseau & pour en descendre.

Jette la Tire-vieille hors le bord. *Smyt de val-reep over boord.*

TIRE VIEILLE de beaupré. *Loop-stag van de boegspriet, Klim-stag.*

C'est une corde dont on se sert pour marcher avec plus de sureté sur le mât de beaupré, au bas duquel elle est amarrée, & d'où elle monte à l'étai de misène, d'où elle descend pour s'amarrer aux barres de la hune de beaupré. *Voiez*, SAUVEGARDE.

TOI.

TOILE à faire des voiles. *Zeildoek, Kanefas.*

TOILE de noiale 1. *Hollandtsche Kanefas.*

TOILE de noiale 2. *Fransche Kanefas.*

C'est une toile très-forte qui se fait en divers endroits, mais *sur tout à* Olonne & dans les villages voisins, qui en fournissent Rochefort & la Rochelle.

TOILE de noiale. 3. *Karrel op Karrel.*

TOILE de noiale 4. *Karrel-doek.*

TOI E de noiale 5. *Klaaver-doek.*

Les toiles noiales doivent être faites de cœur de chanvre, le fil bien lescivé: elles seront bien battuës, renforcées & unies, aïant du corps, sans gomme, & les liziéres bien faites.

„ Les voiles se font de toile forte qui s'appelle Canevas, ou Canefas, & „ qui se fabrique en France & en Hollande, d'où on la nomme Canefas de „ France, ou Canefas de Hollande. Le canefas de Hollande est le plus es- „ timé, & sur tout il devient fort cher quand on a guerre contre la France. „ Il se vend par rouleaux: chaque rouleau contient quarante-neuf à cin- „ quante aunes. Il a de large une aune & un huit, ou trente pouces. „ Pendant les guerres le rouleau à valu jusqu'à quarante livres, & quel- „ quefois il baisse jusqu'à vingt-six livres.

„ Les Bourgeois de vaisseaux, ou les Maîtres, ou Agréeurs, paient au „ Voilier quinze, seize, dix-sept, ou dix-huit sous par aune, selon que le „ rouleau est cher; mais il fournit aussi pour le même prix les ralingues, „ qui sont grosses ou menuës à proportion de la grandeur des voiles. La toi- „ le de Flandre & autre toile plus legére dont on fait les menuës voiles, ne „ se paie que quatre sous, ou quatre sous & demi l'aune, & n'a qu'une aune „ de large: bien entendu que c'est l'aune de Hollande.

La toile ou Canefas de Hollande en piéce tient cinquante aunes. La plus chére a valu l'on 1680. trente livres la piéce, & la moindre dix-huit à vingt livres. Le Canefas de France se vend par balles de 380. aunes; la balle se vendoit l'an 1680. 22. livres de gros, savoir du plus beau

beau canefas, & le moindre se vendoit 14. liv. de gros. Le beau est étroit, & la noïale 5. qui s'appelle aussi *Fransche ligtdoek*, est large. Comme on s'est passé des toiles de France pendant les derniéres gueres, on s'en passe encore, & il en vient peu maintenant.

TOILE de mélie 1. *Eevers-doek.*

C'est celle qui suit en qualité les toiles de noiale.

TOILE de mélie 3 ou Toile de Flandre. *Ligt doek*, *Vlaamsche linnen.*

C'est pour faire les menuës voiles. Elle se vend par aune en Hollande, & s'est venduë l'an 1680. depuis 6. jusqu'à neuf sous, selon sa force.

TOILES de sabords, ou de délestage. *Poort-zeilen.*

Ce sont de vieilles voiles, ou autres toiles, qu'on clouë sous les sabords quand on veut délester, afin de recevoir le lest.

TOISE. *Roede.*

C'est une mesure qui contient six pieds, le pied douze pouces, & le pouce douze lignes. C'est la toise de Paris qu'on appelle Toise de Roi, parce qu'on s'en sert dans tous les ouvrages que le Roi fait faire, sans avoir égard à la toise d'aucun lieu. La toise d'échantillon est celle de chaque lieu où l'on mesure, quand elle ne se rapporte pas à la toise de Paris, Celle de Bourgogne est de sept pieds & demi. On apelle Toise courante celle qu'on mesure seulement suivant sa longueur. La Toise quarrée est un quarré dont chaque côté est une toise, ensorte qu'une toise courante aïant six pids courans, la toise quarrée à trente six pieds. La toise Cube, ou cubique, est un Cube dont chaque côté est d'une toise, d'où il s'ensuit que la toise cube, qu'on appelle autrement massive, ou solide, étant mesurée en largeur, en longueur, & en profondeur, produit deux cents pieds cubes.

TOISER le bois. *Hout meeten.*

C'est évalüer des pieces de bois de différentes grosseure à la quantité de trois pieds cubes, ou de douze pieds de long sur six pouces de gros, réglée pour une piéce.

TOL.

TOLETS, ou E'CHOMES. *Vollen*, *Pennen.*

Les tolets sont longs d'environ un pied. *Voiez*, E'CHOMES.

TOLETS. *Velden.*

Ce sont deux chevilles de bois qu'on voit sur de très-petits bateaux, entre lesquelles on met la rame, & qui la retiennent sans étrope.

TOM.

TOMBER sur un vaisseau. *Op een ander schip afkomen*, *Aan zy zeilen*, *In een vyandtlyk schip vallen.*

C'est-à-dire, arriver & fondre dessus. Si le vaisseau ennemi n'eût viré de bord, nôtre vaisseau alloit tomber sur lui.

TOMBER dessus & aborder. *Op zy zeilen.*

En tombant. *In het vallen op den vyandt.*

TOMBER sous le vent. *In de ly affakken*, *afraaken.*

TOMBER sous le vent, soit d'une terre, ou d'un vaisseau. *In ly vallen*, *Beneeden windt vervallen*, *Uit de loef afkomen*, *Te laag vervallen*, *In de ly afraaken.*

C'est-

C'est-à-dire, perdre l'avantage du vent qu'on avoit gagné, ou dont l'on étoit en possession, ou qu'on tâchoit de gagner. En revenant de la Grenade nous ne serrâmes pas le vent d'assez près, ce qui nous fit tomber sous le vent de toutes les iles, & nous vinmes terrir à l'ile de St. Dominge.

TOMBER sous le feu de deux frégates. *Vervallen tusschen twee fregatten.*

Le vent tomba. *De windt viel tegen den avondt, ging leggen.*

C'est-à-dire qu'il cessa, qu'il fit place au calme, ensorte qu'il n'y eut plus de mer, ou de lames. Comme le vent étoit tombé, nos galéres remorquérent ceux de nos vaisseaux qui étoient sous le vent de l'escadre.

TOMBER. Mât qui tombe en arriére, ou en avant. *Vallen, Agter of voor overgeset worden.*

C'est pancher en avant ou en arriére.

Laisser moüiller l'ancre. *Voiez*, MOÜILLER.

T O N.

TON. Le Ton, ou Tenon du mât. *De Top van mast.*

C'est la partie du mât qui se trouve entre les barres de hune & le chouquet qui est l'endroit ou chaque arbre est assemblé avec l'autre, & où s'assemble par en haut le bout du tenon du mât inférieur avec le mât supérieur, & cela par le moien du chouquet; & par en bas le pied du mât supérieur avec le tenon du mât inférieur, par le moien d'une cheville de fer quarrée appellée Clef.

„ Le ton du grand mat d'un vaisseau de 134 pieds de long, doit avoir 7 „ pieds de longueur; le ton du mat de misêne 6 pieds; le ton du mat d'ar- „ timon 4 pieds & un quart; le ton du grand mat de hune 4 pieds; le ton „ du mat de hune d'avant 3 pieds, de même que celui du grand perroquet „ & du perroquet d'artimon. Le ton du perroquet de beaupré doit avoir „ à peine 2 pieds, & le ton du perroquet de misêne un pied & un quart.

TONIE. *Tonie.*

„ C'est une sorte de canot des Indes, dont on attache souvent deux en- „ semble avec des roseaux, ou des écorces d'arbres, afin qu'ils s'entresou- „ tiennent, & l'on y met une petite voile. Quand ils sont ainsi accouplez on „ on les appelle Catapanel.

Huniers sur le Ton. *Voiez*, HUNIERS

TONNE. *Ton, Tonne.*

C'est une grosse boüée faite en forme de baril, qu'on met dans la mer, & qui surnageant au dessus d'un rocher, ou d'un banc de sable, avertit les Pilotes qu'ils doivent s'en éloigner.

TONNE qui sert quelquefois de boüée à une ancre. *Tonne-boei.*

TONNES. *Tonnen op de toppen van de masten.*

Ce sont de pareils vasseaux non foncez par le gros bout, que l'on fait servir de couverture à la tête des mâts quand ces mâts sont dégarnis, comme il s'en voit à Toulon. On les couvre encore de prelarts.

TONNEAU FUTAILLE, *Vat.* Tonneau à vin. *Wyn-vat.*

C'est en général toute sorte de fûtaille. C'est aussi en particulier un vaisseau d'une certaine grandeur & capacité. Pour savoir ce que contient le tonneau pris en ce sens, *Voiez*, BARIQUE.

„ En

„ En arrimant les tonneaux à vin il faut bien prendre garde à mettre le „ bondon en haut, & à les arrêter avec des coins par le bas, afin qu'ils ne „ roulent pas. Les moindres vins doivent être mis sous les autres, parce „ que ceux qui sont au haut, & moins chargez, se conservent mieux, c'est „ pourquoi il est bon de charger les vins en de petits bâtimens.

TONNEAU. *Ton, Tonne, Vat.*

On se sert de ce terme pour exprimer un poids de deux mille livres, ou de vingt quintaux; & en ce sens, quand on veut désigner la capacité & le port d'un navire on dit, par exemple, qu'il est de cinq cents tonneaux, par où l'on entend qu'il porte cinq cents fois la valeur de deux mille pesant, c'est-à-dire, un million de livres. Il faut pour cela que l'eau de la mer qu'ocupe le vaisseau en enfonçant, pèse une pareille quantitié. On dit, Charger au quintal, ou au tonneau.

Droit de Tonneau. *Vat-geldt.*

C'est un droit de doüane qui se lève sur chaque tonneau.

TONNELIER. *Een Kuiper.*

Les Tonneliers ont le soin des fûtailles: il les rebattent, & font les changemens nécessaires.

TONTURE. *D'eerste setgang onder 't onderste berghout.*

C'est un rang de planches, dans le revêtement du bordage contre la ceinte du franc tillac.

TONTURE. *Het opsetten van de barrighouten.*

C'est la rondeur qu'on voit aux préceintes, qui lient les côtes d'un vaisseau; ou la maniére dont elles s'élèvent en arondissant vers l'avant & vers l'arriére.

TONTURE du pont. *Het opsetten van 't verdek, Kromte van 't verdek.*

Cela se dit de la différence qu'il y a de l'élévation du milieu du pont à l'élévation de l'avant & de l'arriére. D'autres disent, Relevement.

TONTURE, ou Rondeur des baux. *De bogt van de balken.*

C'est ce qu'on donne d'arc aux baux.

TONTURE. Vaisseau qui a sa Tonture, qui est dans sa Tonture, *Een op syn pas geladen schip, Een schip dat op syn vlugt leit.*

C'est-à-dire qu'il est dans sa bonne & juste assiette, en sorte qu'étant à flot sa charge se trouve si bien arrimée qu'il garde son contrepoids tant sur l'avant que sur l'arriére. On dit; Nos vaisseaux sont dans leur Tonture & nos galéres dans leur Estive, c'est-à-dire que les uns & les autres sont dans leur bonne assiette. La bonne tonture des vaisseaux contribuë beaucoup à les faire paroitre longs.

TOR.

TORDES. *Voiez*, SAUVE-RABANS.

TORE, THORE. *Thorus.*

C'est une moulure relevée en rond d'une piéce d'architecture. On en fait à l'arriére des vaisseaux sous les Termes.

TORON, Touron. *Streng, Kaabel-gaarn.*

C'est un assemblage de plusieurs fils de carret tournez ensemble, dont un gros cordage est composé. Il y a d'ordinaire quatre torons dans le grand étai des grands batimens, & chaque Toron est fait de quarante fils. Quelques-uns font un milieu entre le Toron & le fil de carret, & l'appellent Cordon. Celui-ci est fait de fils de carret, & le toron est fait de cordons.

TORTUE de mer. *Een Zee-schildtpad, Een soort van een schip.*

C'est une sorte de vaisseau qui a le pont élevé en maniere de toit de maison, afin de tenir les soldats & les passagers & leurs hardes à couvert.

T O S.

TOSTE de chaloupe. *Roei-bank, Dest.*

Les Tostes sont des bancs posez à travers les chaloupes, où s'asséient les matelots qui doivent ramer.

T O U.

TOUAGE, ou Toue. *Het korten van een schip.*

C'est le changement de place qu'on fait faire à un vaisseau, avec une corde nommée Hansiére, atachée à une ancre moüillée, ou amarrée à terre, quand on veut aprocher ou reculer le vaisseau de quelque poste. Comme nôtre vaisseau étoit démâté, il falut se servir des chaloupes pour le touäge Il falut ramener nôtre navire à la touë.

TOUAGE. *Het boegseeren van een schip.*

Ce mot se dit aussi du travail des matelots qui à force de rames tirent un vaisseau qu'on a ataché à une chaloupe, afin de le faire entrer dans un port, ou monter dans une riviére. *Voiez*, Pilotage.

TOUCHE. *Voiez*, Degorgeoir.

TOUCHER terre, ou simplement, Toucher. *Aan de grondt raaken, of sitten, Vast-sitten, Niet komen vlotten, Klemmen.*

C'est heurter contre un terrein faute de trouver assez de fond. Nous avions été long-tems à nous parer de cette basse, mais à la fin nos deux vaisseaux touchérent.

TOUCHER à une côte, ou à un port. *Een kust, of een haven aandoen.*

C'est y aborder, y moüiller l'ancre. Après huit jours de navigation nous touchâmes à Madere.

TOUCHER un compas. *De naalde van 't kompas bestryken.*

C'est toucher l'aiguille du compas avec une pierre d'aimant.

TOUE. *Voiez*, Touage, & Chaloupe à la Toue, ou à Toue.

TOUE. *Een schuitje, of Een bak.*

Quelques-uns appellent aussi Touë un bateau qui sert à passer une riviére. L'usage en est commun sur la Loire, où ce mot est emploié non seulement

ment pour dire un petit bateau qui sert à pêcher, mais aussi un grand bateau qui tient lieu de bac pour passer cette riviére.

TOUER. *Korten*, *Inkorten*, *Afkorten*, *Afsleepen*.

C'est tirer ou faire avancer un vaisseau avec la hanfiere qui y est atachée par un bout. L'autre bout de hanfiére est amarré quelquefois à une ancre qui est moüillée: quelquefois la hanfiére va répondre à terre, où les matelots la saisissent & tirent dessus, afin que le vaisseau avance. Il y a des gens qui font distinction entre Remorquer & Toüer, voulant que Remorquer signifie le changement de place qu'on fait faire à un vaisseau par le moien d'un bâtiment à rames, & que Toüer signifie le même remuëment par le moien du cabestan, ou par la hanfiére. Mais d'ordinaire ces deux mots sont sinonimes.

Se touer. *Inwinden*.

C'est virer sur une amarre.

Ancre à Toüer, Ancre de Toüer, Toüeur. *Werp-anker*.

C'est une petite ancre dont on se sert dans les rades pour changer le navire d'un lieu à un autre. *Voiez*, ANCRE.

TOUR Marine. *Een Tooren op de zee-kant*.

C'est une tour qu'on bâtit sur les côtes de la mer, pour y mettre des soldats qui donnent avis par un signal lors qu'ils découvrent quelques vaisseaux ennemis. Ces sortes de tours sont d'ordinaire sans portes, & on y entre par des fenêtres qui sont au premier ou second étage, avec une échelle que l'on tire en haut quand on est dedans.

TOUR à feu. *Vuur-tooren*. *Voiez*, PHARE.

TOUR, ou TOURET, RETORSOIR. *Writ*.

C'est un moulinet fait à-peu-près comme le touret d'un cordier, qui sert à faire du bittord dans le vaisseau.

TOUR. *Voiez*, TRÜIL.

TOUR de cable. *Touw gekruist*.

Cela se dit lors qu'un vaisseau est affourché, & que les deux cables se sont croisez près des écubiers.

TOUR de bitte au cable. *Een slag rondtom de beeting*, *of*, *in de beeting*.

C'est avoir passé le cable par dessus les bittes.

TOUR de cable autour du virevaut. *Slag van 't touw*.

TOURBILLON. *Kaak*, *Ruk-windt*, *Wervel-windt*, *Draai-windt*, *Dwarrel-windt*, *Draai-kring*.

C'est un vent violent, qui tournoie sur la terre en maniére de peloton, & qui est mêlé d'une poussiere épaisse. On appelle aussi Tourbillon, une maniére de colonne tournante de vent, qui se forme en l'air, & qui descend sur l'eau, ou sur la terre. S'il tombe sur une forêt, il fait tourner & arracher même quelquefois les plus gros arbres, & s'il tombe sur la mer & sur un navire, il agite l'eau d'une maniére si impétueuse qu'il la fait boüillonner comme à gros boüillons, cause un grand tourment très-violent, renverse le bâtiment, brise ses vergues, & l'engloutit enfin dans ce tournant, comme dans un goufre qui s'est ouvert.

TOURET. *Dol*.

Quelques Bateliers appellent ainsi une maniére de cheville qui est sur la nage d'un bachot, & ou ils mettent l'anneau de l'aviron quand ils rament. *Voiez*, TOLET.

TOURET. *Voiez*, TOUR.

TOURILLONS. *Oor*, *Ooren*, *As van een stuk geschuts*.

Ce sont deux piéces rondes de métal qui joignent le canon à côté, pour le tourner & le contre-balancer. Ce sont deux maniéres de bras, qui sont à-peu-près vers la moitié de la longueur du canon. Ou bien; Ce sont ces deux parties rondes & éminentes, qu'on voit au milieu, posées sur le fût, & qui servent à faire mouvoir le canon & à le braquer, & qui le tiennent dans une espéce d'équilibre, parce qu'il se meut sur eux comme sur un centre. La longueur des tourillons est proportionnée à l'épaisseur du canon sur toutes les piéces; ainsi le diamétre du tourillon est un calibre de la piéce à côté de laquelle il est posé. Il faut prendre gardre que les tourillons d'un canon soient bien placez, afin que la piéce demeure justement suspenduë sur son afût, suivant sa pente; & qu'elle puisse être facilement pointée.

Jours du Tourillon. *Oor-gaaten*.

Ce sont les deux entailles destinées à placer ces deux maniéres de bras du canon.

TOURMENTE, TEMPETE. *Onweer*, *Storm*.

TOURMENTER. Vaisseau qui se Tourmente. *Een schip dat schokt en verschuift*, *dat slingert*, *werkt*, *of arbeidt in zee*, *dat davert*.

Bois qui se Tourmente. *Houten die nat aangemaakt zynde*, *krimpen*.

C'est du bois qui se déjette pour n'avoir pas été emploié assez sec dans les ouvrages, ou pour avoir été emploié dans un lieu trop humide.

TOURMENTEUX. Promontoires Tourmenteux. *Kaapen*, *of hoeken daar 't seer stormt*, *Storm-haeken*.

Ce sont certains promontoires que les Géographes appellent ainsi. Tel est le Cap de Bonne-Esperance, ou les mers sont orageuses.

TOURMENTIN. *Voiez*, PERROQUET de BEAUPRE' & MAT.

TOURNANT de mer. *Wolf*, *Volfe*, *Kolk*, *Wiel*, *Draai-kuil*, *Suig-kuil*, *Maal-stroom*, *Ras*, *Sas*, *Spui*.

Il y a dans l'Ocean certains abîmes qu'on appelle Tournans de mer, ou perissent la plûpart des vaisseaux qui s'y rencontrent. Il se trouve un de ces goufres entre deux iles à la côte de Norvège, ou aucun vaisseau n'oseroit passer de crainte de couler bas.

TOURNANT. *Een Draai-paal*.

C'est un pieu enfoncé en terre avec force, qui porte un rouleau avec deux pivots placez dans des traverses liées au pieu, sur lequel les Bateliers passant leur corde tirent le bâtiment, ou le font tirer sans discontinuer, & ils passent ainsi les contours & angles d'un canal, ou d'une riviere, sans avoir la peine de se remorquer à force de crocs, ou de gaffes, & d'avirons.

TOURNE-à-gauche. *Een Set-yser*.

C'est un outil de plusieurs artisans, comme Charpentiers, Menuïsiers &c. qui leur sert pour tourner d'autres outils, comme vis, scies &c.

TOUR-

TOURNER le bord. *Overleggen.*

C'est-à-dire, Revirer, Tourner le vaisseau par la manœuvre des voiles, & par le jeu du gouvernail, en portant le cap sur un autre vent. *Voiez*, Mettre à l'autre bord.

TOURNER sur son ancre. *Agter 't anker omdraayen.*

TOURNEVIRE. *Kaabelaaring*, *Kabelaring*, *Kabellarga.*

C'est un gros cordage à neuf torons, qu'on tourne autour du cabestan, & qui sert à retirer l'ancre du fond de l'eau, en l'amarrant sur le cable; car comme la grosseur du cable ne permet par de le rouler autour du cabestan, on est obligé de se servir de la tournevire pour haler le cable à bord du vaisseau. Mais quelquefois, par le mauvais tems, & quand la tournevire est bourbeuse & qu'on ne peut pas assez l'empoigner, on se sert d'un levier pour l'arrêter, & cela s'appelle, *De Kaabelaaring besnyden.*

Passe la Tournevire sur le cabestan. *Smyt de Kaabelaaring om de spil.*

TOURON. *Voiez*, TORON.

TOUT le monde haut. *Overal*, *Hier uit met alle man by.*

C'est un commandement que l'on fait à tout l'équipage de monter sur le pont du haut du vaisseau.

TOUT le monde bas. *Om laag mannen*, *Sit stil.*

C'est un commandement pour faire descendre tout l'équipage entre les ponts, ou pour les faire asseoir, ou coucher, afin de n'être pas en vûë d'un autre vaisseau, ou pour empêcher de marcher sur le pont, ce qui cause du retardement à la course du vaisseau.

TRA.

TRAIN de bois floté. *Een Vlot.*

C'est une espéce de radeau.

TRAIN de bateaux. *Veel schuiten aan malkanderen vast*, *en agter elkanderen in een langen streek*, *of ry*, *voerende.*

Ce sont plusieurs bateaux qu'on attache à la queuë les uns des autres pour les remonter.

TRAINE. Mettre son linge à la Traine. *'t Goedt laaten sleepen om schoon te maaken.*

C'est une menuë corde ou les soldats d'un vaisseau attachent leur linge, pour le laisser traîner à la mer, afin qu'il blanchisse en y demeurant autant qu'on le juge nécessaire.

TRAINE. A la Traîne. *Aan 't sleepen*, *Al 't geen dat men in zee laat sleepen.*

Ce terme se dit de tout ce qu'on jette à la mer au bout d'une corde pour le faire traîner.

TRAINE'E. *Een loopje buskruidt.*

C'est une longue amorce de poudre, disposée de telle sorte qu'elle fait joüer des boîtes, ou feux d'artifice.

TRAIT d'équerre. *Een haak-lyn.*

C'est une ligne perpendiculaire tirée sur une ligne droite.

TRAIT de scie. *De snee van de saag.*

C'est le passage que fait la scie en coupant une piéce de bois que l'on veut refendre, ou accourcir.

TRAIT de compas, Pointe de compas, Rumb de vent. *Een windstreek, Een kompas-streek.*

C'est un des trente deux airs de vent qu'on trouve marquez dans la boussole, & qui divisent la circonférence de l'horison en trente deux parties égales. *Voiez*, RUMB.

TRAIT de vent. *De koers op een streek.*

C'est la route que fait un vaisseau en suivant un de ces vents.

TRAIT quarré. Voile à Trait quarré *Raa-zeil, Een vierkant zeil.*

C'est une voile qui est coupée à quatre côtés, comme le sont la plûpart de celles dont on sert sur l'Océan.

TRAITE. *Handel, Handel-dryving van een schip op eenige kust.*

C'est le commerce qui se fait entre des vaisseaux & les habitans de quelque côte, comme la Traite des Noirs de Guinée. Il ne se fait pas une bonne Traite sur cette côte.

Etre en Traite sur une côte. *Op een kust handelen.*

Il y avoit deux vaisseaux en traite sur cette côte.

TRAMONTANE. *Noord-windt.*

C'est le vent de Nord, ou du Septentrion, qui est ainsi appellé sur la Méditerrannée. On lui a donné ce nom, à cause qu'il souffle du côté qui est au delà des monts à l'égard de Rome & de Florence. *Voiez*, NORD.

TRAMONTANE, ou, L'E'TOILE DU NORD. *Voiez*, E'TOILE DU NORD.

TRAPE, ou ATRAPE. *Voiez*, CORDE DE RETENUE.

TRAVADE. *Dwarrel-storm, Travaade, Donder-winden.*

Les Mariniers appellent Travades certains vents si inconstans que quelquefois en une heure ils font les trente deux pointes du compas. Ces vents sont accompagnez d'éclairs, de tonnerres, & d'une pluïe abondante, qui est de telle nature, qu'elle pourrit les habits de ceux sur qui elle tombe. De la corruption qu'elle cause il se forme plusieurs sortes d'insectes très-incommodes.

TRAVAILLER. Bois qui Travaille. *Voiez*, TOURMENTE.

Batiment qui Travaille, ou, Navire qui Travaille. *Een schip dat werkt, of arbeidt in zee.*

Cela se dit lorsque la mer est fort agitée, & que le vaisseau roule ou tanque excessivement, & qu'il ne peut naviguer.

TRAVAILLEURS. *Arbeiders.*

Les Travailleurs sont emploiez par marée, ou journée, & l'on en tient un rolle dont l'appel se fait au commencement & à la fin de chaque jour. *Voiez*, OUVRIERS.

TRAVERS. *Een dwars-balkje.*

C'est

C'est un piéce de bois qu'on met au milieu d'un assemblage de piéces de charpenterie.

TRAVERS. Se mettre par le Travers, Passer par le Travers de Torbaie. *Dwars van Torbaie zeilen.*

C'est-à-dire, se mettre ou passer vis-à-vis, à l'opposite.

Ce vaisseau est moüillé par nôtre Travers. *Dat schip legt huiberts af, of overdwars van ons.*

C'est-à-dire, moüillé vis-à-vis, à l'opposite de nous.

La marée vient par le Travers du vaisseau, La mer nous prend par le Travers. *'t Schip rydt dwars.*

Cela se dit quand le vaisseau est à l'ancre, aussi bien que quand il navigue.

Venir par le Travers d'un autre vaisseau. *Dwars in het waater van een ander zeilen.*

Mettre un vaisseau côté à Travers, ou le mettre en Travers. *Dwars setten, Aan de windt leggen.*

C'est-à-dire, virer le bord, & présenter le côté au vent.

Se laisser dériver côté à Travers. *Dwars dryven.*

TRAVERS. Découvrir par le Travers. *Dwars sien, Men sag het smaldeel dwars van 't Belle-isle leggen.*

C'est-à-dire à l'opposite. Nous apperçûmes nôtre escadre qui étoit moüillée par le travers de Belle-Ile. Ils forcérent de voiles, & se trouvérent aussitôt par le travers de l'Ile-dieu.

TRAVERSES. *Rickbels, Riggels.*

Ce sont de petits bois de charpente, ordinairement quarrez, quelquefois plats, qu'on met en travers à des fronteaux & cloisons, ou ailleurs, pour tenir les planches jointes ensemble, & empêcher qu'il n'y ait du jour entre elles, ou qu'elles ne s'enfoncent.

TRAVERSE de gouvernail. *Lui-waagen.*

C'est une piéce de bois en maniére d'arc qui est dans la sainte-barbe. Il y a un taquet posé dessus, & ce taquet est lié à la barre du gouvernail pour la soutenir. *Voiez*, TRAVERSIN & TAMISAILLE.

TRAVERSE'E. *Een togt, Een reis.*

C'est le trajet, ou voiage par mer, qui se fait d'un port à un autre. On dit; Comme nôtre vaisseau étoit bon voilier nous fîmes la traversée en cinquante jours. Il nous mourut dix matelots dans la traversée.

Ce sont de petits bâtimens qui vont vite, & qui peuvent faire de grandes Traversées. *'t Zyn kleine vaartuigen, die seer snel vaaren, en een groote gang konnen maaken.*

TRAVERSER. *Steeken, Oversteeken, Overzeilen.*

TRAVERSER de Calais à Douvres. *Van Cales tot Doeveren oversteeken.*

TRAVERSER la lame. *Dwars zees zeilen.*

C'est aller de bout à la lame.

TRAVERSER. Un navire se Traverse. *Zy bieden, 't Schip bied de zy.*

C'est-à-dire qu'il présente le coté.

TRAVERSER l'ancre. *'t Anker op de boeg setten.*

C'est

C'est la mettre le long du côté du vaisseau pour la remettre en sa place.

TRAVERSER la misène. *De fok inbreeken.*

C'est haler sur l'écoute de misène pour faire rentrer dans le vaisseau le point de la voile, afin de le faire abattre lors qu'il est trop près du vent.

TRAVERSE misène, ou Traverse misène. *Breek uw fok in, Breek kort in de fokke-schoot.*

C'est le commandement que l'on fait à l'équipage du vaisseau, de haler l'écoute de misène pour la traverser.

TRAVERSIER. *Een boot.*

C'est un petit bâtiment qui sert pour la pêche, ou pour faire de petites traversées. Il n'a qu'un mât, & porte souvent trois voiles, l'une à son mât, l'autre à son étai, & une autre à un boute-hors qui regne sur son gouvernail. Les traversiers sont fréquens aux environs de la Rochelle.

TRAVERSIER. *Een platte schuit, Bak, Ponton.*

On dit aussi Traversier pour dire un Ponton, à cause que le ponton est propre aux petites traversées.

TRAVERSIER de chaloupe. *Klos in de boeg van een sloep.*

C'est une piece de bois qui lie les deux côtés d'une chaloupe par l'avant.

TRAVERSIER de chaloupe. *Mast-docht, te weeten voor; en kreupel-docht, agter.*

Ce mot se dit encore de deux pieces de bois qui traversent une chaloupe, de l'avant & de l'arriére, où sont passées les erses qui servent à l'embarquer.

TRAVERSIER de port. *Het dwars windts in een haven, Een streek windts die de schepen binnen een haven houdt, of die 't uitkomen van een haven bee*

C'est le vent qui vient en droiture dans un port, & qui en empêche la sortie. Le vent traversier de ce port est le Nord.

Mettre la misène au Traversier. *De fok aan de kraan-balk haalen.*

C'est mettre le point de la voile de misene vis-à-vis du traversier, ou traversin ce qui se fait lorsque le vent est largue.

TRAVERSIN du timon, *Luy-waagen.*

C'est une piéce de bois qui regne par la largeur de la sainte-barbe, & qui soutient le timon qui va & vient sur ce traversin. *Voiez*, TAMISAILLE, & QUART DE ROND.

TRAVERSIN d'écoutille. *Merker.*

C'est la piéce de bois qui traverse l'écoutille par le milieu pour la soutenir. *Voiez*, E'COUTILLE.

TRAVERSIN des bittes. *Beeting-balk, Dwars-balk.*

C'est une piéce de bois mise en travers, pour entretenir un pilier de bittes avec l'autre. *Voiez*, BITTES & les figures qui sont sous ce mot.

TRA-

TRAVERSIN du château d'avant. *Beeting-balk voor de fokke-mast op de bak.*

„ C'est un traversin ou il y a des bittons pour lancer des manœuvres. Il „ doit avoir huit pouces d'épais & neuf de large dans un vaisseau de cent-„ trente-quatre pieds de long, & être élevé de huit pouces au dessus du gail-„ lard; & à chaque bout il doit être afermi par un courbaton, dont la „ branche qui donne contre le bord du vaisseau doit avoir trois pieds, & cel-„ le qui appuie contre le traversin doit avoir deux pieds & demi de long, „ huit pouces de large, & cinq pouces d'épais. Les taquets, ou bittons, „ qui y sont, doivent avoir dix pouces de long, sept pouces de large, & „ trois pouces d'épais.

TRAVERSIN d'élinguet. *Pal-klamp, Agter-klamp aan de pallen.*

C'est une piéce de bois qui est endentée sur les baux du vaisseau, au derriére du cabestan, dans laquelle on entaille la tête des élinguets.

TRAVERSIN de herpes. *Penter-balk, Punter-balk.*

C'est un traversin qui est à l'avant d'une herpe à l'autre, & qui sert à caponner l'ancre.

TRAVERSIN d'afuts. *Stel-houten, Turken.*

TRAVERSIN de taquets. *De onderste klamp van de kruis-houten.*

Ce sont des piéces de bois de cinq ou six pieds de long, dans quoi sont emboîtez les taquets d'écoutes.

TRAVERSIN d'échafaut, ou de triangle. *Juk, Jok. Voiez,* TRIANGLE.

TRAVERSIN de l'éperon. *'t Balkje aan 't galjoen.*

TRE.

TRELINGAGE, MARTICLES. *Haanepootje, Hannepot. Voiez,* MARTICLES, MARTINET, & ARAIGNE'E.

„ Le trelingage du perroquet de beaupré va se terminer sur l'étai de misé-„ ne, & le trelingage du perroquet de foule se termine sur les grands hau-„ bans.

TRELINGAGE des étais sous les hunes. *Hannepotjes aan staagen en marssen.*

C'est une lieure de plusieurs tours de cordes, ou un cordage qui finit par plusieurs branches, qui tient aux hunes & aux étais pour les afermir, & pour empêcher que les voiles supérieures ne se gâtent contre les hunes, & ne passent ou ne battent dessous. Les vaisseaux Hollandois n'ont point ces trelingages. *Voiez,* MOQUE DE TRELINGAGE.

TRELINGAGE des haubans. *Scheer-lynen.*

C'est une lieure de plusieurs tours de cordes qui sont faits aux grands haubans sous les hunes, afin de les mieux unir & de leur donner plus de force.

TRELINGUER. *Met scheer-lynen scheeren.*

C'est se servir d'un cordage à plusieurs branches. Dans un gros tems on trelingue les branles pour en diminuer le balancement, & on amarre le trelingage aux barrots du pont. *Voiez*, HAMACS.

TREMUE. *Kooker.*

C'est un passage de planches qu'on fait dans quelques vaisseaux depuis les écubiers jusques au plus haut pont. La tremue sert à faire passer les cables qui sont frapez ou etalinguez aux ancres.

TREMUE. *Honden-huis.*

C'est un petit couvert, ou défence de planches élevées, qu'on met aux écoutilles des buches & flibots qui vont à la pêche du harang, pour empêcher que l'eau que les coups de mer, envoient, n'entrent par les écoutilles dans le bâtiment.

TRENTE-SIX-MOIS. *Voiez*, ENGAGE'.

TREOU. *Een vierkant zeil.*

C'est une voile quarrée que les galéres, les tartanes, & quelques autres bâtimens de bas-bord portent de gros tems. Mais les voiles ordinaires dont ces bâtimens se servent, sont latines, ou à tiers point. *Voiez*, FORTUNE, VOILE DE FORTUNE.

TREPOU, TREPORT, ALLONGE DE POUPE, ALLONGE DE TREPORT, CORNIERE. *Hekstut.*

C'est une grosse & longue piéce de charpenterie, qui est assemblée avec le bout supérieur de l'étambord, pour former la hauteur de la poupe du vaisseau. *Voiez*, ALLONGES DE POUPE.

TRE'SORIER général de la marine. *Een Betaals-heer van de zee-vaarende luiden en Officiers, en alle d'onkosten van de zee-vaart.*

C'est celui qui paie, ou qui fait paier par ses Commis les fonds qui sont ordonnez pour la marine, soit dans les ports, soit à la mer.

TRE'SORIER paieur des convois. *Penning-meester, Commys tot de betaalinge van de soldyen der Convoiers.*

„ C'est un Officier, en Hollande, qui est établi pour faire les paiemens de
„ la solde de tous ceux qui servent dans les convois, desquels paiemens il est
„ tenu de représenter & faire clorre des comptes tous les ans, & d'en faire
„ rendre une Ordonnance en vertu de laquelle ils passent en compte au Re-
„ ceveur à qui il a rendu les comptes.

TRE'SORIER de la marine dans chaque Province. *Een Ontfanger en Uitdeilder der soldyen van 't scheeps-volk op de provintien gereparteert.*

„ Ce sont les Paieurs des fonds ordonnez pour la marine dans chaque Pro-
„ vince.

TRESSE de méche. *Een gevlogte lontt.*

Cela se dit d'une tresse de trois méches que l'on allume ensemble pour mettre le feu au canon avec plus de sureté.

TRESSES. *Seisings.*

Ce sont de petites cordes faites de fil de carret, qui servent à fourrer les blés, & à d'autres usages : on y met plus ou moins de fils, selon l'usage qu'on en veut faire.

TRE-

TRE'VIER, ou MAITRE VOILIER. *Opper-zeil-maaker.*

C'est le nom que l'on donne à celui qui travaille aux voiles, qui a soin de l'envergure, & qui les visite à chaque quart, pour voir s'il n'y a rien qui y manque. *Voiez*, VOILIER.

TREUIL. *Spil, Windas, Rol.*

C'un tour, ou gros cylindre, qui entre dans la composition des machines pour élever des fardeaux, & autour duquel la corde est tortillée, & qui se meut avec une manivelle.

TREVIRER. *Voiez*, CHAVIERE.

TRI.

TRIANGLE. *Stelling.*

C'est un échafaut qu'on fait de trois planches, & qui sert à travailler sur les côtés d'un vaisseau. Il est composé d'un traversin qui se nomme en Hollandois *Juk*, ou *Jok*; d'une accore qui prend de travers sous le traversin & va s'appuïer sur le côte du vaisseau, ou qui demeure debout & qui s'appuie à terre, & cette accore s'appelle, *Stut*, ou *Steeker*; & d'un arc-boutant qui est attaché au bout du traversin, & qui montant en haut de travers, est aussi cloüé au côté du vaisseau: cet arc-boutant s'appelle, *Swieping*. Quelquefois on n'y met point d'arc-boutant.

TRIANGLE. *Stelling om de mast.*

Ce mot se dit encore de trois barres de cabestan que l'on suspend autour des grands mâts, quand on veut râcler ou gratter les mâts.

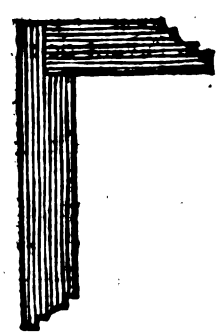
TRIANGLE quarré. *Een Schryf-haak.*

C'est un instrument de bois servant aux Menuïsiers & aux Charpentiers.

TRIANGLE anglé. *Een over-hoeks-haak, of verstek-haak.*

C'est encore un instrument de Charpentier.

Triangle quarré.



Triangle anglé.

TRIBORD, ou STRIBORD. *Stuur-boord, Stierboord. Voiez*, STRIBORD.

TRIBORD tout. *Digt aan stuurboord.*

C'est une terme dont on se sert pour commander au Timonier de pousser la barre du gouvernail à droit, tout proche du bord.

TRIBORDAIS. *Stuur-boord-wagt.*

C'est ainsi qu'on appelle la partie de l'equipage qui doit faire le quart de stribord.

TRINGLE. *Een maat-stok, of lysje.*

C'est une règle de bois longue & étroite, que les Charpentiers emploient pour boûcher quelques ouvertures de portes & de fênetres.

TRINGLE. *Riggel.*

C'est aussi une piece de bois de deux pieds de long & de cinq ou six pouces de large, dont on se sert à couvrir les joints de planches d'un bateau, tant du fond que des bords.

TRINGLER. *Een lyn-slag slaan.*

C'est marquer sur une piéce de bois une ligne droite avec un cordeau froté de pierre blanche, noire, ou rouge, que l'on fait bander aux deux extrémités de la ligne. En élevant ce cordeau par le milieu il fait ressort, & par sa percussion il marque la couleur dont il a été froté.

TRINQUET. *De Voor-mast, de Fokke-mast.*

Les Levantins appellent ainsi le mât d'avant, autrement mât de misène. *Voiez*, MAT.

TRINQUET. *Het onder eindt van de top van een mast, of, Het onderste van den ommer.*

C'est ainsi que M. Ozanan appelle le bas du tenon ou ton du mât.

TRINQUETTE. *Lul.*

C'est une voile de figure triangulaire qu'on met à l'avant de certains vaisseaux. La voile d'artimon, & les voiles d'étai sont de la même figure, & les voiles de la plûpart des bâtimens du Levant en sont aussi.

TRIOMPHE naval. *Scheeps-triomf, Scheeps-zeegen-praalen.*

Caïus Duellius aïant gagné la bataille contre les Cartaginois, obtint le premier triomphe naval l'an 493 de la fondation de Rome. Parmi les Grecs il y avoit aussi eu de pareils triomphes, dont il seroit trop long de décrire ici la pompe. Après ce combat, qui nous laissa maîtres des deux frégates, nous suivîmes l'usage des victoires navales, & leur attachâmes leurs pavillons à leurs haubans, les faisant passer en triomphe depuis l'avant de notre flote jusqu'à l'arriére.

TRISSE. *Voiez*, DROSSE.

TRISSE, TROSSE, ou DROSSE DE BEAUPRE. *Tryssen, Trensen, Treisen.*

C'est un palan qui saisit la vergue de sivadiere des deux côtés, entre les balancines & les aubans, pour leur aider à la soutenir & pour la manœuvrer. C'est le palan de bout. Ce nom de Trisse paroît emprunté du Hollandois.

TRO.

TROMPE, TROMBE, POMPE DE MER. *Hoos, Hoose.*

C'est un certain tourbillon de vent qui se fait dans un même lieu, & qui atire l'eau de la mer jusques au plus haut de l'air. Quand ce nuage crève sur quelque vaisseau c'est avec une telle violence que bien souvent il le fait couler bas. *Voiez*, SIPHONS & PUCHOT.

TROMPETTE. *Een Trompet, of Blas-hoorn.*

C'est

C'est le plus noble des instrumens à vent portatifs. Il sert principalement à la guerre.

TROMPETTE marine. *Een Trompet maryn.*

TROMPETTE parlante, ou Trompe. *Een Roeper, Een Spreek-trompet.*

C'est une trompette qui a sept ou huit pieds de longeur, & quelquefois quinze: elle est toute droite, faite de fer blanc, & a un fort large pavillon, & son bocal est assez large pour y pouvoir introduire les deux levres. En parlant dedans, on fait aller la voix fort distinctement jusqu'à mille pas.

Cette trompette est fort commode à la mer. On en attribuë l'invention au Chevalier Morlan Anglois.

TROMPETTE. *Een Trompetter.*

C'est celui qui sonne de la trompette.

TROPIQUES. *Sonne-keer-kringen.*

Ce sont deux cercles parallèles à l'Equateur, qui passent par les endroits jusques ou va le Soleil vers le Septentrion & vers le Midi, & dont il s'éloigne après qu'il y est arrivé. L'un est le Tropique du Capricorne, *Steenbokszon-keer-kring*, marqué d'une double ligne en la partie méridionale du globe de la mappe du monde; & l'autre le Tropique du Cancer, *Kreefts-zon-keer-kring*, marqué aussi d'une double ligne en la partie septentrionale du même globe.

TROSSE de Racage. *Rakke-tros.*

C'est un palanquin fait de deux poulies, une double & d'autre simple.

TROUS d'écoutes. *Gaaten tot de schooten.*

Ce sont des trous ronds, percez en biais dans un bout de bois, en maniére de dalots, par ou passent les grands écoutes.

TROUS d'amures de misène. *Fokke-hals-gaaten. Voiez,* AMURES.

TROUS de la sivadiére. *Voiez,* OEIL.

TRU.

TRUSQUINS. *Kruis-houten.*

Ce sont des outils de de Menuisiers qui servent à mettre les piéces d'épaisseur: il y a le Trusquin d'assemblage, & le Trusquin à longue pointe.

TRUGUE, ou TUQUE, TRUGUE. *Zonne-dek, Pavillioen, Los verdek, Hutte, Tente, Tentje en schuil-plaats.*

C'est une espéce de faux-tillac, ou de couverte, qu'on fait de caillebotis, ou de simples barreaux, & que l'on élève sur quatre ou six piliers au devant de la dunette, afin de se garantir du Soleil, ou de la pluie. Comme les tugues rendent un vaisseau pesant à la voile, le Roi de France défendit celles de charpente en 1670. & permit à l'équipage de se couvrir avec des tentes soutenuës par des cordages.

TUI.

TUIAUX de grenades. *Granaat-pypen.*

V.

VAD.

VADROUILLE. *Voiez*, FAUBER.

VAG.

VAGANS. *Strand-dieven.*

C'est un mot que l'on trouve emploié dans les Us & Coutumes de la mer, pour dire des Gueux, ou valides mendians, qui dans le tems des grandes tempêtes courent sur les côtes, pour voir s'il n'y aura point quelque butin à faire pour eux. On les appelle aussi Roussiniers, Truands, Pinçons de riviére.

VAGUES, *Voiez*, LAMES & HOULES.

S'abandonner à la merci des Vagues & des vents. *Sig aan het geweldt der winden en baaren overgeven, Op Godts genaade zeilen.*

VAI.

VAIGRES, ou SERRES. *Waagers, Waageringen, Weegers, Wegers.*

Ce sont des planches qui font le revêtement, ou le lambris, du dedans d'un vaisseau, & qui forment le serrage, ce qui les fait aussi nommer Serres.

VAIGRE de fond. *Wanger in 't vlak, Vlak-weeger, Vloer-weeger, Buikdenning, Budding, Bedding.*

„ Ce sont des vaigres qui commencent aux deux côtés, à 5 ou 6 pouces „ de la quille; espace que l'on laisse pour les vitonniéres par où l'eau coule „ à l'archipompe, & qu'on couvre d'une planche qui se lève au besoin. On „ tient ordinairement, dans les grands vaisseaux les vaigres de fond de la „ même épaisseur que le bordage,

VAIGRES d'empature des varangues & des genoux. *Kim-waagers.*

„ Ce sont celles qui suivent les vaigres de fond, & qui s'élèvent au dessus, „ pour commencer la rondeur des côtes. On les tient fort étroites, & à cau- „ se de cela on y en met trois l'une sur l'autre, qui toutes trois ensemble sont „ quelquefois regardées comme une seule, & nommées la Vaigre d'empatu- „ re: néanmoins c'est celle du milieu qui s'appelle proprement ainsi, & „ *Kim-waager* en Flamand *Stryk-waagers.* La vaigre d'empature doit avoir „ le tiers de l'épaisseur de l'étrave, mais celles du dessus & dessous en peu- „ vent avoir un peu moins.

VAIGRES des fleurs. *Waagers in de kimmen, Kim-waagers.*

Ce ſont celles qui montent au deſſus des vaigres d'empature, & qui achèvent la rondeur des fleurs.

VAIGRES de pont. *Verdeks-balk-waagers.*

Ce ſont des vaigres qui ſont le tour du vaiſſeau, ſur leſquelles ſont poſez les bouts des baux dit ſecond pont, ou du pont d'en-haut, c'eſt-à-dire qu'elles ſont de même uſage aux autres ponts que les ſerre-bauquiéres le ſont au premier.

„ On donne ſouvent aux vaigres de pont le tiers de l'épaiſſeur de l'é-
„ trave.

„ Quelques Charpentiers donnent aux vaigres de pont d'un vaiſſeau de
„ 134 pieds de long, 19 pouces de large & 3 pouces d'epais.

„ Les vaigres de pont de la dunette doivent avoir une ſixiéme partie de
„ l'épaiſſeur de l'étrave. Les vaigres de pont de la chambre du Capitaine,
„ doivent avoir une cinquiême partie de l'épaiſſeur de l'étrave, & la moitie
„ de ſa largeur.

„ Quelques Charpentiers font les vaigres de pont de la chambre du Capi-
„ ne d'un vaiſſeau de 134 pieds, larges de dix-neuf pouces, & épaiſſes de
„ deux pouces; & dans la ſainte-barbe ils leurs donnent dix-huit pouces de
„ large, & trois pouces d'épais.

„ Les vaigres de pont du gaillard d'avant doivent avoir une cinquiéme
„ partie de l'épaiſſeur de l'étrave, & la moitié de ſa largeur.

„ Selon quelques Charpentiers, il faut donner aux vaigres de pont de châ-
„ teau de prouë d'un vaiſſeau de 134 pieds, un pied & huit pouces de large,
„ & deux pouces & demi d'épais: elles doivent être poſées à l'avant cinq
„ pouces plus haut qu'à l'arriére. Pour les vaigres de pont de la chambre
„ qui eſt ſous le château d'avant ils leur donnent dix-huit pouces de large,
„ & trois pouces & demi d'épais: ils les poſent à quatre pieds de hauteur à
„ l'avant, & à quatre pieds neuf pouces à l'arriére.

VAIGRES endentées. *Ingekeepte waagers.*

Ce ſont des planches plus épaiſſes que les autres vaigres, auxquelles on fait des entailles pour les joindre aux membres du vaiſſeau.

VAIGRER. *Waager.*

C'eſt attacher, ou poſer en place les planches qui font le revêtement, ou lambris, du navire par dedans. On peut lever quand on veut celles qui ſont poſées tout joignant l'écarlingue de part & d'autre, & l'ont voit par ce moien s'il y a quelques ordures dans la lumiére des varangues, qui empêche l'eau de couler aux pompes.

VAIS-

VAISSEAU, ou NAVIRE. *Een Schip.*

C'est un batimens de charpenterie, construit d'une manière propre à flotter & à être mené sur l'eau. On n'appelle proprement Vaisseaux à Marseille que ceux qui ont toutes leurs voiles quarrées, à l'exception de la voile d'artimon qui est latine. *Voiez*, NAVIRE & DEVIS.

Bentivoglio a écrit que de son tems il y avoit dans les Provinces-Unies autant de vaisseaux que dans tout le reste de l'Europe.

„ Les petits vaisseaux Hollandois & les médiocres, de nouvelle fabri-
„ que, sont aigus par le bas à l'avant & à l'arriére, mais larges par le haut,
„ avec beaucoup de revers. Le plat-fond s'élève peu aux côtés, & ils ont
„ le ventre presque plat, afin qu'ils tirent peu d'eau, & qu'ils naviguent
„ plus aisément sur les basses & bancs des eaux & des côtes du païs. On
„ fait aussi présentement des pinasses avec un seul pont, où il y a une sain-
„ te-barbe à l'arriére, & une chambre du Capitaine au dessus, où l'on mon-
„ te par deux ou trois degrés; mais il n'y a point de dunette. La cuisine
„ est dans le château d'avant, & les munitions de guerre sont à l'avant
„ & à l'arriére. On en fait aussi sans château d'avant; mais il y a un
„ château d'arriére bien fort de bois, où la porte est au milieu.

VAISSEAUX qui vont à la mer. Vaisseaux qui naviguent dans les eaux internes. *Zee-schepen*, *Binnelandse schepen.*

VAISSEAUX de haut-bord. *Schepen die diep verbonden zyn, of met een hoog voorscheen; Hooge schepen.*

Ce sont ceux qui vont seulement à voiles, & dont on se sert pour courir sur toutes les mers; ou bien ceux dont on se sert sur l'Océan, à la différence des galéres & des vaisseaux plats, & des petits bâtimens qui rendent service aux autres.

„ Les vaisseaux de haut-bord craignent moins l'abordage que les autres.

VAISSEAUX de bas-bord. *Schepen met een laage voorscheen, die weinig bout voorscheen hebben, die weinig verbonden zyn, die niet diep verbonden zyn; Laage schepen.*

Ce sont des vaisseaux à voiles & à rames, comme les galéres qui ne vont ordinairement que sur la mer Méditerranée.

VAISSEAU à poupe quarrée. *Een Spiegel-schip Voiez*, POUPE.

VAISSEAU de conserve, ou de convoi. *Geley*, *Convoi*, *Een geley-schip.*

C'est un vaisseau de guerre qui accompagne des vaisseaux marchands, pour les défendre s'ils sont attaquez.

VAISSEAU Corsaire. *Een Roof-schip.*

C'est celui qui court les mers pour piller ce qu'il rencontre, & qui n'a aucune commission de Prince ni de République.

VAISSEAU de guerre. *Een Oorlog-schip.*

VAISSEAU marchand. *Een Koopvaardy-schip.*

VAISSEAUX legers. *Ligte Vaartuigen.*

VAISSEAU du premier rang, du second rang. *Voiez*, RANG.

VAISSEAU allongé, ou essongé. *Een lang en wel geschort en gestreekt schip.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a une belle & bonne longueur.

VAIS-

VAISSEAU mâté à trait quarré. *Een Raa-schip.*

VAISSEAU à l'ancre. *Een schip dat ten anker legt.*

C'est celui qui a jetté son ancre à la mer pour se tenir.

VAISSEAU rallongé. *Een verlengt schip.*

C'est un vaisseau qui dans sa construction avoit été bâti trop court, & lequel on a ralongé pour remédier à ce defaut.

VAISSEAU qui se manie bien. *Een schip dat gladde vaart loopt, dat wel na het stuur luistert, dat wel gemaniert is, dat wel door zee gaat en streek houdt.*

C'est celui qui gouverne bien.

VAISSEAU qui ne se manie pas bien. *Een ongemanieert schip, stevig en ongeschiktelyk door zee.*

VAISSEAU qui a le côté droit comme une muraille. *Een schip dat op en neer is. Een plat-zydig schip en regt-bordig, wiens boorden regtzydig opstaan.*

On fait cette comparaison pour faire entendre que le côté d'un tel vaisseau n'est pas assez renflé, ou qu'il n'y a pas assez de rondeur dans son fort, & que par conséquent il ne peut bien porter la voile.

VAISSEAU trop aigu. *Een al te naauw gemaakt schip.*

C'est un vaisseau qui a les façons trop étroites.

VAISSEAU qui se porte bien à la mer. *Een gesondt schip, en wel gemanieert, dat gladde vaart heeft.*

C'est-à-dire qu'il a les bonnes qualités qu'un vaisseau doit avoir, & qu'il ne se tourmente point dans l'agitation de la grosse mer.

VAISSEAU qui ne se porte pas bien à la mer, qui ne sent pas son Gouvernail, qui ne se manie pas bien. *Een schip dat niet vaardig is in 't wenden, dat na syn roer niet en luistert; Een ongemanieert, of ongesondt schip.*

VAISSEAU envictuaillé. *Voiez*, AVITAILLER.

VAISSEAU qui ne sent point son gouvernail. *Een roer-hardt schip, ongesondt, dat uit syn roer is.*

C'est-à-dire qu'un tel vaisseau ne gouverne qu'avec peine.

VAISSEAU foible de bois, ou d'échantillon. *Een rank schip.*

VAISSEAU qui a le côté fort. *Een schip dat styf onder zeil is.*

C'est-à-dire que son côté a de la rondeur, & qu'il porte bien la voile.

VAISSEAU qui a le côté foible. *Een rank schip.*

C'est-à-dire qu'il a le côté droit, & qu'il n'est pas bien garni de bois.

VAISSEAU trop calé. *Een overlastig schip en waater-vast.*

C'est celui dont la trop grande charge le fait trop enfoncer dans l'eau.

VAISSEAU qui est trop sur le nez, ou sur l'avant. *Een schip dat syn neus onderhaalt, of spoelt; een voor-lastig schip.*

C'est-à-dire qu'il a l'avant trop plongé dans l'eau. *Voiez*, NEZ.

VAISSEAU qui est trop sur le cul, ou sur l'arriére. *Een stuurlastig schip.*

C'est-à-dire que son arriére est trop enfoncé dans l'eau.

VAISSEAU qui cargue. *Een schip dat helt, dat op zy zeilt, of leit.*

C'est-à-dire qu'il se couche lors qu'il est sous les voiles.

VAISSEAU qui porte bien la voile. *Een schip dat styf onder zeil is, dat 't zeil wel voeren kan.*

C'est-à-dire qu'il a le côté fort, & qu'il demeure droit quoiqu'il fasse beaucoup de vent.

VAISSEAU qui porte mal la voile. *Een rank schip.*

C'est le contraire de celui qui la porte bien.

VAISSEAU qui pince bien le vent, qui tient au vent, & qui ne décheoit pas. *Een schip dat wel beckt, dat wel op de windt legt, en niet veel afvalt.*

VAISSEAU incommode. *Een beschaadigt schip. Voiez,* INCOMMODE'.

VAISSEAU incommodé du combat. *Een schaadeloos geschooten schip.*

VAISSEAU incommodé d'avoir trop long-tems servi. *Een krank en bros schip.*

VAISSEAU démarré. *Een los schip.*

Ce terme se peut dire indifféremment d'un vaisseau qui exprès a levé les amarres qui le tenoient, ou d'un vaisseau dont les amarres ont rompu.

VAISSEAU qui n'a pas encore démarré. *Een schip dat noch is blyven leggen.*

VAISSEAU à son poste. *Een schip dat zyn voorgestelde rang blyft houden.*

C'est celui qui se tient au lieu qui lui est marqué par le Commandant.

VAISSEAU qui n'est point bordé. *Een ongeboeit schip.*

C'est-à-dire que le bordage n'est point cousu sur les membres.

VAISSEAU à la bande. *Een schip dat krengt en op syn buik zeilt.*

C'est un vaisseau qui cargue & se couche sur le côté lors qu'il est sous les voiles & qu'il fait beaucoup de vent. On dit aussi qu'un vaisseau est à la bande quand il est couché exprès sur le côté pour y faire le radoub. *Voiez,* BANDE.

VAISSEAU qui navigue bien. *Een schip dat gladde vaart heeft, dat fris door het waater loopt.*

C'est celui qui gouverne bien, qui porte bien la voile, & qui fait beaucoup de chemin.

VAISSEAU qui navigue mal. *Een schip dat quaalyk vaart, dat een quaade loop heeft.*

VAISSEAU beau de combat qui est d'un beau combat. *Een real schip om te slaan, een wakker schip.*

C'est-à-dire qu'il a sa premiére batterie haute, & les ponts assez élevez, afin que les gens puissent bien manier le canon.

VAISSEAU qui charge à fret. *Een schip by 't last bevragt.*

C'est-à-dire qu'il est à loüage pour porter les marchandises à tant par tonneau, ou par quintal.

VAISSEAUX chargez par mois. *Schepen by de maandt bevragt.*

VAISSEAU gondolé. *Een schip dat te veel zaalt.*

C'est celui qui est ensellé ou qui est relevé de l'avant & de l'arriére, ensorte que ses préceintes paroissent plus arquées que celles d'un autre vaisseau.

VAIS-

VAISSEAU qui n'a pas assez de relevement. *Een schip dat niet genoeg zaalt.*

C'est le contraire de gondolé.

VAISSEAU qui démarrera un tel jour. *Een schip dat uitloopen sal op &c.*

C'est-à-dire qu'il sortira du port ce jour-là.

VAISSEAU de charge. *Een transport-schip.*

VAL.

VALANCINE. *Voiez*, BALANCINE.

VALETS d'artillerie. *Handt-langers by het geschut.*

Ils servent les Canoniers, chargent le canon, y mettent le feu, le nétoient, & apportent aux Canoniers tout ce qui leur est nécessaire. *Voiez*, CANONIERS.

VALETS. *Voiez*, ESTOUPINS DE CANON.

VALET. *Klem-haak.*

C'est un crochet mobile dont les Menuisiers se servent pour serrer des planches colées ensemble, & pour divers autres usages.

VAR.

VARANGUAIS. *Haanepot*, *Haanepotje.*

C'est le nom que les Levantins donnent aux marticles, qui sont de petites cordes dispensées par branches, en façon de fourches, qui viennent aboutir aux poulies que l'on appellé Araignées. *Voiez*, MARTICLES & ARAIGNE'ES.

VARANGUES. *Buik-stukken*, *Leggers*, *Vloer-wrangens*, *Vloer-houten*, *Wrangen.*

C'est le membre d'un navire que l'on pose le premier sur la quille, lorsqu'on le construit. Les varangues en général ne sont autre chose que des chevrons de bois entez & rangez de distance en distance, à angles droits, & de travers, entre la quille & la carlingue, afin de former le fond d'un vaisseau.

Les bâtimens à courtes varangues non-seulement vont mieux à la bouline & dérivent moins que ceux qui ont les varangues plates; mais aussi ils tirent plus d'eau, & résistent mieux aux coups de mer. Il est vrai qu'ils ont le desaventage d'être plus en danger dans les havres de barre, & d'être plus sujets à toucher.

„ Les Varangues doivent avoir les trois quarts de l'épaisseur de l'étrave, „ ou selon quelques Charpentiers, deux pouces moins que n'a l'étrave en „ dedans, c'est-à-dire, l'endroit des varangues qui est posé sur la quille.

„ Quelques Charpentiers donnent aux varangues d'un vaisseau de 134 pieds „ de long, neuf pouces & demi d'épais sur la quille, neuf pouces sur le „ fond & dix aux fleurs, & ils les posent à neuf pouces & un quart de distance l'une de l'autre.

„ D'autres Charpentiers les éloignent davantage, & en général ils les mettent jusqu'a douze, quatorze & quinze pouces de distance. Et pour leur „ largeur, ou épaisseur prise de haut en bas, ils leur donnent un pouce par „ chaque trois pieds de largeur que le vaisseau a dans son gros, & un peu „ moins pour leur épaisseur en travers. Mais lors que les vaisseaux n'ont

„ pas vingt-quatre pieds de largeur dans leur gros, ils leur donnent un peu
„ plus d'un pouce d'épaisseur de haut en bas par chaque trois pieds de leur
„ largeur. On estime beaucoup plus les varangues dont le brin, ou la piéce
„ n'a point été sciée, que celles qui sont faites d'une grosse piéce sciée en
„ deux.

Maitresse varangue. *Het eerste buik-stuk.*

C'est la varangue qui se pose sous le maître bau : on l'appelle aussi Premier Gabarit. La maitresse varangue se pose à l'amure.

Maitresse varangue de l'avant & de l'arriére. *De beide middel-buik-stukken.*

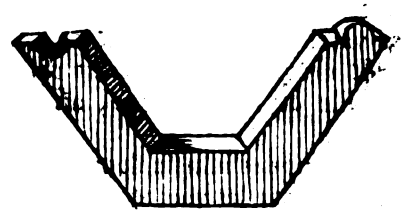
Ce sont celles qui font partie des deux grands gabarits. *Voiez* GABARITS & LES FIGURES.

VARANGUES plates, Varangues de fond. *Buik-stukken in 't vlak.*

Ce sont celles qui se mettent vers le milieu de la quille, & qui ont moins de rondeur que les varangues acculées.

VARANGUES acculées. *Banden in 't sog, Twillen in de piek, Exters.*

Ce sont celles qui se posent en allant vers les extremités de la quille, proche les fourcats, & au devant & au derriére des varangues plates, & elles ont de la rondeur en dedans.



VARANGUES demi-acculées. *Half-twillen in de piek, Piek-stukken.*

Celles-ci ont moins de concavité que les acculées, & se posent près des varangues plates ; si-bien que les varangues plates sont au milieu, les varangues demi-acculées suivent, & les varangues acculées sont dans les bouts.

Vaisseau à plates Varangues. *Een vlak, of plat-boomde schip.*

C'est-à-dire un vaisseau qui a le fond plat, qui tire peu d'eau, qui aïant beaucoup de varangues qui tiennent de la ligne droite dans le milieu, a un plus grand fond de cale, porte une plus grande charge, & est plus propre dans les endroits plus profonds.

Navire à plates Varangues & sans façons. *Een plat schip, en boekig buitenwaarts.*

VARANGUES de petits bâtimens, comme Buche, Chaloupe, Cague &c. *Kespen.*

VARECH. *Voiez*, SART.

VA-

VARECH. *Wrak.*

On appelle Varech, sur les côtes des Normandie tout ce que la vague jette à terre par tourmente, ou fortune de mer, ou qui est poussé si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance. Les droits que les Seigneur des fiefs voisins de la mer prétendent en cette Province sur les effets que l'eau jette sur ses bords, sont nommez droits de Varech. Il y a un titre particulier du Varech dans la coutume de Normandie, qui appelle autrement, choses gaives, tous les effets que la mer jette sur ses rivages, soit de son cru, soit qu'ils viennent du debris & du naufrage de quelque vaisseau. *Voiez*, CHOSES DE LA MER.

VARECH. *Wrak.*

C'est un vaisseau qui est au fond de l'eau, & hors de service.

VARIATION. La Variation de l'aiguille aimantée. *Wraakinge, afwykinge, of miswysinge van de naalde.*

C'est un mouvement inconstant de l'aiguille, qui en de certains parages décline du Nord au Nord-Est, & qui en d'autres se tourne du Nord au Nord-Oüest. Voici comment la plûpart des Pilotes justifient & determinent l'irrégularité ou variation de l'aiguille. Ils appliquent & bandent un filet sur le verre qui couvre la boussole, en sorte que le filet convient & s'accommode sur la ligne qui va du Nord au Sud, puis aïant pris exactement hauteur à midi, ils regardent si dans cet instant l'ombre du fils s'accorde précisément avec les deux pointes de l'aiguille & avec cette ligne, ou diamétre, qui va du Nord au Sud. Si cela se rencontre il n'y a point de variation dans le parage où se fait cette observation. Mais si les deux pointes de l'aiguille s'écartent de cette ombre meridienne, il y a de la variation, ou déclinaison, & cette déclinaison est déterminée par l'arc de la boussole, compris entre l'aiguille & l'ombre du fil. Jamais un Pilote ne peut assurer ses estimes dans les voiages de long cours, qu'il ne soit assuré du sillage, ou chemin, que son vaisseau peut faire par jour, soit de bon vent frais, ou de vent foible, & qu'il ne sache qu'elle est la variation de l'aiguille en chaque parage. *Voiez*, DE'CLINAISON.

La variation vaut la route. *Soo veel gewonnen als verlooren.*

Cela se dit lors que la variation & le vent sont d'un même côté, & qu'ils font des effets contraires, c'est-à-dire que l'un soutient la perte que l'autre cause. Par exemple ; la variation est onze degrés quinze minutes Nord-Ouëst, le vent est Oüest-Nord-Oüest, & l'on court Nord, avec un quart de vent de dérive, il faut que l'un soit égal à l'autre, & que la variation donne ce que la dérive fait perdre.

VARIATION Nord-Est. *Noord-oostering.*

C'est celle qui fait varier le compas vers le Nord-Est. *Voiez*, NORD-ESTER.

VARIATION. Nord-Ouëst. *Noord-westering.*

C'est celle qui fait varier le compas vers le Nord-Ouëst. *Voiez*, NORD-OÜESTER.

VARIER, VACILLER. *Waalen, Geen streek houden, Wraaken.*

Cela se dit de l'aiguille aimantée.

VARLOPE. Verlope. *Ry-schaaf.*

C'est un outil en maniére de rabot, qui sert à rendre le bois fort uni. Il y en a de plusieurs façons, La grande varlope, la petite varlope, & la demie-varlope. Il y aussi la varlope anglée, ou à onglet.

Demie varlope. *Roffel.*

VARLOPE à onglet, ou anglée. *Stryk-blok.*

Elle est sans poignée & le fer en est plus étroit que des autres.

VAS.

VASART. Fond Vasart. *Modder-grondt. Voiez,* Fond.

VASSOLES. *Ribben, Ribbetjes.*

Ce sont des piéces de bois que l'on met entre chaque paneau de caillebotis. *Voiez,* Caillebotis.

VEG.

VEGRES, *Voiez,* Vaigres.

VEI.

VEILLER le cable, ou, Veiller quelque autre chose. *By de kabel staan waarneemen.*

C'est y prendre garde.

VEILLE la drisse. *Sta by de draai-reep.*

C'est-à-dire, Tiens la main toute prête à amener le hunier.

VEILLE l'écoute de hune. *Sta by de mars-zeils-schoot.*

C'est-à-dire, Tiens la prête à être larguée.

VEILLE les huniers. *Sta by de mars-zeilen.*

C'est la même chose que si on disoit, Veille les drisses.

Il faut plûtôt Veiller le côté que les mâts. *Pas op uw zeilen, de masten en hebben geen noodt; 't Schip soude eerder omvallen, als de masten breeken.*

C'est ce qu'on dit quand on veut faire entendre que les mâts d'un vaisseau sont bons, & qu'il vireroit plûtôt de démâter.

Il faut Veiller les mats & non le côté. *'t Schip is styf onder zeil, De masten zouden eerder breeken, als 't schip omvallen; Pas maar op de masten.*

C'est ce qu'on dit quand on veut faire connoître que le vaisseau a le côté fort, & qu'il porte bien la voile.

A la veille. Une anere à la Veille. *Een waakende anker.*

C'est celle qui est prête à être moüillée.

Bouée

Bouée à la Veille. *Een waakende boei.*

C'est lors-qu'elle flote sur l'eau & montre où l'ancre est moüillée.

VEINES dans le bois. *Aderen in 't hout.*

C'est une variété qui fait la beauté des bois durs, pour le placage; mais c'est un défaut dans les bois d'assemblage de charpenterie, à cause que ces veines sont une marque de tendre, ou d'aubier.

VEN.

VENT. *Windt.*

Le vent est un mouvement de l'air qui se tourne vers quelqu'une des parties de l'horison, & qui par ce cours différent gouverne presque toute la navigation. Tous les Pilotes ne conviennent pas de la division des vents. Les uns n'en considérent que quatre principaux, qu'ils appellent Rumbs entiers, savoir, le Nord, le Sud, l'Est, & l'Oüest, & puis quatre demi-vents, ou demi-rumbs, huit quarts de rumbs, & seize demi-quarts. Mais la plûpart des autres Pilotes considérent huit rumbs entiers, & aux quatre déja nommez ajoûtent le Nord-Est, le Nord-Oüest, le Sud-Est, & le Sud-Oüest. Ensuite ils établissent huit demi-rumbs, & seize quarts de rumbs; ce qui détermine les tente-deux airs de vent: mais pour plus d'exactitude ils divisent chaque quart en demi-quart.

Un vent. *Hoofdt-windt, Hoofdt-streek.*

Ce sont quatre quarts de vent pris ensemble comme depuis le Nord jusques au Nord-Est-quart-de-Nord, ou bien, depuis le Nord jusqu'au Nord-Oüest-quart-de-Nord.

Demi-vent. *Een halve hoofdt-streek.*

Un quart de vent. *Een tusschen-komende streek, Een quart windts.*

C'est la trente-deuxiéme partie de la rose du compas.

VENT frais. *Een sterk, of styf windt.*

C'est un vent qui vente assez, ou qui vente assez fort. *Voiez*, FRAIS.

VENT contraire, Vent devant, Vent debout. *Tegen-windt, Bylegger.*

C'est celui qui vient directement du lieu où l'on veut aller, & qui prend par prouë.

Avoir le vent contraire. *Vaaren met een tegen-windt, Vaaren tegen de windt, In de windt krygen.*

VENT en poupe, Vent arriére. *Voor-windt.*

VENT de mer. *Een windt die op de wal, of uit ter zee komt.*

C'est celui qui venant de la mer repousse les vaisseaux vers terre.

VENT de terre. *Landt-windt, Wal-windt, Aard-windt; Een windt die van de wal, of aflandig waait.*

C'est celui, qui venant du continent, ou de la terre ferme, repousse les vaisseaux en mer, & empêche qu'ils n'y abordent. Pour sortir de ce port il faut remorquer les vaisseaux jusques à demie-lieuë de la côte, ou bien, attendre les vents de terre, qui en ces parages sont Nord & Nord-Est.

Le vent tombe. *Voiez*, TOMBER.

VENT Traversier. *Voiez*, TRAVERSIER DE PORT.

VENT Réglé, ou alisé, Vent de saison. *Passaat-windt, Mouzon.*

C'est un vent favorable qui se maintient sans sauter d'un rumb à l'autre.

C'est

C'est ainsi que l'on appelle les vents que l'on trouve entre les Tropiques qui soufflent presque toûjours du même côté, savoir depuis le Nord-Est jusques à l'Est, au Nord de la Ligne; & depuis le Sud-Est jusques à l'Est, au Sud de la Ligne. *Voiez*, MOUSON.

VENT mou, Vent foible. *Labbere koelte, Stilagtige windt, Slappe koelte.*

C'est celui qui n'a point de force.

VENT pesant. *Een swaare windt.*

C'est un vent qui souffle avec véhémence.

VENT fou. *Een ongestaadig windt, die in en uit kryt, of schiet.*

C'est un vent qui n'est point arrêté, & qui tourne d'un côté & d'autre.

VENT fait, vent stable. *Een doorgaande koelte een gestadige windt.*

C'est un vent réglé qu'on croit être de durée. C'est un vent fait, il durera. Les vents de cette saison viennent du large, & sont stables.

Le vent est changé. *De windt is om, of omgeloopen.*

Le vent se jetta au Sud-Oüest. *De windt liep Suid-west.*

Mettre le Vent sur les voiles pour virer, Faire prendre vent devant. *Door de windt duuwen, Op de ly draaijen, In ly smyten, of leggen, om te wenden.* Quand on veut virer on va d'abord au plus près du vent, *Eerst-by*, & ensuite on va debout au vent, & on met le vent sur les voiles, *en dan brast men de zeilen op*, & pour cet effet on pousse le gouvernail tout-à-bord.

Avoir le Vent sur les voiles. *Blasteren, Met de zeilen op de mast leggen.*

C'est-à-dire, avoir les voiles parallèles au vent, ensorte qu'il les rase & les fasse barbeïer, ou friser, sans qu'elles prennent le vent. On dit de même, Mettre le vent sur les voiles.

Le vent vient de terre. *De windt houdt met het landt af, of komt van de wal.*

Le vent vient de la mer. *De windt houdt met het landt in, of komt uitt'er zee.*

VENIR au Vent, s'approcher du Vent. *Aan de windt gaan, Digt aan de windt komen, Loeven, Digt by de windt houden.*

C'est prendre l'avantage d'un vent de côté, se tenir près du vent. *Voiez*, SERRER.

Pas plus au Vent, Ne viens pas plus au Vent. *Niet naader het roer, Niet hooger.*

C'est un commandement qu'on fait au Timonier, afin quil n'approche pas plus du vent.

Sous le vent. *In de ly, Beneeden windt.*

Etre sous le vent. *Onder ly zyn, Lywaarts van iemandt leggen.*

C'est avoir le desavantage du vent, c'est-à-dire qu'un vaisseau en a un autre entre le vent & lui.

Etre à Vau le Vent. *In ly zyn, voor de fok loopen, In het lyntje loopen.*

C'est aller sous le vent, & selon le cours du vent.

Etre au vent d'un vaisseau, Avoir le dessus du Vent. *Te loevert leggen, of afleggen; Boven de windt leggen; De loef hebben; Windt-waarts van zyn.*

C'est avoir l'avantage du vent. Nos vaisseaux étoient au vent de l'escadre ennemie.

Etre

Etre beaucoup de l'avant au Vent. *Met een groot stuk in den windt voor uit zyn.*

Aller debout au vent. *Onder de windt laaten loopen.*

C'est aller contre le vent, ou à vent contraire, comme il arrive souvent aux galéres, par le secours qu'elles ont des rames. *Voiez*, DE'BOUT.

Etre trop près du vent. *Overstaag loopen, Aan de windt leggen, Al digt by de windt steeken, Scherpen, By de windt over zeilen.*

C'est prendre presque vent devant, quand on porte le cap au vent, au lieu de le prendre en boulinant pour en gagner l'avantage.

Disputer le vent. *Naarstigheid pleegen om windt en waater-loop te winnen.*

C'est faire tous ses efforts, & emploier tout ce qu'on a d'adresse & d'expérience dans la marine, pour passer au vent d'un autre vaisseau, & pour empêcher qu'il ne monte lui-même au vent de vous.

Deux vaisseaux, ou deux escadres qui se disputent le vent, ou l'avantage du vent. *Twee schepen, of esquadres, die soeken elkanderen de windt af te winnen, en een voordeel af te zien.*

On se disputoit le vent de part & d'autre. *Elk deede zyn best om de loef te krygen.*

Il faut bien disputer l'avantage du vent. *Het voordeel van de windt moet wel gedongen worden.*

Faire vent arriére, Porter vent arriére. *Vlak voor 't laaken, of vlak voor de windt zeilen, afloopen; Voor windt hebben; voor de windt om houden; van de windt afgaan.*

C'est prendre le vent en poupe. *Voiez*, ARRIE'RE.

Le vent recule. *Voiez*, ADONNE.

Obeir au vent. *Windt overgeven.*

C'est se laisser dériver autant qu'on y est absolument contraint par la force du vent, & cependant se maintenir toûjours un peu, & ne se laisser pas aller entiérement à la dérive, & au gré du vent & des vagues.

Le vent se range à l'Etoile. *De windt schiet Noord.*

C'est-à-dire que le vent se range vers le Nord, à cause que l'Etoile Polaire est de ce côté-là.

Haler le Vent. *Voiez*, METTRE au plus près du vent.

Dérober le Vent. *Windt onderscheppen, De windt met de zeilen aan een ander schip beneemen.*

Cela se dit d'un vaisseau qui étant au vent d'un autre empêche, par la grosseur ou par l'étenduë de ses voiles, que celui qui est sous le vent n'en reçoive dans les siennes.

Avoir vent & marée pour soi. *Voor windt en voor stroom hebben.*

Cela se dit lorsque le vent & le courant de la mer vont du même côté, & vous sont favorables *Voiez*, MARE'E.

Avoir vent & marée contraire. *Tegen-windt en tegen-stroom hebben.*

C'est-à-dire que le vent & le courant de la mer sont oposez à la route qu'on veut faire.

Entre vent & marée. *Tusschen windt en stroom.*

Cela se dit d'un vaisseau qui trouve le vent d'un côté & le courant de la mer de l'autre.

Etre moüillé entre vent & marée. *Ryden tusschen windt en stroom.*

Le vent mollit. *De windt die krimpt, neemt af, vermindert, slapt, begint te luuwen, Het weer ontlaat.*

C'est-à-dire que sa force diminuë.

Le vent change. *De windt loopt om, keert om, draait.*

VENT d'aval. *Een Suid-windt, of West-en-Noord-West-windt, die uit de wal waait.*

C'est un vent mal faisant qui vient de la mer & du Midi, c'est aussi l'Oüest & le Nord-Oüest.

VENT d'amont, Vent Solaire, vent E'quinoxial. *Een Oost-en Noord-Oost, windt, die uit de wal komt.*

C'est un vent d'Orient qui vient de terre. Ces deux derniers termes sont usitez sur les riviéres.

Le vent se fit Sud, se tourna au Sud, se rangea au Sud, vint au Sud. *De windt liep Suid, schoot Suid.*

Tout cela veut dire que le vent avoit tourné au Sud, & qu'il en venoit & portoit au Nord en droiture.

VENT Routier. *Een windt die over en weer brengt.*

C'est un vent qui sert pour aller & pour venir en un même lieu.

VENTS variables. *Veranderlyke, of ongestaadige winden.*

Ce sont les vents qui changent, & qui souflent tantôt d'un côté tantôt d'un autre, comme cela se fait entre les Tropiques & les Poles.

Le vent a fait le tour du compas. *De windt heeft alle de streeken van het kompas omgeloopen.*

C'est-à-dire qu'il a souflé de toutes les parties de l'horison, ou qu'il a venté des trente-deux airs de vent qui sont marquez sur la rose du compas.

Le vent a sauté sur les voiles. *De windt die heeft op de zeilen gesprongen.*

C'est-à-dire que le vent s'est jetté tout d'un coup sur les voiles, au lieu qu'il donnoit avant cela dans les voiles.

Tribord au vent, & babord au vent. *Stuurboord, of bakboord te loef, of loef-waarts.*

C'est-à-dire, Avoir le côté droit ou bien le coté gauche du vaisseau oposé au vent.

Le vent est à pic. *De windt is op en neer, Het word stil.*

Cela se dit par plaisanterie, voulant dire qu'on ne sait d'où il vient, ou qu'il soufle perpendiculairement.

Le vent est au conseil. *De winden die houden t'saamen raadt, De windt loopt schuilen, Het wordt stil.*

Cela se dit encore par plaisanterie, lors qu'il n'y a point de vent, comme qui voudroit dire que les vents tiennent conseil pour déliberer de quel coté de l'horison ils veulent soufler.

Le vent est raproché. *De windt die is geruimt.*

C'est-

C'est-à-dire qu'il s'est mis à soufler du côté où l'on vouloit faire route.

Air, ou Rumb de vent. *Windt-streek.*

C'est l'un des trente-deux vents qui sont marquez sur la rose du compas. *Voiez*, RUMB.

Grand vent, Petites voiles. *Hardt windt, klein zeil.*

C'est un proverbe, comme qui diroit que s'il fait beaucoup de vent il faut porter peu de voiles.

VENTER. *Waaijen.*

Il vente, c'est-à-dire, il fait du vent. Lors-qu'il vente Sud.

VENT. Le vent du canon. *Het speelen van een kogel in de mondt van een kanon, Lugt, Windt.*

C'est-à-dire justement l'espace occupé par l'air qui est entre la circonférence concave du calibre du canon & celle du boulet qui est convèxe, ce qui est cause que le boulet entre dans la piéce avec facilité; car si cet espace n'y étoit point, & que les points qui forment la superficie convèxe du boulet touchassent ceux qui forment celle du canon qui est concave, leur union feroit que le boulet ne pourroit entrer, s'il falloit le pousser dedans; où sortir, s'il falloit le retirer: c'est par cette raison qu'on donne cet espace entre la piéce & son boulet, pour obliger le dernier à sortir avec plus de gaieté, lors que la poudre est en mouvement. *Voiez*, CANON.

VER.

VER. *Wurm, Worm.*

Il s'engendre assez ordinairement des vers dans les navires, & ces vers sont un peu plus gros que les vers à soie, fort tendres, & luisans d'humidité. Ils ont la tête dure & fort noire, & comme ils rongent incessamment, ils trouënt les planches & les membres d'un vaisseau.

VERBOQUET. *Balans-touw.*

C'est un contre lien, ou cordeau, que les Charpentiers attachent à l'un des bouts d'une piéce de bois qu'ils veulent monter, & au cable qui la porte, à deux toises, ou environ, du halement, pour la tenir plus en équilibre; & empêcher qu'elle ne touche à quelque saillie, ou échafaut, ou qu'elle ne tourne pendant qu'on la monte.

VERGE d'Or. *Graadt-boog.*

C'est l'instrument nommé autrement Arbalête, Arbalêtrille, Bâton de Jacob, & Raion astronomique. *Voiez*, ARBALESTRILLE & ARBALETE.

VERGE de girouëtte. *Priem, of spil van een vleugel, Vleugel-spil.*

C'est une verge de fer qui tient le fût de la girouette sur le haut du mât.

VERGE d'hameçon. *Hengel-stok.*

VERGE de pompe. *Pomp-stok.*

C'est une verge de fer, ou de bois, qui tient l'appareil de la pompe.

VERGE, ou VERGUE de l'ancre. *Anker-steel*, *Anker-schagt*, *Anker-schaft*, *Anker-roede*.

C'est la partie de l'ancre qui est contenuë depuis l'arganeau jusqu'à la croisée.

„ Une longue verge contribuë plus qu'une courte à faire tenir l'ancre ferme, parce que la longueur de la verge, empêche que le bras & la patte de l'ancre, lors que le vaisseau joüe, ou se tourmente, ne remuë aussi fort le fond, & ne l'ébranle autant que feroit le bras d'une verge courte. *Voiez*, ANCRE.

VERGUE. *Raa*, *Ree*.

C'est une piéce de bois longue, arondie, & qui est une fois plus grosse par le milieu que par les bouts. On la pose quarrement par son milieu sur le mât vers les racages, & elle sert à porter une voile, & quelquefois plusieurs, lors qu'on met à ses extrémités de gros anneaux avec des bouts *dehors*, *pour* appareiller des bonnettes en étui. La vergue d'artimon est une vergue latine qui se met de biais, ou de travers, comme les vergues d'une galére.

„ Les Vergues doivent être dans leur milieu beaucoup plus épaisses que par les bouts. Par chaque pied de longueur qu'elles ont elles doivent avoir un quart de pouce d'épaisseur dans leur milieu, excepté la vergue de foule qui n'a pas besoin d'être si forte, parce qu'elle ne sert qu'à border le perroquet de foule. On lui peut donner un pouce d'épaisseur par chaque six pieds de sa longueur. Pour l'épaisseur du bout des vergues elle doit être des deux cinquiémes parties de l'épaisseur du milieu.

„ On peut donner de longueur à la grande vergue les sept seiziémes parties de la longueur & de la largeur du vaisseau. Par exemple; La grande vergue d'un vaisseau de 180 pieds de long & 45 pieds de large, doit avoir 98 pieds de long. La vergue de misène doit être d'une septiéme plus courte que la grande vergue. La longueur de la vergue d'artimon doit être entre celle de la grande vergue & de la vergue de misène, ou un peu moindre. La vergue de sivadiere doit avoir de longueur les cinq huitiémes de la grande vergue. La vergue du grand hunier doit avoir les 4 septiémes de la grande vergue; & la vergue du petit hunier les quatre septiémes parties de la vergue de misène. La vergue de foule doit être de la longueur de celle du grand hunier. Les vergues des perroquets d'artimon & de beaupré doivent être proportionées aux vergues qui sont dessous, comme la vergue du grand hunier l'est à la grande vergue: mais le grand perroquet & le perroquet d'avant ne doivent avoir de longueur que la moitié de celle des vergues qui sont dessous, ou bien un peu plus.

„ Ce sont là les proportions des vergues en général qu'on trouve dans un

„ Ecri-

„ Ecrivain Hollandois. Pour celles d'un vaisseau de 134 pieds qui sont d'un „ autre illustre & excellent Auteur, elles sont ci-devant sous le mot Bois, „ Le Negoce du bois. Cependant le même Auteur a aussi donné des regles „ générales que voici sous les mots auxquels elles conviennent.

VERGUE d'artimon. *De Besaans-roe, of roede; De Kruis-ree, of dwars-mast.*

„ On tient cette vergue aussi longue qu'il est possible: neanmoins elle n'est „ jamais plus longue que son mât que d'un pied ou de deux, de peur que „ par son bout d'embas elle n'embarasse la manœuvre du grand mât, & que „ son bout d'enhaut ne s'agite trop, & ne contribuë à faire tourmenter le „ vaisseau. Elle est de travers pour prendre mieux le vent, & empêcher „ moins que les voiles qui sont devant ne le prennent; & aussi parce que de „ cette sorte elle n'a pas besoin de tant de cordages pour être manœu- „ vrée.

Grande vergue. *De groote Raa, of Ree.*

„ On donne de longueur à la grande vergue deux fois la largeur avec une „ fois le creux du vaisseau. On ne la tient pas plus grande à cause de la „ difficulté qu'il y auroit à la manœuvrer, & de la facilité qu'elle auroit à „ rompre; outre que de gros tems elle feroit trop tourmenter le vaisseau. „ Mais on ne la fait pas plus petite, parce que l'expérience a fait connoître „ qu'il la faut tenir aussi grande qu'il se peut, vû que plus les voiles prennent „ de vent & mieux le vaisseau fille.

VERGUE de misène. *De Fokke-raa-of-ree.*

„ Ces mêmes raisons ont lieu à l'égard de la vergue de misène; mais on „ lui donne une septiéme moins de longueur qu'à la grande vergue, parce „ que le mât qui la doit porter est moins puissant.

VERGUE de beaupré, ou de sivadiére. *De blinde-raa-of-ree.*

„ La vergue de sivadiére doit avoir de longueur un quart moins que la „ longueur du beaupré, parce que si elle étoit plus longue elle s'étendroit „ trop en côté, & empêcheroit de voir devant le vaisseau.

VERGUE du grand hunier. *De groote Mars-raa-of-ree.*

„ Sa longueur doit être de la moitié de la longueur de la grande vergue.

VERGUE du Petit hunier. *De Voor-mars-zeil-raa-of-ree.*

„ Sa longueur doit être à peine de la moitié de celle de la vergue de mi- „ séne.

VERGUE de fougue, ou de foule. *De Bagyn-of-Begyn-ree.*

C'est une vergue où il n'y a point de voile, & qui ne sert qu'à border la voile du perroquet d'artimon.

„ La vergue de foule est sous la hune du mât d'artimon: elle n'a ni dris- „ se, ni étague, mais elle est frapée aux barres de hune avec une étrope, „ par le moien de laquelle on manœuvre les écoutes du perroquet de fou- „ gue.

VERGUE du perroquet de fougue. *De Kruis-steng-ree.*

VERGUE dn grand perroquet. *De groote Bram-steng-ree.*

VERGUE du perroquet d'avant. *De Voor-bram-steng-ree.*

VERGUE du perroquet de beaupré: *De Boven blinde-raa.*

„ Pour les vergues des perroquets il faut les proportioner à celles qui son
„ au dessous, bien entendu que celle du perroquet de beaupré doit être plus
„ longue que les autres.

VERGUE en boute hors, ou BALESTON. *Een spriet.*

C'est une vergue dont le bout est appuié au pied du mât dans les semaques, & en divers autres bâtimens Hollandois, & qui prend la voile en travers jusques au point d'en haut qui est parallèle à celui qui est amarré au haut du mât, & souvent même plus élevé; tout le tour de la vergue, hormis le côté qui est amarré au mât, n'étant soutenu que par les ralingues.

VERGUE à corne. *Gaffel.*

On s'en sert dans les petits bâtimens. *Voiez*, CORNE DE VERGUE. La vergue & la corne ont le même nom en Hollandois.

VERGUE traversée. *Een ree al te loevert gebrast.*

C'est une vergue qui est trop halée au vent, & qui n'est pas parallèle aux autres vergues.

VERGUE de sivadiére prolongée, ou allongée. *De blinde ree langs of onder de boegspriet.*

Cela ne se dit que de la vergue de beaupré. C'est-à-dire, *Appliquer la* longueur de cette vergue sur la longueur de son mât qui est le beaupré, ce qui se pratique principalement quand on veut venir à un abordage qui seroit empêché par la saillie que fait de chaque côté du mât la vergue de beaupré. Un grand vaisseau prolonge aussi cette même vergue lors qu'il en veut aborder un moindre, afin que le mât renforcé par là, tombe avec force par l'avant sur le vaisseau ennemi, & le choque avec plus de violence. On prolonge encore cette vérgue pour s'empêcher de toucher à un autre vaisseau, si l'on en passoit assez près. *Voiez*, ALLONGER.

Dresser les vergues. *De reën in 't kruis setten dwars scheeps, of regt aanbrassen.*

C'est-à-dire, les tenir droites en sorte qu'elles fassent une croix réguliére avec les mâts. *Voiez*, DRESSER.

Avoir les Vergues bien dressées, ou brassées horisontalement. *Gekruist ryden.*

Dresse la vergue de misène. *Laat de fok regt loopen.*

Etre vergue à vergue. Deux vaisseaux qui sont vergue à vergue. *Zy aan zy leggen, Breedt leggen.*

C'est-à-dire qu'ils sont près l'un de l'autre, & qu'ils sont flanc à flanc, ensorte que si leurs vergues étoient prolongées elle feroient une ligne droite.

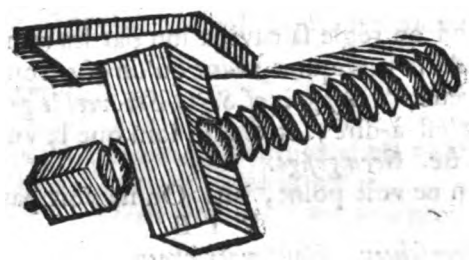
VERHOLE. *Overloop van 't waater.*

C'est un terme dont on se sert au Havre de grace pour signifier un renvoi d'eau qui se fait vers l'embouchure de la Seine, lors que la mer est à la moitié ou aux deux tiers du montant.

VE'RIN. *Schroef, Vysel, Kelder-wind.*

C'est une machine en forme de presse qui sert à redresser des jambes en surplomb, à reculer des pans de bois, & à d'autres usages. Les Vérins grands & petits sont des brins de bois longs de deux ou trois pieds, ou davantage, façonnez en vis par un des bouts. Il y a à l'autre bout un goujon, ou une chevil-

cheville percée au collet de la vis, pour y mettre des leviers. Les vis de ces brins de bois se mettent chacune dans un écrou percé à cinq ou six pieds l'un de l'autre, pour pousser ou élever. Les vérins lèvent un grand poids, pourvû que les piéces soient fortes, & que les filets des vis soient près-à-près. On s'en sert à tenir les vaisseaux sur le côté, lors qu'on leur donne le redoub sur terre, ou qu'on les construit; & à les relever. L'écrou s'appelle en Flamand *Hooft*, & la sole sur quoi ils sont posez, *Pan*. E'lever avec des vérins, c'est *Opvysselen*. Il faut remarquer que les François se servent de vérins qui ont un bossage au milieu, & deux écrous à la piece de dessus dans laquelle il y a deux vis qui entrent. Mais en Hollande on se sert d'un vérin qui n'a qu'une vis & un écrou. Néanmoins on commence aussi à se servir de vérins à deux écrous. Voici la figure d'un verin de Hollande.



VERLOPE. *Voiez*, VARLOPE.

VERRE, ou VITRE, pour prendre hauteur. *Zonne-glas*.

C'est un gros verre de couleur, au travers duquel on regarde le Soleil lorsqu'on veut prendre hauteur par devant.

VERROTERIE, RASSADE. *Kleine snuisterye*, *Kramerye*.

C'est une menuë marchandise de verre, comme grains, ou patenôtres de verre, ou de cristal, dont on trafique avec les Sauvages de l'Amérique & avec les Noirs de la côte d'Afrique. Ce terme s'emploie par quelques-uns pour toutes les merceries qu'on porte à ces gens-là.

VERSEAUX de racage. *Voiez*, BIGOTS.

VERTENELLES. *Voiez*, MALES & FEMELLES.

VERTICAL. Point Vertical. *Top-punt*.

C'est un terme d'astronomie. On appelle Point Vertical un point que l'on conçoit être au ciel, & tomber perpendiculairement sur nôtre tête.

Cercles verticaux, ou AZIMUTHS. *Top-kringen*.

Ce sont de grands cercles qui s'entrecoupent au Zénith & au Nadir, & dont les plans sont par conséquent perpendiculaires à celui de l'horison. On compte ordinairement cent-quatre-vingts cercles verticaux, que l'on fait passer par tous les degrés de l'horison; mais on en peut mettre autant qu'on voudra selon le besoin. Ils servent pour connoître en quelle partie du monde sont les astres, & combien de degrés ils sont éloignez entre eux.

VEU.

VEUE, ou Vûë de terre. *Landt-sigt*.

A vûë

A vûë de terre. *Het landt in 't gesigt.*

Etre à vûë, ou Avoir la vûë. *In 't gesigt krygen, Sien.*

C'est découvrir & avoir connoissance. Nous nous trouvâmes au matin à vûë de terre, & à midi nous étions à vûë de l'escadre ennemie.

On perd la terre de vûë. *Het landt is geleit.*

A la veûë des terres, ou, hors de la veuë des terres. *Binnen, of buiten landt sigt.*

Non-veûë. *Quaade toesigt.*

On dit qu'un vaisseau a peri par Non-veuë, pour dire que c'est faute d'avoir pu découvrir les côtes & les bancs. Notre Pilote vouloit excuser son naufrage, disant qu'il avoit été surpris de non veuë; mais il devoit bien plûtôt s'en prendre à son ignorance.

VEUE par veuë, & cours par cours. *Met het verkennen van landen en stranden vaaren.*

Cela se dit quand on régle sa navigation par les remarques de l'apparence des terres, ainsi qu'il se pratiquoit avant qu'on eût trouvé la boussole.

VEUE. A la veuë. *'t Gesigt, of Sigt. Soo veel 't gesigt toe reiken kan.*

Etre à la vûë, c'est-à-dire, être aussi loin que la vue peut porter.

Il n'y a pas de Vûë. *Geen gesigt.*

C'est-à-dire, On ne voit point, ou, On ne voit pas fort clair.

VIB.

VIBORD. *Voorscheen, Hout-voorscheen.*

C'est la partie du vaisseau qui contient depuis le pont d'enhaut jusques au plus haut de cette partie, & qui est ce qu'on appelle le Parapet à une place.

„ On tient toûjours le vibord plus haut à l'avant qu'aux côtés, quoique „ le vaisseau n'ait point de château d'avant; cela se fait pour empêcher les „ coups de mer d'entrer dedans. On tient fort bas le vibord d'un vaisseau „ qui a trois ponts. Un Charpentier doit bien prendre ses mesures, & re- „ garder où il pourra poser le haut pont, & quel vibord le vaisseau pour- „ ra avoir.

VIC.

VICE-AMIRAL, VICE-ADMIRAL. *Vice-admiraal, Onder-vloots-voogdt, Onder-zee-voogdt.*

C'est un Officier Général qui représente l'Amiral, & qui a la seconde dignité dans la marine. Il y a en France deux Vice-Amiraux, l'un du Ponant, l'autre du Levant. Le Vice-Amiral porte le pavillon quarré au mât d'avant, & est salüé seulement du canon par le Contre-Amiral, par les vaisseaux portant cornette, & par les simples vaisseaux de guerre. *Voiez*, AMIRAL.

„ Les Vice-Amiraux commandent ordinairement les vaisseaux & escadres „ destinées pour la sureté des côtes, & celles qui vont croiser dans les mers „ de leur détroit. Lors que divers Amiraux se rencontrent sur les croisiéres, c'est celui sur les côtes du détroit duquel on est qui continuë à por- „ ter le pavillon, & les autres ôtent les leurs pendant qu'ils y demeurent.

VICTUAILLEUR. *Victualie-besorger, Victualie-man, Den geenen die leeftogt besorgt.*

C'est celui qui s'est obligé de fournir les victuailles dans un vaisseau, & qui

qui doit aussi fournir les menuës utencilles. *Voiez*, AVICTUAILLEUR.

VICTUAILLES. *Leef-tocht*, *Mondt-kost*, *Eet-waaren*.

Ce sont les vivres que l'on embarque dans les vaisseaux pour la nourriture des matelots. Notre escadre avoit des victuailles pour six mois.

VIF.

VIF de l'eau. *Voiez*, HAUTE MARE'E.

Oeuvres vives. *Voiez*, OEUVRES.

Un atelier qui est vif. *Een levendig werf*.

On dit qu'un atelier est vif, pour dire qu'il y a un grand nombre d'ouvriers, & qu'on y montre de l'empressement à travailler.

VIV.

VIVE arête. *Voiez*, ARETE.

VIG.

VIGIES. *Sekere blinde klippen by de Vlaamsche eilanden*.

C'est le nom qu'on donne à de certaines roches cachées sous l'eau, qui se trouvent vers les Açores.

VIGIES. *Wagten*, *Uitkykers*.

C'est ainsi que les Espagnols, dans l'Amérique, ont nommé les sentinelles sur mer & sur terre. On dit; Envoier en vigie.

VIGIER. *Wagt houden*, *Uitkyken*.

C'est faire sentinelle.

VIGIER une flote de vaisseaux marchands. *Op een koop-vaardy vloot passen en kruissen*.

C'est croiser sur une flote.

VIGOTE. *Konstaapels-mal*.

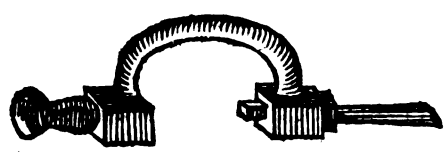
C'est un modèle où l'on entaille les calibres des piéces d'artillerie pour leur chercher des boulets qui leur conviennent. Ce sont plusieurs trous, percez sur une planche, de la même grandeur que le calibre. *Voiez*, CALIBRE.

VIGOTS de Racage. *Voiez*, BIGOTS.

VIL.

VILEBREQUIN, VIREBREQUIN. *Spykers-boor*.

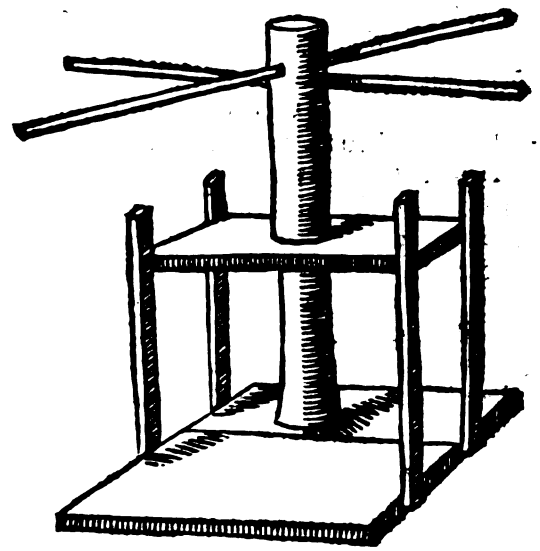
C'est un outil dont le Charpentier se sert pour percer. Il est composé de son manche, de sa poignée, & de sa méche qui est un petit fer qui a un taillant arondi, que l'on fait entrer en le tournant.



VIN.

VINDAS, Sorte de cabestan volant. *Kaapstaander*. *Los spil*, *Windas*, *Aarde-wind*.

C'est une machine dont on se sert pour tirer des bois & autres fardeaux. Elle est composée de deux tables de bois, & d'un treuil à plomb qu'on nomme fusée, & qu'on tourne avec des bras, ou barres.



VIR.

VIRER, virer au cabestan. *Winden.*

Virer, c'est Tourner, virer au cabestan, c'est mettre des hommes sur les barres, pour le faire tourner.

VIRER, Tourner sens-dessus-dessous. *Omgeslaagen worden, Omvallen.*

Vaisseau qui a viré sur le côté en lui donnant les œuvres de marée. *Een overgeworpen schip.*

VIRER de bord. *Wenden, Omwenden, Overwenden.*

C'est changer de route en mettant au vent un côté du vaisseau pour l'autre, & on dit dans ce même sens, virer le vaisseau à stribord, à babord, à l'autre bord.

VIRER l'ancre. *'t Anker winden, krygen, inneemen, t'huis haalen.*

C'est la tirer du fond de l'eau avec un cabestan, ou avec un virevaut.

VIRER vent devant. *Overstaag smyten, wenden, of werpen.*

Cela se dit quand on fait changer de route à un vaisseau, en mettant le vent sur les voiles. *Voiez*, Vent, Mettre le vent sur les voiles pour virer.

VIRER vent arriére. *In 't wenden voor de windt omdraaijen.*

Cela se dit quand on fait changer de route à un vaisseau d'une maniére opoſée à celle qu'on appelle virer vent devant.

VIRER & dévirer quelque chose. *Keeren en omkeeren.*

C'est la tourner & la détourner côté par côté, ou le dessus dessous.

VIREVAU, Virevaut, Guindas, Guindeau. *Braadt-spit.*

C'est une machine de bois faite en forme d'essieu, dont la longueur est posée horisontalement sur deux piéces de bois qui sont à ses extrémités, & autour desquelles on la fait tourner par le moien de deux barres qui traversent l'essieu, autour duquel ces deux barres, que l'on conduit à force de bras, font filer des cables, soit pour tirer l'ancre du fond de la mer, & la remettre en sa place, soit pour lever tel autre fardeau qu'on veut. Le virevaut

vaut se met sur le tillac, à l'avant des bâtimens qui ne passent point trois cents tonneaux, & il est de même usage aux vaisseaux de charge, que le cabestan est aux navires de guerre.

„ Les deux bouts des virevaux sont appuïez sur des coittes, qui sont deux „ piéces de bois épaisses, ou billots frapez sur le pont, ou de gros madiers, „ qui se joignent aux bordages du vaisseau. *Voiez*, COITTES.

VIROLE. *Een ysere of kopere plaatje.*

C'est une petite piéce de fer forgée en rond comme un anneau, pour remplir le bout d'une cheville de fer qui est trop longue, & pour empêcher que la goupille ne gâte le bois.

VIROLET. *Voiez*, MOULINET.

VIRURE. *Strook*, *Strookinge*, *Strekkinge*.

C'est la façon d'un bordage qui est appliqué & regne tout le long d'un vaisseau, la maniere de son relevement, & du courbe qu'il prend à l'avant & à l'arriére.

V I S.

VISITE de vaisseau. *Schouwinge*, *Visitatie*.

Faire la visite, Demander la visite. *Schouwinge doen en versoeken.*

VISITEURS des vaisseaux. *Cerchers*, *Commysen ter recherche*, *Cherchers*, *Visitateurs*.

Ce sont des Officiers établis par les Ordonnances de marine, dont la fonction est d'observer les marchandises des passagers & leur nombre, l'arrivée & le départ des bâtimens dont ils sont obligez d'avoir un régitre paraphé du Juge. S'il se trouve dans les vaisseaux des marchandises de contrebande, ils doivent les réclamer, & en empêcher la sortie sans congé enregitré. L'Ordonnance les appelle aussi Huissiers visiteurs.

V I T.

VITTES de gouvernail. *Voiez*, FERRURES.

VITONNIERES, BITONNIERES. *Voiez*, ANGUILLERS.

V I V.

VIVIER. *Bonne*, *Beun*.

C'est un bateau, dont le milieu est retranché, & l'eau entre dans ce retranchement par des trous qu'on fait aux côtés. On y met le poisson qu'on vient de pêcher, pour le transporter. On l'appelle aussi Gardoüer en quelques Provinces.

VIVRES. Faire les vivres. *De leeftogt besorgen.*

Faire les vivres, c'est fournir la nourriture à l'équipage du vaisseau.

„ Si lors qu'on embarque les vivres, le vaisseau vient à pancher à stri- „ bord, la superstition des gens de marine leur fait croire que le voiage sera „ long & pénible; mais si le vaisseau cargue à babord, ils se persuadent que „ le voiage sera heureux.

V L O.

VLOTE-SCUTE. *Vloot-schuit*.

C'est une espéce de gabarre pontée dont on se sert à Amsterdam.

U N.

UN, DEUX, TROIS. *Een*, *Twee*, *Drie*.

Celui qui donne la voix pour faire haler la bouline crie à haute voix, Un, Deux, Trois, & au dernier mot les travailleurs font leur effort. *Voiez*, HALER, & VOIX.

VOG.

VOGUE. *Het voort roeijen van een vaartuig.*

C'eſt le mouvement ou cours d'une galére, ou de quelque autre vaiſſeau qu'entraîne la force des rames.

VOGUER, NAGER, RAMER. *Met roeijen voort vaaren.*

C'eſt entraîner une galere, une chaloupe, ou un autre vaiſſeau, par la force des rames.

VOGUE-AVANT. *De Beſtierder van de riem, De man die aan 't eindt van de riem ſit.*

C'eſt un rameur, vogueur, qui tient la queuë de la rame, & qui lui donne le branle.

VOI.

VOIAGE ſur mer. *Zee-vaart, Zee-togt.*

VOIAGES de long cours. *Verre zee-vaarten, Verre reiſen, Lange reiſen, Verre togten.*

Ce ſont ceux qu'on fait ſur mer dans des navires qui doivent être longtems à revenir, comme les voiages que l'on fait aux Indes & à l'Amérique. Quelques-uns veulent que les voiages ſoient au moins de mille lieuës pour leur donner le nom de voiages de long cours.

VOIE d'eau. *Lek, Gat, Lekkinge, Openinge, Reeté.*

C'eſt une fente, une ouverture qui ſe fait dans le bordage d'un navire, & par où les vagues trouvent un paſſage pour y entrer. Notre vaiſſeau avoit une voie d'eau que les pompes ne purent franchir, & nous n'y pûmes remédier qu'en lardant une bonnette.

E'tancher, FERMER, BOUCHER des voies d'eau. *Openingen, lekkingen en reeten ſtoppen.*

VOILE. *Zeil.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs largeurs de toile couſuës enſemble, auxquelles on donne une longueur déterminée, & que l'on attache aux vergues & aux étais, pour prendre le vent qui doit pouſſer le vaiſſeau. Il y a pluſieurs ſortes de voiles, & chacune prend ſon nom du mât où elle eſt appareillée. Les voiles ſupérieures ſon bordées par le bas aux vergues inférieures, c'eſt pourquoi elles ſont plus larges par le bas que par le haut.

„ Il y a diverſes ſortes de voiles auſſi bien eu égard à la matiére, que par „ raport à la maniére dont elles ſont faites. Les vaiſſeaux que les Gaulois „ mirent en mer pour combattre Jules Ceſar, portoient des voiles de cuir; „ & les habitans de l'ile Borneo en font encore aujourd'hui de la même ma„ tiére. Les Chinois en font de petits roſeaux fendus, tiſſus & paſſez dou„ bles les uns ſur les autres, en ſorte qu'ils retiennent fort bien le vent. Les „ habitans de Bantam ſe ſervent d'une ſorte d'herbe tiſſuë avec des feuilles. „ Ceux du cap de los Tres Puntas en ont à leurs canots qui ſont faites de „ paille & de jonc. Les Turcs en font beaucoup de coton: mais les Hol„ landois & les autres peuples de l'Europe les font d'une toile très-forte. „ *Voiez*, TOILE.

„ Il

„ Il ne faut pas que les voiles soient enverguées trop roides, mais de ma-
„ niére que le vent les puisse faire enfler, afin qu'elles donnent plus de mou-
„ vement au vaisseau, & qu'elles le fassent mieux siller; à moins qu'il ne
„ fallût bouliner, ou aller au plus près du vent: autrement les voiles qui sont
„ roides d'envergure & dans les ralingues, laissent trop échaper le vent par
„ les côtés.

„ On tient que les voiles de l'avant & les hautes voiles contribuënt plus
„ au sillage du vaisseau que celles de l'arriére & que les basses voiles. Mais
„ les hautes voiles sont aussi plus aisément abatuës, ou emportées par le vent
„ & sont difficiles & dangereuses à manœuvrer par la tempête.

„ On tient les voiles plus étroites par le haut que par le bas, de peur que
„ prenant quelquefois trop de vent par le haut, elles ne fassent renverser le
„ vaisseau, ou trop carguer de l'avant. On hisse les voiles plus ou moins,
„ selon qu'on a besoin de prendre plus ou moins de vent. Moins les voiles
„ ont de hauteur plus est il facile de les manœuvrer, & il y a moins de dan-
„ ger qu'elles tombent en bas.

„ Pendant un combat on tient ferlées les voiles qui donnent le plus de pei-
„ ne & d'embaras à manœuvrer, & qui contribuënt le moins au sillage du
„ vaisseau.

„ La largeur des voiles se proportione par la longueur de la vergue, & leur
„ longueur par la hauteur du mât, à quoi il faut joindre l'expérience des
„ ouvriers, puis qu'il y en a quelques-uns qui les tiennent plus longues, &
„ d'autres plus courtes: de sorte qu'il n'y a point de règles fixes à donner
„ sur ce point, non plus que sur beaucoup d'autres. Les uns les tiennent
„ aussi plus roides dans les ralingues, & les autres moins. En général on
„ peut dire qu'elles doivent pour le moins être aussi longues que le mât qui
„ les porte, & qu'il est bon qu'elles le soient un peu plus, afin que le vent
„ les puisse mieux faire enfler.

„ Selon le sentiment de divers Maîtres, les voiles d'un vaisseau de 134 pieds
„ de long, de l'étrave à l'étambord, doivent avoir les proportions suivantes.
„ La grande voile doit avoir 23 cüeilles de toile de noiale, ou canefas de
„ Hollande; elle tient 26 aunes à la tête, dans la ralingue, & a 14 aunes
„ & un quart de battant; & de cette sorte on peut la faire servir avec
„ des bontes ou sans bonnettes.

„ La Misène doit avoir 20 cüeilles: elle tient 22 aunes à la tête, & a 11
„ aunes 3 quarts de battant. Sa bonnette maillée doit avoir 3 aunes & un
„ quart de battant.

„ Le grand Hunier doit avoir 21 cüeilles de large par le bas, & 12 cueil-
„ les à la tête, il tient 13 aunes & demie, & a 18 aunes de battent.

„ Le petit Hunier doit avoir 18 cüeilles par le bas, & 10 cüeilles & un
„ quart à la tête, il tient 11 aunes & demie, & a 14 aunes & demie de bat-
„ tant.

„ La Sivadiére doit avoir 18 cüeilles de large, de canefas de France, elle
„ tient 17 aunes & un quart, & a 8 aunes 3 quarts de battant.

„ La voile d'artimon avec la bonnette doit avoir par le bas 16 cüeilles de

„ canefas de Hollande, & vingt aunes de battant par derriére, elle tient 24
„ aunes à la tête.

„ Le Perroquet de beaupré doit avoir 16 aunes & un quart par le bas, 8
„ aunes à la tête, & 10 aunes & un quart de battant. Le Perroquet d'arti-
„ mon doit avoir 13 aunes par le bas, 7 aunes à la tête, & 9 aunes de bat-
„ tant. Le grand Perroquet doit être de la même hauteur & de la même
„ largeur. Le Perroquet de miséne doit avoir 11 aunes par le bas, 6 aunes
„ à la tête, & 7 aunes & un quart de battant.

„ Toutes ces voiles ensemble doivent contenir 2746 aunes de toile de no-
„ iale de Hollande; 375 aunes de toile de noiale de France; 263 aunes de
„ toile de noiale quatriéme; & 274 aunes & demie de toile de mélie.

„ La grande voile d'un Boïer du port de 60 lastes, ou six vingts tonneaux,
„ qui s'appelle en Flamand, *Gaffel-zeil*, vergue à corne, doit avoir 29 au-
„ nes & demie de battant par derriére, & 18 aunes par devant; 13 cüeilles
„ de largeur à la tête, & 15 par le bas. Le Perroquet doit avoir 8 cueilles
„ 3 quarts de large à la tête, 15 cüeilles par le bas, & 12 aunes & demie de
„ battant. La Sivadiére doit avoir 11 cüeilles de large, & 6 aunes de bat-
„ tant. La Foque de beaupré doit avoir 19 aunes & demie par derriére, 20
„ aunes & demie par devant, & 10 cueilles de large par le bas. L'Artimon
„ doit avoir 7 cueilles de large par le bas, 10 aunes & un quart de hauteur
„ par devant, & 12 aunes par derriére.

„ La voile d'une Semaque de 62 pieds de long, qui s'appelle en Flamand,
„ *Smack-zeil*, doit avoir 11 cueilles & un quart de large par le bas, 10 cueil-
„ les & un quart à la tête, 23 aunes & un quart de battant par derriére, en
„ y comprenant la bonnette maillée, & 15 aunes & un quart par devant.
„ Les 4 premiéres cueilles se terminent en langue par le haut, les 4 cueil-
„ les suivantes sont quarrées, & dans les deux derniéres il y a une
„ piéce d'environ trois aunes de long ôtée en échancrure par le haut,
„ en devant.

„ La voile d'une Semalle, *Smal-schips-zeil*, doit avoir 12 cueilles & un
„ quart de large par le bas, 11 cueilles à la tête, 23 aunes 3 quarts de hau-
„ teur par derriére, en y comprenant la bonnette maillée, & 15 aunes le
„ long du mât. Les 4 cueilles du devant se terminent en langue, & les 4
„ suivantes sont quarrées.

„ La voilure d'une galiote de 75 pieds de long, 19 pieds de large, & 9
„ pieds de creux, aiant été mesurée, s'est trouvée être comme s'ensuit.

„ Une voile, qui a 12 cueilles & demie de large par le bas, 11 cueilles
„ & demie par la tête, 25 aunes & demie de battant par derriére en y com-
„ prenant la bonnette. Toutes les cueilles sont échancrées, hormis les deux
„ derniéres, la plus grande échancrure étant à la premiere cueille en de-
„ vant, & les autres allant toûjours en diminuant. Par le bas en devant il
„ y a 4 cueilles & demie qui sont échancrées sous le mât, puis 5 cueilles en
„ droit fil, & 3 par derriére où il y a une piéce coupée en échancrure, &
„ les bouts sont raprochez & cousus les uns sur les autres. La Foque
„ de miséne, ou voile de fortune, doit avoir 11 cueilles de large & 16
„ aunes de hauteur. Il y a des ris par le haut qui commencent d'un
„ côté

„ côté à 6 aunes de hauteur, & vont en diminuant jusques à l'autre
„ côté où ils se perdent, si bien qu'ils font 6 aunes de biais, & par
„ ce moien on y met une vergue à corne quand il en est besoin. Il y a aus-
„ si des ris par le bas à la hauteur de 3 aunes.

„ Le Perroquet a 11 cueilles de large par le bas, 7 cueilles à la tête, &
„ 12 aunes de battant. L'Artimon a 10 cueilles de largeur, & 12 aunes de
„ hauteur: il a des ris par le bas à 2 aunes de hauteur, & la ralingue est u-
„ ne demie aune au dessus des ris. La Foque de beaupré a 9 cueilles de lar-
„ geur, & 19 aunes de hauteur par derriére, mais il y en a une aune coupée
„ par le haut qui l'accourcit en cet endroit là, & la réduit à 18 aunes: il y
„ a une échancrure ôtée à chacune des 3 cueilles du devant, & à 2 du der-
„ riére, si bien qu'il ne reste que quatre cueilles quarrées, qui sont au-
„ milieu. La Foque étroite a 8 cueilles & demie de largeur, 20 aunes de
„ hauteur par derriére, & 20 aunes & demie par devant: elle a deux rangs
„ de ris avec leurs garcettes, le plus bas rang étant à 3 aunes de hauteur,
„ & l'autre à 2 aunes. La Sivadiére a 4 cueilles de large, & 4 aunes de
„ battant.

„ VOICI ce qu'un autre Ecrivain Hollandois dit au sujet des voiles.

„ Autrefois les voiles étoient teintes en diverses couleurs, comme en rou-
„ ge, jaune, bleu, & même en noir, afin qu'elles fussent moins apperçuës.
„ On y faisoit aussi diverses figures. Toutes les Nations ne les taillent pas
„ d'une même maniére; il y en a qui leur donnent des figures différentes
„ des autres.

„ La plûpart des Maîtres voiliers établissent la grande voile pour la me-
„ sure sur laquelle il faut proportioner les autres. Ils donnent à cettte voi-
„ le une cueille de largeur de canefas de Hollande, par chaque 30 pouces de
„ large que la vergue a; laquelle cueille, ou lais, a aussi à-peu-près 30 pouces
„ de large. Il est vrai que les coutures en emportent quelque chose, &
„ qu'il se fait d'ailleurs quelque rétrecissement en cousant, pour donner
„ de la rondeur, mais on laisse cela pour le vuide qui se doit trouver
„ au bout de la vergue, & qui ne manque pas de se trouver tel qu'il faut sur
„ ce pied là. Toutes les autres voiles se proportionnent de la même manié-
„ re pour la largeur.

„ A l'égard de la hauteur le voilier doit savoir combien le mât enfonce
„ dans le vaisseau, à prendre depuis la plus haute lisse; & rabattre cette hau-
„ teur du mât dans le vaisseau, ensemble deux fois la hauteur du ton; parce
„ que la vergue ne peut monter si haut, à cause des gambes de hune, qu'il ne
„ reste toûjours entre elle & les barres de hune autant de hauteur qu'en a le
„ ton du mât. Tout cela donc étant rabatu, le reste de la hauteur du mât
„ doit faire la hauteur de la voile, en y comprenant la bonnette. Par exem-
„ ple; Lors que toute la hauteur du grand mât est de 83 pieds, & que le
„ creux du vaisseau est de 12 pieds, l'entre deux ponts de 7 pieds, le vi-
„ bord de 4 pieds, la herpe de 2 pieds, & le ton de 8 pieds 3 pouces, fai-
„ sant pour 2 fois sa hauteur 16 pieds 6 pouces, c'est en tout 41 pieds 6
„ pouces, qui étant rabatus sur les 83 pieds que le mât a de hauteur, il res-
„ te pour la hauteur de la voile aussi 41 pieds 6 pouces, qui font 17 aunes &
„ demie, aune de Hollande.

„ Il

„ Il faut remarquer qu'il est bon de tenir les voiles plûtot un peu courtes „ que trop longues, parce qu'on a de la peine à remédier aux inconveniens „ d'une voile bien longue.

„ La même proportion se doit observer à l'égard de la misène, c'est-à-dire, en rabattant avec 2 fois la hauteur du ton celle du mât dans le vaisseau, à prendre par le bas depuis l'écarlingue jusques au haut du bordage, le château ou acastillage compris. Pour sa largeur, elle doit avoir „ une cueille de moins par chaque dix cueilles qu'à la grande voile, „ & à proportion. L'Artimon doit avoir aussi une dixiéme moins en „ largeur que la misène, & sa longueur doit être proportionnée à sa „ largeur.

„ La largeur de la sivadiére doit être des 2 tiers de celle de la grande voile, & sa hauteur tout de même: on peut pourtant lui donner un peu plus „ ou moins de battant, selon que le vaisseau a plus ou moins de relevement „ à l'avant.

„ Les Huniers doivent avoir autant de battant, que leurs mâts ont de hauteur, c'est-a-dire, pris depuis les tons des grands mâts. Leur largeur „ par le bas doit être d'une cueille moins par chaque 15 cueilles que peuvent avoir les voiles qui sont dessous; & à la tête ils ne doivent avoir que „ les deux cinquiémes parties de la largeur des voiles qui sont au dessous. „ Par le bas ils sont en droite ligne mais à la tête ils sont échancrez d'environ „ une demie aune au bout de la vergue. Leurs cueilles qui du bas montent „ en langue vers le haut, ne doivent pas aussi être coupées l'une en l'autre „ d'une même cueille pour en faire deux, mais par chaque dix aunes qu'elles ont de hauteur il leur faut donner une aune de rondeur plus qu'elles „ n'auroient si elles étoient ainsi coupées. La même chose se doit observer „ à l'égard des perroquets.

„ Un vaisseau de 132 pieds de long, 30 pieds de large, & 13 pieds & demi de creux, doit avoir la voilure suivante.

„ La grande voile aura 22 cueilles de largeur, 16 aunes & demie de hauteur avec sa bonnette, & contiendra 363 aunes de toile.

„ La Misène aura 19 cueilles de largeur, & 14 aunes de hauteur, & contiendra 266 aunes de toile.

„ L'Artimon aura 18 cueilles de largeur, & 9 aunes de hauteur en son „ milieu, & contiendra 162 aunes de toile.

„ Le grand Hunier aura 13 cueilles de largeur en son milieu, & 20 aunes „ de hauteur, & contiendra 260 aunes.

„ Le petit Hunier aura 11 cueilles de largeur dans son milieu, & 17 aunes & demie de hauteur, & contiendra 193 aunes.

„ La Sivadiere aura 16 cueilles de largeur, & 10 aunes de hauteur, & „ contiendra 160 aunes.

„ Tout cela ensemble fait 1404 aunes.

„ Il faut remarquer que les coutures boivent toûjours un peu, & qu'à „ cause de cela il entre plus de toile qu'il ne s'en trouve en mesurant quand „ la voile est faite.

„ Outre les voiles ordinaires, les vaisseaux qui sont destinez pour navi-

„ guer

„ guer dans les Païs chauds qui sont sujets aux calmes, mettent quelquefois „ de doubles perroquets par tout; si bien qu'en ce cas il faut doubler la voi- „ lure du haut, que voici, & qui est pour ce même vaisseau ci-dessus.

„ Le Perroquet de beaupré, aura 9 cueilles & demie dans son milieu, & „ 19 aunes de battant, & contiendra 180 aunes. Le grand Perroquet, au- „ ra 7 cueilles & demie de largeur, & 8 aunes de battant, & contiendra „ 60 aunes. Le Perroquet de misène, aura 6 cueilles & demie de largeur, „ & 7 aunes de battant, & contiendra 45 aunes. Le Perroquet d'artimon, „ aura 8 cueilles & demie de largeur, & 9 aunes de battant, & contiendra „ 77 aunes. Le tout fait 362 aunes.

„ On ne peut pas établir des règles pour les bonnettes en étui.

„ La voilure d'un vaisseau de 160 pieds de long, 36 pieds de large, & „ 16 pieds de creux, mesure de pied d'Amsterdam, aïant été mesurée, il s'est „ trouvé que la grande voile avoit à la tête 29 cueilles, la misène 26 la si- „ vadiére 17 le grand hunier 16 le petit 14 le perroquet d'artimon 10 le „ perroquet de beaupré 9 cueilles.

„ La voilure d'un vaisseau de 147 pieds 6 pouces de long, 36 pieds de lar- „ ge, & 15 pieds de creux, aïant été mesurée à l'aune de 26 pouces, étoit „ telle,

	Cueilles de large	Aunes de long		Cueilles de large	Aunes de long
La grande voile a	29	15	Le grand Perroquet par le bas.	15	
La Misène,	26	15	A la tête	9½	
La Sivadiére,	18	18½	Sa hauteur.		10
L'Artimon avec sa bonnette,	22		Le Perroquet d'avant par le bas	13	
Sa hauteur par derriére,		21	A la tête	8	
Le grand Hunier par le bas,	26		Sa hauteur		8
A la tête,	16		Les Bonnettes en étui de la grande voile, Par le bas,	7	
Sa hauteur,		20½	A la tête,	3	
Le petit Hunier par le bas,	23		Leur hauteur,		15
A la tête	14		Les Bonnettes en étui du grand hunier, Par le bas,	6½	
Sa hauteur,		14	A la tête,	2½	
Le Perroquet d'artimon par le bas,	17		Leur hauteur,		20
A la tête	10		Les Bonnettes en étui du petit hunier, Par le bas,	5½	
Sa hauteur		11	A la tête	2½	
Le Perroquet de beaupré par le bas	17		Leur hauteur.		14½
A la tête	10				
Sa hauteur		11½			

Grande voile, Grand Pacsi. *Schooverzeil*, *Het groot zeil.*

C'est celle qui se met à la vergue du grand mât. Les Provençaux disent voile de mestre.

Naviguer avec la grande voile. *Met schooverzeil zeilen, of onder zeil gaan.*

VOILE de misène, Petit Pacsi, Misène. *De fok aan de voor-mast.*

C'est celle qui se met à la vergue du mât de misène.

VOILE d'artimon, ou simplement, l'Artimon. *Besaan*, *Agter-zeil.*

C'est celle qui se met à la vergue d'artimon, & dont la figure est d'un triangle scaléne.

VOILE de sivadiére, ou simplement, La Sivadiére. *Blinde*, *Onder-blinde*, *Groote blinde*, *Eerste*, *of onderste blindt.*

C'est celle qui se met au mât de beaupré.

VOILE de grand Hunier, ou, Grand Hunier. *Het groot mars-zeil.*

VOILE de petit Hunier, ou, Petit Hunier. *Het voor-mars-zeil.*

VOILE de Perroquet de foule, ou de fougue, ou d'artimon, ou simplement, Perroquet de foule, ou d'artimon. *Kruis-zeil*, *'t Zeil boven de besaan.*

VOILE de grand Perroquet, ou, Grand Perroquet. *Het groot-bram-zeil.*

VOILE de Perroquet d'avant, ou, Perroquet de misène. *Het voor-bram-zeil.*

VOILE de Perroquet de beaupré, ou, Perroquet de beaupré, *Boven-blinde*, *Het kleine blindt*, *Tweede en bovenste blindt.*

VOILES d'étai. *Stag-zeilen.*

Ce sont de voiles triangulaires, qu'on met sans vergues aux étais du vaisseau.

VOILE Latine, voile à oreille de liévre. *Voiez*, TIERS POINT.

VOILE quarrée, ou, voile à trait quarré. *Raa-zeil.*

C'est celle qui est coupée à quatre côtés, comme le sont la plûpart de celles de l'Océan. On dit aussi, voile quarrée, pour dire, vaisseau à voiles quarrées. Cette flote étoit composée de huit voiles quarrées.

VOILE Angloise. *Emmer-zeil.*

C'est une certaine voile de chaloupe & de canot, dont la figure est presque en losange, & qui a la vergue pour diagonale.

VOILES de l'avant. *Hooft-zeilen*, *Voor-zeilen.*

Ce sont les voiles des mâts de beaupré & de misène.

VOILES de l'arriére. *Agter-zeilen.*

Ce sont les voiles d'artimon & du grand mât. *Voiez*, VOILURE.

Basses voiles. *Onder-zeilen.*

Les basses voiles sont la grande voile & la voile de misène.

Etre aux basses voiles. *Met de onder-zeilen loopen.*

C'est-à-dire, ne porter que les deux grandes voiles, ou les deux pacfis.

VOILE de vingt cueilles. *Een zeil van twintig kleeden.*

Cela se dit de celles qui sont composées de vingt lez, ou largeurs de toile.

VOILE de fortune. *Voiez*, FORTUNE.

VOILE qui porte. *Voiez*, PORTER.

VOILE qui ne porte point, voile en ralingue. *Een leuterende zeil*, *dat geen windt vat*, *dat niet en draagt.*

C'est celle qui ne prend pas le vent, ou dont la ralingue coupe ou partage le vent. *Voiez*, RALINGUE.

VOILES roides dans les ralingues. *Bordige zeilen.*

VOILE déralinguée par la force du vent, *Een zyl dat uit de lyken uit gewaait is.*

C'eſt une voile dont la ralingue qui étoit autour a été déchirée.

VOILE défoncée. *Een zeil dat in de buik geſcheurt is.*

C'eſt celle dont le milieu eſt déchiré, ſoit par la force du vent, ou d'une autre ſorte.

VOILES en pantenne. *Zeilen die gypen, Het gypen of overſlaan van de zeilen.*

Ce ſont des voiles qui n'étant plus dans l'ordre de leur ſituation ordinaire, ſe tourmentent au gré du vent.

VOILES ſur les cargues. *Zeilen op de gy.*

Ce ſont celles qui étant déferlées ne ſont ſoutenuës que par les cargues.

VOILES au ſec. *Zeilen in de lugt gebragt, en geſpannen, om te droogen.*

Ce ſont celles que l'on met dehors, & que l'on expoſe à l'air, ou au Soleil, afin qu'elles ſéchent.

VOILES en banniére. *Loſſe zeilen.*

Ce ſont celles qui font la figure d'une banniére, voltigeant au gré d'un gros vent, ce qui arrive lors que les écoutes ont manqué, ou qu'elles ſont démarrées, ſoit à deſſein, ou par hazard.

Les voiles de l'arriére étoient en banniere. *De agter-zeilen laagen los aan de windt.*

VOILES enverguées. *Aengeſlaagene zeilen.*

C'eſt-à-dire, qui ſont liées, ou appareillées à la vergue.

Mettre la voile au vent. *Zeil maaken, 't Zeil ter windt-vank ſtellen.*

Faire voiles. *Voiez*, FAIRE.

Faire voiles vers un certain endroit. *Ergens aan zeilen, Ergens na toe houden.*

Etre ſous voiles, ſe tenir ſous voiles. *Onder zeil zyn, Sig onder zeil houden.*

C'eſt-à-dire, avoir les voiles appareillées & déploiées.

Demeurer ſous voiles. *Onder zeil blyven.*

Porter toutes ſes voiles, Avoir ou mettre toutes ſes voiles dehors. *Alle de zeilen by maaken, by rucken, by ſetten.*

C'eſt-à-dire, les avoir toutes au vent. Notre vaiſſeau portoit toutes ſes voiles, mais la frégate ne portoit que ſes baſſes voiles, parce qu'elle portoit mal la voile.

Etre avec les quatre corps de voiles. *Met 't ſchooverzeil fok en mars zeilen loopen.*

C'eſt-à-dire, ne porter ou n'avoir au vent que la grande voile avec la miſéne & les deux huniers.

Forcer de voiles, Faire force de voiles. *Geen zeil ſpaaren, Alle zeilen by ſetten.*

C'eſt-à-dire, mettre autant de voiles qu'en peut porter le vaiſſeau pour aller plus vîte. *Voiez*, FAIRE, & FORCE.

Echaper à force de voiles. *Ontzeilen, 't Met de zeilen ontkomen.*

A Pleines Voiles. *Met volle zeilen.*

Mettre les voiles dedans. *De zeilen inneemen, beſlaan.*

C'est-à-dire, les serrer, les ferler.

Faire plus ou moins de voiles. Faire petites voiles. *Meer of minder maaken. Klein zeil maaken.*

Donner toute une voile au vent. *'t Zeil ter windt vank stellen, in de windt zetten.*

C'est-à-dire, la porter toute sans la carguer, ou bourcer.

Regler ses voiles. *Zeil maaken na dat weer en windt dienen, of, na dat het schip wel of qualyk bezeilt is, na de bezeiltheid van 't schip.*

C'est déterminer s'il faut porter plus ou mois de voiles, selon que le vent est plus ou moins forcé, ou que le vaisseau est bon ou mauvais voilier. Cette nuit, comme l'escadre étoit sous les voiles & qu'il ventoit beau frais, le Commandant régla les voiles de l'escadre, & fit pour cela le signal concerté.

Dresser les voiles. *De zeilen vierkant, of kant setten.*

C'est les mettre en l'état qu'il faut qu'elles soient pour servir.

Vaisseau bon de voiles, ou de voile, fin de voiles. *Een schip sneedig in 't zeilen, Een wel-bezeilt schip.*

C'est celui qui est leger à la voile, & qui fait bien du sillage. *Voiez*, FIN, & VOILIER.

Pesant à la voile. *Voiez*, VOILIER, MAUVAIS VOILIER.

VOILE emportée. *Een uitgewaait zeil.*

C'est celle qui s'est déralinguée, & que le vent a emportée.

Ne pouvoir porter de voiles. *Geen zeil konnen maaken, of voeren.*

C'est lors que les mâts ou les vergues sont rompuës.

A la voile. Un vaisseau à la voile. *Een zeilende schip.*

Cela se dit d'un vaisseau qui a les voiles au vent, & qui fait route.

VOILE à mi-mât, carguée, ou dont les ris sont pris. *Een huikende, of huikende zeil. Voiez*, HUNIERS à MI-MAT.

Faire toutes voiles blanches. *Speelen alle zeilen blank.*

C'est pirater, & ne faire aucune différence d'amis & d'ennemis.

Ce navire porte la voile comme un rocher. *Dat schip is steevig, of styf, onder zeil.*

Par cette comparaison on prétend faire entendre qu'un navire porte bien la voile, c'est-à-dire qu'il ne laisse pas de se tenir droit pendant un gros vent qui donne dans ses voiles, & qui feroit carguer un autre vaisseau.

Les voiles sur le mât. *Met de zeilen voor de mast, of op de mast, leggen.*

Cela se dit lors que les voiles touchent le mât, ce qui arrive quand le vent est sur les voiles.

Toutes voiles hors. *Alle zeilen by.*

C'est avoir toutes les voiles au vent.

VOILE d'eau. *Waater-zeil, Dryf-zeil.*

C'est une voile que les Hollandois mettent à l'arriere du vaisseau vers le bas, & qui tombe dans l'eau, afin que la marée la pousse, pour faciliter le sillage du vaisseau, quand il y a calme, ou qu'il fait peu de vent. Ils s'en servent aussi pour empêcher que le vaisseau ne roule & se tourmente, parce que comme elle descend également dans l'eau aux deux côtés de l'arriére, le vent & l'eau

l'eau qui donnent également dedans de chaque côté, contribuent à l'équilibre. Elle est amarrée de chaque côté à ses écoutes.

VOILE, VAISSEAU. *Zeil, Een zeil, Hondert zeilen.*

Ce mot se prend souvent pour le vaisseau même, & en ce sens une flote de cent voiles, est une flote composée de cent vaisseaux. Nous rencontrames une voile qui sortoit du port. Nous apperçumes trois voiles sur nous.

VOILERIE. *Een zeilen-maakers-of-zeil-maakers winkel.*

C'est le lieu où l'on fait & où l'on racommode les voiles d'un vaisseau.

VOILIER, ou TREVIER. *Zeil-maaker.*

C'est celui qui travaille aux voiles, & qui les visite souvent pour voir s'il n'y manque rien.

Maitre voilier. *Opper-zeil-maaker.*

Second voilier. *Onder-zeil-maaker.*

VOILIER. Vaisseau bon voilier. *Een schip sneedig in 't zeilen, seer vaardig in 't zeilen; Een wel bezeilt schip, snel ter vaart; Ter zeilagie welgeschikte schepen.*

C'est celui qui est fin de voiles, qui fille bien.

Meilleur voilier. *Beter ter zeiladie; 't Best bevaaren schip, dat d'andere in 't zeilen te boven gaat, en doodt loopt.*

Vaisseau méchant voilier, ou, mauvais voilier, pesant à la voile, pesant de voiles, ou de voile. *Een loom schip, Een koe, Een slegt bezeilt schip, Een traag zeilder, dat loom in 't zeilen is.*

C'est celui qui n'avance pas bien. Le defaut du mauvais voilier vient de son gabarit & de sa mauvaise construction.

VOILURE. *Zeilagie, Zeiladie.*

C'est la maniére de porter les voiles pour prendre le vent. Il n'y a que trois sortes de voilures pour aller sur mer, on y va de vent arriére, de vent largue, & de vent de bouline.

Même voilure. *Gelyk zeilagie.*

On dit que deux vaisseaux ont même voilure, pour dire qu'ils portent tous deux les mêmes voiles.

Etre toûjours à la même voilure, Avoir toûjours la même voilure. *Door-laaten-staan, Voor-laaten-staan, Gaande houden.*

C'est continuer à porter les mêmes voiles, sans en faire plus ou moins.

Regler sa voilure. *Zeil maaken na de bezeiltheid van d'andere schepen, Soo veel zeils maaken als de gelegentheid en noodt vereischt, Op d'onbezeilste schepen gissing maaken om by malkanderen te konnen blyven.*

C'est ne porter que ce qu'il faut de voiles, pour s'accommoder au sillage, ou au peu de chemin que peuvent faire les vaisseaux avec lesquels on a dessein de faire voiage.

VOILURE. *'t Zeil-werk, Alle de zeilen van een schip.*

C'est tout l'appareil & l'assortiment des voiles qu'il faut pour un vaisseau.

Vaisseau portant telle voilure. *Een schip voerende sulke of sulke zeilen.*

C'est de cette maniére que l'on s'exprime pour faire connoître quelles voiles portoit un vaisseau, ou une escadre, & on dit; Nous rencontrames

au matin huit vaisseaux qui avoient, ou portoient même voilure.

Toute la voilure de l'avant. *Voor-zeilen*, *Hoofdt-zeilen*.

Toute la voilure de l'arriére. *Agter-zeilen*.

„ Les Hollandois appellent la voilure de l'arriére, celle du grand mât & „ de l'artimon. Ces voiles font sourdre le vaisseau au vent, ce qui fait qu'a- „ vec elles seules on peut difficilement gouverner de vent arriére & de vent „ largue, & qu'alors on cargue le grand pacfi & l'artimon. Lors que le „ vaisseau cargue de l'avant, ce sont les voiles de l'avant, savoir, celles des „ mâts de misène & de beaupré, qui servent le plus; mais quand il cu- „ le de l'arriére, ce sont les voiles du grand mât, & du mât d'arriére. Les „ voiles de l'avant servent à faire vent arriére en virant, & les voiles de l'ar- „ riére servent à venir au vent.

VOIR par prouë. *Voiez*, PROUE.

VOIR de dessus le pont. *Van om laag sien*.

VOIR l'un par l'autre. *Voiez*, OUVRIR, & TENIR.

VOIX. A la voix. *Soo digt by dat men malkanderen kan hooren spreeken, dat men bequaamelyk met malkanderen kan spreeken*.

C'est être à la portée de la voix.

A la vox. *Luistert na commando*.

Cela se dit encore comme un commandement que l'on fait aux gens de l'équipage, pour les faire travailler à-la-fois, lors qu'on donne la voix.

Donner la voix. *Het woordt spreeken*.

Cela se dit d'un homme qui avertit par un cri articulé, afin que les gens occupez à ce travail fassent leurs efforts tous à la fois. *Voiez*, HO, HISSE, &c.

VOL.

VOLE'E de canon. *Schoot*.

Cela se dit de la décharge de plusieurs canons ensemble, ou qui sont tirez d'une même batterie. Quand c'est du gros canon que l'on tire, on n'en peut faire que dix volées par heure.

VOLE'E du canon. *Tromp*.

C'est un espace pris sur la longueur d'une piéce d'artillerie, c'est-à-dire, la partie qui prend un peu au dessous des tourillons, & qui va jusques à l'embouchure de la piéce. Sa longueur est d'ordinaire de cinq pieds & demi. Quand on a besoin de rafraîchir le canon, on le fait en mettant de l'eau & du vinaigre dans la volée.

VOLET. *Een klein staande kompas*.

C'est une petite boussole, ou un petit compas de route, qui est ordinairement à l'usage des barques & des chaloupes. Cette petite boussole n'est point suspenduë sur un balancier.

VOLONTAIRES. *Vry-luiden*.

Ce sont ceux qui portent les armes de leur plein gré, & s'embarquent sur les vaisseaux de guerre François avec une Lettre de Cachet. " Les volontai- " res sont obligez d'observer toutes les loix, mais ils ne mettent point la " main à l'œuvre, si ce n'est dans un très-pressant besoin.

VOLTE. *Koers*.

Ce

Ce terme se prend pour celui de Route. On dit; Prendre telle volte, pour dire, prendre telle route. C'est aussi faire faire à un vaisseau les mouvemens & reviremens nécessaires pour se préparer au combat.

VOU.

VOUTE, ou, VOUTIS d'un vaisseau. *Verwulfsel*, *Krom-wulf*.

C'est la partie extérieure de l'arcasse, construite en voute au dessus du gouvernail. On a coutume de placer au dessus de la voute le fronton, ou cartouche, qui porte les armes du Prince, & que quelques-uns appellent Miroir. *Voiez*, REVERS D'ARCASSE.

VRE.

VRETAC. *Hals-taalie op de fokke-hals*.

C'est une manœuvre qu'on passe dans une poulie qui est tenuë par une herse dans l'éperon, au dessus de la lieure de beaupré. Cette manœuvre sert à renforcer l'amure de misène, quand elle a besoin d'être renforcée. Les Hollandois ne s'en servent pas, mais en sa place ils ont un palanquin nommé, *Hals-taalie*.

VRILLE. *Boor*, *Frette*, *Fret*.

C'est un outil de fer dont les Charpentiers se servent. Il est emmanché comme la tariére, & fait son effet quand on le tourne à deux mains. On dit aussi, vrille à dégorger. *Voiez*, DE'GORGEOIR.

US.

US & COUTUMES de la mer. *Zee-regten*, *De gebruiken en gewoonten der zee*.

On appelle Us & Coutumes de la mer, une loi par laquelle les propriétaires & les Maîtres des vaisseaux marchands sont obligez de satisfaire aux avaries qui se font en mer. Ces Us & Coutumes consistent en trois Réglemens dont on appelle les premiers Jugemens d'Oléron. Les Marchands de la ville de Visbuy, située autrefois dans l'ile de Gotlandt, y firent dresser les seconds Reglemens en langage Teutonique. On fit les troisiémes à Lubec vers l'an 1597. & ils furent faits par les Députés des villes Hanséatiques. C'est sur ces trois piéces, qu'on a fait les Ordonnances qui règlent les contracts maritimes & la jurisdiction de la marine, tant en France qu'en Espagne, & ailleurs.

USANCE. *Ervarentheid in de zee-handel*.

On dit, en termes de Marine, qu'un Marchand sait bien les usances de la mer, pour dire qu'il n'ignore rien de ce qu'il est nécessaire de savoir pour trafiquer sur la mer.

UTE.

UTENSILES, Ustensiles d'un vaisseau. *Scheeps gereedtschap*, *of tuig*.

UTENSILES du vaisseau & Chargemens de certains Officiers particuliers. *Losse werktuigen*.

UTENSILES du canon. *Het gereedtschap van een stuk geschuts*, *Het toebehooren*.

On appelle Utensiles du canon, la lanterne pour le chargeoir propre à mettre la poudre dans le noïau, le fouloir qui sert à bourrer quand on a chargé la piéce, le boute-feu, l'écouvillon, le fronteau de mire, & les coins de mire. Toutes ces utensiles doivent être proportionées aux piéces qu'elles servent, ce qui se fait aisément quand on en remarque le calibre & la longueur. On dit aussi, Utensiles du Pilote. *Schippers goedt*. W.

W.

WAT.

WATREGANS. *Waatergangen.* On prononce Oüatregans.

C'est un mot Flamand, venu en usage en France. C'est un fossé plein d'eau qui sert à séparer des héritages. Il y en a d'assez grands pour porter de petits bateaux qui servent à traverser d'un village à un autre.

Païs entrecoupé de Watregans, ou de canaux. *Een landt dat met waatergangen doorploegt is.*

WOL.

WOLFE, ou VOLFE. *Wolf, Draai-kuil, Kolk, Swelg-kuil.*

C'est un golfe marin, ou tournant de mer qui se trouve entre deux iles, à la côte de Norvège, & où aucun vaisseau n'oseroit passer par le péril qu'il y a de couler bas. *Voiez*, TOURNANT DE MER.

Y.

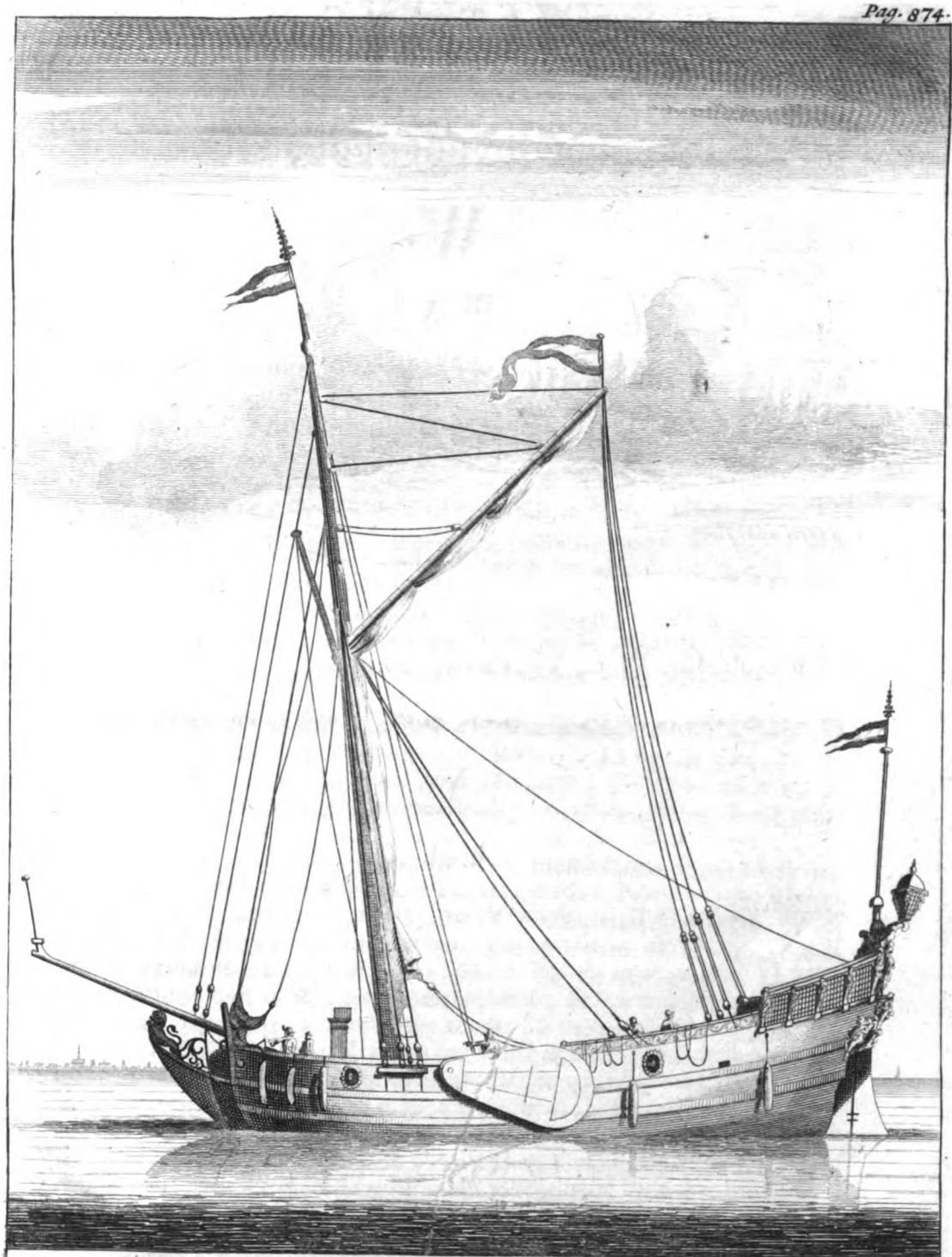
YAC.

YACHT, ou YAC, YAGT. *Yacht, Jagt, Speel-jagt, Advys-yacht.*

C'est un bâtiment ponté & mâté en fourche, qui porte ordinairement un grand mât, un mât d'avant, & un bout de beaupré, avec une corne comme le heu, & une voile d'étai. Il tire fort peu d'eau & est excellent pour de petites bordées. On a coutume de s'en servir à des promenades & à de petites traversées.

" Voici le devis d'un petit Yacht de promenade, de 42 pieds de long de " l'étrave à l'étambord, 9 pieds 4 pouces de large de dedans en dedans, & " 3 pieds 8 pouces & un quart de creux à la ceinte.

" La sole a 6 pieds de large & s'élève de 4 pouces de chaque côté. L'é- " tambord a 6 pieds 5 pouces & demi perpendiculairement, 1 pied 5 pou- " ces & demi de quête, 6 pouces d'épaisseur en dedans, 4 pouces en de- " hors, 8 pouces de large par le haut, 3 pieds 6 pouces par le bas. La " barre d'arcasse a 6 pieds de long, 6 pouces de large, 5 pouces d'épais, 7 " pou-



Heere Jacht. Yacht.

D. S. Fecit.

pouces d'arc, ou de tonture. L'arcasse a 3 pieds 5 pouces & demi de haut, les estains 7 pouces & demi de large, & 5 pouces d'épais.

L'Etrave a de hauteur en dedans 6 pieds & demi, 10 pieds & demi de quête, 2 pieds de large par le haut, 1 pied 2 pouces par le bas, 6 pouces d'épaisseur en dedans, 4 pouces en dehors, 14 pouces de ligne courbe.

La quille a 30 pieds de long, 6 pieds de large, 5 pouces d'épais ou de haut en bas à l'arriére, 4 pouces & demi à l'avant. Le franc-bord a 2 pouces d'épais; la ceinte 4 pouces d'épais & 5 pouces de large; le bordage au dessus de la ceinte 12 pouces de large, & 1 pouce & demi d'épais; les varangues 4 pouces & demi d'épais, & 3 pouces & demi sur la ceinte.

La ceinte, à l'endroit où elle joint l'étrave en dedans, est posée à la hauteur de 5 pieds. A 5 pieds de l'étrave elle est posée à la hauteur de 4 pieds 3 pouces, & à ce même endroit le bâtiment a 3 pieds 6 pouces de largeur de dedans en dedans. A 9 pieds de l'étrave elle est à la hauteur de 3 pieds 10 pouces, & le bâtiment a 4 pieds & demi de large. A 14 pieds elle est à la hauteur de 3 pieds 9 pouces & demi sur 4 pieds 7 pouces & demi de largeur. A 18 pieds elle est à la même hauteur, & sur la même largeur. A 23 pieds elle est à 3 pieds 10 pouces de hauteur sur 4 pieds 6 pouces & un quart de largeur. A 28 pieds elle est à 4 pieds 3 pouces de hauteur sur 4 pieds & demi de largeur. A 33 pieds elle est à 4 pieds 8 pouces & demi de hauteur sur 4 pieds & un quart de largeur. A 38 pieds elle est à 5 pieds 6 pouces de hauteur sur 3 pieds 7 pouces & demi de largeur.

Le cornet du grand mat a 9 pieds de large aux faix de pont; 7 pouces de haut au dessus, & un demi pied en devant. La grande vergue a 46 pieds de long; la vergue du mat d'avant 34 pieds; les épées 16 pieds en devant; La serre-goutiére 16 pouces de large: le chateau d'arriére 16 pieds de long.

Les grands Yachts sont à-peu-près de la même fabrique que les Semaques. Ils ont des écoutilles & une teugue élevée à l'arriére, une chambre à l'avant, & une ouverture en rond au milieu, qui est couverte de vitres qui s'elèvent au dessus en lanterne, par où le rum est éclaire, & autour de laquelle il y a un banc pour s'asseoir. Ils ont un faux étai. La barre du gouvernail est de fer, & un peu courbée, & il y a au dessus une petite teugue, dont la grandeur se proportione sur la barre, c'est-à-dire, selon qu'elle est plus basse ou plus élevée. Ils ont deux pompes de plomb, une de chaque côte, afin de pouvoir pomper de quelque côté que le vaisseau panche. Ordinairement le beaupré n'est pas fixe, il peut être ôté & remis.

Le grand Yacht de la Compagnie des Indes Occidentales, au tems que le livre dont on a emprunté la presente de description, a été mis au jour, c'est-à-dire, en 1671 avoit 66 pieds de long, 19 pieds de large, & pieds de creux sous les goutieres.

L'Etrave avoit 9 pouces d'epais en dedans, 6 pouces en dehors, 2 pieds

„ 3 quarts de large par le bas, 2 pieds & un quart par le haut, 12 pieds de
„ hauteur, 10 pieds de quête; la quille 12 pouces de large, & 10 pouces
„ d'épais; l'étambord..... de haut, 2 pieds & un quart de quête; la barre
„ d'arcasse 11 pieds de long. L'arcasse avoit 4 pieds de hauteur; le plat-
„ fond 16 pieds de largeur, s'élevant d'un pied & demi de chaque côté.
„ Le batiment avoit 4 pieds de relevement à l'arriére, & 3 quarts de pied à
„ l'avant. La lisse de vibord avoit 5 pouces de large, & 4 pouces d'épais;
„ la fermure au dessous 18 pouces de large; la seconde lisse 6 pouces & de-
„ mi de large; la fermure au dessous 11 pouces & demi de large; la ceinte
„ au dessous 9 pouces de large, & 4 pouces & demi d'épais.

„ Le premier sabord étoit percé à la distance de 6 pieds & demi de l'étra-
„ ve; le 2 à la distance de 8 pieds du premier; le 3 à 19 pieds & demi du
„ 2 le pont avoit 33 pieds de longueur jusqu'à la chambre du Capitaine dont
„ le haut s'élevoit de 18 pouces au dessus du pont. Le quatriéme sabord,
„ qui étoit au dessus de la chambre du Capitaine, étoit à la distance de 9
„ pieds du troisiéme sabord de dessus le pont. Le dessus de cette chambre
„ avoit 17 pied 8 pouces de long, & 15 pouces de pente jusques à la place
„ du Timonier qui avoit 4 pieds 9 pouces de long jusques au fronteau de la
„ galerie. Le bas plancher de la galerie étoit à 13 pouces au dessus du pont.
„ Les mats des yachts aussi bien que ceux des semaques panchent beaucoup
„ en avant, afin qu'ils portent de plus grandes voiles. On hisse les voiles
„ avec un virevaut court qui est contre le mat.

„ Voici encore le devis d'un Yacht d'avis, qui est une espéce de galiote
„ qui sert à porter des ordres dans les armées, & même à faire de grandes
„ traversées. Sa longueur est de 115 pieds, sa largeur de 27 pieds 5 pouces
„ & demi, & le creux de 11 pieds 5 pouces & demi.

„ La Quille a 14 pouces d'épaisseur de haut en bas, & 16 pouces & demi
„ de largeur; l'étrave 20 pieds de hauteur & autant de quête; 2 pieds 5
„ pouces de largeur par le haut, & 3 pieds 3 pouces par le bas; 11 pou-
„ ces & demi d'épaisseur en dedans, & 8 pouces en dehors; l'écart 5
„ pieds de long; ses bouts 3 pouces d'épais entretenus par 8 chevilles de
„ fer.

„ L'etambord a 19 pieds 6 pouces de haut, 3 pieds 3 pouces de quête, 11
„ pouces & demi d'épaisseur en dedans, 8 pouces en dehors, 17 pouces de
„ largeur par le haut, 5 pieds 4 pouces par le bas; la lisse de hourdi 18 pieds
„ de long, 17 pouces d'épaisseur, de largeur, & d'arc. Les estains sont à
„ 10 pieds au-dessus de la quille, & ont 18 pouces de large. Les barres de
„ contre-arcasse ont 1 pied d'épais, & 10 pouces de large, la plus haute é-
„ tant posée à 2 pieds de la lisse de hourdi; la clef des estains 6 pouces & de-
„ mi d'épais; les allonges de poupe 18 pieds de long au dessus de la lisse de
„ hourdi, & 8 pouces d'pais, étant par le haut à la distance de 10 pieds 5
„ pouces & demi l'une de l'autre.

„ Le Plat-fond a 17 pieds 7 pouces de large, & s'elève de 8 pouces par les
„ deux côtés. Les fleurs ont 3 pieds 2 pouces de hauteur, à laquelle hau-
„ teur le batiment a 25 pieds deux pouces de large. Les allonges tombent
„ d'un pied un pouce & un quart en dehors. Le bordage a 3 pouces d'e-
„ paisseur

„ paisseur. Les varangues ont 9 pouces d'épais sur la quille, & les mêmes
„ varangues avec tous les membres qui sont au dessus & qui forment ensem-
„ ble un gabarit, ont 7 pouces & demi au dessus des fleurs, 6 pouces à la
„ baloire, 5 pouces à la latte qui est au dessus. Ils sont fort épais par le bas
„ à l'avant & à l'arriére, mais minces par le haut.

„ La vaigre d'empature a 3 pouces & demi d'épais, & les autres vaigres 3
„ pouces; la serre bauquiére 5 pouces & demi; les baux du bas pont 11 pou-
„ ces & demi tant de largeur que d'épaisseur & de tonture. Les allonges
„ tombent en dedans & se rétrecissent de 2 pieds au grand gabarit. La ser-
„ re goutiére 24 pouces d'épais & 20 pouces de large; la vaigre au dessus
„ de la serre goutiére 3 pouces d'épais; la vaigre de pont 2 pouces & demi
„ de tonture; les faix de pont 3 pouces d'épais; la plus basse préceinte 6
„ pouces d'épais & 11 pouces de large, mais celles qui sont au dessus ont un
„ peu moins d'épaisseur.

„ Les Courbes du bas pont ont 7 pouces & demi d'épaisseur; les courba-
„ tons du haut pont 5 pouces & demi; la serre goutiére de la chambre du
„ Capitaine 3 pouces; la serre bauquiére 2 pouces & un quart; les barrots
„ 5 pouces & demi, & 7 pouces de tonture; les courbatons 5 pouces; les
„ autres vaigres 1 pouce & demi; les barrots de la dunette 4 pouces d'épais
„ 4 pouces & demi de large, & 10 pouces de tonture; la serre bauquiére 1
„ pouce 3 quarts d'épais; la serre goutiére 2 pouces; les vaigres 1 pou-
„ ce & demi.

„ Les Piliers de bittes ont 14 pouces d'épais, & 15 pouces de large; leur
„ tête 14 pouces de long & demi pouce de canelure, s'élevant de 4 pieds
„ au dessus du premier pont; les têtes du traversin 14 pouces de long; les
„ courbes 9 pouces de long, & 2 pieds 6 pouces de large contre les piliers, &
„ 1 pied en devant.

„ Les E'cubiers ont 10 pouces & demi de large en un sens, & 9 pouces en
„ l'autre, & sont 3 pieds au dessus du bas pont. Les grands porte-haubans
„ ont 15 pieds de long, 4 pouces d'épais & 11 pouces & demi de large; les
„ porte haubans du mat de misène 14 pieds 5 pouces & demi de long, 4
„ pouces d'épais, & 10 pouces de large; les porte haubans du mat d'arti-
„ mon 5 pieds & demi de long, 3 pouces & demi d'épais, & 7 pouces de
„ large; les hiloires de la grande écoutille 7 pouces d'épais, & 8 pouces de
„ large; la feuillure 1 pouce & demi de large: les vassoles 3 pouces d'épais;
„ le traversin 6 pouces d'epais & 3 pouces de large; la fléche de l'éperon
„ 22 pieds de long, 11 pouces & demi de large à l'étrave & 9 pouces en
„ devant; la frise 20 pouces de large du côté de l'étrave, & 16 pouces
„ en devant; le porte vergue 6 pouces de large & 3 pouces d'épais
„ par derriere, 2 pouces & demi de large & 2 pouces d'epais en de-
„ vant.

„ Le Cabestan a 5 pieds 8 pouces au dessus du pont, & 18 pouces d'épais,
„ les trous 3 pouces 3 quarts de large de bas en haut, & 3 pouces & demi
„ d'un côté à l'autre. Les sabords sont deux pieds au dessus du pont, & ont
„ 2 pieds 8 pouces de large. La grande écarlingue est à la distance de 60
„ pieds de l'arriere; l'écarlingue du mât de misène à 15 pieds de l'avant: l'é-

„ carlingue du mât d'artimon à 20 pieds de l'arriére. La grande étambraie „ tombe de 1 pied & un pouce dans le fond de cale; l'étambraie du mat de „ misène tombe d'un pied & demi; l'étambraie du mât d'artimon tombe de „ 8 pouces entre le haut pont & le bas pont.

„ Le Gouvernail a 3 pieds 7 pouces de large par le bas, 8 pouces d'épais „ par devant & 6 par derriére; les chevilles de fer 1 pouce de diamétre, & „ les gournables 1 pouce & 1 quart; le grand sep de drisse 16 pouces de lar- „ ge 15 pouces d'épais; les poulies 16 pouces de large & 1 pouce 3 quarts „ d'épais, & celle qui est au dehors 1 pouce & un quart.

YEU.

YEUX de bœuf. *Doodts-hoofden*, *Doodts-hoofdts-blok*.

On appelle ainsi les poulies qui sont vers le racage, contre le milieu d'une vergue, & qui servent à manœuvrer l'étague. Il y a un œil de bœuf au milieu de la vergue de sivadiére, quoiqu'il n'y ait point là de racage, parce que cette vergue ne s'amène point, mais dans un combat on la met le long du mat, lors qu'on veut aborder quelque navire. Il y en a aussi six aux partes de bouline, trois pour chaque bouline.

Z.

ZEN.

ZE'NITH, Point vertical. *Top-punt*, *Top-boog*, *Opper-aspunt*, *Zenith*, *Vertikaal-punt*.

C'est le point du Ciel qui est élevé perpendiculairement sur nôtre tête, & diamétralement opposé à Nadir, qui est le point du Ciel directement sous nos pieds, & où habitent nos vrais Antipodes.

ZEP.

ZE'PHIR, ou Ze'phire. *West-windt*.

C'est un vent qui soufle du point cardinal de l'horison du côté d'Occident. Il est appellé vent d'Oüest sur l'Océan, & on l'appelle sur la Méditerranée vent du Ponant, ou vent du Couchant.

ZOD.

ZODIAQUE. *Zonne-cirkel*, *Zon-weg*, *Taan-rondt*, *Teeken-kring*, *Dier-kring*, *Dier-kreits*.

C'est un grand cercle qui biaise en écharpe entre les deux poles du monde, & qui est coupé à angles obliques de vingt-trois degrés & demi par l'Equateur, au commencement des signes du Belier & de la Balance.

ZON.

ZONE. *Lugt-streek*, *Weereldt-streek*.

C'est un terme de Geographie, qui signifie chacune des cinq parties du glo-

globe, qui sont entre les deux Poles, dont celle du milieu est nommée la Zone Torride. *De Verzengde lugt-of-wereldt-streek*; les deux qui la suivent de chaque côté sont les Zones Temperées, *De gemaatigde lugt-of-wereldt-streeken*; & les deux autres, les Zones Glaciales, *De koude lugt-of-wereld-streeken.*

ZOP.

ZOPISSA, ou, Poix Navale. *Pik en Teer.*

Voici comment se fait le Zopissa, ou Poix Navale. On prend de vieux pins entierement convertis en torches, que l'on met en piéces, comme si on en vouloit faire du charbon. Ensuite on fait une aire un peu élevée & voutée au milieu, & qui pend également vers ses extremités. Elle est cimentée & pavée de platre, afin que la liqueur que doit rendre la torche de pin, puisse plus facilement couler au canal qui environne cette aire. On accommode les piéces de torche en maniére de bûcher, & on couvre & environne ce bûcher de branches de pesses & de sapin, après-quoi on le boûche avec de la terre, afin qu'il n'en puisse sortir ni fumée ni flamme. Cela étant fait on y met le feu par un trou qui est à la cime, ainsi qu'on fait au charbon, & alors la flamme qui ne sauroit s'échaper, rend une chaleur plus vehemente au tas de bois qui est amassé, ce qui fait fondre la poix qui coule par le pavé de l'aire, & tombe dans le canal dont elle est environnée, & de ce canal en d'autres qui rendent la poix en de certains creux faits dans la terre, & bien munis d'ais, afin que la poix ne soit point beuë par la terre. Quand le tas s'abaisse & qu'il ne coule plus de poix, c'est une marque que l'ouvrage est achevé. Quand le Zopissa n'est point mêlé avec la suïe des branches d'arbres dont il coule, il s'appelle aussi Poix navale: mais quand il est mêle c'est ce qu'on appelle simplement Poix.

FIN.

AVIS

AVIS AU RELJEUR.

POUR Placer les Figures dans cette Ouvrage.

Bericht aan den Binder om de Figuren in dit werk te Plaatsen.