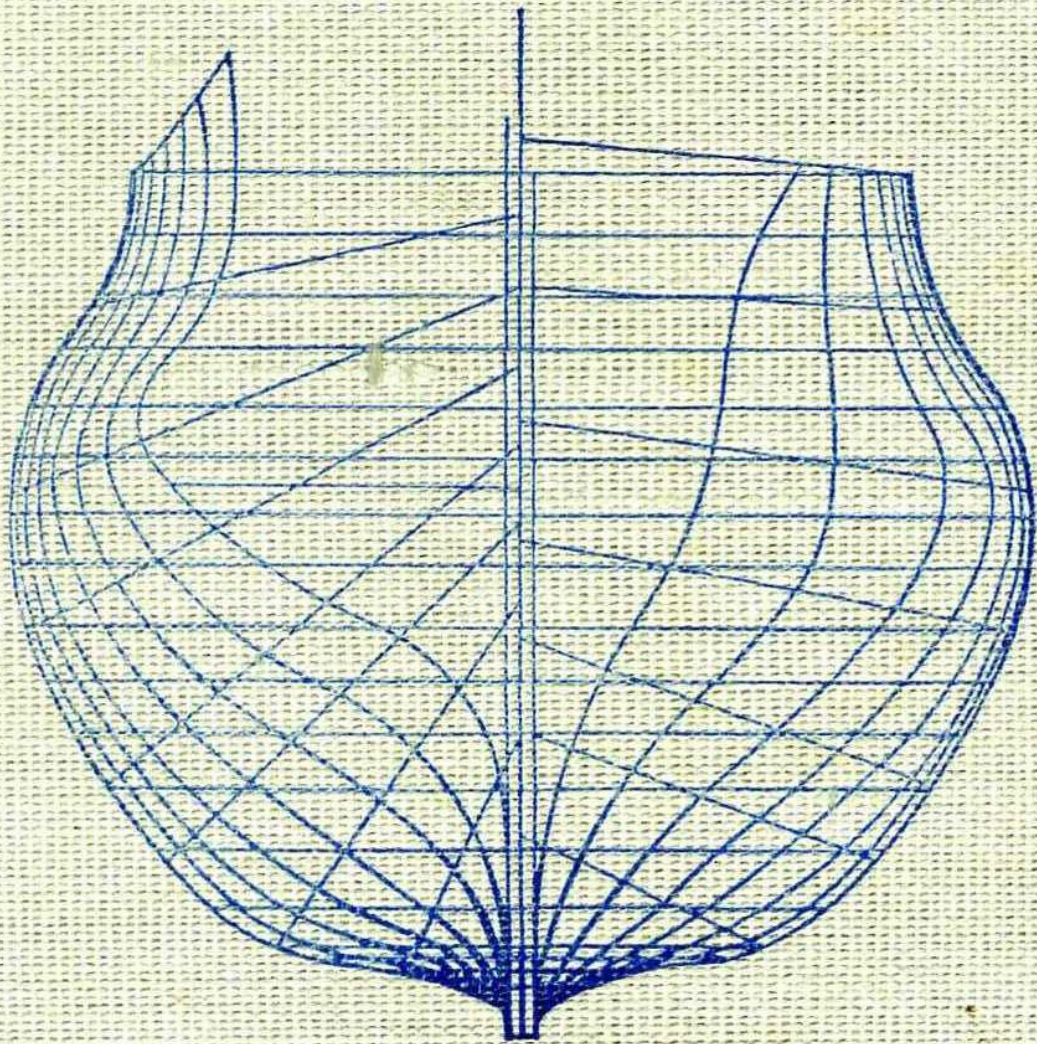


Edmond Pâris

SOUVENIRS DE MARINE

Zweite Auswahl



VORWORT

Mit den vorliegenden 50 Bildtafeln setzt der VEB Hinstorff Verlag die vom Verlag Robert Loef, Burg/Magdeburg, seinerzeit begonnene Herausgabe von

EDMOND PÂRIS, SOUVENIRS DE MARINE

fort, um weitere Unterlagen dieses reichhaltigen Werkes einem größeren Interessentenkreis zugänglich zu machen.

Gegenüber der Form der ersten Auswahl wurde insofern eine Änderung vorgenommen, als, dem Wunsche vieler Leser und Liebhaber entsprechend, der Einband dauerhafter und geschmackvoller gestaltet wurde.

Die vorliegende zweite Auswahl bringt im wesentlichen Fracht-, Küsten- und Fischereifahrzeuge neben einigen — als Ergänzung zur ersten Auswahl gedachten — Zeichnungen und Abbildungen von Fahrzeugen des 17./18. Jahrhunderts. Neu aufgenommen wurden drei Blätter mit den Abmessungen von Schiffen, Masten- und Konstruktionsdetails nach Bauregeln von 1681. Der Verlag hofft damit insbesondere den modellbauenden Lesern geeignetes Material für ihre Arbeiten zur Verfügung gestellt zu haben.

In die vorliegende Auswahl wurden auch Fahrzeugtypen des außereuropäischen Bereichs aufgenommen (China, Japan, Indien usw.).

Rostock, März 1961

Ernest Henriot

PRÉFACE

Avec les 50 plans figuratifs ci-présentés l'édition VEB Hinstorff continue la publication, commencée alors par l'édition Robert Loef, Burg-Magdeburg, de

EDMOND PÂRIS, SOUVENIRS DE MARINE,

pour rendre accessible une documentation supplémentaire à un cercle plus grand d'intéressés.

Au contraire de la forme du premier assortiment nous avons fait une modification en façonnant la reliure plus solide et plus élégante, correspondant au désir de beaucoup de lecteurs et amateurs.

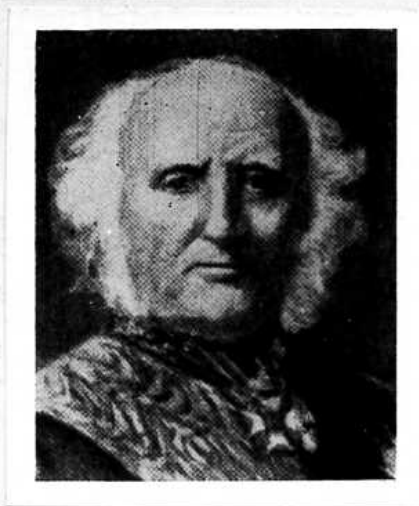
Ce deuxième assortiment présente essentiellement des bâtiments de transport, cabotiers et bateaux de pêche à côté de quelques dessins et illustrations de bâtiments de 17^e et 18^e siècle, comme suppléments du premier assortiment. Trois feuillets avec les mesurages de bateaux et détails de mâts et constructions, d'après les règles de construction navale de 1681, furent nouvellement insérés.

L'édition espère d'avoir mis à la disposition le matériel convenable surtout aux lecteurs modeleurs pour leurs travaux.

Quelques types de bâtiments des pays d'outre-mer sont publiés de même.

Rostock, mars 1961

Ernest Henriot



François-Edmond Pâris

Er wurde im Jahre 1806 in Paris geboren, schlug die Seeoffizierslaufbahn ein und machte unter anderem 1826 unter d'Urville auf der „Astrolabe“ eine Weltreise.

Pâris wurde 1846 zum Kapitän zur See, 1858 zum Konteradmiral und 1864 zum Vizeadmiral befördert.

Bis zu seiner Entlassung aus dem aktiven Dienst, die im Jahre 1871 erfolgte, war er als Direktor des Kartenbüros der Marine tätig. Anschließend wurde Pâris zum Konservateur des Marinemuseums im Louvre ernannt.

Schon frühzeitig betätigte er sich schriftstellerisch, vorwiegend auf dem Gebiet der Navigation und Konstruktion.

1862 wurde Pâris zum Mitglied der Akademie der Wissenschaften in Paris ernannt.

François-Edmond Pâris starb 1893 in Paris.

François-Edmond Pâris

François-Edmond Pâris fut né à Paris en 1806. Il prit la carrière d'un officier de marine et participa entre autres voyages à un tour du monde sous d'Urville sur l'«Astrolabe», en 1826.

En 1846, Pâris monta en grade d'un capitaine de vaisseau, en 1858 contre-amiral et 1864 vice-amiral.

Jusqu'à sa retraite du service actif qui advint en 1871, il était directeur du bureau des cartes géographiques de la marine. Après cela Pâris fut nommé conservateur du Musée de la Marine au Louvre. Déjà très tôt il se manifestait comme écrivain, particulièrement dans le domaine de la navigation et construction.

En 1862, Pâris fut nommé membre de l'Académie des Sciences à Paris.

François-Edmond Pâris mourut à Paris, en 1893.

VERZEICHNIS DER VERÖFFENTLICHUNGEN VON E. PÂRIS

essai sur la construction navale des peuples extra-européens	1841
dictionnaire de marine à voiles et à vapeur	1848
technisme du marin et du mécanicien à vapeur	1850
manœuvrier complet	1852
théorie d'hélice propulsive	1855
pendice, ou guide théorique du candidat au long cours	1857
utilisation économique des navires à vapeur	1858
vocabulaires des termes de la marine à vapeur (deutsch, dänisch, spanisch, holländisch, italienisch, russisch, schwedisch, französisch)	1859
construction sur la manœuvre des canots naviguant avec grosse mer et dans les busants (traduction de la traduction allemande)	1859
souvenirs de Jérusalem	1862
Art navale à l'Exposition universelle de Londres de 1862	1863
supplément, ou dernières inventions maritimes d'après des documents récents	1864
note sur les navires cuirassés	1865
Art navale à l'Exposition universelle de Paris en 1867	1867, 1869
note sur la mâture en fer et en acier	1873
souvenirs de Marine conservés au Musée de Marine du Louvre	1878—1886
Marine française	1883
	1885

VERZEICHNIS DER TAFELN

(Die Nummern entsprechen denen des Originalwerkes)

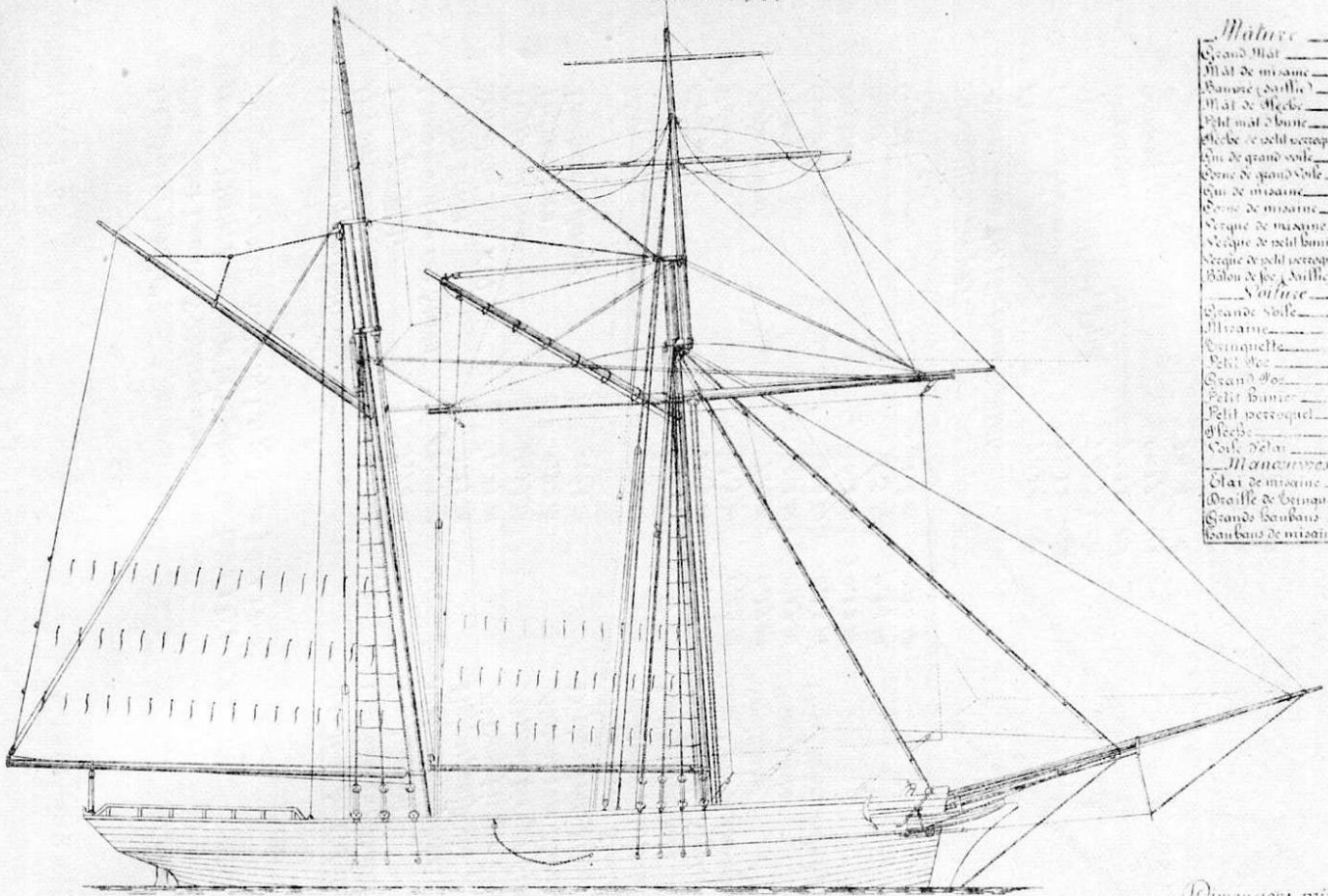
- 1 Island-Fischer 1866
- 6 Fischereifahrzeuge, 1854 und 1866
- 8 Lotsenboot von Havre 1866
Sacknetzfisher von Trouville 1866
- 21 Japanische Flußboote 1868
- 29 Frankreich – Konstruktionen vom Ende des 18. Jahrhunderts
- 31 Spanien – Fischerboot der katalonischen Küste
- 38 Frankreich – Fischereifahrzeuge von der Küste der Bretagne
- 51 Holland – Kriegsschiff mit 52 Kanonen „Gertruda“ 1720
- 58 Frankreich – Heringsfisher 1876
- 80 China – Boot der südlichen Provinzen 1838
- 82 Italien – Fischereifahrzeuge 1882
- 96 USA – Klipper „Great Republic“ 1853 (Abbildung)
- 97 USA – Klipper „Great Republic“ 1853 (Takelriß)
- 98 USA – Klipper „Great Republic“ 1853 (Linienriß, Spantenquerschnitt)
- 99 USA – Klipper „Great Republic“ 1853 (Konstruktionsdetails)
- 118 Genuesische Pinke (Abbildung)
- 120 Genuesische Pinke von 1800
- 125 Arabien, Indien – Baggala und Dungijah 1838
- 140 Frankreich – Marine z. Zt. Louis XIV, 1690/1700, Schiffe des 3. und 4. Ranges
- 141 Frankreich – Marine z. Zt. Louis XIV, 1690/1700, Schiff des 5. Ranges, Fregatte und Boote
- 146 Frankreich – Bug- und Heckansichten, „L'Océan“, „Le Souverain“, „Le Victorieux“, „Salamandre“ 1696
- 157 Abmessungen der Schiffe des 1. bis 5. Ranges nach Vorschriften von 1681
- 157 R Abmessungen der Schiffe des 1. bis 5. Ranges nach Vorschriften von 1690
- 158 Abmessungen der Masten aller Schiffe und Brander nach Vorschriften von 1690
- 175 Frankreich – Konstruktionen von A. Normand (Vater) 1850/53 in Havre (Segelriß)
- 176 Frankreich – Konstruktionen von A. Normand (Vater) 1850/53 in Havre (Linienriß)
- 177 Frankreich – Konstruktionen von A. Normand (Vater) 1850/53 in Havre (Mastdetails)
- 201 Arabische Fahrzeuge der tunesischen Küste 1882
- 202 Italienische und sizilianische Fahrzeuge 1882
- 217 Portugal – Fischerboot Muleta 1888 (Takelriß)
- 218 Portugal – Fischerboot Muleta 1888 (Konstruktion)
- 223 Walfänger beim Fang
- 230 Rußland – Fahrzeuge vom Weißen Meer und von der nördlichen Dwina 1859
- 231 Rußland – Konstruktionen auf dem Schwarzen Meer und der unteren Wolga 1859
- 232 Rußland – Fahrzeuge vom Asowschen Meer und vom Don 1859
- 233 Rußland – Handelsschiffe vom Asowschen Meer und vom Don 1863
- 234 Rußland – Schiffe vom Schwarzen Meer und vom Dnjepr und Bug 1859
- 240 England – eiserner Klipper „Palgrave“ 1888
- 243 England – Walfänger mit Dampfantrieb „Hope d'Aberdeen“ 1887
- 251 Frankreich – Korvetten „La Prompte“ und „La Babet“ 1792
- 252 Frankreich – Spantenrisse verschiedener Kriegsschiffe vom Ende des 18. Jahrhunderts
- 253 Frankreich – Spantenrisse verschiedener Kriegsschiffe vom Ende des 18. Jahrhunderts
- 254 Frankreich – Spantenrisse aus der Sammlung von H. Ollivier 1864
- 279 England – Zeichnung eines Ostindienfahrers um 1800
- 291 Rußland – Galeere mit 22 Bänken 1796
- 303 Frankreich – zeitgenössisches Modell der Galeere „La Dauphine“ 1690/1715
- 326 Melanesien – Ruderpiroguen 1840
- 328 Indien – verschiedene Schiffstypen
- 335 Flußschiff Boulogne 1803; Kaik, Rochefort 1809; Venedig 1812
- 342 Deutschland – Schiffsdarstellungen um 1800

LISTE DE PLATES

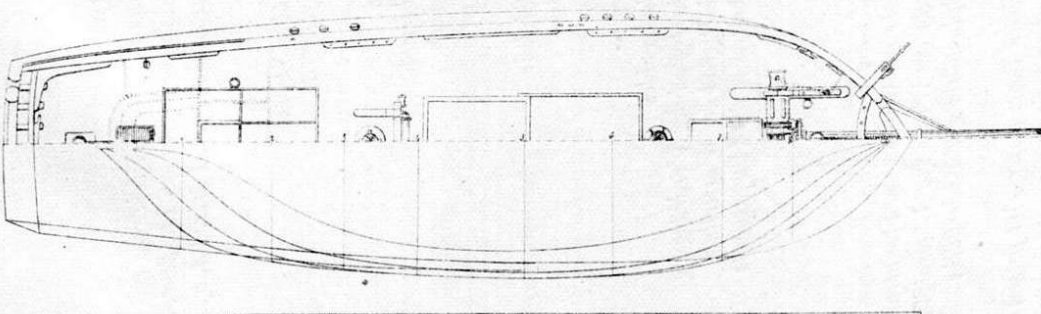
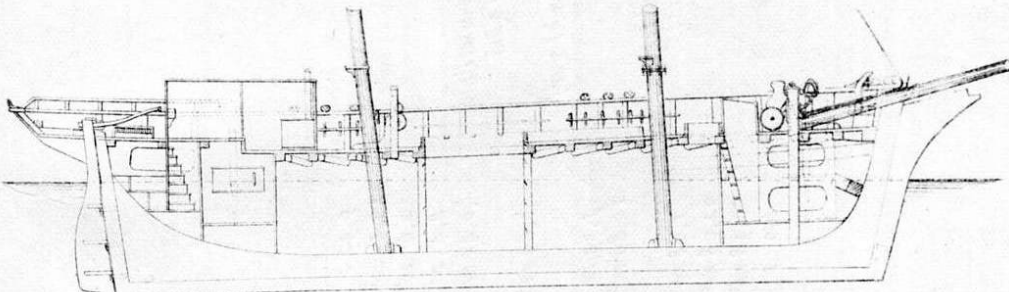
- 1 Pêcheur d'Islande 1866
- 6 Pêcheur au Chalut 1854; Picoteux 1866
- 8 Bateau pilote 1866; Chalutier de Trouville 1866
- 21 Japon – Bateaux de Rivière 1868
- 29 France – Constructions de la fin du 18^e siècle 1775
- 31 Espagne – Bateau de Pêche 1877
- 38 France – Bateau de Pêche 1878
- 51 Marine de guerre Hollandaise «Gertruda» 1720
- 58 France – Bateau employé à la pêche du hareng 1876
- 80 Chine – Bateau des provinces méridionales nommé par les Anglais «Fast-Boat»
- 82 Côte ouest d'Italie 1882
- 96 La «Great Republic» 1853
- 97 États-Unis d'Amérique – Clipper «Great Republic» 1853
- 98 États-Unis d'Amérique – Clipper «Great Republic» 1853
- 99 États-Unis d'Amérique – Clipper «Great Republic» 1853
- 118 Pinque Génois à la cape; Pinque Génois en calme
- 120 Pinque Génois de 1800
- 125 Arabie et Inde; Baggala et Dungiya 1838
- 140 France – Marine de Louis XIV 1690 à 1700, vaisseaux de 3^e rang et 4^e rang
- 141 France – Marine de Louis XIV 1690 à 1700, vaisseau de 5^{ème} rang, frégate et chaloupes
- 146 France – Vues de la proue et poupe: «L'Océan», «Le Souverain», «Le Victorieux», «La Salamandre» 1696
- 157 Proportions des Vaisseaux depuis le 1^{er} Rang jusqu'au 5^{ème}; Règles de 1681
- 157^{bis} Echantillons des Bois des Vaisseaux depuis le 1^{er} rang jusqu'au 5^e; Brûlots et Flutes en 1690
- 158 Proportions des Vergues et des mâts de tous les Vaisseaux et Brûlots, d'après le Manuscrit de 1690
- 175 France – Navires à voiles construits par M^r A. Normand père au Havre de 1850 à 1853 (Voilure)
- 176 France – Navires à voiles construits par M^r A. Normand père au Havre de 1850 à 1853 (Tracé hors membres)
- 177 France – Navires à voiles construits par M^r A. Normand père au Havre de 1850 à 1853 (Details de la mâture)
- 201 Navires Arabes de la côte de Tunis 1882
- 202 Navires Italiens et Siciliens 1882
- 217 Muleta, Bateau pêcheur Portugais 1888
- 218 Muleta, Bateau pêcheur Portugais 1888
- 223 Baleinier en pêche
- 230 Russie – Navires de la Mer Blanche et de la Dwina septentrionale 1859
- 231 Russie – Constructions sur la Mer Caspienne et le Volga inférieur 1859
- 232 Russie – Navires de la Mer d'Azof et du fleuve le Don 1859
- 233 Russie – Navires de commerce de la Mer d'Azof et du fleuve le Don 1863
- 234 Russie – Navires de la Mer Noire et des fleuves Dnieper et Boug 1859
- 240 Grande-Bretagne – Clipper en fer «Palgrave» 1888
- 243 Grande-Bretagne – Baleinier à vapeur «Hope d'Aberdeen» 1887
- 251 France – Les corvettes «La Prompte» et «La Babet» 1792
- 252 France – Verticaux de plusieurs navires de guerre de la fin du XVIII^e siècle
- 253 France – Verticaux de plusieurs navires de guerre de la fin du XVIII^e siècle
- 254 France – Verticaux des navires de la collection de M^r H. Ollivier 1864
- 279 Grande-Bretagne – Plan d'un East Indiaman 1800 environ
- 291 Russie – Galère Russe de 22 bancs 1796
- 303 France – Galère «La Dauphine» 1690 à 1715, modèle de son époque
- 326 Pirogues a Pagaie de la Malaisie et du Grand Ocean 1840
- 328 Inde – Bateaux diverses
- 335 Péniche de la flottille de Boulogne 1803; Caïc ou Caïes construites à Rochefort en 1809; Plan des péniches exécutées à Venise en 1812
- 342 Allemagne – Présentation du bateaux

TOPPSEGELSCHONER
NORDKÜSTE DER BRETAGNE

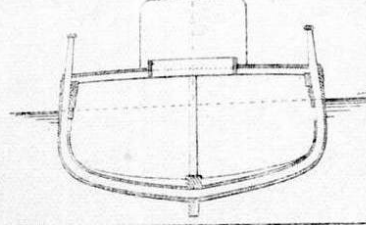
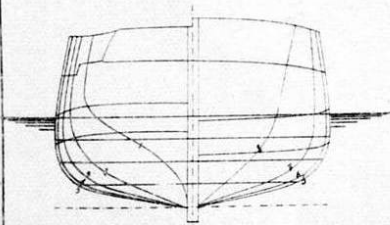
<i>Mature =</i>					
<i>Bemastung</i>					
<i>Großmast</i>	<i>Länge</i>	<i>Ø</i>	<i>Stagfock</i>		
<i>Fockmast</i>	12,20 m	0,371 m	<i>Vorstängestagsegel</i>		23,0 m ²
<i>Bugsprit</i>	11,76 m	0,371 m	<i>Großer Klüver</i>		23,7 m ²
<i>Stänge</i>	4,65 m	0,350 m	<i>Vortoppsegel</i>		26,6 m ²
<i>Vorstänge</i>	7,50 m	0,350 m	<i>Vorbramsegel</i>		36,75 m ²
<i>Flaggentopp der Bramstänge</i>	5,25 m	0,350 m	<i>Gaffeltoppsegel</i>		14,95 m ²
<i>Großer Baum</i>	1,95 m	0,350 m	<i>Stagsegel</i>		26,10 m ²
<i>Große Gaffel</i>	9,20 m	0,210 m	<i>Fockstag</i>		23,20 m ²
<i>Schonersegelbaum</i>	6,80 m	0,280 m	<i>Großwanten</i>		16,0 m
<i>Vorgaffel</i>	6,35 m	0,170 m	<i>Fockwanten</i>		17,0 m
<i>Fockrah</i>	6,35 m				16,0 m
<i>Toppsegelrah</i>	11,50 m		<i>Dimensions principales =</i>		
<i>Bramrah</i>	6,80 m		<i>Hauptabmessungen</i>		
<i>Außenklüverbaum</i>	4,35 m		<i>Länge des Kiels</i>		18,10 m
	4,10 m		<i>Länge in der Wasserlinie</i>		18,50 m
<i>Voilure =</i>			<i>Länge von Steven zu Steven</i>		20,43 m
<i>Besegelung</i>			<i>Größte Breite</i>		6,51 m
<i>Großsegel</i>	78,5 m ²		<i>Seitenhöhe über Kiel</i>		2,77 m
<i>Schonersegel</i>	57,0 m ²		<i>Ladetiefgang</i>	hint. 2,70 m vorn	2,30 m
			<i>Leertiefgang</i>	hint. 2,00 m vorn	1,50 m
<i>Echantillons des Matériaux =</i>					
<i>Abmessungen der Verbände</i>			<i>Abstand des Auftriebschwerpunktes</i>		
<i>Kiel</i>	20×60 cm		<i>vom Metazentrum, leer</i>		6,95 m
<i>Vorsteven</i>	20×40 cm		<i>Abstand des Auftriebschwerpunktes</i>		
<i>Dopp. Spanten, jeder Auflanger</i>	15×15 cm		<i>hinter 1/2 L, beladen</i>		0,27 m
<i>Spantabstände</i>	19 cm		<i>Abstand des Auftriebschwerpunktes</i>		
<i>Wegerung</i>	4,5 cm		<i>hinter 1/2 L, leer</i>		0,95 m
<i>Kimmweger</i>	6 cm		<i>Segelfläche am Winde</i>		290 m ²
<i>Deckbalken</i>	14×20 cm		<i>Lateralplanfläche, beladen</i>		42,1 m ²
<i>Balkweger</i>	11×50 cm		<i>Lateralplanfläche, leer</i>		31,4 m ²
<i>Unterbalkweger</i>	9×25 cm		<i>Abstand Segelschwerpunkt</i>		
<i>Kielschwein</i>	32×32 cm		<i>vom Lateralschwerpunkt</i>		0,7 m
<i>Stützen</i>	12×12 cm		<i>Laderauminhalt</i>		110 m ³
<i>Schandeck</i>	20×8 cm		<i>Ladefähigkeit</i>		111,4 t
			<i>Ruderfläche</i>		1,42 m ²
<i>Résultats des calculs =</i>			<i>Rapports =</i>		
<i>Berechnungsergebnisse</i>			<i>Verhältniszahlen</i>		
<i>Deplacement, beladen</i>	157,0 t		<i>bel.</i>		<i>leer</i>
<i>Deplacement, leer</i>	45,6 t		<i>Völligkeitsgrad der Verdrängung</i>	0,76	0,31
<i>Ladewasserlinienfläche</i>	94,0 m ²		<i>Völligkeitsgrad der Wasserlinie</i>	0,88	0,783
<i>Hauptspantfläche, beladen</i>	11,57 m ²		<i>Völligkeitsgrad des Hauptspants</i>	0,858	0,867
<i>Hauptspantfläche, leer</i>	6,89 m ²		<i>Länge zu Breite</i>	3,05	
<i>Abstand des Auftriebschwerpunktes</i>			<i>Länge zu Höhe</i>	2,21	
<i>von der Wasserlinie, beladen</i>	1,02 m		<i>Segelfläche am Winde zu Gesamtsegelfläche</i>	2,69	
<i>Abstand des Auftriebschwerpunktes von</i>			<i>Segelfläche am Winde zu Hauptspantfläche</i>	25,01	
<i>der Wasserlinie, leer</i>	0,97 m		<i>Segelfläche am Winde zu Lateralplanfläche</i>	6,9	
<i>Abstand des Auftriebschwerpunktes</i>			<i>Ladefähigkeit zu Deplacement</i>	0,71	
<i>vom Metazentrum, beladen</i>	2,33 m		<i>Lateralplanfläche zu Ruderfläche</i>	29,35	



Mât		Longueur	Surface
Grand Mât		17.50	0.551
Mât de misaine		11.25	0.321
Banane (voile)		4.05	0.350
Mât de Hebe		7.20	
Petit mât de bôme		5.25	
Hebe et voil de voil		1.95	
En de grand voile		9.00	0.210
En de grand voile		6.80	0.260
En de misaine		6.85	0.170
En de misaine		6.55	
Voile de misaine		11.50	
Voile de petit bôme		6.80	
Voile de petit voil		3.55	
Bâbord de voil (voile)		4.10	
Voilure			
Grande voile		17.50	
Misaine		11.25	
Voilure		22.00	
Petit voil		08.20	
Grand voil		07.50	
Petit bôme		05.75	
Petit voil		04.95	
Hebe		03.10	
Coil de bôme		03.20	
Mancuvres			
Clair de misaine		160	
Voilure de voilure		170	
Grands bords		170	
Bords de misaine		160	



0 5 10 15 20 mètres



Dimensions principales		
Portant sur l'éc		18.50
Longueur à la flottaison		18.50
Longueur de tige en tête		01.85
Largeur au bord		01.21
Creux sur quille		01.21
Creux deau en charge B 2.00 A		01.50
Creux deau lége B 2.00 A		1.50
Cahiers des Matériaux		
Quille		08.00
Étrave		02.50
Couples doubles, Étrave alonge		15.15
Maitte		19
Saige		4.5
Derse de maitte		6.
Banc		04.80
Banquettes		11.50
Deux banquettes		04.25
Carlingue		04.80
Jambelles		12.10
Tige du plat bord		02.88
Résultats des calculs		
Déplacement en charge		197.000
Déplacement lége		25.6
Surface de flottaison en charge		047.00
Surface du maître couple en charge		11.97
Surface du maître couple lége		6.80
Distance du centre de carène à flottaison		1.00
id id id lége		0.97
Dist du centre de carène au déplacement		2.33
id id id lége		6.95
Dist du centre de carène au maître couple		0.97
id id id lége		0.95
Surface des voiles du plus gros		390.0
Surface des voiles du grand laque		398.70
Plan de dérive en charge		31.1
id id id lége		31.4
Dist au bord de dérive en charge		0.77
id id id lége		0.8
Volume de la Cote		110.0
Exposant de charge		111.5
Exposant de gouvernail en charge		17.42
Rapports		
Qu volume au paratellon en charge		0.6
id id id lége		0.81
de la flottaison au rectangle en charge		0.88
id id id lége		0.83
du maître couple au rectangle en charge		0.858
id id id lége		0.867
de la longueur au carré		5.05
de la longueur au creux		0.81
de la surface au plus gros au rectangle		0.89
id id id id en charge		13.01
id id id id lége		11.00
au plan de dérive en charge		6.00
id id id id lége		6.30
de l'exposant de charge au déplacement		0.71
id id id id en charge		0.55
id id id id lége		0.60

Le „Saint Louis“

Die „Saint Louis“, Sacknetz-fischer,
genannt Platte, konstruiert in Honfleur im Jahre 1854.
Aufgemessen durch A. Paris, Lt. z. S. im Jahre 1866

Dimensions principales = Hauptabmessungen		Résultats des Calculs = Berechnungsergebnisse	
Länge des Kiels	7,74 m	Displacement	9,32 t
Länge zwischen den Steuen	9,35 m	Wasserlinienfläche	19,1 m ²
Größte Breite	3,15 m	Hauptspantfläche	2,0 m ²
Seitenhöhe über Kiel	1,25 m	Abstand bis zur Mitte	2,4 m
Tiefgang hinten	1,55 m	Abstand bis zur Schwimmwasserlinie	0,41 m
Tiefgang vorn	0,92 m	Abstand vom Metazentrum zum	
Tauchungsdifferenz	0,63 m	Deplacements-Schwerpunkt	0,89 m
		Abstand vom Segelschwerpunkt zur	
		Schwimmwasserlinie	5,23 m
Mâtüre =		Lateralspantfläche	10,89 m ²
Bemastung	Länge	Abstand des Segelschwerpunktes	
Großmast	10,3 m	vom Lateralschwerpunkt	1,08 m
Fockmast	8,5 m	Segelfläche	92,08 m ²
Außenklüver	7,4 m	Ruderfläche	0,58 m ²
Stänge	3,8 m	Unterdeckraumlade-fähigkeit	6,0 t
Großrah	6,9 m		
Fockrah	6,2 m		
Baum	6,9 m		
Gaffel	1,8 m		

Echantillons des bois =

Abmessungen der hölzernen Bauteile

Kiel	7×14 cm
Deckbalken	7×12 cm
Spanten, doppelt mit. Deck	7× 7,5 cm
Bodenweger	7×11 cm
Balkweger	6×17 cm
Schandeck	9× 4 cm
Stützen	7× 7,5 cm
Seitenplanke	1,5 cm
Spantabstand	37 cm

„L'Espérance“

„Espérance“, Fischereifahrzeug mit Klüver
und viereckigen Segeln von Honfleur,
aufgemessen durch A. Paris, Lt. z. S. 1866

Länge über Steuen	
Länge des Kiels	
Abmessungen	
Spanten	
Spantabstand	
Deckbalken	
Balkweger	
Kiel	
Lade-fähigkeit	
Segelfläche	

Rapports =	
Verhältniszahlen	
Völligkeitsgrad der Verdrängung	
Völligkeitsgrad der Wasserlinie	
Völligkeitsgrad des Hauptspants	
L/B	
L/H	
B/H	
Segelfläche am Winde zum Rechteck	
Segelfläche am Winde zum Hauptspant	
Segelfläche am Winde zur Lateralspantfläche	
Lateralspantfläche zur Ruderfläche	

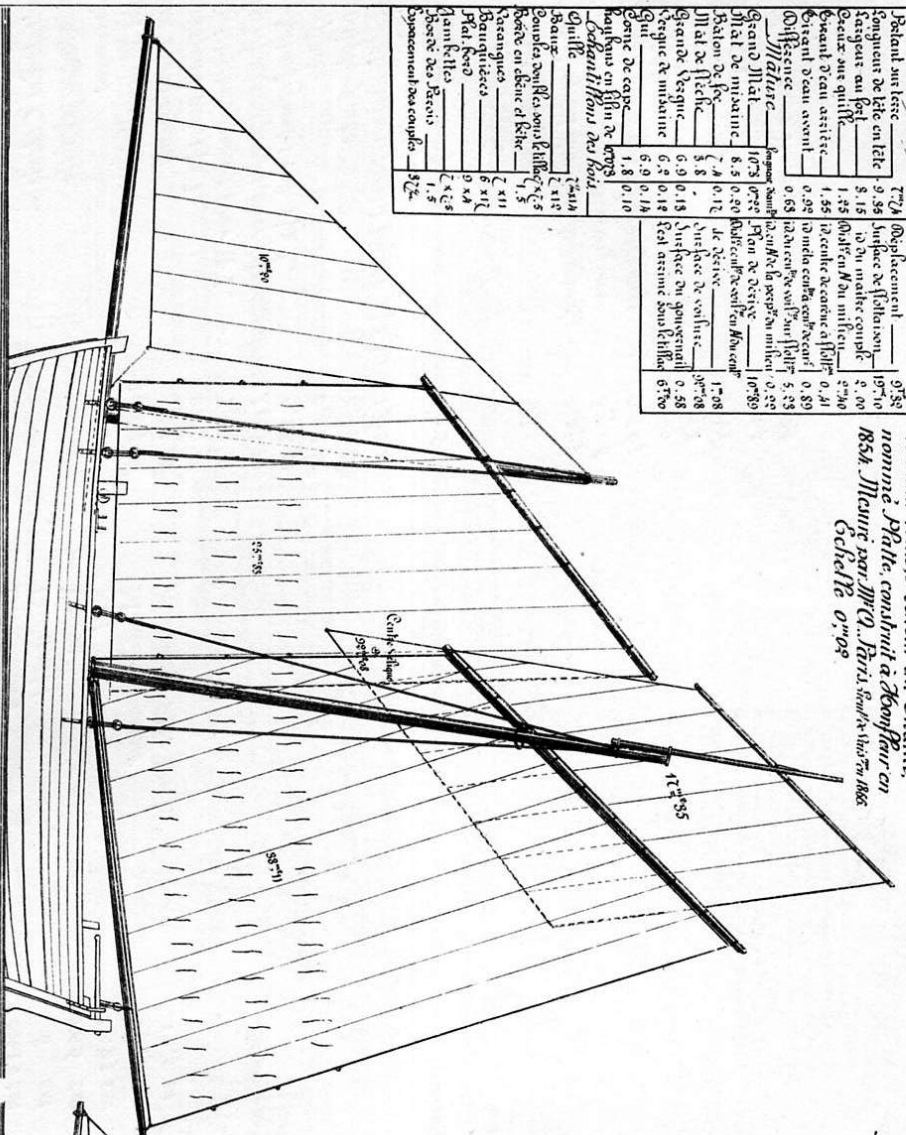
Die meisten Boote dieser Art fischen in
der Seinebucht, sie laufen gut, manövrieren
schnell. Die größten haben 10 m Kiellänge
und drei Mann Besatzung.

Dimensions principales
 Poutant sur tige 7,24
 Longueur de tige en tige 9,55
 Longueur au quill 5,15
 Ceinture au quill 1,55
 Écartant de tige assorti 0,92
 Écartant de tige assorti 0,63

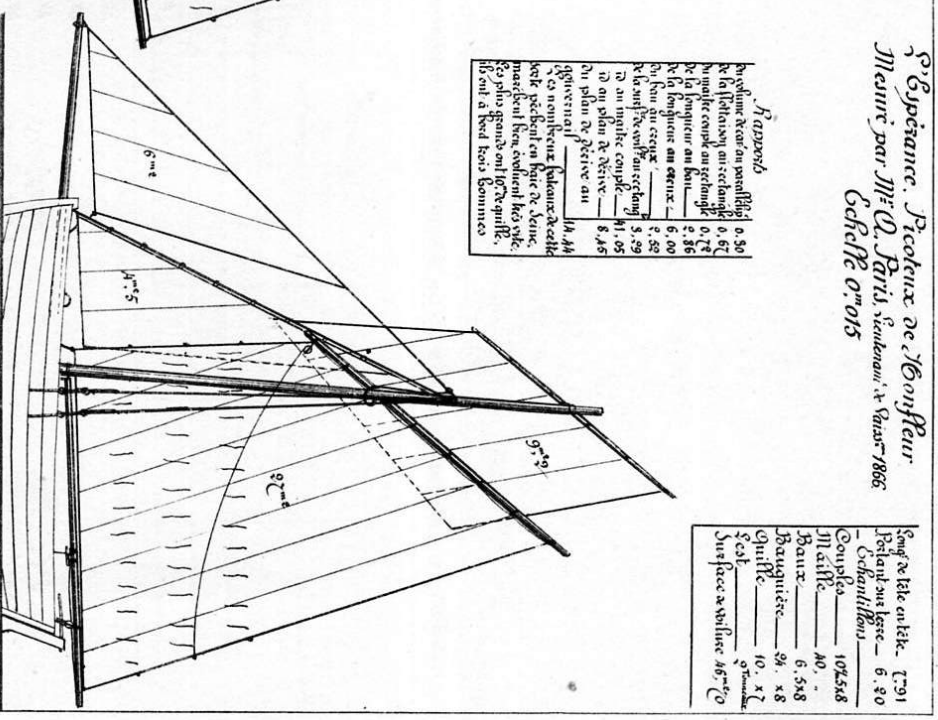
Pieds de bois
 Grand Jibart 1,73
 Jibart de misaine 5,50
 Jibart de floc 7,40
 Jibart de floc 5,80
 Longueur de misaine 6,90
 Longueur de floc 5,90
 Longueur de floc 1,80

Grande voile
 Surface de voile 107,58
 Surface de voile 1,798
 Surface de voile 97,48
 Surface de voile 0,58
 Surface de voile 6,70

St. Jean Baptiste. Pêcheur au Châpit.
 nommée. Platte, construite à Aboukir en
 1854. Mesure par M. Q. Paris, 1866.
 Coeff. 0,702

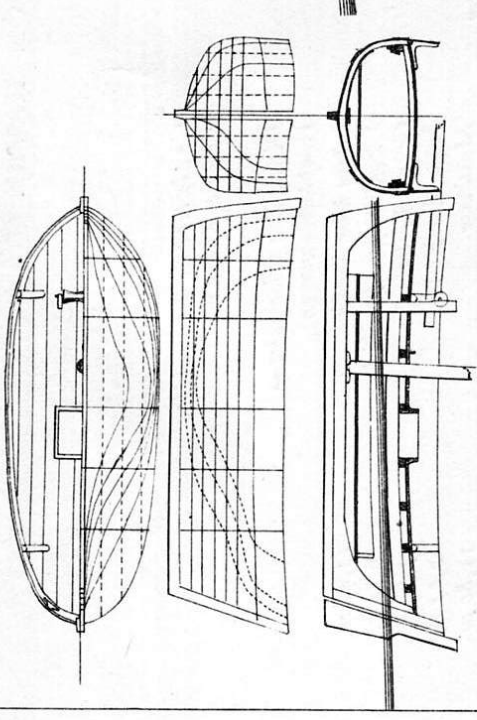
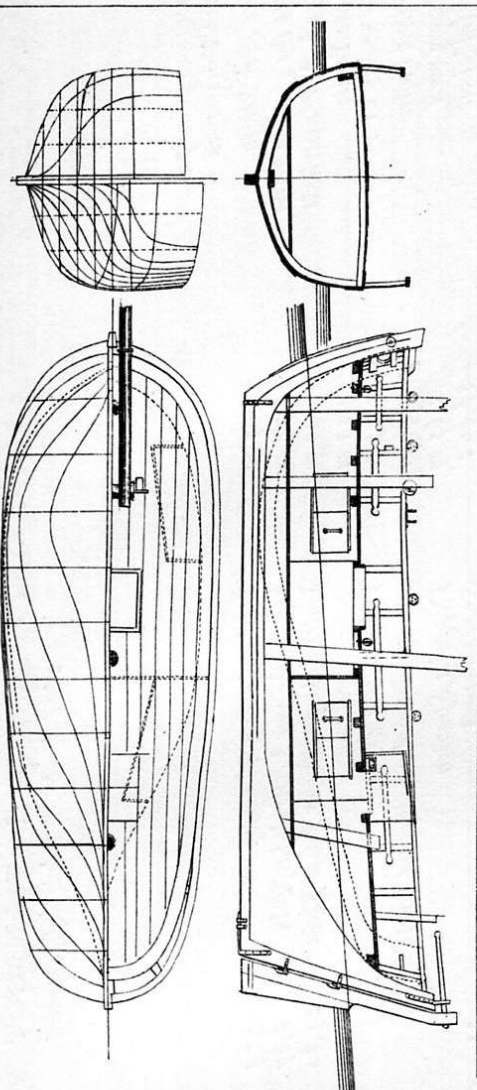


St. Espritance. Pêcheur de Constantinople
 Mesure par M. Q. Paris, 1866.
 Coeff. 0,715



Grande voile
 Surface de voile 107,58
 Surface de voile 1,798
 Surface de voile 97,48
 Surface de voile 0,58
 Surface de voile 6,70

Grande voile
 Surface de voile 107,58
 Surface de voile 1,798
 Surface de voile 97,48
 Surface de voile 0,58
 Surface de voile 6,70



Dimensions principales =		Chalutier de Trouville	
Hauptabmessungen		Sacknetzfisher von Trouville	
Länge über Steuen	13,65 m	Dimensions principales =	11,45 m
Länge des geraden Kiels	11,70 m	Hauptabmessungen	9,10 m
Länge i. d. Wasserlinie	12,40 m	Länge über Steuen	5,70 m
Größte Breite	4,15 m	Länge des geraden Kiels	2,05 m
Höhe über Kiel	2,75 m	Größte Breite	11,80 m
Tiefgang hinten	2,40 m	Höhe über Kiel	7,00 m
Tiefgang vorn	1,65 m	Mastlänge	23,4 m ²
Tragfähigkeit	16,00 t	Länge des Klüverbaums	
Résultats des Calculs =		Segelfläche	
Berechnungsergebnisse			
Displacement	26,60 t		
Fläche Wasserlinie	34,84 m ²		
Fläche Hauptspant	4,15 m ²		
Hauptspant vor 1/2 L	0,80 m		
Auftriebschwerpunkt über WL	1,03 m		
Auftriebschwerpunkt über Metazentrum	1,25 m		
WL-Schwerpunkt vor 1/2 L	0,86 m		
Ruderfläche	0,94 m ²		
Lateralsplanfläche	24,30 m ²		
Lateralsplan-schwerpunkt hinter 1/2 L	1,20 m		
Segelschwerpunkt vor			
Lateralsplan-schwerpunkt	0,56 m		
Rapports =			
Verhältniszahlen			
Völligkeitsgrad der Verdängung	0,299		
Völligkeitsgrad der Wasserlinie	0,708		
Völligkeitsgrad des Hauptspants	0,565		
L (WL)/B	3,00		
L/H	4,51		
B/H	1,51		
B/T mittl.	2,05		
Segelfläche zum Rechteck	3,28		
		Segelfläche zum Hauptspant	40,24
		Segelfläche zur Lateralsplanfläche	6,87
		Lateralsplanfläche zur Ruderfläche	25,80
		Echantillons des Bois =	
		Abmessungen der hölzernen Bauteile	
		Doppelte Spanten	15 cm
		Spantabstand	10×10 cm
		Deckbalken	8 cm
		Deckbucht	10×6 cm
		Reling	11×25 cm
		Kiel	27,3 cm
		Mastdurchmesser	12,5 m
		Mastlänge über Decke	

*Bateau à passager mesuré à Kiota
Fährboot, aufgemessen in Kiota,
nicht mit Rudern, sondern durch
Staken fortbewegt*

*Les parties ponctuées représentent du Cuivre
Die gestrichelten Teile bedeuten Kupfer*

*Bateau de passage d'Osaka
Fährboot von Osaka*

*Vue de l'arrière
Ansicht von hinten*

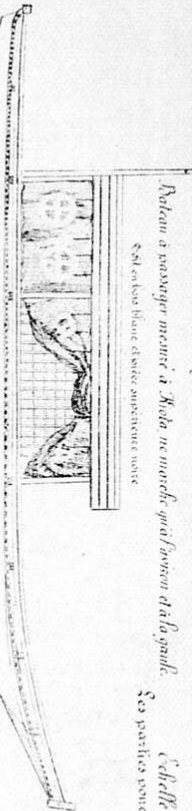
*Bateau de pêche du nord du Japon
Fischerboot von Nordjapan*

*Vue de l'avant
Ansicht von vorn*

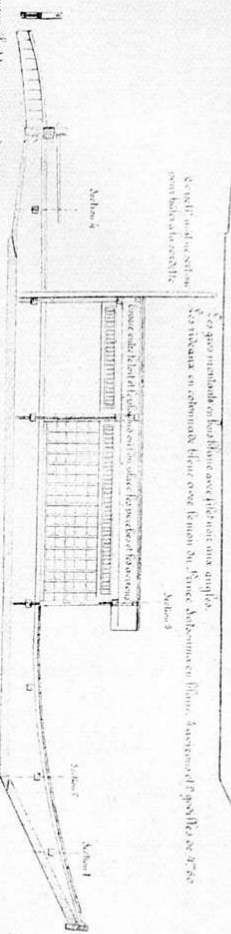
*Gouvernail en bois dur
Hartholzrunder*

*Chevile de godille
Koffeinagel zum Wriggen*

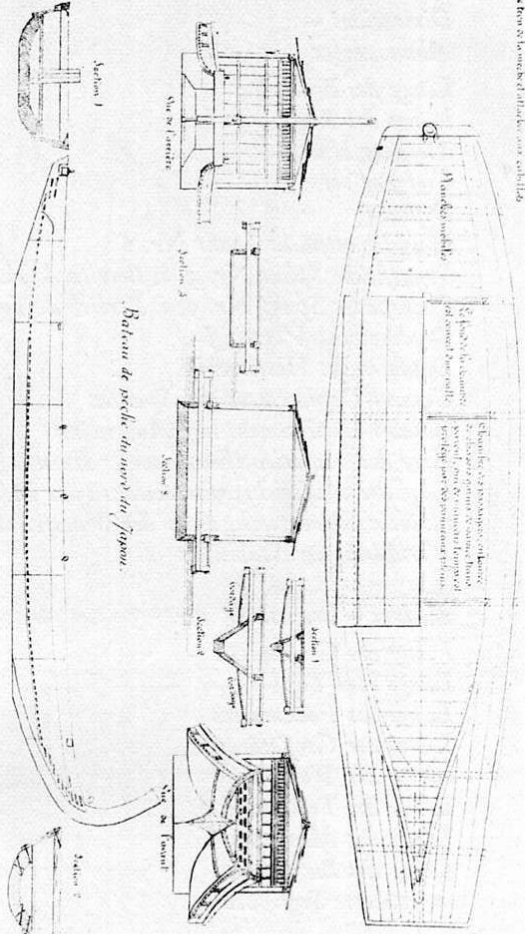
*Pièce d'ornement avec des bandes de cuire
Ornamentstück mit Kupferbändern*



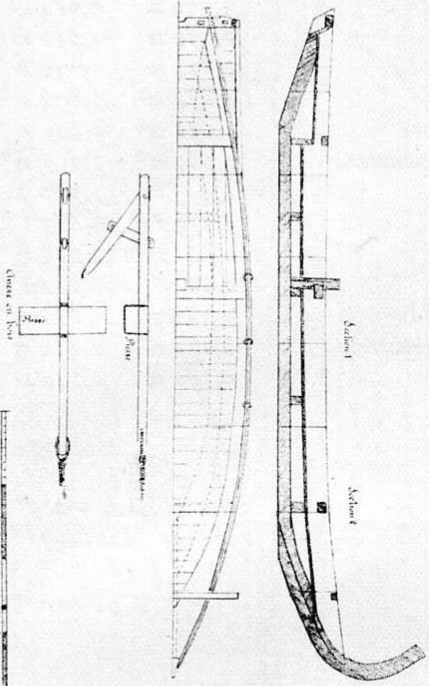
Bateau à voiles inscrit au Reg. par M. Yamano Jirô, Lieutenant de Vaisseau



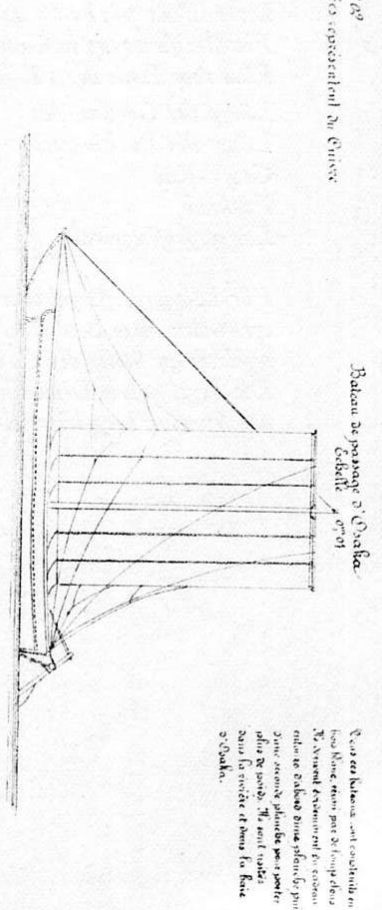
2^e général d'armement inscrit au Reg. par M. Yamano Jirô, Lieutenant de Vaisseau



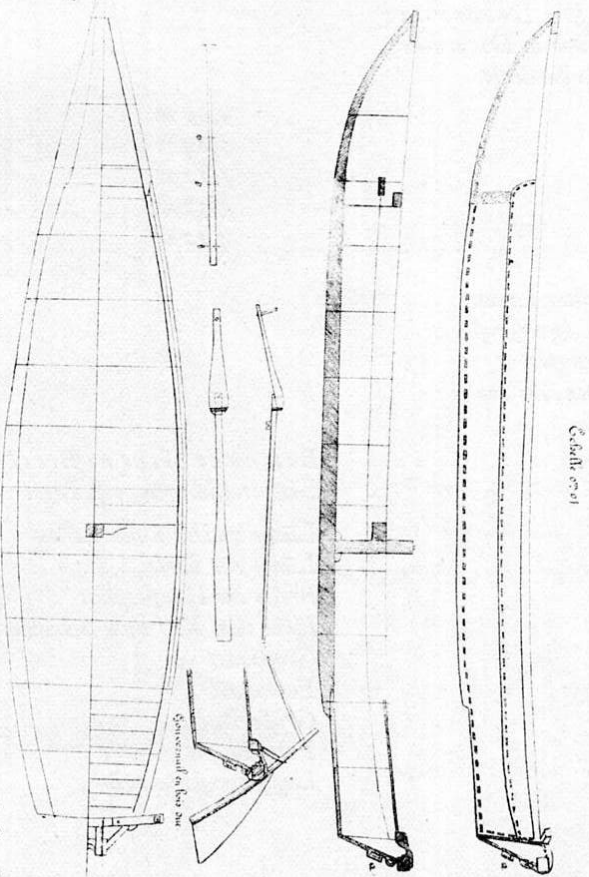
Bateau de pêche inscrit au Reg. par M. Yamano Jirô, Lieutenant de Vaisseau



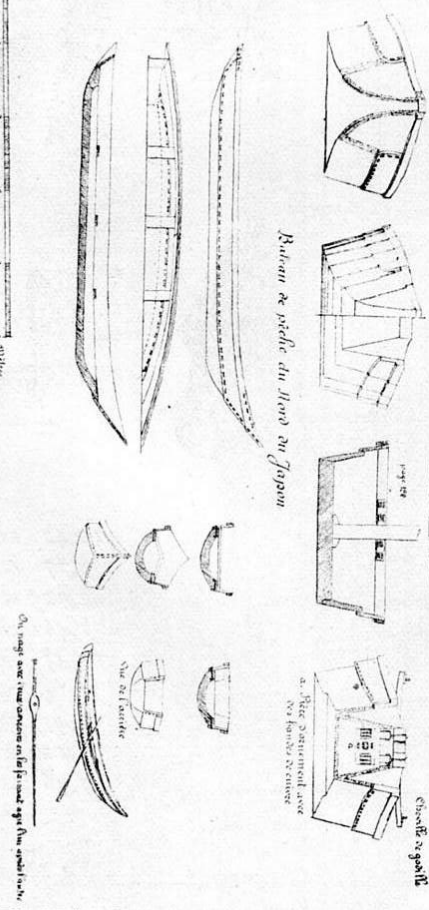
Chasse au poisson



Bateau de pêche inscrit au Reg. par M. Yamano Jirô, Lieutenant de Vaisseau



Chasse au poisson



Bateau de pêche inscrit au Reg. par M. Yamano Jirô, Lieutenant de Vaisseau

Chasse au poisson

*Dimensions =**Abmessungen**Länge des Bootes**Länge des Kiels**Tiefgang hinten**Tiefgang vorn**Differenz**Hauptspantfläche Spant Nr. 6**Spantfläche Spant Nr. 3, i. Bereich d. Halsen**Spantfläche Spant Nr. 9, i. Bereich d. Toppnanten**Deplacement Vorschiff**Deplacement Hinterschiff**Gesamt-Deplacement auf Spanten**Gesamt-Deplacement auf Außenbaut**Lage des Auftriebschwerpunktes hinter 1/2 L**Lage des Auftriebschwerpunktes zum Metazentrum**Gewichtsschwerpunkt unter der Wasserlinie**Verhältnis der Stabilität*

„Espiègle“

„Coureur“

20,14 m 21,44 m

18,35 m

3,004 m 3,004 m

2,192 m 2,232 m

0,812 m 0,772 m

9,074 m² 9,074 m²5,698 m² 5,909 m²7,069 m² 5,959 m²

51,0 t 55,547 t

59,274 t 56,617 t

110,94 t 112,205 t

112,66 t 120,102 t

0,381 m 0,652 m

2,174 m 2,228 m

0,766 m 0,744 m

*Mâtüre = Bemastung**Länge des Großmastes**Länge vom Topp**Länge des Fockmastes**Länge der Großstänge**Länge der Vorstänge**Länge des Treibermastes**Länge des Masttopps**Länge des Bugspriets**angenäherte Segelfläche*

3 Deckbalken + 2/5"

1/10 der Mastlänge

*Bateau de pêche en usage à Douarnenez**Fischereifahrzeug in Gebrauch in Douarnenez,**Plan vom Ende des 18. Jahrhunderts**Länge des Großmastes*

9,09 m

Länge des Fockmastes

5,84 m

Große Rah

5,52 m

Fockrah

3,57 m

Luggergroßsegelrah

4,22 m

*Für Luggergroßsegel oder zum Luven
verwenden diese Boote eine Luggergroß-
segelrah an Stelle des Großsegels.**Die Segel haben Dimensionen, die von
den Sparren hergeleitet sind.**Bateau de pêche de Brest**Fischereifahrzeug aus Brest**Länge zwischen den Loten*

10,42 m

Länge des Kiels

9,77 m

Breite im Hauptspant

2,923 m

Höhe vom Kiel zum Schandeck

1,461 m

Großmast

11,45 m

Fockmast

7,145 m

Große Rah

7,457 m

Fockrah

4,122 m

Luggergroßsegelrah

5,36 m

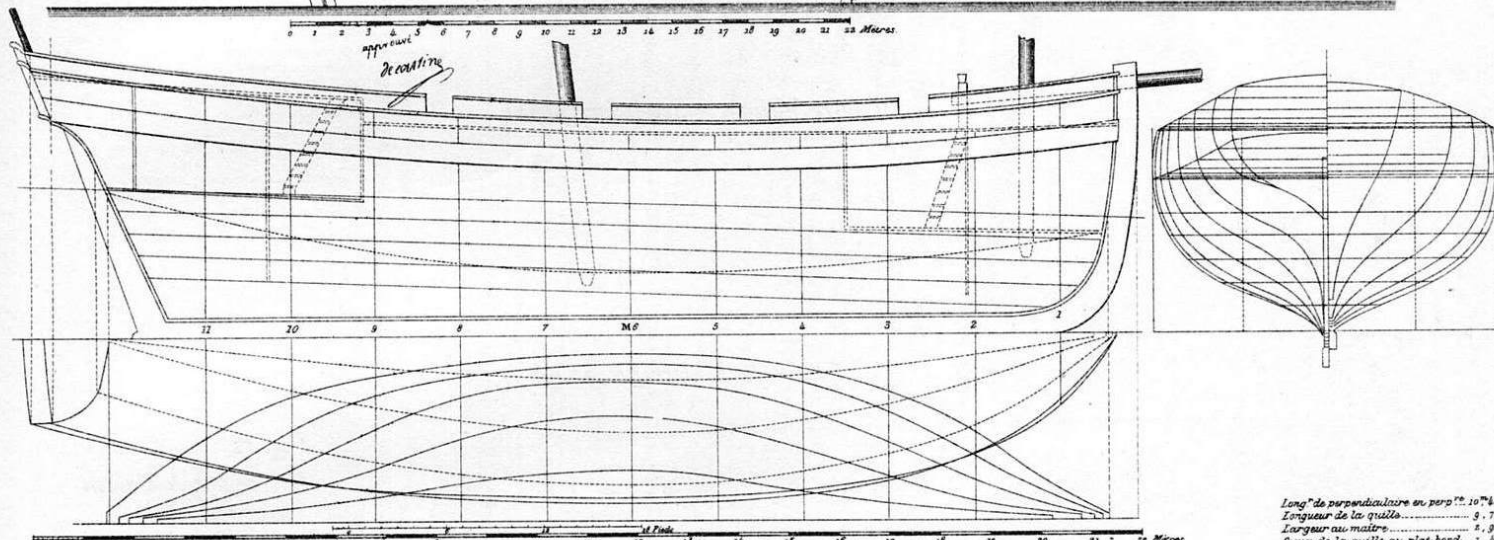
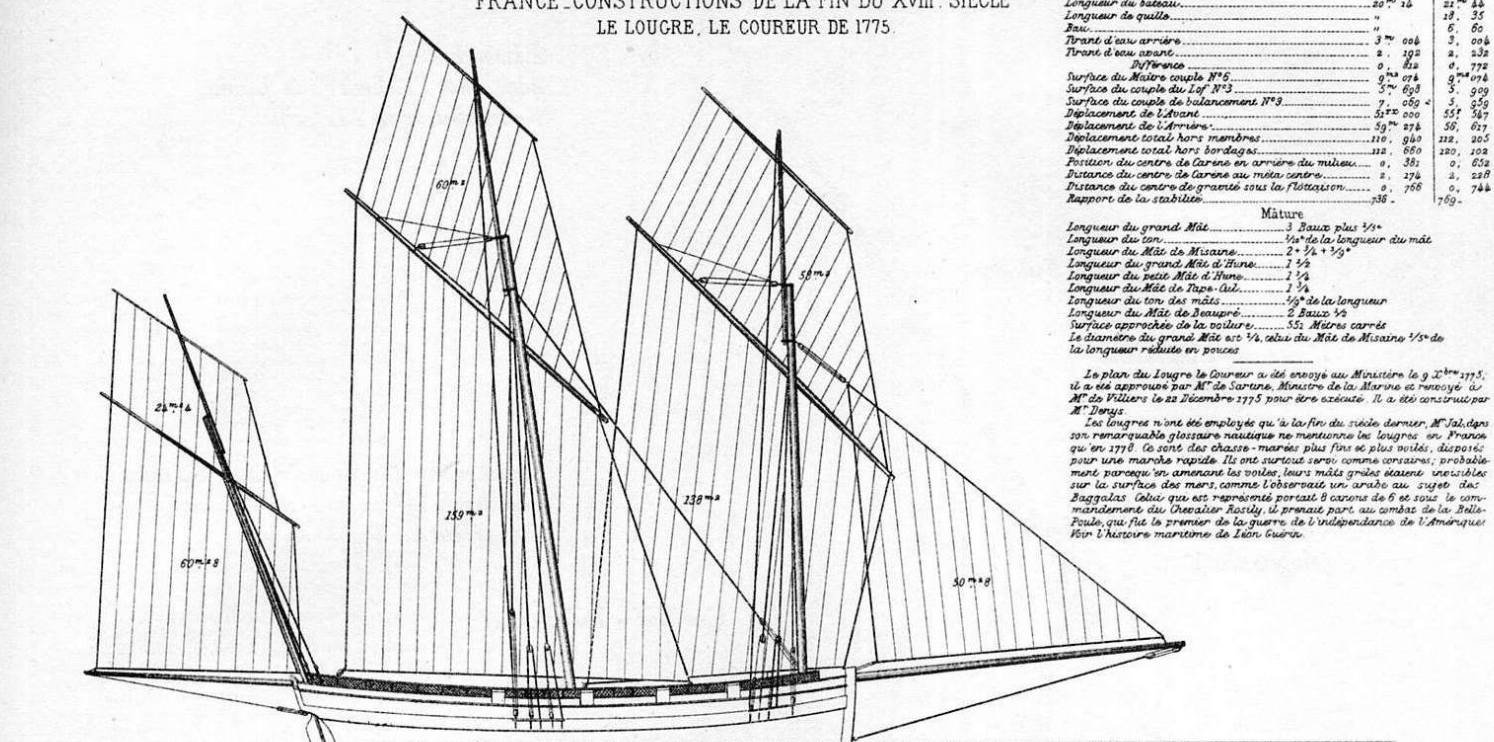
FRANCE CONSTRUCTIONS DE LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE
LE LOUGRE, LE COUREUR DE 1775.

	Dimensions	Esquille	Coureur
Longueur du bateau	20 ^m 16	22 ^m 44	22 ^m 44
Longueur de quille	14	18	18
Bec	1	6	6
Trant d'eau arrière	3 ^m 004	3	3, 004
Trant d'eau avant	2	2, 232	2, 232
Différence	0	0, 772	0, 772
Surface du Maître couple N°1	9 ^m 014	9 ^m 014	9 ^m 014
Surface du couple du lof N°3	5 ^m 693	5 ^m 693	5, 693
Surface du couple de balancement N°3	7	5, 959	5, 959
Déplacement de l'Avant	57 ^m 000	57 ^m 000	57 ^m 000
Déplacement de l'Arrière	59 ^m 014	59	59, 014
Déplacement total hors membrures	116	116, 014	116, 014
Déplacement total hors bordages	116	120, 102	120, 102
Position du centre de Carène en arrière du milieu	0	0, 381	0, 381
Distance du centre de Carène au milieu centre	2	2, 276	2, 276
Distance du centre de gravité sous la flottaison	0	0, 768	0, 768
Rapport de la stabilité	136	769	769

	Mâture
Longueur du grand Mât	3 Baux plus 1/5 ^e
Longueur du ton	1/5 ^e de la longueur du mât
Longueur du Mât de Misaine	2 1/2 + 1/3
Longueur du grand Mât d'Hune	1 1/2
Longueur du petit Mât d'Hune	1 1/2
Longueur du Mât de Tapis-tel	1 1/2
Longueur du ton des mâts	1/5 ^e de la longueur
Longueur du Mât de Beaupré	2 Baux 1/2
Surface approchée de la voilure	55 Mètres carrés
Le diamètre du grand Mât est 1/4 celui du Mât de Misaine 1/5 ^e de la longueur réduite en pouces	

Le plan du Lougre le Coureur a été envoyé au Ministère le 9 J^uin 1775, il a été approuvé par M^r de Sartine, Ministre de la Marine et renvoyé à M^r de Villars le 22 Décembre 1775 pour être exécuté. Il a été construit par M^r Tanguy.

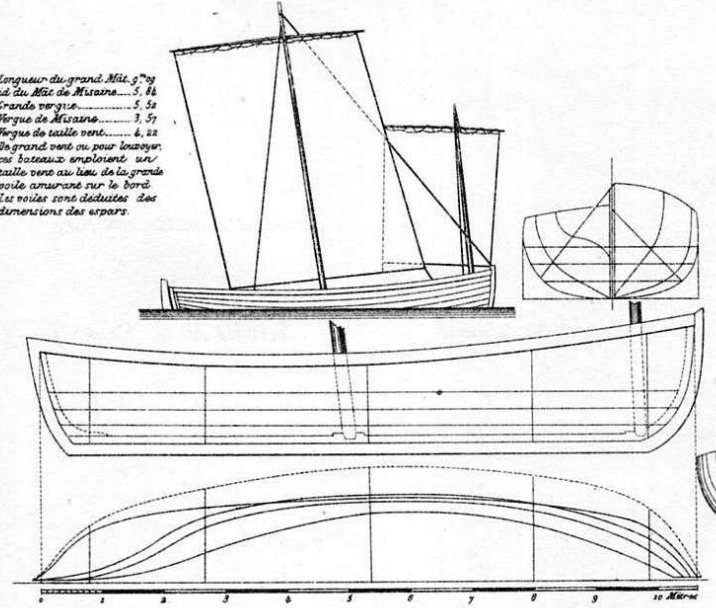
Les lougres n'ont été employés qu'à la fin du siècle dernier, M^r Talp, dans son remarquable glossaire nautique ne mentionne les lougres en France qu'en 1778. Ce sont des chacois-mars plus fins et plus voilés, disposés pour une marche rapide. Ils ont surtout servi comme corsaires; probablement parce qu'en amenant les voiles, leurs mâts grées étaient invisibles sur la surface des mers, comme l'observait un arabe au sujet des Baggalas (celui qui est représenté portait 8 canons de 6 et sous le commandement du Chevalier Ratilly il prit le parti au combat de la Baie-Foule, qui fut le premier de la guerre de l'Amérique; l'histoire maritime de Léon Guérin.



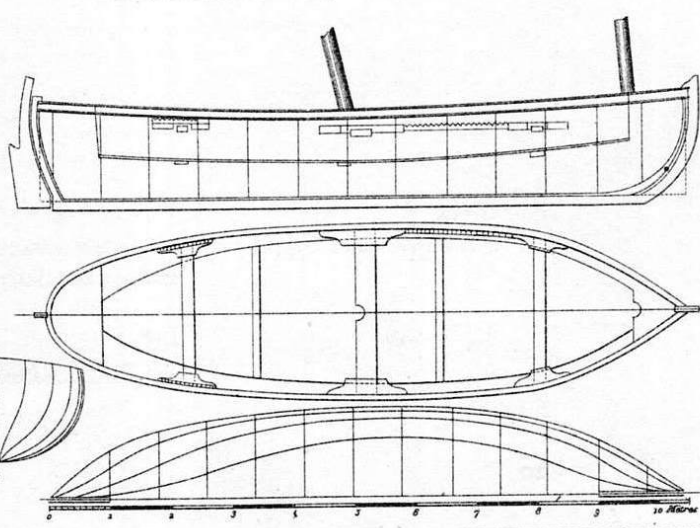
BATEAU DE PÊCHE EN USAGE A DOUARNENEZ, PLAN DE LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

Long ^r de perpendiculaire en pers ^o	10 ^m 42
Longueur de la quille	9, 77
Largeur au maître	4, 923
Orme de la quille au pied bord	1, 460
Grand Mât	11, 45
Mât de Misaine	7, 145
Grande vergue	7, 457
Vergue de Misaine	6, 228
Vergue de caïlle vane	5, 36

Longueur du grand Mât 9^m 09
cel du Mât de Misaine 5, 84
Grande vergue 5, 52
Vergue de Misaine 3, 57
Vergue de caïlle vane 4, 22
Le grand vent ou pour lousyer
est toujours employé sur
caïlle vane au lieu de la grande
voile amurée sur le bord.
Les voiles sont déduites des
dimensions des espars.



BATEAU DE PÊCHE DE BREST, PLAN DE LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE



Länge zwischen den Steven
 Länge in der Wasserlinie
 Breite über Außenhaut
 Breite Schandeck
 Einfache Spanten in drei Stücken
 Spantabstand
 Dicke der Außenhaut
 Mastlänge
 Länge der Rah
 Segelfläche
 angenäherte Hauptspantfläche
 (eingetaucht)

Fischerboot
 nach einer Zeichnung von Jouvin,
 Konstrukteur in Marseille

Klampen der Blockscheibe des Heißtaues
 sind durch Bolzen und einen Eisenring
 oben geführt.

Cabillot = Bulinknebel

Centre Vélique = Segelschwerpunkt

Fläche des Unterreefs: 30 m²

Fig. 12
Étrave vue de l'avant =
 Steven von vorn

Fig. 11
 Deckquerschnitte von vorn

Fig. 4
 Schnitt hinter Spant 5

Fig. 5, Fig. 6
 Aufsetzkamm von vorn
 und von der Seite

Fig. 8
 Hauptspantquerschnitt

Fig. 10
 Schnitt hinter Spant 3

Fig. 7
 Setzbordplanken

Les bateaux catalans sont réputés pour leur marche et l'élégance de leur forme. Aussi est-il heureux d'en avoir obtenu un plan exact de M^r Jouvin, et il est utile d'y ajouter quelques détails.

Longueur de rabture en rabture de tête en tête.....	9 ^m 68
Longueur à la flottaison.....	9 20
Largeur au maître couple hors bordage.....	2 36
Largeur au renfort du plat bord.....	2 60
Membre simple en trois pièces de.....	0 ^m 10 x 0 ^m 06
Espace entre les membres.....	0 ^m 63
Épaisseur du bordé, environ.....	0 04
Lisse ronde ou percée.....	0 ^m 10 x 0 ^m 12
Longueur du mât.....	9 ^m 20
Longueur de la vergue.....	13 30
Surface de la voile.....	56 ^m 00
Surface du maître couple immergé, environ.....	2 ^m 68

Le pont de l'avant a une courbure très prononcée, afin de faire s'écouler l'eau par les nombreuses ouvertures pratiquées des deux côtés de chaque membre. Sa forme est donnée par les coupes de la figure 11, dont toutes les parties hautes doivent être amenées à toucher la ligne PP figure 1, qui donne le sommet de ce toit courbe, tandis que NN en montre le bas sur les côtés. Ce pont est soutenu par les lattes courbes LL. Le milieu du bateau est ouvert et les ponts latéraux sont très inclinés, fig 4 et 8, de sorte que l'inclinaison donnée par la voile rend celui du vent presque horizontal. La fargue très élevée a ses extrémités permanentes, tandis que le milieu est volant, pour laisser de la place aux avirons. Dans cette partie les montants fig 5 et 6, nommés macarons MM ont en bas une fourche qui embrasse le bordage supérieur et s'appuie sur le cordage extérieur. Les montants un peu plus étroits vers le haut, ont des rainures dans lesquelles glissent les panneaux fig 7, dont la face extérieure se trouve affleurée macarons, de sorte que le bordé du haut présente une surface continue.

Le mât n'a pas de haubans, quoiqu'il ait très peu de pied. Il est tenu à un très fort banc par une sorte de crampe en bois a à au moyen des chevilles b, qui servent de cabillots. L'antenne en deux morceaux se sépare pour prendre des ris, en introduisant la pointe de chaque bout dans la palte de ris et réunissant ensuite les deux parties de la vergue. Il en résulte que celle-ci est fortifiée en se raccourcissant et qu'elle ne fait pas flouter en l'air un surcroît de longueur de bois inutile. Le ponton représente la voile au bas ris, avec les deux amarrages de la vergue. La drisse a sa poulie double inférieure fixée au grand banc du mât. Le raccage est remplacé par une longue drisse, qui l'empêche de descendre, de venir à l'appui de la drisse, et alors l'antenne dépasse de beaucoup les extrémités du bateau. L'écoute est amarrée à un cabillot en fer, qui perce l'étambot. Le bout inférieur de la vergue est tenu par deux cordes d d l'une passée en avant de l'étrave et l'autre tirant en arrière, toutes les deux s'amarrant au grand bau.

Les Catalans ont trois quilles et se hâtent à terre. Ils sont peints en noir, et forment des groupes gracieux lorsqu'ils ont ainsi leurs voiles au sec et servant de tentes.

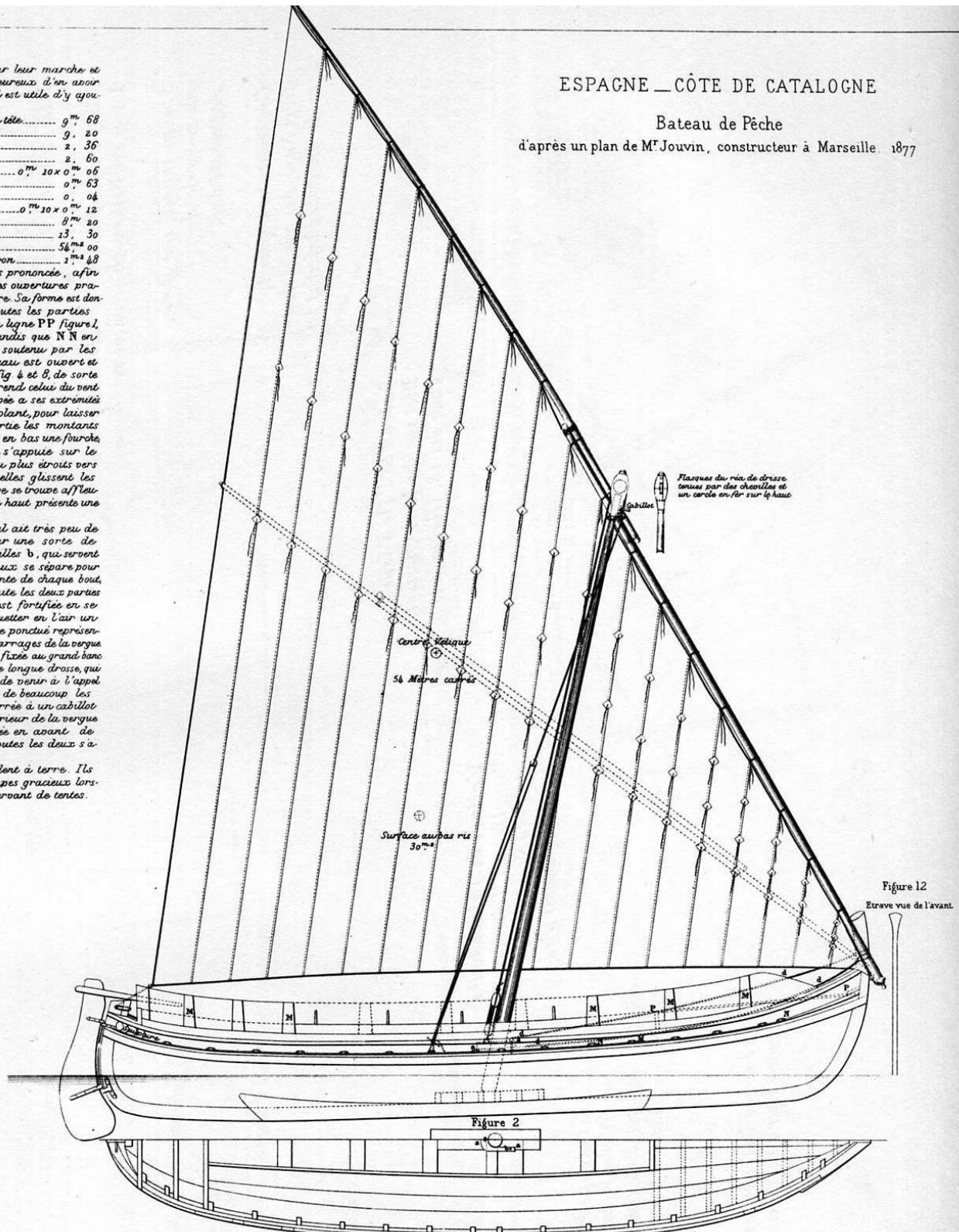


Figure 12
Etrave vue de l'avant

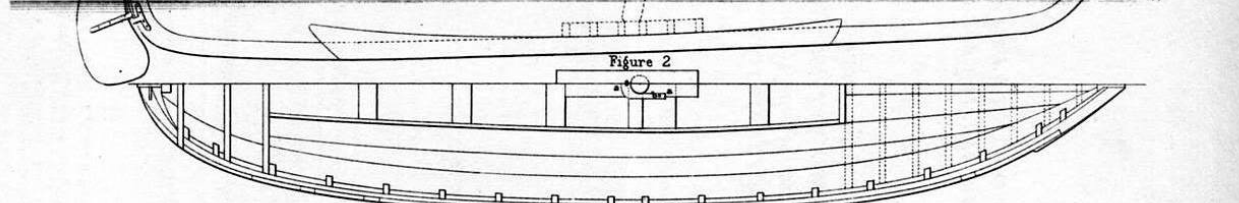


Figure 3

Figure 3

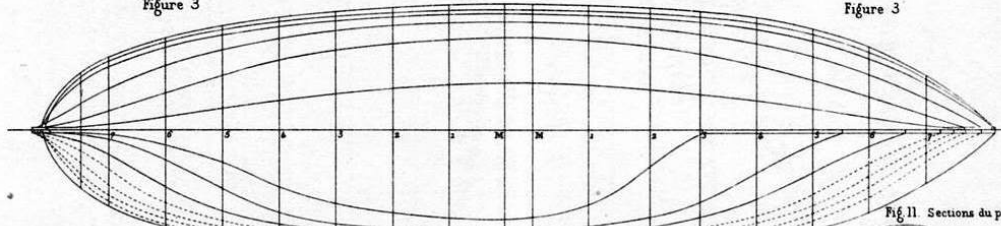


Fig 11 Sections du pont de l'avant

Fig 4 Section au couple N°5 A

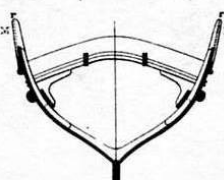


Fig 5 Fig 6
Macaron vu de face et de côté



Fig 8 Section au maître

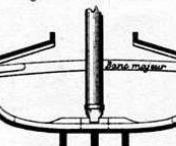


Fig 7
Panneau de fargue



Fig 9

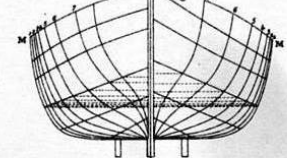
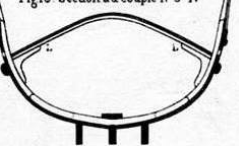


Fig 10 Section au couple N°3 A'



Länge	9,34 m	
Breite vorn	2,40 m	
Höhe Mitte	1,48 m	
hinten	1,17 m	
Länge des Großmastes	1,35 m	8,40 m
Länge des Fockmastes		5,00 m

Bateau de pêche de Concarneau
Fischerboot von Concarneau

Bateau de Lanvéoc
Boot von Lanvéoc,
Reede von Brest, 1830

Spanten einfach, sehr stark,
sehr weitstehend;
Außenhaut dick

Großmast stark geneigt,
trägt Segel, das mit Haken
an der Bordwand befestigt ist

Bateau de l'île d'Ouessant
Boot von der Insel Ouessant,
Ende des 18. Jahrhunderts

Voilure de Trincadoure
Besegelung der Trincadoure,
wie sie in Spanien und
Bayonne verwendet wird

Chaloupe Biscayenne
Schaluppe aus der Biscaya
mit Besegelung, Beginn
des 19. Jahrhunderts

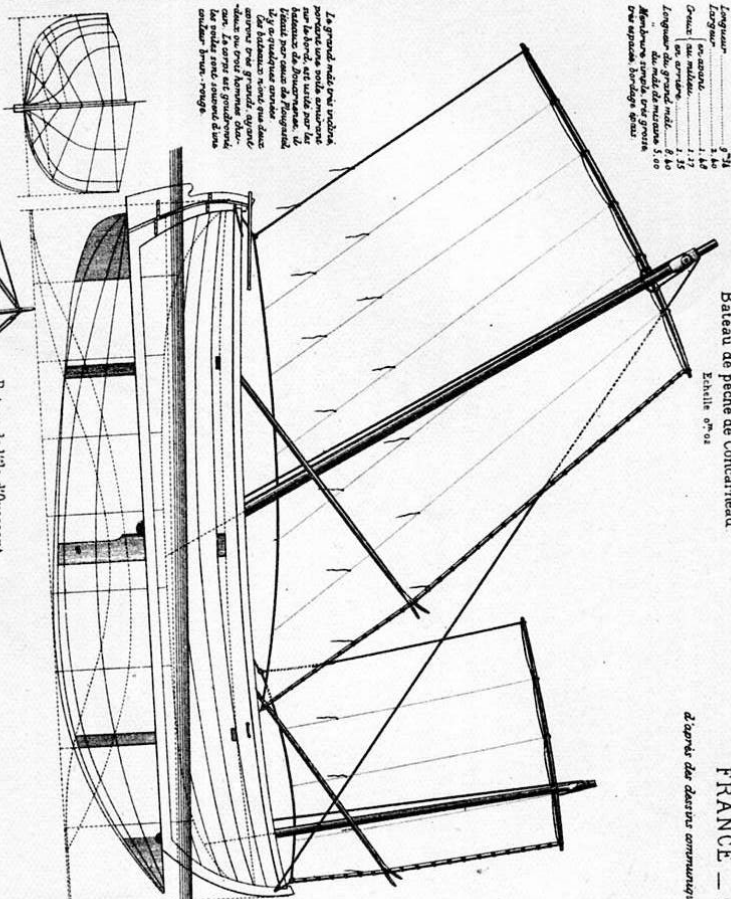
Tracé d'une Biscayenne
Zeichnung einer Biscayenne (schmales, scharfes Ruderboot)

Bateau de pêche de Concarneau

Echelle 0^m 01

Longueur	9 7/8
Largeur en avant	1 1/4
Largeur en arrière	1 1/4
Largeur au milieu	1 1/2
Longueur de la mâture	3 1/2
Hauteur de la mâture	5 1/2
Longueur des verges	3 1/2
Longueur des verges	3 1/2

Le grand mâts est en bois, les autres en fer. Le bateau est construit en chêne. Les mâts sont en bois. Les verges sont en fer. Le bateau est construit en chêne. Les mâts sont en bois. Les verges sont en fer.



FRANCE — CÔTE DE BRETAGNE

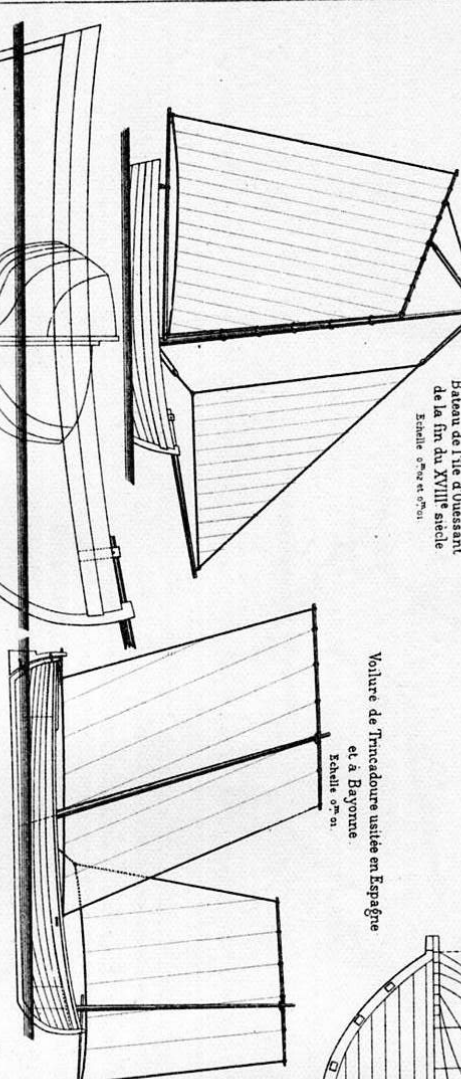
d'après des dessins communiqués par M^r Mademoiselle, ingénieur de la marine
1878.

Bateau de l'île d'Ussant de la fin du XVIII^e siècle

Echelle 0^m 01 et 0^m 01

Volure de Trincadour usitée en Espagne et à Bayonne

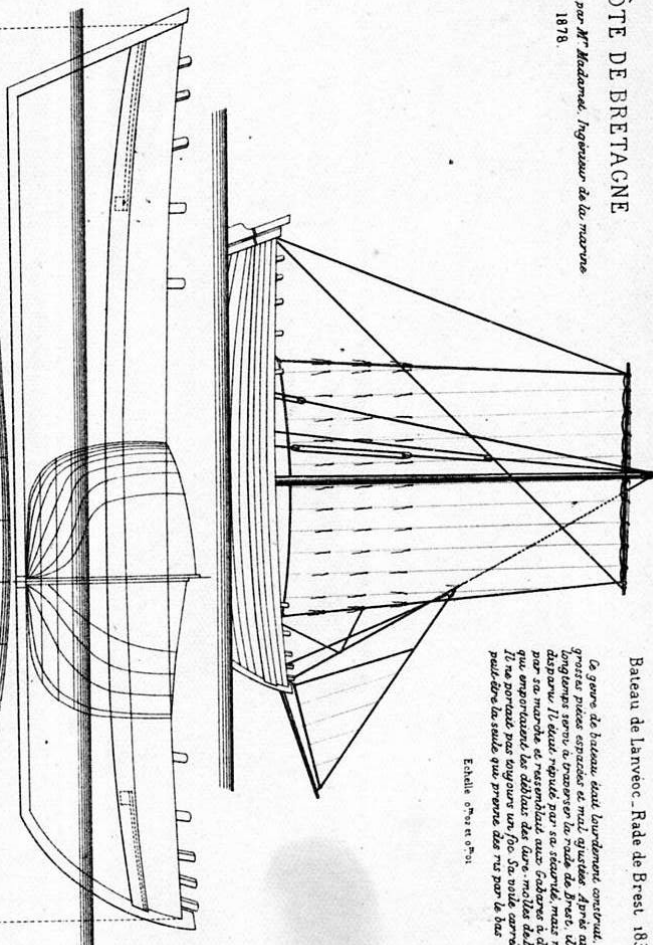
Echelle 0^m 01



Bateau de Lanveoc. Rade de Brest. 1830

Echelle 0^m 01 et 0^m 01

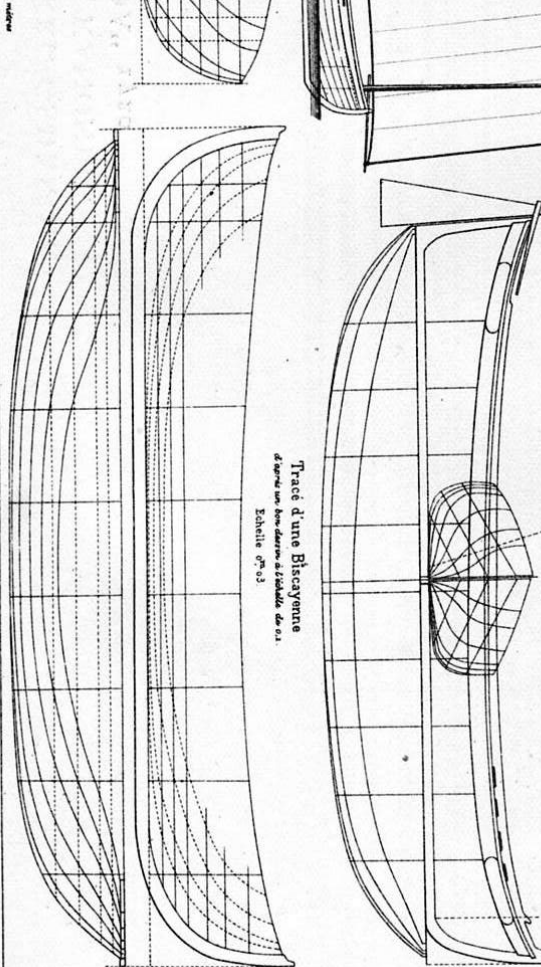
Le genre de bateau dont l'ourlement construit en grès et pièces séparées et mal jointes. Après avoir longtemps servi à traverser le rade de Brest, il a disparu. Il était rapide par sa structure, mais non par sa marche et résistait mal aux coups de vent qui entraient dans les défilés en fût. Sa seule caractéristique est son allure qui présente des ressemblances avec les voiles de la voile de la voile qui présente des ressemblances avec les voiles de la voile.

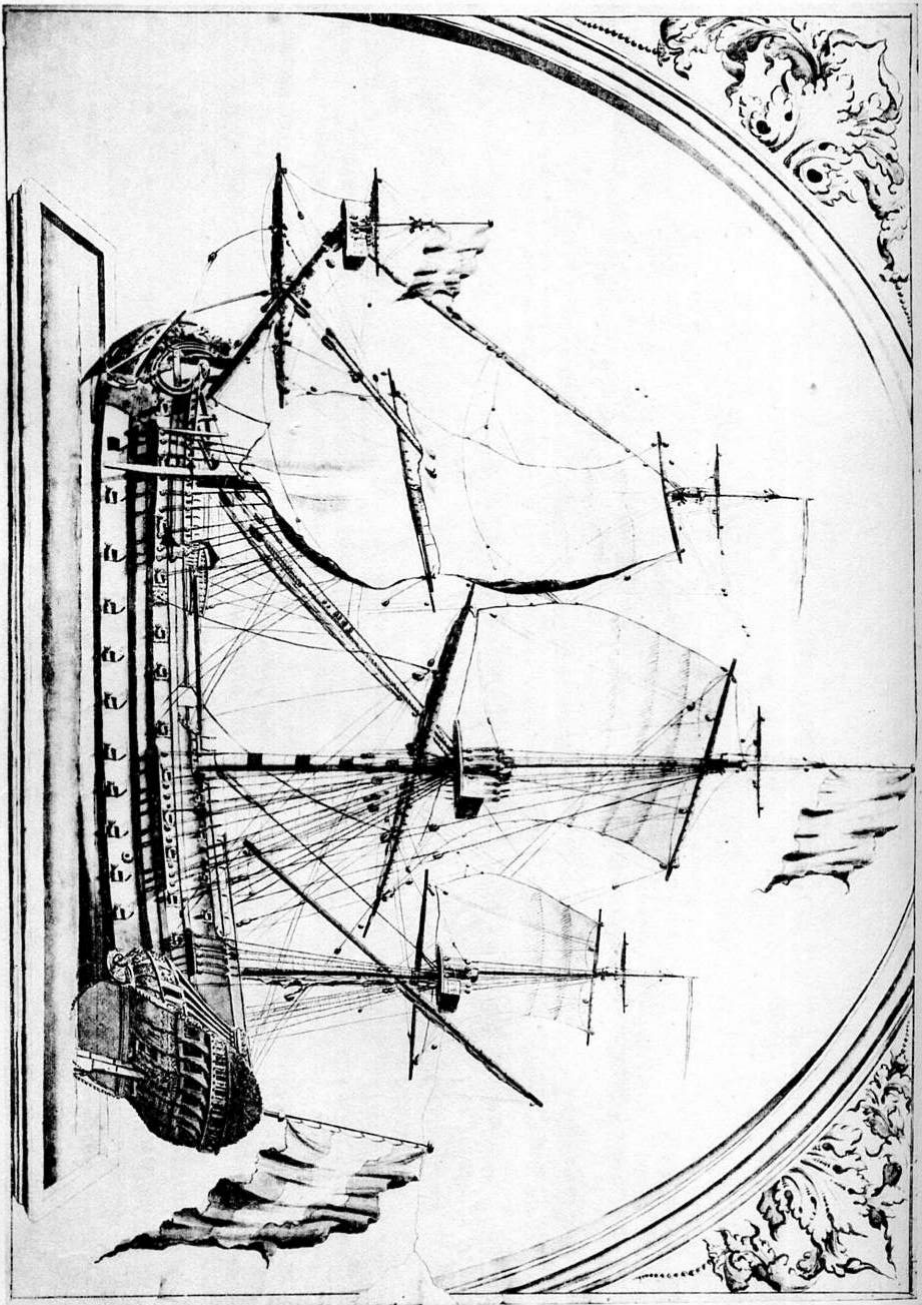


Chaloupe Biscayenne voilée en Trincadour. Commencement du XIX^e siècle

Dessin de M^r le Marquis de Palm. 1878. Echelle 0^m 01

Tracé d'une Biscayenne d'après un bon dessin de l'école de 1811. Echelle 0^m 01





Engraving of the ship 'Gertruda' 1720

Nr. 51.

TAFEL 51

HOLLÄNDISCHE KRIEGSMARINE
SCHIFF MIT 2 KANONEN
„GERTRUDA“ 1720

Dimensions principales = Hauptabmessungen

Länge über die Steven	25,00 m	Treibermast	11,02 m
Länge in der Spornung	23,70 m	Klüverbamm	12,30 m
Länge des Kiels	22,90 m	Treiberbaum	8,70 m
Breite auf Planken	6,40 m	Großrüb	12,30 m
Höhe	3,10 m	Fockrüb	10,20 m
Tiefgang vorn	2,55 m	Treiberrüb	6,00 m
Tiefgang hinten	2,72 m	Toppsgehrüb	8,70 m
Höhe der Stelling			
von hinten auf das Deck	4,50 m	Voilure =	
Die Schaluppe ist 5 m lang und 2 m breit		Beseglung	
Mature =		Großsegel	149,5 m ²
Bemastung		Fock	110,9 m ²
Großmast	18,70 m	Treiber	50,0 m ²
Stänge des Großmastes	7,00 m	Klüver	57,0 m ²
Fockmast	18,00 m	Gesamtfläche	367,47 m ²
Stänge des Fockmastes	1,50 m	Die Schaluppe ist weiß, die Leiste rot gemalt	

CHINA, BOOT DER SÜDLICHEN PROVINZEN 1838

Zeichnung nach einem alten Modell des Museums von 1,43 m Länge
Die Maße stammen von Messungen, die 1838 von Bord der „Artemise“ vorgenommen
wurden an Schiffen des gleichen Typs

Dimensions principales = Hauptabmessungen		Fläche Hauptspant Kielfläche	8,6 m ² 2,3 m ²
Länge über alles	27,5 m	Großmast von Deck	16,3 m
Länge in der Wasserlinie	21,0 m	Durchmesser in der Fischebung	0,34 m
Breite auf Außenbant	6,0 m	Durchmesser in der Flechting	0,28 m
L/B	1:3,5	Besannmast	13,2 m
Höhe	2,60 m	Durchmesser in der Fischebung	0,28 m
Besannmast		Durchmesser in der Flechting	0,22 m
Großmast		Großrahb, obere: 5,1 m untere: 13,0 m	
Lateralplan	39,8 m ²	Besannrahb, obere: 3,5 m untere: 9,1 m	
Fläche des Schegg	6,0 m ²	Großsegelfläche	142 m ²
Verhältnis	10:66	Besannsegelfläche	51 m ²
Verhältnis bei franz. Booten	1:48	Gesamtsegelfläche	193 m ²

Avant jusqu'à la section ZZ =
Ansicht des Schnittes ZZ von vorn

Ancre en fer = Eisenanker

Elevation de l'arrière =
Ansicht von hinten

A = Ring für Brasse
M = Holzsteg zum Festhalten

Lignes d'eau comparatives . . . =
Schwimmwasserlinienvergleich zwischen amerik. Bilander
(2-Mast-Binnenschiff) und einem chinesischen Boot, auf
gleichen Maßstab gebracht; Hauptspantbalken als Ausgangspunkt

Union des bordages =
Verbindung der Außenbautplanken

Vergleich

Länge	Breite	Höhe	Tiefe d. Kiels a. Hauptspdt.
-------	--------	------	---------------------------------

„America“	25,80 m	6,90 m	3,30 m
„Sapbo“	30,00 m	8,10 m	3,40 m
Sehr flacher Kutter	5,04 m	2,00 m	4,45 m
Fast-boat (Schnellboot)	21,50 m	5,80 m	2,40 m

ITALIENISCHE WESTKÜSTE
FISCHERBOOT DER LIGURISCHEN KÜSTE

Batello peschereccio
Fischerboot

Hauptabmessungen

Länge zwischen den Loten	8,00 m
Größte Breite	2,66 m
Höhe	0,89 m

Bilancella peschereccia
Leichtes Fischereifahrzeug

Hauptabmessungen

Länge zwischen den Loten	20,00 m
Breite auf Spanten	4,34 m
Höhe	2,00 m

Bilancella peschereccia de la Côte de Ligurie
Leichtes Fischereifahrzeug der ligurischen Küste

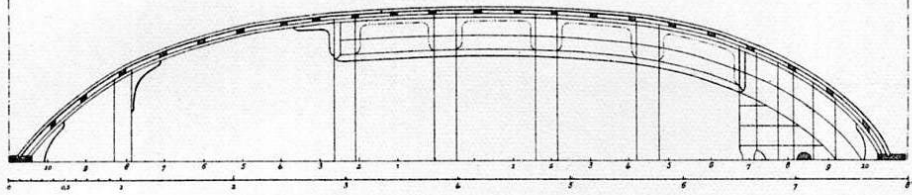
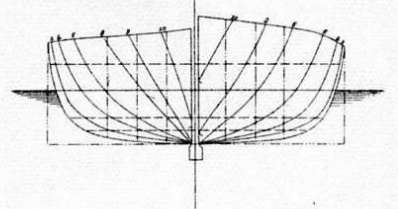
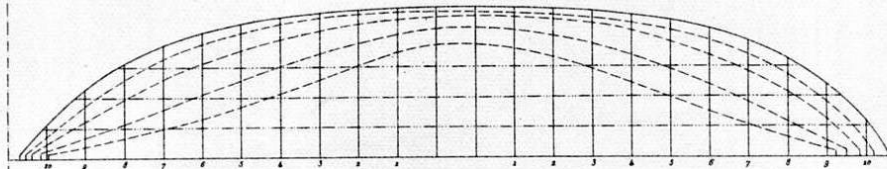
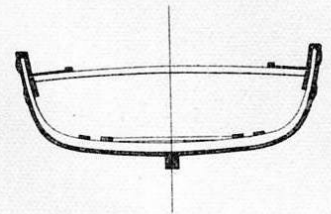
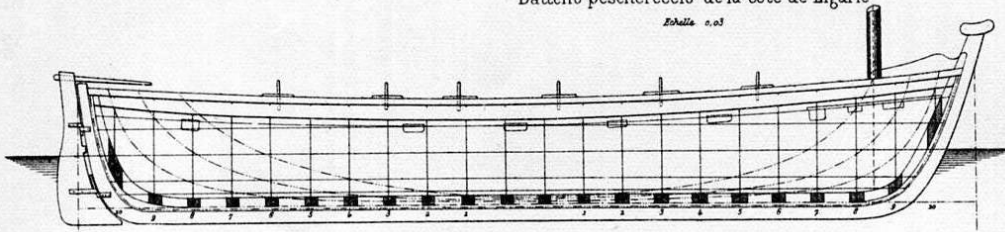
Coupe au Maître = Hauptspant

CÔTE OUEST D'ITALIE

Dessins faits à l'Amiral Acton, Ministre de la Marine et à l'Amiral Focati 1881.

Battello peschereccio de la Côte de Ligurie

Echelle 0,03



Bilancella peschereccia

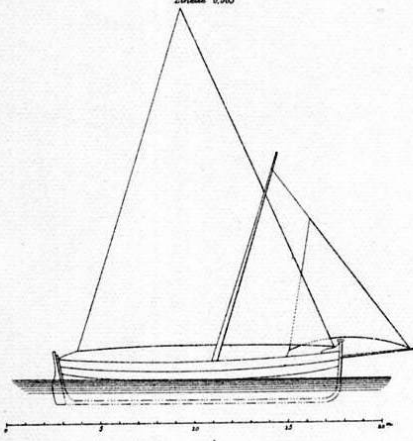
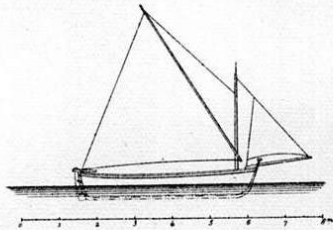
Echelle 0,05

Batello peschereccio

Echelle 0,02

Dimensions principales

Longueur entre perpendiculaires 8,00
Largeur extrême 2,66
Creux 0,89

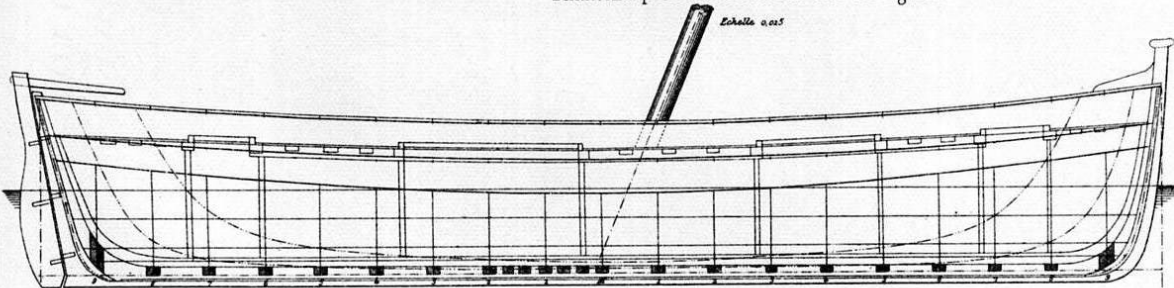


Dimensions principales

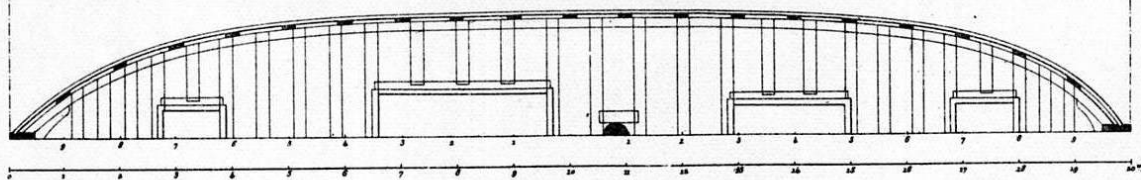
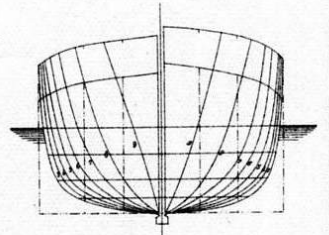
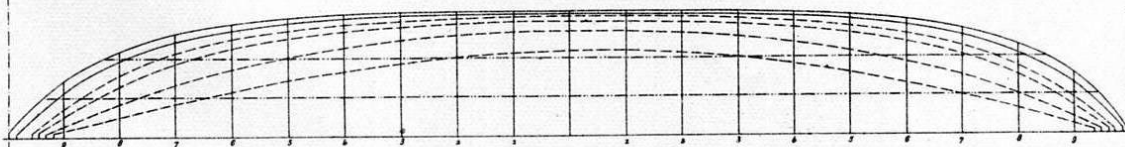
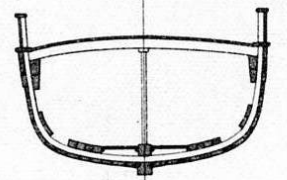
Longueur entre perpendiculaires 20,00
Largeur au maître hors membrures 6,36
Creux 2,00

Bilancella peschereccia de la Côte de Ligurie

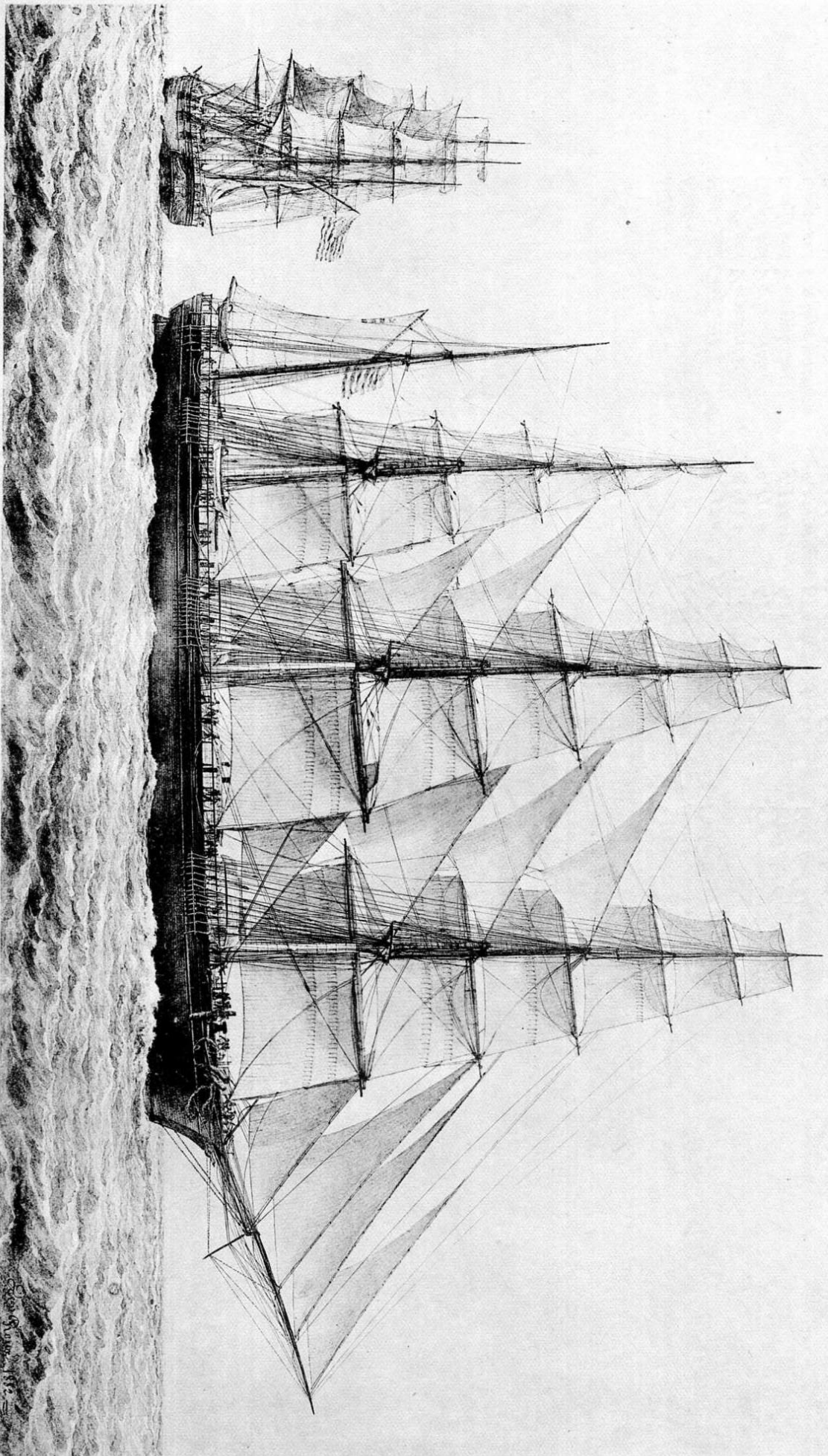
Echelle 0,025



Coupe au Maître



LA GREAT REPUBLIC. Construite par M^r MAC KAY 1853



VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA
 KLIPPER „GREAT REPUBLIC“

konstruiert von McKay in Boston, 1853

Segelfläche am Winde
 Segelfläche der Stagegel
 Segelfläche der Leeseegel
 Gesamtsegelfläche raumschotts
 Eingesetztes Segeltuch nach Buch

Masts =				Vergues =			
Masten	∅	Länge	Gewicht	Raben			
Fock- und Großmast	1,117 m	39,63 m	10,98 t	Fockrah			
Groß- und Vormarsstänge	0,600 m	23,18 m	3,66 t	Vor- und Großramrah			
Groß- und Vorbramsstänge	0,456 m	8,54 m		Vor- und Großroyalrah			
Groß- und Vorroyalstänge	0,381 m	6,71 m		Vor- und Skyegehlrah			
Groß- und Vorsegelstänge	0,279 m	5,79 m	3,66 t	Große Rah			
Besammast	1,016 m	37,19 m	10,06 t	Kreuzrah			
Kreuzmarsstänge	0,558 m	21,04 m	3,05 t	Kreuzmarsrah			
Kreuzbramsstänge	0,400 m	6,71 m		Kreuzbramsrah			
Kreuzroyalstänge	0,254 m	5,79 m		Kreuzroyalrah			
Skyegelstänge	0,203 m	4,57 m	2,44 t				
Gesamthöhe über Deck		64 m					

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA
 KLIPPER „GREAT REPUBLIC“

3810 m² Hartfichte
 2056 t Weißeiche
 336,5 t Eisen
 5,6 t Kupfer
 50000 Arbeitstage für den Schiffskörperbau
 14668 tfl. m Segeltuch

Dimensions principales = Hauptabmessungen

4 Decks mit einer Deckshöhe von 2,13 m
 Roof von 7×4,9 m hinter dem Fockmast
 Dampfmaschine von 15 PS für Windantrieb
 Roof von 12,2×3,66 m hinter dem Großmast
 Roof von 5,18×3,5 m achteraus
 4 große Boote auf Deck 9,15×3,2×1,52 m
 4 Boote im Heck 7,93 m
 1 Kapitängsig 6,10 m
 4 Luken, deren größte 3,35×4,27 m
 36000 Liter in Hochtanks

Länge über alles	98,77 m	Registertonnage
Länge in der Wasserlinie	89,03 m	Ladefähigkeit
Breite über Spanten	14,96 m	Displacement auf Außenhaut
Breite über alles	15,35 m	Ladewasserslinienfläche
Seitenhöhe	11,89 m	Hauptspanfläche
Höhe Kiel - 3. Deck	9,47 m	Segelfläche (ohne Stagssegel)
Verdrängungsschwerpunkt		Hauptspanfläche Segelfläche
vor Mitte	0,77 m	Lateralsplanfläche
Verdrängungsschwerpunkt		Ruderfläche
über Wasserlinie	2,51 m	Segelschwerpunkt über Wasserlinie
L/B	1:6,18	Segelschwerpunkt vor 1 2 L
L/H	1:8,22	
Völligkeitsgrad der Verdrängung	0,458	
WL - Völligkeitsgrad	0,726	
Hauptspanhölligkeitsgrad	0,837	

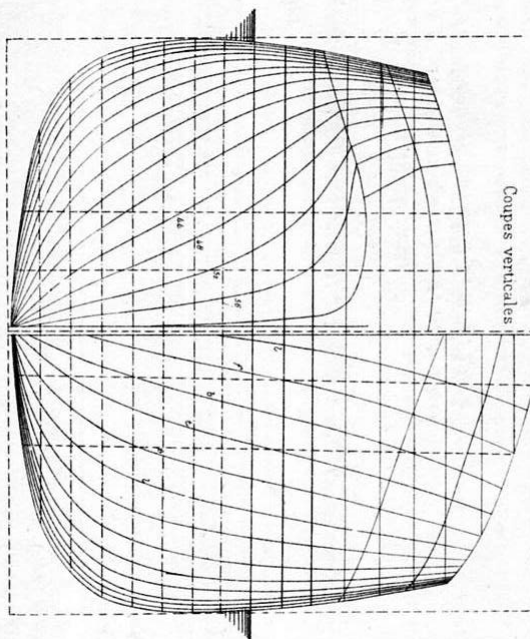
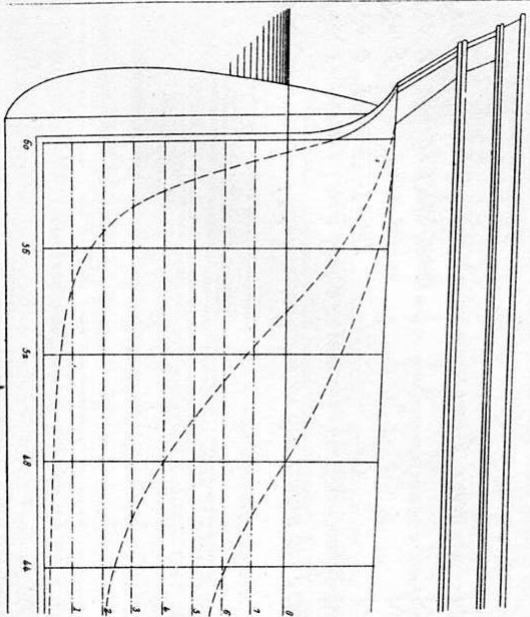
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE — CLIPPER GREAT REPUBLIC

CONSTRUIT à Boston par M^r Mac Kay en 1853

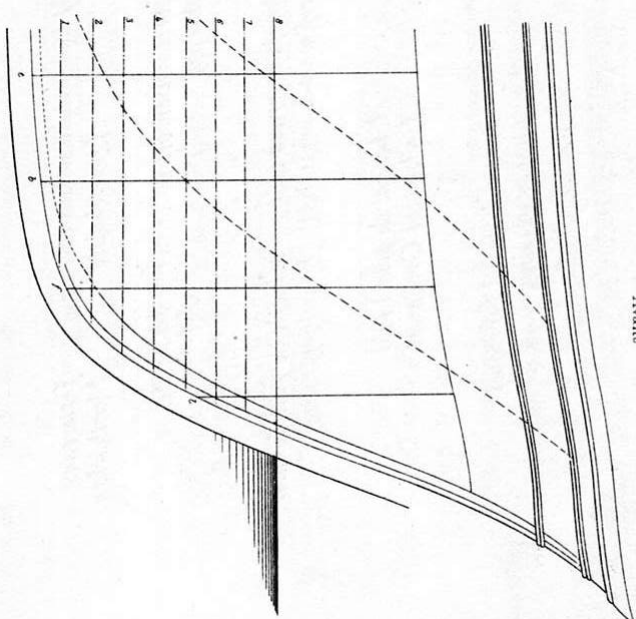
Échelle 0,012

Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888

Avant



Section au Maître-couple

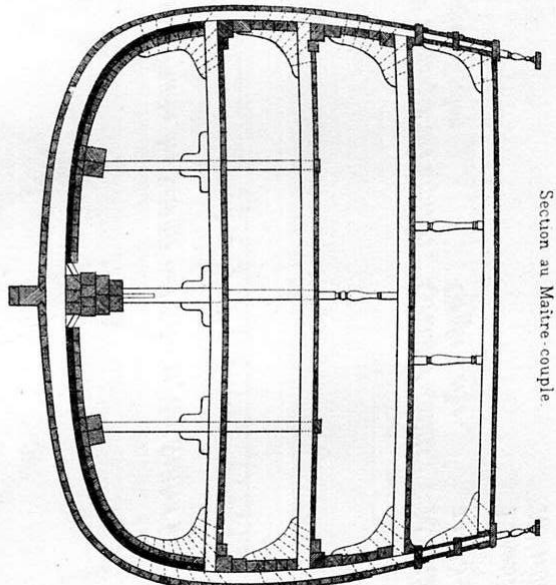


La douzième de l'axe en (calculée) se produit une sorte de poutre dans le cas sur l'axe n^o 1888. Il y a 25 fives... La quille se relève un peu, vers l'avant. Le fémur est un arc de cercle formant un massif en double finement... Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888.

Les autres se relèvent un peu, vers l'avant. Le fémur est un arc de cercle formant un massif en double finement... Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888.

Les autres se relèvent un peu, vers l'avant. Le fémur est un arc de cercle formant un massif en double finement... Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888.

Les autres se relèvent un peu, vers l'avant. Le fémur est un arc de cercle formant un massif en double finement... Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888.



Les autres se relèvent un peu, vers l'avant. Le fémur est un arc de cercle formant un massif en double finement... Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888.

Dimensions principales

Table with 3 columns: Dimension, Value, and Unit. Rows include: Longueur de l'axe en tête (61.7), Longueur de l'axe en queue (60.0), Largeur aux bords maîtres (14.95), Hauteur de la quille au maître-couple (11.8), etc.

Les autres se relèvent un peu, vers l'avant. Le fémur est un arc de cercle formant un massif en double finement... Les lignes de construction sont les copies à la même échelle des données sur son plan n^o 1888.

VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA
 KLIPPER „GREAT REPUBLIC“
 konstruiert in Boston durch Mc Kay, 1853

Fig. 1 Längsschnitt auf Kiel

Fig. 2 Außenhautoberfläche des Schiffes und Schnitt, der Steifen und Eisenlatten zeigt
 S = Pforte

<i>Cabane de la barre</i>	<i>Écoutille arrière</i>	<i>Salle à manger des officiers</i>	<i>Grande écoutille</i>	<i>Machine de 15 chevaux</i>	<i>Forge</i>	<i>Cuisine</i>
<i>Spill</i>	<i>hintere Luke</i>	<i>Offizierssalon</i>	<i>Große Luke</i>	<i>15-PS-Maschine</i>	<i>Schmiede</i>	<i>Küche</i>
				<i>Écoutille du milieu</i>	<i>Salle de travail et abri</i>	<i>Schutz- und Arbeitsraum</i>
				<i>Mittelluke</i>		
				<i>Grand Mât</i>	<i>Sections</i>	<i>Jottereaux</i>
				<i>Großmast</i>	<i>Querschnitte</i>	<i>Mastbacken</i>
				<i>Cabestan Barbotin</i>		
				<i>Spillkopf</i>		<i>Grande hune</i>
						<i>Großmars</i>
				<i>Elongis de grand mât</i>	<i>Elongis de mât de hune</i>	
				<i>Großmast-Längssaling</i>	<i>Bramlängssaling</i>	
<i>No. 1 unteres Deck hinten</i>	<i>No. 6 Bugband zwischen dem 2. und 3. Deck</i>	<i>No. 7 zweites Deck hinten</i>	<i>No. 8 zweites Deck vorne</i>	<i>No. 9 Heckband zwischen 1. u. 2. Deck</i>	<i>No. 10 Bugband zwischen 1. u. 2. Deck</i>	
<i>No. 2 Hinterpiekband</i>	<i>No. 3 erstes Deck hinten</i>	<i>No. 4 zweites Deck vorne</i>	<i>No. 5 Hinterpiekband zwischen 2. und 3. Deck</i>	<i>Chouque de grand mât</i>	<i>Eselhaupt Großmast</i>	
				<i>Barres de grand perroquet</i>	<i>Großbramsaling</i>	

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE — CLIPPER GREAT REPUBLIC

construit à Boston par M^r Mac Kay en 1853

Fig 1 Section longitudinale dans le plan de la quille

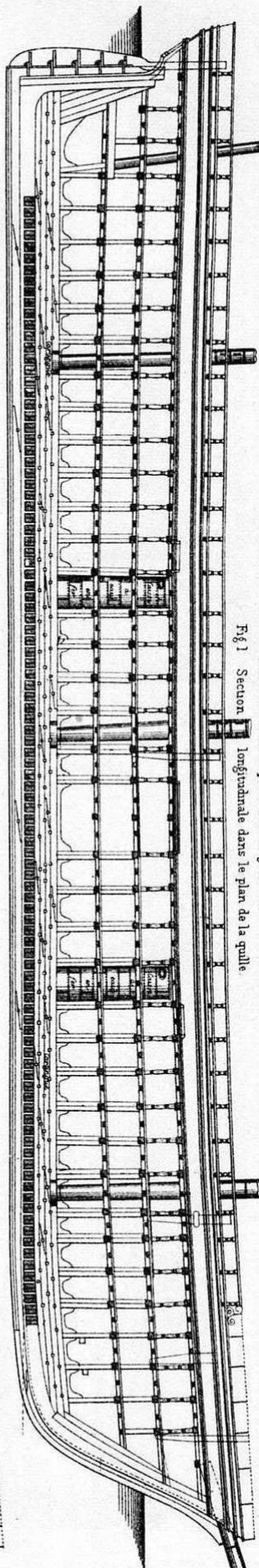
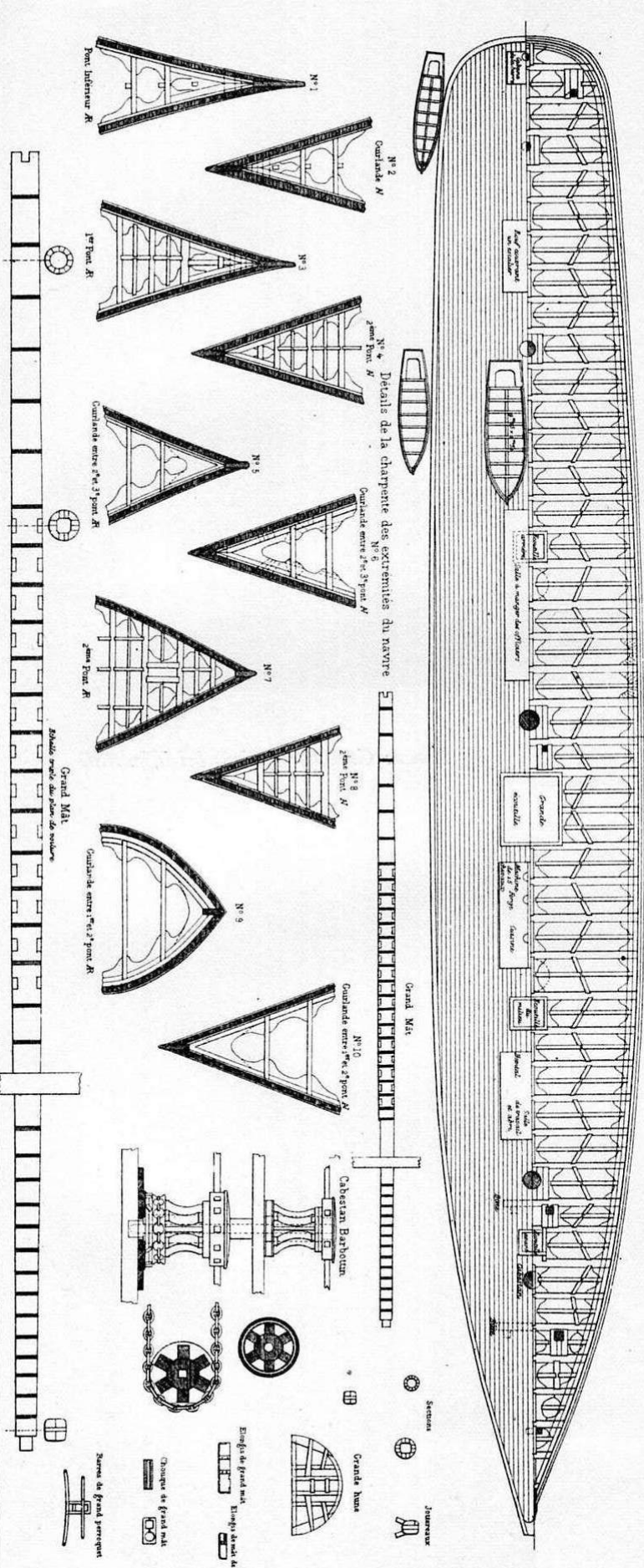
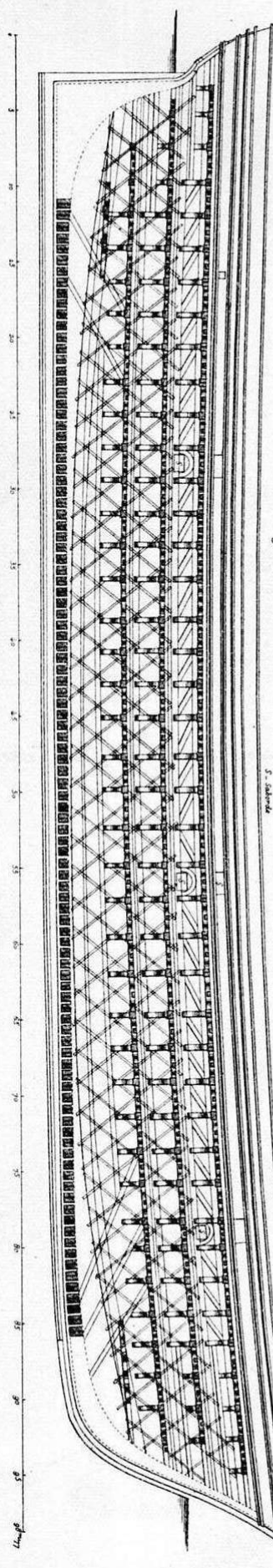
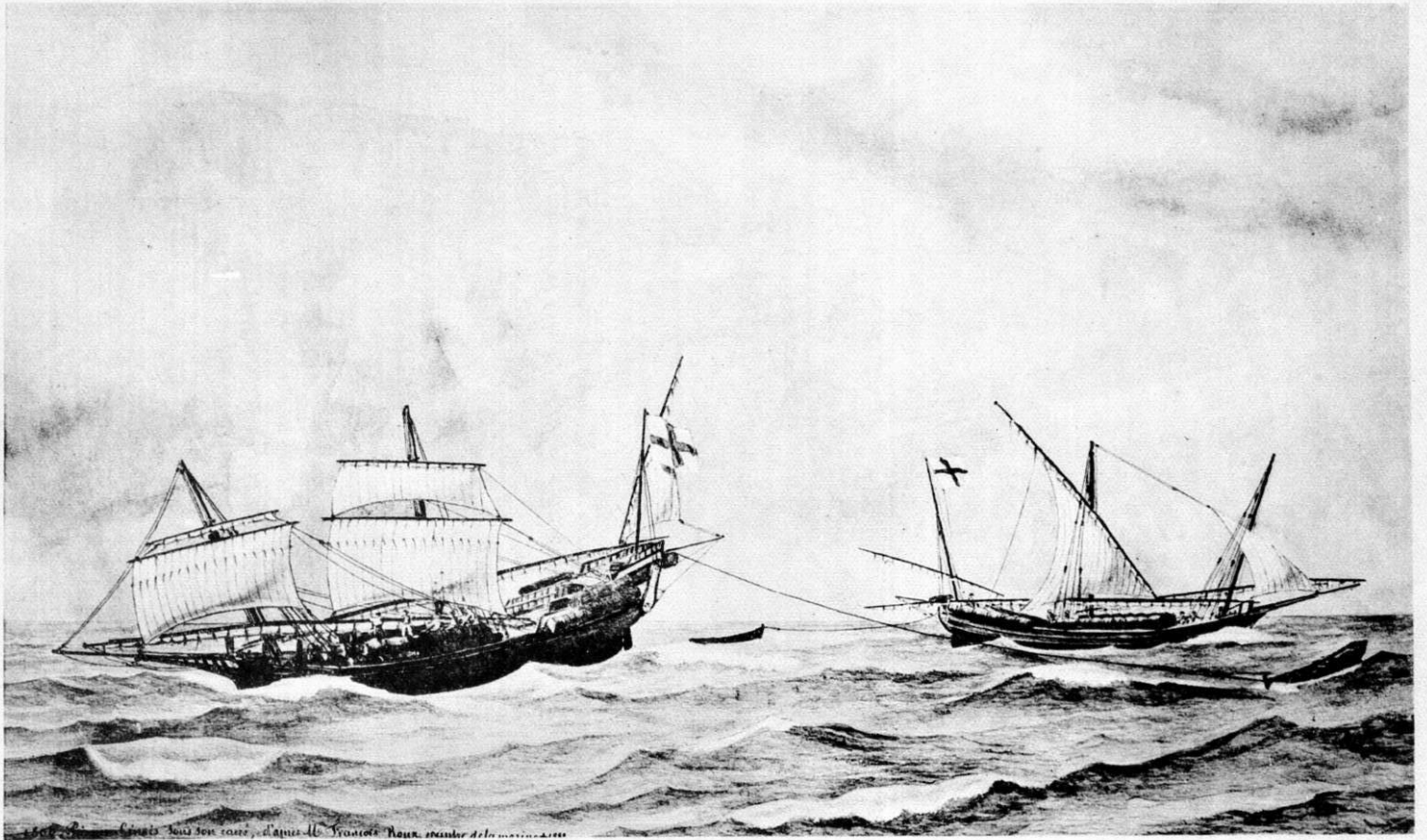


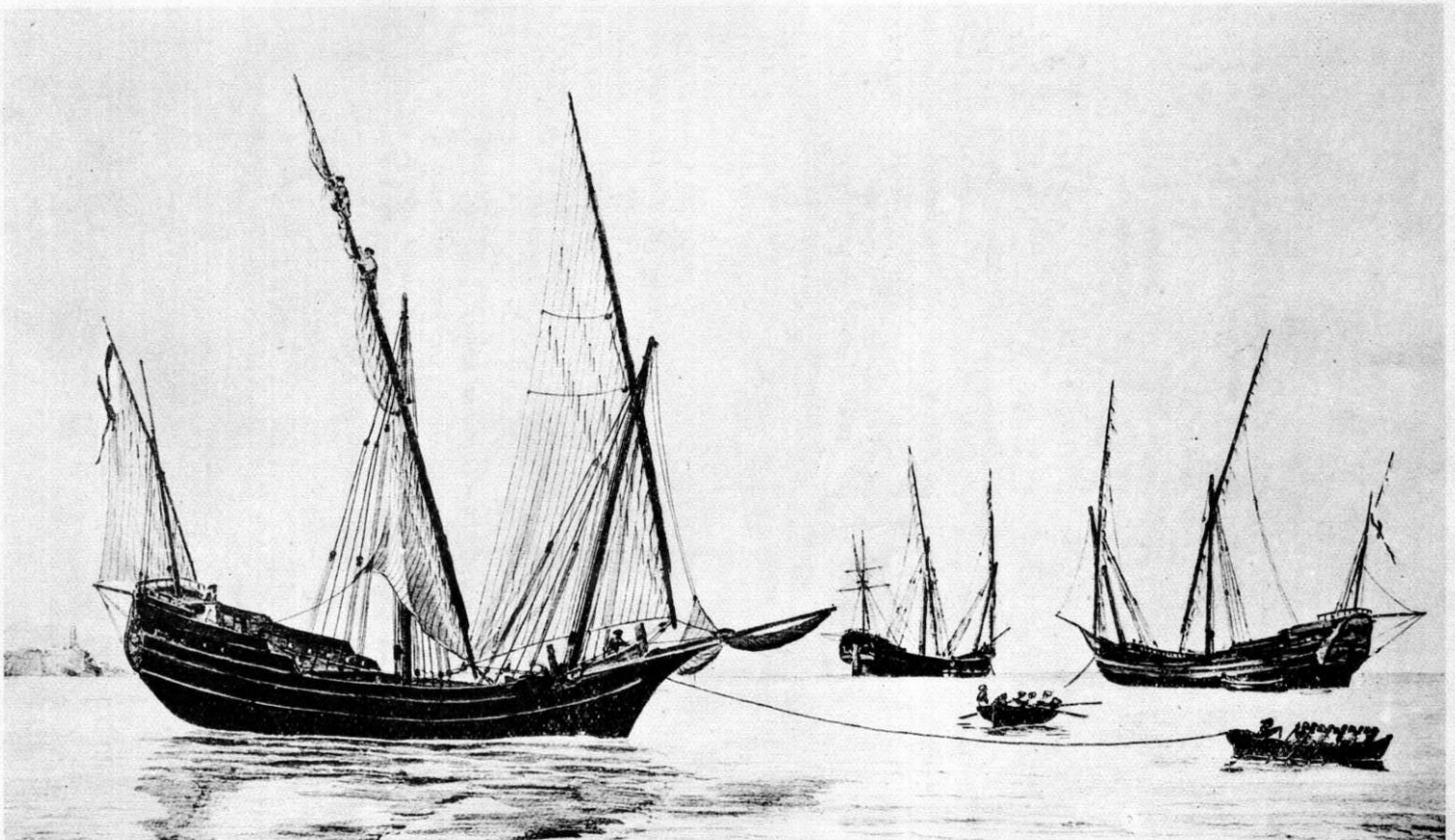
Fig 2 - Extérieur du haut du navire et section montrant les courbes et les lattes en fer





N°1. PINQUE GÉNOIS A LA CAPE

N°2 PINQUE GÉNOIS EN CALME



Appareil de drisse à 12 garants =
Heißvorrichtung mit 12 Talsiedlöffeln

Vertical sur membres =
Spantquerschnitte

Braie des mâts = Mastkeragen

Schnitt hinter Spant 4

Coupe au maître = Hauptspant

Chaloupe Provençale et Génoise de l'époque des Pinques
Provenzalische und genuesische Schaluppe aus der Zeit der
Pincken

Länge der Spornung in der Ladewasserlinie 23,15 m
Länge des Kiels 21,15 m
Größte Breite über Außenbant 7,08 m
Höhe im Hauptspant 2,25 m
Höhe des Heckes über Kiel 6,70 m
Höhe vorn über Kiel 4,10 m
Tiefgang vorn 1,80 m
Tiefgang hinten 2,27 m
Differenz 0,47 m

Die Pincken befördern 200 t bis 300 t Ware
Doppelte Spanten unter Deck 0,12 x 0,18 m

Mâtüre = Bemastung

Großmast 18,0 m
Fockmast 16,0 m
Höhe des Besanmastes über der Hütte 12,0 m
Ansladung des Klinerbanns 9,7 m

Vergues = Rahen
gut Wetter:

Große Lateinrah 18,5 m
Lateinrah des Fockmastes 13,0 m
Lateinrah des Besan 6,6 m

schlecht Wetter:

Großrah 10,6 m
Fockrah 9,8 m
Große Marsrah 8,6 m
Vormarsrah 8,0 m

Voilure =
Besegelung

gut Wetter:

Großsegel mit Reff 192 m² | 130 m²
Fock mit Reff 159 m² | 110 m²
Besan mit Reff 53 m² | 30 m²
Klinerfock 59,5 m²

463,5 m²

schlecht Wetter:

Großsegel 49 m²
Fock 33 m²
Besan 28 m²
Großmarssegel 37 m²
Vormarssegel 27 m²

174 m²

Neigung des Fockmastes gegen die Wasserlinie
Neigung des Fockmastes gegen den Kiel

Fahrzeuge zum Vergleich mit dem Schiff „La Couronne“ 1667

Fig. 2
Bagala von Mascate 1838

Fig. 7
Dingjib aus dem Golf von Kutch
1838

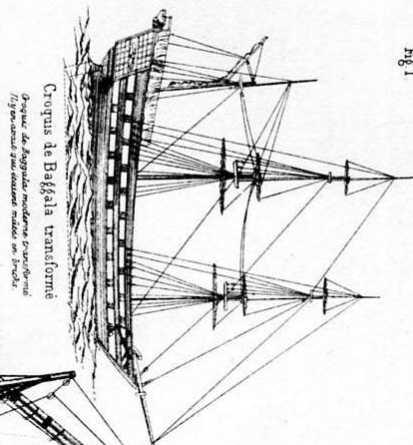
Fig. 1
Skizze einer umgebauten Bagala
mit den Masten einer Brigg

- Fig. 12
- Cep de drisse
 - Fallblock
 - g - Koffeinagel
 - b - Leitblock
 - ii - 5 Scheiben a. d.
 - gr - Baggalas

Fig. 6
A: Kompaß

Fig. 10
Spantrisse

Fig 1



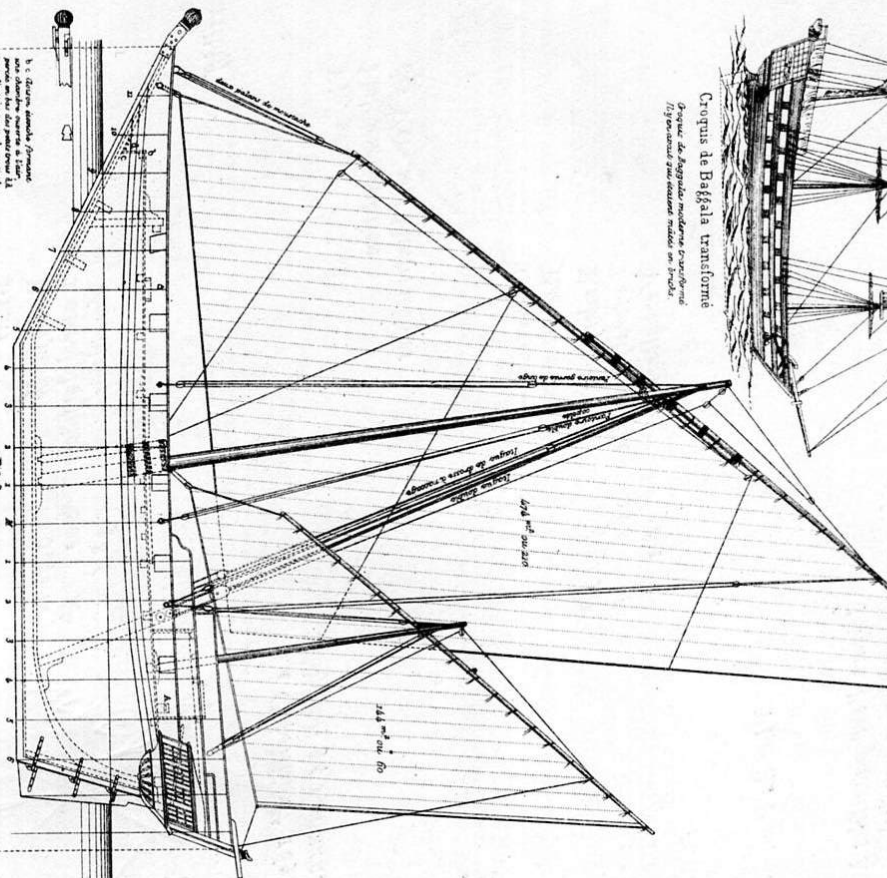
ARABIE ET INDE navires à comparer avec le vaisseau LA COURONNE DE 1657

Fig. 1. Croquis de Baffala moderne par le capitaine

« Je procède en ce genre d'après les plans et les dessins de Baffala, et j'ai pu constater que les dimensions de ce vaisseau sont les mêmes que celles du vaisseau LA COURONNE de 1657, à savoir : 115 mètres de longueur, 25 mètres de largeur et 11 mètres de hauteur.»

Baffala de Mascate
1838

Fig 2



Dangyati du golfe de Kutch
1838

Fig 7

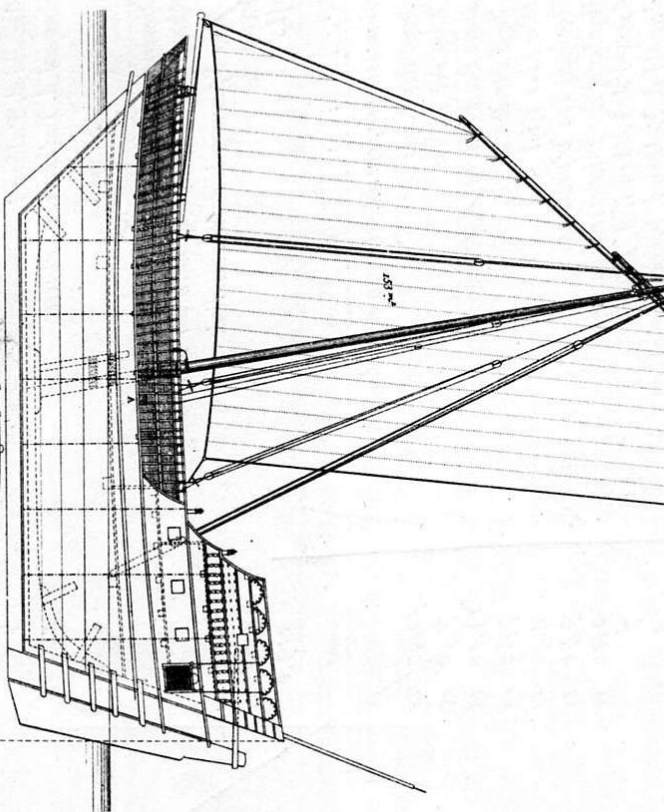
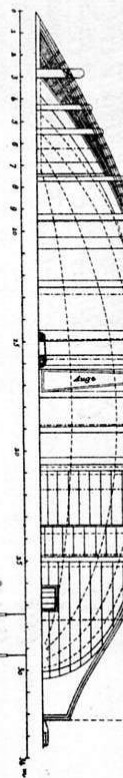


Fig 8



« Je procède en ce genre d'après les plans et les dessins de Baffala, et j'ai pu constater que les dimensions de ce vaisseau sont les mêmes que celles du vaisseau LA COURONNE de 1657, à savoir : 115 mètres de longueur, 25 mètres de largeur et 11 mètres de hauteur.»

« Je procède en ce genre d'après les plans et les dessins de Baffala, et j'ai pu constater que les dimensions de ce vaisseau sont les mêmes que celles du vaisseau LA COURONNE de 1657, à savoir : 115 mètres de longueur, 25 mètres de largeur et 11 mètres de hauteur.»

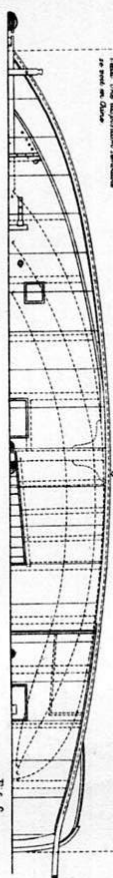


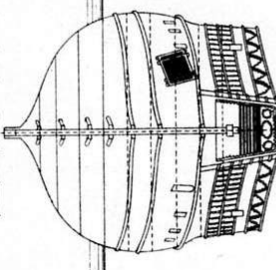
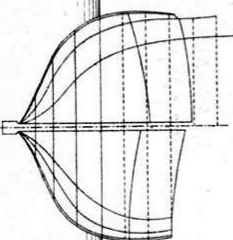
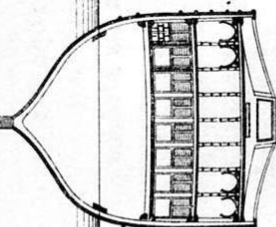
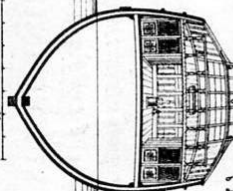
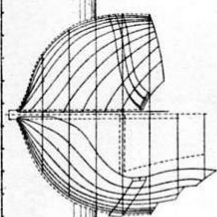
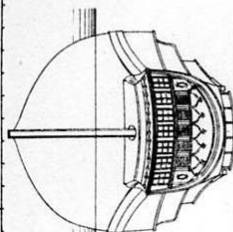
Fig 3

Fig 6

Fig 9

Fig 10

Fig 11



Schiff des 3. Ranges, erster Ordnung
Abmessungen nach Zeichnungen und Modellen

Fig. 4
Heck

Dimensions d'après le tracé et les modèles	
Abmessungen nach Modellen und Zeichnungen	
Länge in der Spornung	40,28 m
Länge des Kiels	37,20 m
Überhang Hintersteven	1,50 m
Überhang Vorsteven	4,20 m
Breite auf Spanten	11,45 m
B/L	1:3,5
Höhe	4,95 m
Anzahl d. Spanten a. Kiel	51
Anzahl d. Balken i. Batteriedecke (unter-)	26
Anzahl d. Balken i. Batteriedecke (ober-)	27
Anzahl d. Balken i. d. Schanz	14
Anzahl d. Balken i. d. Back	8
Anzahl d. Balken i. d. Hütte	8

Fig. 5
Vorschiff

Governail =	
Ruder	5,41 m ²
Ruderfläche	201 m ²
Lateralsplanfläche	38,6
Verhältnis	

Fig. 9
Holzkonstruktion
des Vor- und Hinterschiffes

Governail =	
Ruder	4,32 m ²
Ruderfläche	164 m ²
Lateralsplanfläche	38,1
Verhältnis	

Fig. 6
„Le Capricieux“ 1690 bis 1700
Schiff mit 34 Kanonen, 4 Rang

Dimensions prises sur le dessin	
Abmessungen, geschätzt nach der Zeichnung	
Länge Spornung i. d. Wasserlinie	35,73 m
Breite	9,745 m
B/L	1:3,6

Dimensions prises sur les modèles
Abmessungen, geschätzt nach den Modellen

Länge des Kiels	32,40 m
Länge der Hütte	7,50 m
Länge des hinteren Aufbaus	15,50 m
Länge der Back	7,80 m
Höhe über Kiel	4,40 m
Überhang des Vorstevens	3,70 m
Überhang des Hinterstevens	1,10 m
Anzahl d. Balken i. d. Hütte	7
Anzahl d. Balken i. hinteren Aufbau	14
Anzahl d. Balken i. d. Back	6
Anzahl d. Balken i. d. Batterie	26
Anzahl d. Spanten a. Kiel	45

Plan du Pont = Deckplan

Lignes d'eau parallèles à la quille =
Wasserlinien parallel zum Kiel

Fig 4. Arrière

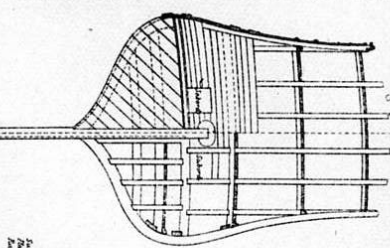
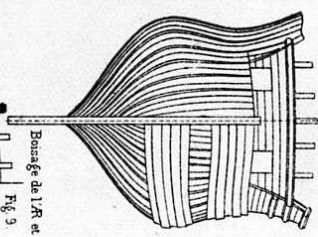


Fig 5. Avant



Bousage de l'AR et de l'AV Fig 3

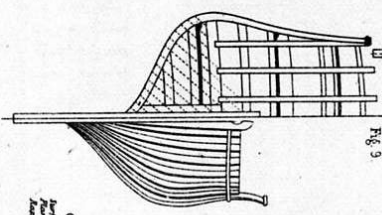


Fig 1

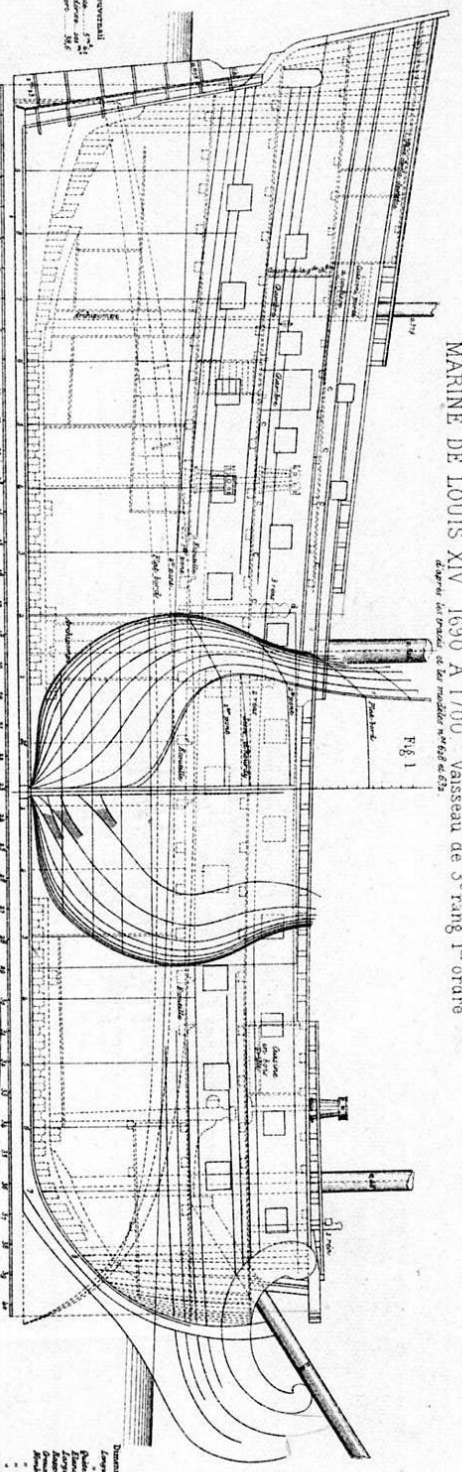
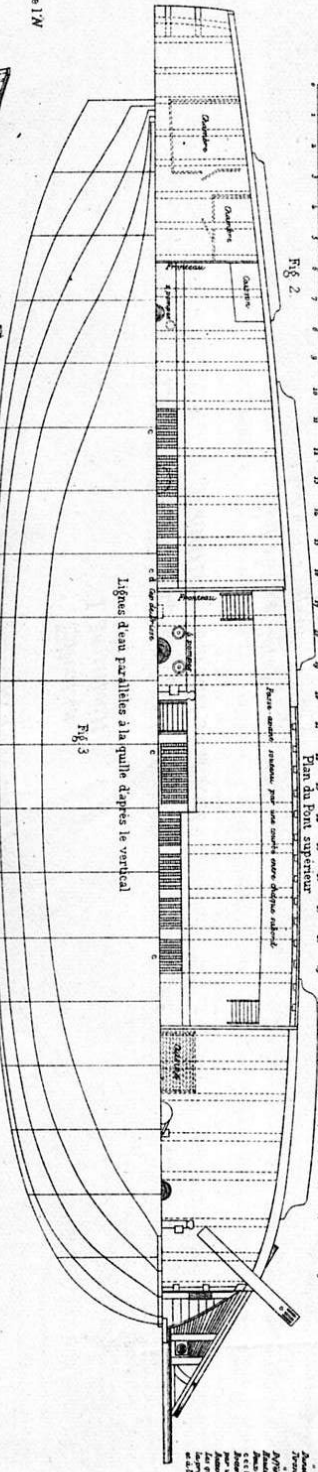


Fig 2



Vaisseau de 34 canons 4^e rang LE CAPRICIEUX 1690 A 1700. modèle 651, 656

Fig 6

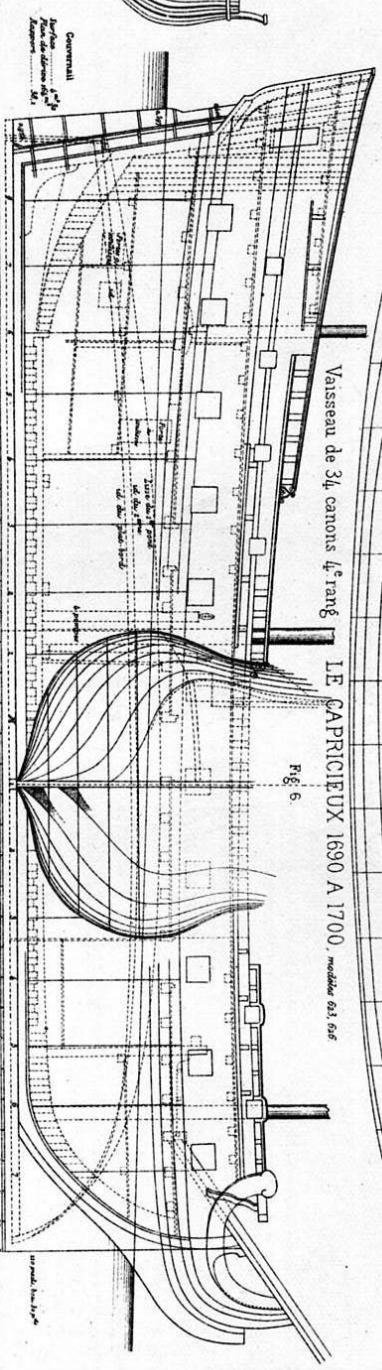


Fig 7

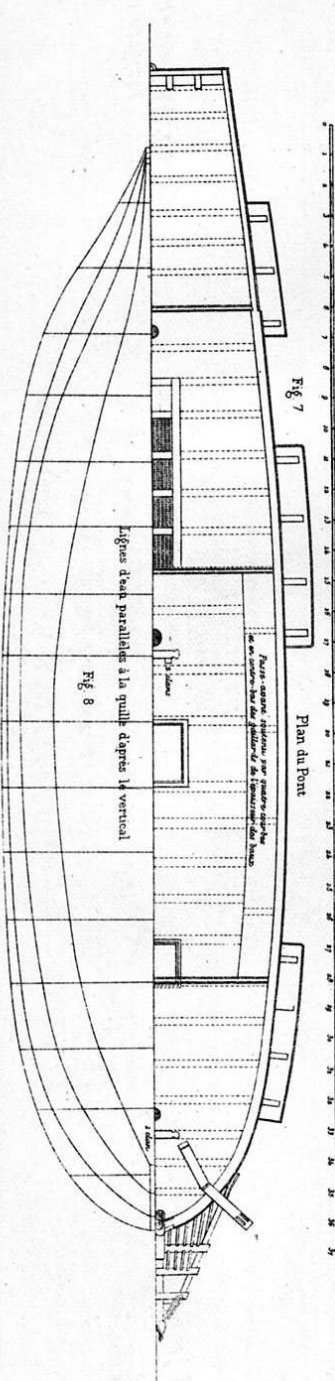
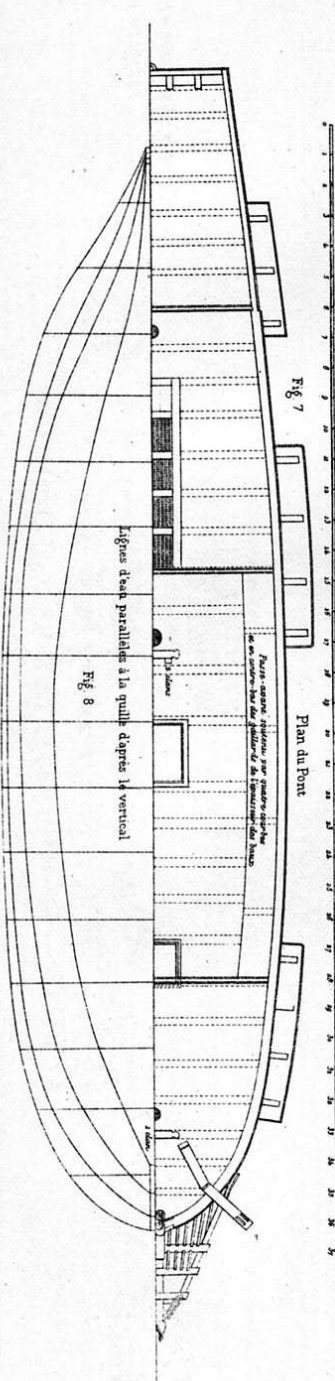


Fig 8



Dimensions égypte le trace et les molles

Longueur totale	52,00
Largeur totale	13,00
Longueur du pont	42,00
Largeur du pont	10,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00

Dimensions prises sur le dessin

Longueur totale	52,00
Largeur totale	13,00
Longueur du pont	42,00
Largeur du pont	10,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00
Longueur de la quille	52,00
Largeur de la quille	13,00
Longueur de la sautoie	15,00
Largeur de la sautoie	4,00
Longueur de la mâture	15,00
Largeur de la mâture	4,00

*Boisages des avants et des arrières
Holzkonstruktion in Vor- und Hinterschiff*

MARINE LOUIS XIV. 1690 bis 1700
Schiff mit 24 Kanonen, 5. Rang

*Elevation
Längsschnitt*

*Chaloupes
Schaluppen nach Unterlagen um 1700*

*Plan du Pont
Decksplan*

*Lignes d'eau parallèles à la quille d'après le vertical
Wasserlinien parallel zum Kiel*

*Frégate de 16 canons. 1690 à 1700
Fregatte von 16 Kanonen. 1690 bis 1700*

*Elevation
Längsschnitt*

*Lignes d'eau parallèles à la quille d'après le vertical
Wasserlinien parallel zum Kiel*

*Plan des gaillards et du pont
Plan der Aufbauten und des Decks*

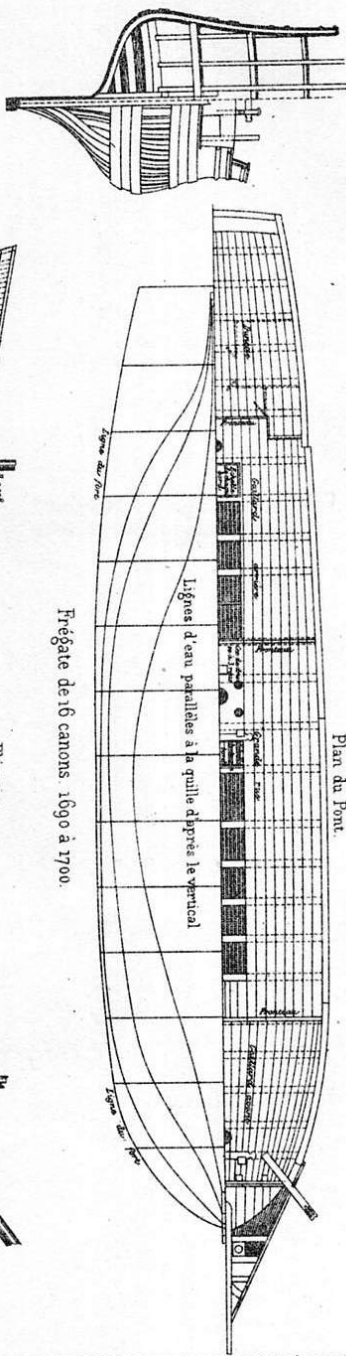
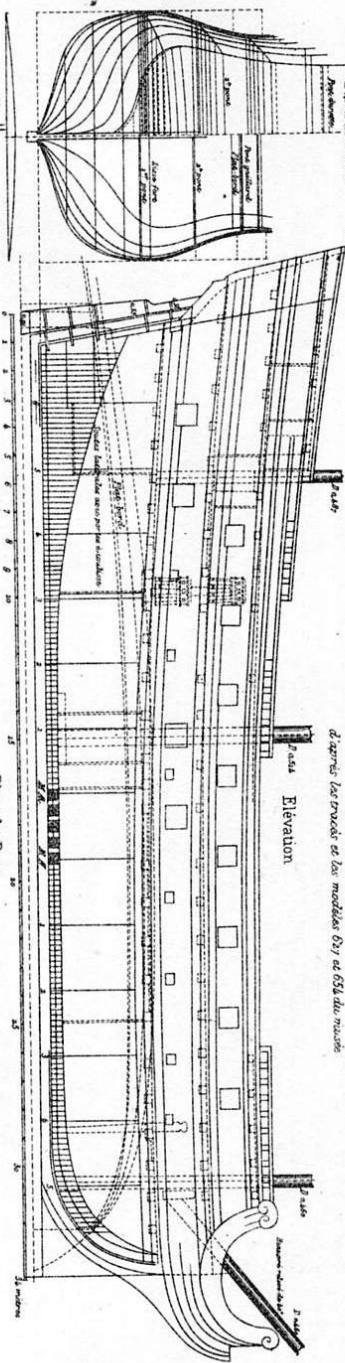
*Regles pour les canots
Regeln für Boote
Breite: 3 Zoll je Fuß Länge
Höhe: 5 Zoll je Fuß Balken
Fall Vorsteven: 1 Zoll je Fuß Länge
Fall Hintersteven: 2/3 des Vorstevenfalls
Planke der Bodenrungen: 8 Zoll je Fuß Balken
Heckbalken: 2/3 der Balken
für Boot: 3/3 der Balken*

Bouillottes des vents et des arrières

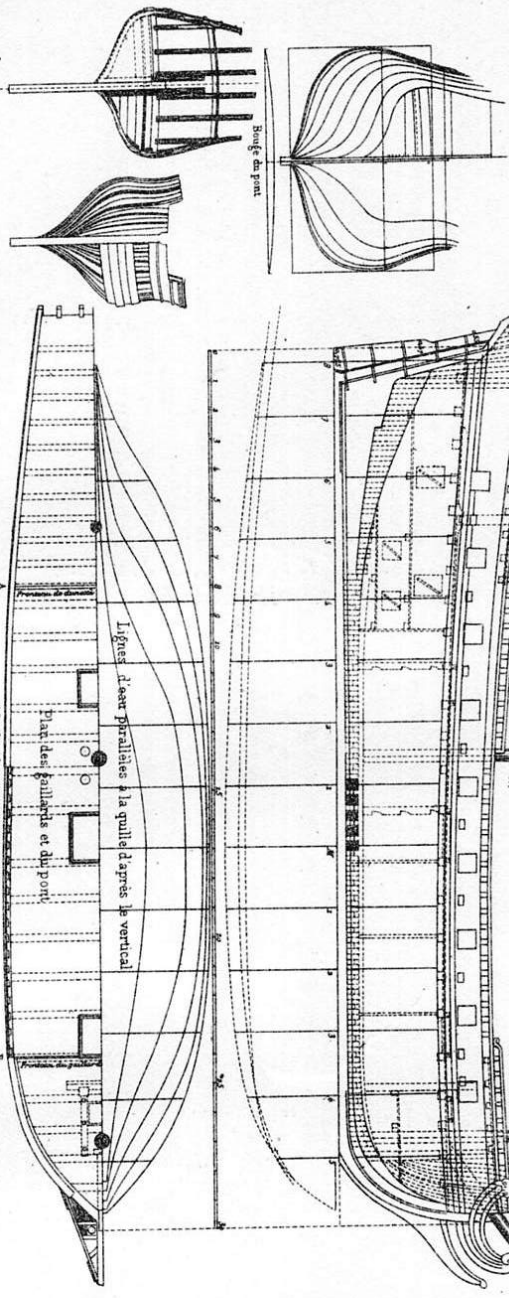
2^e partie des modèles

MARINE DE LOUIS XIV 1690 A 1700 Vaisseau de 24 canons 3^eme rang

2^e partie des croquis et des modèles Or et 654 du musée



Frégate de 16 canons 1690 à 1700

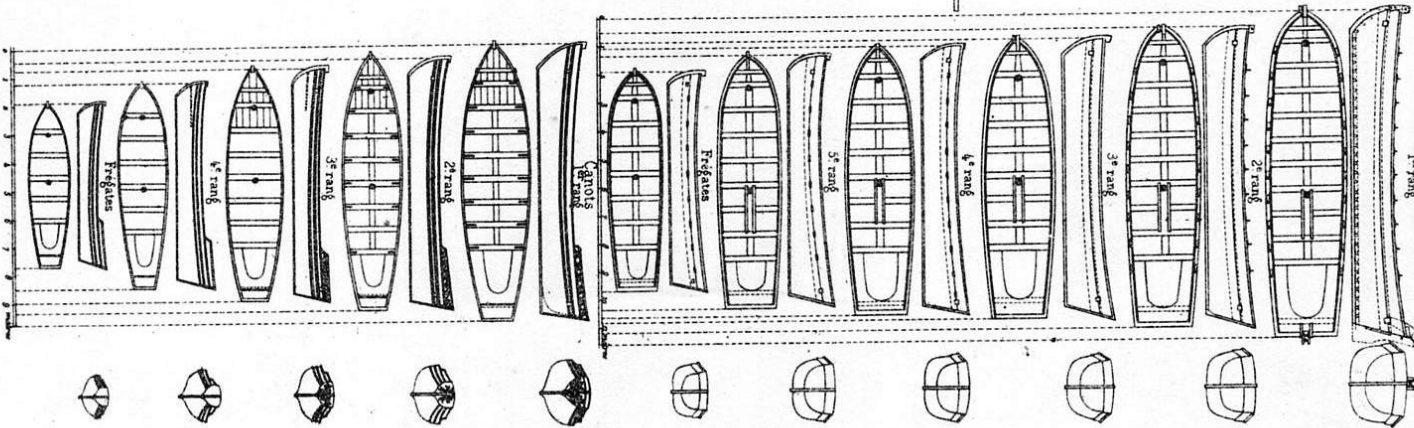


Vaisseau de 24 canons 5^e rang

Frégate de 16 canons

Longueur de la quille	54,79	Longueur entre perpendiculaires	39,13	Largeur de la mâture simple	13 ^m 79	Régie
Longueur hors tout	59,73	Largeur hors tout	12,50	Largeur 3 ^e mâture pour pied de long	11,00	
Longueur de la mâture	3,92	Largeur de la mâture	1,50	Largeur de la mâture pour pied de long	11,00	Dissimulé
Longueur de la mâture de la mâture	1,23	Largeur de la mâture de la mâture	0,80	Largeur de la mâture de la mâture	11,00	
Longueur de la mâture de la mâture	1,95	Largeur de la mâture de la mâture	0,80	Largeur de la mâture de la mâture	11,00	Dissimulé
Longueur de la mâture de la mâture	6,06	Largeur de la mâture de la mâture	0,80	Largeur de la mâture de la mâture	11,00	
Longueur de la mâture de la mâture	0,19	Largeur de la mâture de la mâture	0,19	Largeur de la mâture de la mâture	0,19	Dissimulé
Longueur de la mâture de la mâture	11,2	Largeur de la mâture de la mâture	11,2	Largeur de la mâture de la mâture	11,2	
Longueur de la mâture de la mâture	11,2	Largeur de la mâture de la mâture	11,2	Largeur de la mâture de la mâture	11,2	Dissimulé
Longueur de la mâture de la mâture	11,2	Largeur de la mâture de la mâture	11,2	Largeur de la mâture de la mâture	11,2	

Chaloupes 1^{er} rang



*Schiff 1. Ranges „L'Océan“
Heckansicht*

*Schiff 1. Ranges „Le Souverain“
Heckansicht*

Seitenansicht Heck

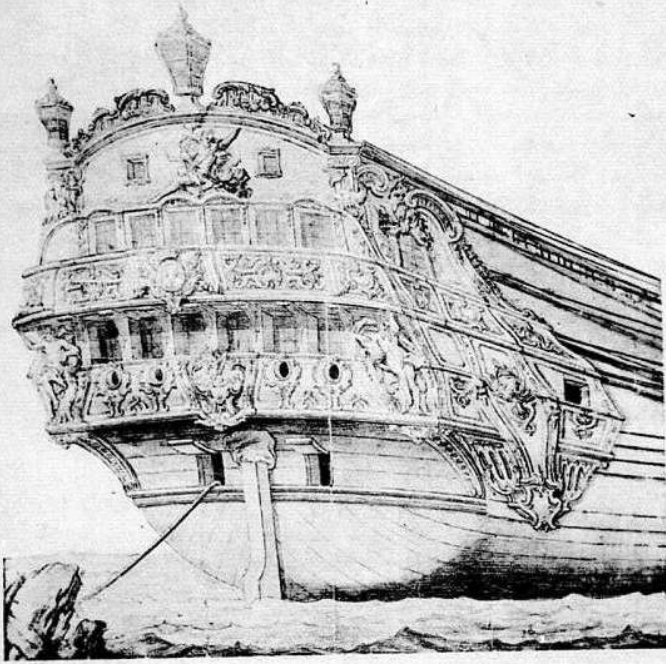
*Schiff 1. Ranges „Le Victorieux“
Heckansicht*

Seitenansicht Bug

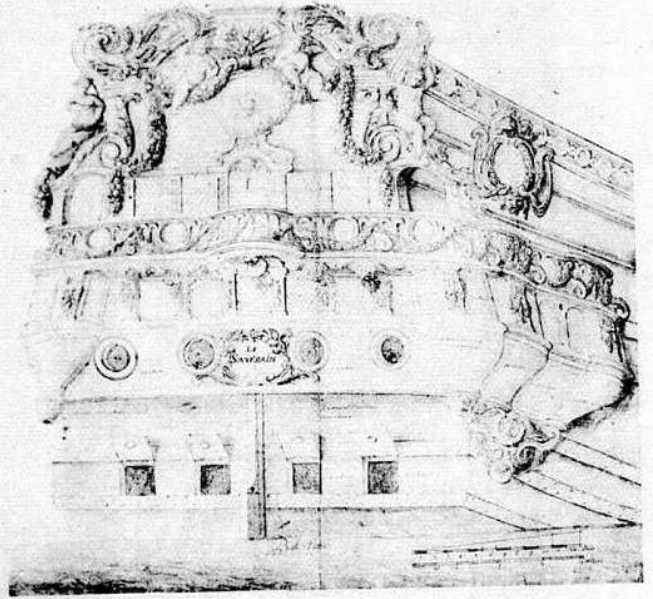
Seitenansicht Heck

*Fregatte „La Salamandre“
Heckansicht*

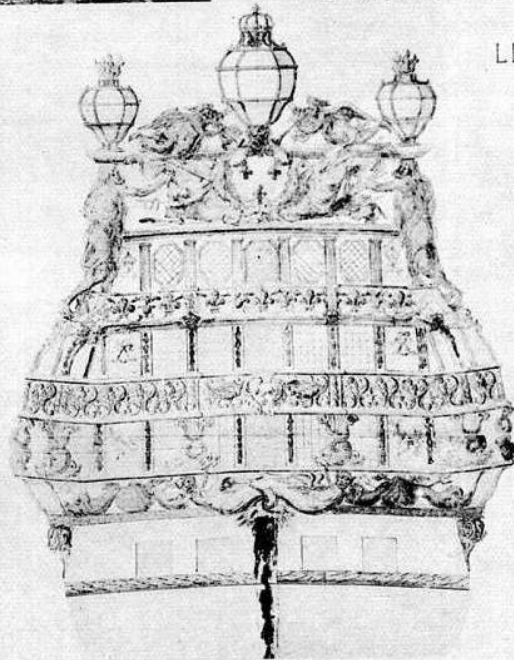
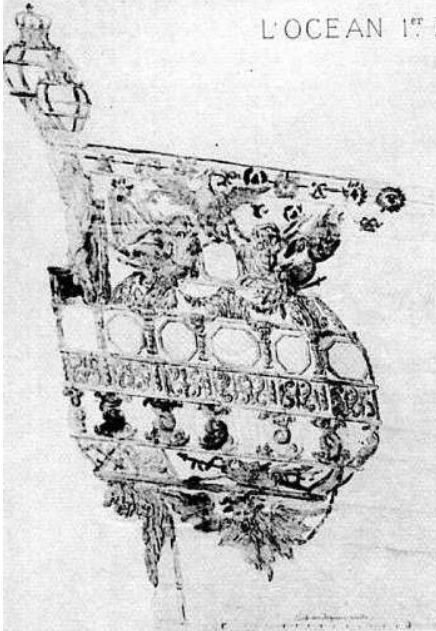
Seitenansicht Bug



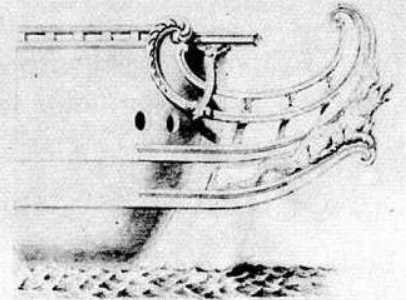
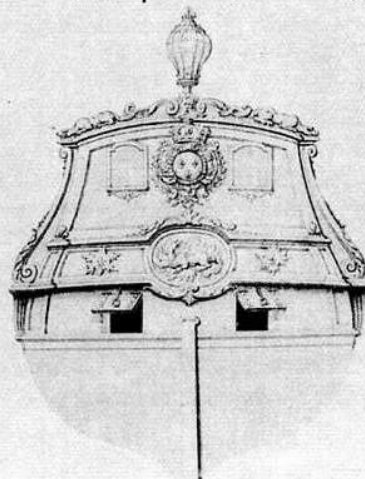
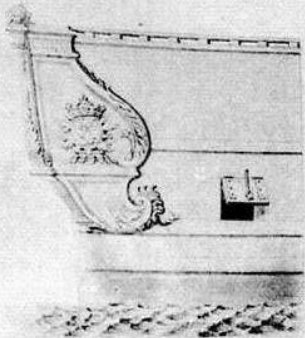
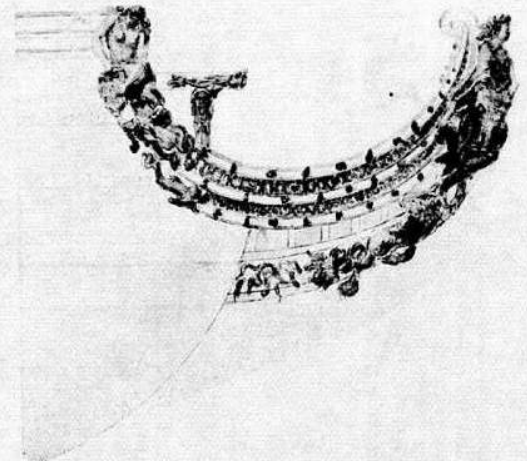
L'OCEAN 1^{er} Rang



LE SOUVERAIN. 1^{er} Rang



LE VICTORIEUX (Dorures) 1^{er} Rang



LA SALAMANDRE FRÉGATE

Tous ces Grands à l'échelle de 0.04 environ réduits au tiers. 003

Seite 12 des Manuskripts

Tafel Nr. 1

ABMESSUNGEN VON SCHIFFEN DES 1. BIS 5. RANGES
VORSCHRIFTEN VON 1681¹⁾

- Spalte 1 Rang
- 2 Länge des Kiels, projizierte Länge
 - 3 Länge von Vorsteven bis Hintersteven (Außenkante)
 - 4 Breite des Schiffes auf Außenkante Spanten
 - 5 Tiefe von Kiel bis unter Deckbalken
 - 6 Höhe des Vorstevens
 - 7 Höhe des Hinterstevens
 - 8 Vorsteven Überhang
 - 9 Fall des Hinterstevens
 - 10 Breite über Schanzkleid
 - 11 Breite der Bodenwrangen im Hauptspant
 - 12 Überhang der Bodenwrangen im Hauptspant
 - 13 Höhe des Belaufs hinten
 - 14 Höhe des Belaufs vorne
 - 15 Erhöhung des Decks im Vorschiff
 - 16 Erhöhung des Decks im Hinterschiff
 - 17 Höhe zwischen den Decks, von Planke bis unter den Balken
 - 18 Einfallen des Schiffes am Schandeckbargholz

¹⁾ Zwei andere Tafeln desselben Manuskripts geben Abmessungen von Fahrzeugen; diese wurde gewählt, weil sie mit dem Datum der Vorschrift versehen war. Im Endergebnis zeigen sich kaum merkliche Abweichungen.

Seite 11 des Manuskripts

Tafel Nr. 2

ABMESSUNGEN VON SCHIFFEN DES 1. BIS 5. RANGES
(IM JAHRE 1690)

- Spalte 1 Rang
- 2 Anzahl der Kanonen
 - 3 Anzahl der Geschützpfortendurchbrüche in der 1. Batterie
 - 4 Abstand der Geschützpforten
 - 5 Länge einer Geschützpforte
 - 6 Länge des Schiffes von Hintersteven bis Vorsteven
 - 7 Länge des Kiels, projizierte Länge
 - 8 Vorsteven Überhang
 - 9 senkrechte Höhe des Vorstevens
 - 10 Fall des Hinterstevens
 - 11 senkrechte Höhe des Hinterstevens
 - 12 Breite auf Hauptdeckbalken
 - 13 Länge der Bodenwrange im Hauptspant
 - 14 Länge der Bodenwrange, bei den Beläufen vorne und hinten beginnend
 - 15 Tiefe vom Kiel bis zum Raumbalken

et les planches de 1778, montrent leur forme tracée en ponctué et représentée à part. fig. 27 et 28, c'étaient presque des triangles et leur partie inférieure était tenue par un bord à coulisse glissant dans des anneaux fixés en avant de la vergue. Leur forme triangulaire devait rendre leur manœuvre plus facile que celle de nos dernières bonnettes. La longueur des bouts dehors égalait le tiers de celle de leur vergue. Il n'est pas question de bonnettes de perroquet et on n'a pas tracé celles des basses voiles, tant pour éviter la confusion sur la figure que par l'incertitude sur la manière dont elles étaient tenues par le bas. Il est probable que c'était sur un tangon placé au grand poste hauban, parce qu'une nomenclature dit qu'on y plaçait un long arc boutant fixé pour servir à la bonnette, je n'ai pas trouvé qu'il y en eut au même de milieu. Le modèle du Sans Pareil de 1760 montre les ferures d'un tangon aux grands poste haubans seulement.

Comme on le voit sur le plan du pont fig. 86 les manœuvres les plus nouvelles avaient leur retour dans la batterie haute et dans la grande rue tribord et babord de la chaloupe. Il devait être très gênant de manœuvrer à la fois sur deux étages; c'est à dire dans la batterie haute et sur les deux gaillards qui ne communiquaient entre eux que par des passes-avant très étroits et des échelles. Quand au cabestan, dont il a été question, il est difficile d'en comprendre l'usage en ce qu'il était à la place de la chaloupe et il était sans doute dans le cas du cabestan mentionné dans le dictionnaire manuscrit pour les vaisseaux de 2^{ème} rang; car il y est dit qu'il ne servait qu'en rade et qu'il fallait le déplacer à la mer pour amener la chaloupe sur ses chantiers. Sur des dessins de Vaisseau de 1^{er} rang fig. 1, Pl. 135, il est dans la 2^{ème} batterie et marqué en ponctué sur la coupe longitudinale. Il devait y avoir des poulies de conduite ou plutôt des margouillots sur les bas haubans, car il en restait quelques uns sur le modèle du Royal Louis; ainsi que sur celui d'un vaisseau Hollandais, ou l'on voyait aussi des taquets genopis sur des haubans et le ponton avait un ratelier

de manœuvre. Ce dernier modèle N° 1059 est mieux exécuté, mais en bon état et il présente beaucoup d'analogie avec le Royal Louis. Toutefois il doit être d'une époque postérieure en ce qu'il a deux focs, dont l'un sur un bâton avec un drapeau oblique et par suite pas de perroquet de beaupré, mais une gaine pour porter un pavillon. La contre-civadière est disposée comme celle du Sans Pareil, Pl. 100 et il y a un minor, des bouts dehors aux vergues d'hune, tandis que pour le Royal Louis, il n'en est mentionné que pour les basses vergues. Il a des palanquins simples passés dans un dan au bout de la vergue avec une poulie de retour aux barres. La date de ce modèle, acquis depuis peu, est inconnue et d'après l'aspect ainsi que les détails, elle doit être intermédiaire entre le Royal Louis dont il est ici question et le Sans Pareil, Planches 100 et suivantes. Le beaupré porte un filin pour servir le petit foc.

Des plans d'emménagements des papiers d'Ollivier et du Musée, ont permis de porter sur les planches ce qui concerne la disposition des locaux dans les batteries et la dunette, ces plans étaient cotés avec soin et leur reproduction sur les planches, fig. 12, 14, 16 et 20 est assez détaillée pour n'exiger aucune explication; Il en est de même de la charpente des ponts, fig. 21, qui complète à peu près, ce que montrent la section par le maître couple, fig. 3, et surtout celle suivant la longueur, fig. 1, qui tracée à son époque fait connaître tout l'intérieur, aussi suffit-il pour compléter la connaissance de ces anciens vaisseaux, d'ajouter quelques extraits du manuscrit de 1690 et de ceux un peu postérieurs, en commençant par les tables des dimensions des cinq rangs de vaisseaux dont les modèles du musée de 623 à 635 paraissent une reproduction en relief et que les planches 139, 140, 141 et 142 complètent par leurs tracés des formes et des voilures. Il en résulte qu'en se référant aux détails relatifs au Royal Louis, on peut se faire une idée exacte de la construction de tous les navires de cette époque, dont les tableaux donnent les chiffres précis, copiés dans les manuscrits dont il a été question.

Proportions des Vaisseaux depuis le 1^{er} Rang jusqu'au 5^{ème}
Règles de 1681⁽¹⁾

Page 12 du manuscrit.

Catégorie N° 1

Rang	Longueur de quille portant sur terre	Longueur de l'étrave à l'étambot de dehors en dehors	Largeur du vaisseau en dehors des membrures	Croix sur la quille au dessus du bau.	Hauteur de l'étrave	Hauteur de l'étambot	Ecartement de l'étrave	Quête de l'étambot	Largeur à la face	Plat de la matresse varangue	Occultement de la matresse varangue	Hauteur des façons de l'arrière	Hauteur des façons de l'avant	Retournement du pour en avant	Retournement du pour en arrière	Hauteur d'entre deux ponts diff. la planche sous le bau	Hauteur du vaisseau à la face du plat bord.
1 ^{er} Rang	45,47	52,93	14,536	6,605	10,567	10,070	5,847	1,624	9,690	7,255	-0,251	5,116	2,476	7,038 qui est 0,162 plus que le bouge du bau	7,258 qui est 1 ^{er} 30 plus que le milieu	1,840	3,654
2 ^{er} Rang	42,55	49,70	13,480	6,198	10,232	9,745	5,522	1,515	8,987	6,743	0,223	4,872	2,456	6,573 qui est 0,135 plus que le bouge du bau	1,244 plus que le milieu	1,843	3,356
	40,28	47,40	12,668	5,874	9,096	8,771	5,197	1,461	8,446	6,333	0,209	4,384	2,193	6,171 qui est 0,108 plus que le bouge du bau	1,180 plus que le milieu	1,786	3,167
3 ^{er} Rang	38,44	44,828	12,019	5,603	8,772	8,446	5,034	1,407	8,012	6,009	0,202	4,222	2,111	6,009 ou 0,08 plus que le bouge du bau	1,136 plus que le milieu	1,786	2,436
	39,045	46,477	12,022	6,624			4,682										
	36,49	42,48	11,582	5,359	8,446	8,121	4,872	1,353	7,579	5,684	0,196	4,060	2,03	5,522 plus que le milieu	1,055 plus que le milieu	1,786	2,274
4 ^{er} Rang	32,611	38,33	10,314	4,691	7,633	7,471	4,222	1,244	6,984	5,116	0,189	3,735	1,868	4,980 plus que le milieu	0,974 plus que le milieu	1,759	2,057
5 ^{er} Rang	30,69	35,732	8,983	4,647	6,822	6,822	3,898	1,136	6,956	4,466	0,189	3,440	1,705	4,709 plus que le milieu	0,812 plus que le milieu	1,732	1,786

(1) Deux autres tableaux du même manuscrit donnent les proportions des vaisseaux et celui-ci a été choisi parce qu'il porte la date d'une règle. On verra les différences sont peu sensibles.

Page 11 du manuscrit

Proportions des Vaisseaux du 1^{er} Rang au 5^{ème} (en 1690).

Catégorie N° 2.

	Port en Canons	Nombre de Sabords percés en première batterie	Distance des sabords entre eux	Longueur de chaque sabord.	Longueur du Navire de l'étrave à l'étambot	Longueur de la quille portant sur terre	Quête de l'étrave	Hauteur verticale de l'étrave	Quête de l'étambot	Hauteur verticale de l'étambot	Largeur de la matresse bau.	Longueur du plat de la matresse varangue	Long. du plat de la varangue qui commencent les façons de l'Ar. de l'R.	Croix de dessous quille jusqu'à la ligne de côté du bau.
1 ^{er} Rang.	110	15	2,43	0,997	53,92	45,47	6,50	11,36	2,16	10,22	14,82	7,42	4,92	7,04
2 ^{er} Rang.	74	14	2,35	0,947	48,39	40,60	5,59	10,14	1,92	9,10	13,20	6,61	4,38	6,28
3 ^{er} Rang.	56	13	2,27	0,892	43,11	38,05	5,14	9,01	1,84	8,10	11,39	5,68	3,79	5,57
4 ^{er} Rang.	46	12	2,25	0,811	38,33	32,48	4,63	8,10	1,54	7,31	9,87	5,09	3,38	5,00
5 ^{er} Rang.	36	11	2,19	0,676	36,38	27,94	3,98	6,98	1,33	6,28	8,80	4,38	2,92	4,30

(Fortsetzung)

(Tafel Nr. 2 Forts.)

ABMESSUNGEN VON SCHIFFEN DES 1. BIS 5. RANGES
(IM JAHRE 1690)

- Spalte 1 Rang
 2 Tiefe des Schiffes vom Kiel bis zur Heckreling
 3 Länge der Heckbalken
 4 Höhe des Belaufts hinten
 5 Höhe des Belaufts vorn
 6 Einfallen des Schiffes im Bereich des Schandecks
 7 Einfallen des Schiffes im Bereich der Heckreling
 8 Dicke des Kiels
 9 Breite des Kiels
 10 Länge der Verscherbung des Kiels
 11 Tiefe des 1. und 2. Decks
 12 Stärke der Bodenwrangenknie
 13 Stärke der Balken des 1. Decks, der Heckbalken, Bugbänder und Kattspur
 14 Stärke der Balken des 2. Decks
 15 an welcher Stelle liegen die Gatts der Halsen

Tafel Nr. 3

HOLZMATERIALSTÄRKEN VON SCHIFFEN DES 1. BIS
5. RANGES
BRANDER UND FLUITEN IM JAHRE 1690

- | | | |
|---|--|-------------------|
| Spalte 1 Rang | 22 Breite des Stringers 1. Deck | } Stringer |
| 2 Kanonen | 23 Breite des Stringers 2. Deck | |
| 3 Kiel | 24 Breite des Stringers 3. Deck | |
| 4 Breite des Hinterstevens | 25 Breite des Stringers Back | |
| 5 Breite des Vorstevens | 26 1. Deck | |
| 6 Breite der Bodenwrangen im Boden | 27 2. Deck | } Stärke der Knie |
| 7 Dicke der Bodenwrangen im Boden | 28 3. Deck | |
| 8 Dicke der Bodenwrangen an den Kielschweinen | 29 Back | |
| 9 Dicke der Spanten am 1. Deck | 30 Poop | } Wegerung |
| 10 Dicke der Spanten am Heckbalken | 31 1. Deck | |
| 11 Breite des 1. Bergholzes | 32 2. Deck | |
| 12 Breite des 3. Bergholzes | 33 3. Deck | |
| 13 Breite des 4. Bergholzes | 34 Back | |
| 14 Breite des 5. Bergholzes | 35 Poop | |
| 15 Breite des 6. Bergholzes | 36 Höhe der Kattspur über Bodenwrangen | |
| 16 Schandeck | 37 Dicke der Kattspur | |
| 17 Balken des 1. Decks | 38 Dicke der Reling | |
| 18 Balken des 2. Decks | 39 Dicke des 1. Decks | |
| 19 Balken des 3. Decks | 40 Dicke des 2. Decks | |
| 20 Balken der Back | | |
| 21 Balken der Poop | | |

VERHÄLTNISSE DER MASTEN ALLER SCHIFFE UND
BRANDER
NACH DEM MANUSKRIFT VON 1690

<i>Spalte 1</i>	<i>Rang</i>	16	<i>Großmarsstänge</i>
2	<i>Kanonen</i>	17	<i>Durchmesser</i>
3	<i>Länge des Großmastes</i>	18	<i>Vormarsstänge</i>
4	<i>Durchmesser, aus mehreren Teilen</i>	19	<i>Durchmesser</i>
5	<i>Durchmesser, aus einem Stück</i>	20	<i>Kreuzmarsstänge</i>
6	<i>Topp des Großmastes</i>	21	<i>Durchmesser</i>
7	<i>Fockmast</i>	22	<i>Großbramstänge</i>
8	<i>Durchmesser, aus mehreren Teilen</i>	23	<i>Durchmesser</i>
9	<i>Durchmesser, aus einem Stück</i>	24	<i>Vorbramstänge</i>
10	<i>Topp des Mastes</i>	25	<i>Durchmesser</i>
11	<i>Besamast</i>	26	<i>Kreuzbramstänge</i>
12	<i>Durchmesser</i>	27	<i>Durchmesser</i>
13	<i>Gesamtlänge, Bugspriet</i>	29	<i>Durchmesser</i>
14	<i>Durchmesser, aus mehreren Teilen</i>	30	<i>Blinde oder Bugsprietstänge</i>
15	<i>Durchmesser, aus einem Stück</i>	31	<i>Durchmesser</i>

VERHÄLTNISSE DER RAHEN, NACH DEM MANUSKRIFT
VON 1690

<i>Spalte 1</i>	<i>Rang</i>	13	<i>Vormarsrah</i>
2	<i>Kanonen</i>	14	<i>Durchmesser</i>
3	<i>Große Rah</i>	15	<i>Kreuzbramrah</i>
4	<i>Durchmesser</i>	16	<i>Durchmesser</i>
5	<i>Fockrah</i>	17	<i>Große Bramrah</i>
6	<i>Durchmesser</i>	18	<i>Durchmesser</i>
7	<i>Besanrute</i>	*19	<i>Bugsprietrab</i>
8	<i>Durchmesser</i>	20	<i>Durchmesser</i>
9	<i>Blinde Rah</i>	23	<i>Durchmesser</i>
10	<i>Durchmesser</i>	24	<i>Kreuzrah</i>
11	<i>Große Marsrah</i>	25	<i>Durchmesser</i>
12	<i>Durchmesser</i>	26	<i>Flaggstock</i>
		27	<i>Durchmesser</i>

„FRANCE“ UND „CHILT“, „PAULISTA“, „CARIOCA“,
„PETROPOLIS“ UND „COMMERCE DE PARIS“
Segelschiffe von Augustin Normand (Vater) in Havre konstruiert von 1850 bis 1853

*Voilure =
Beseelung*

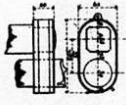
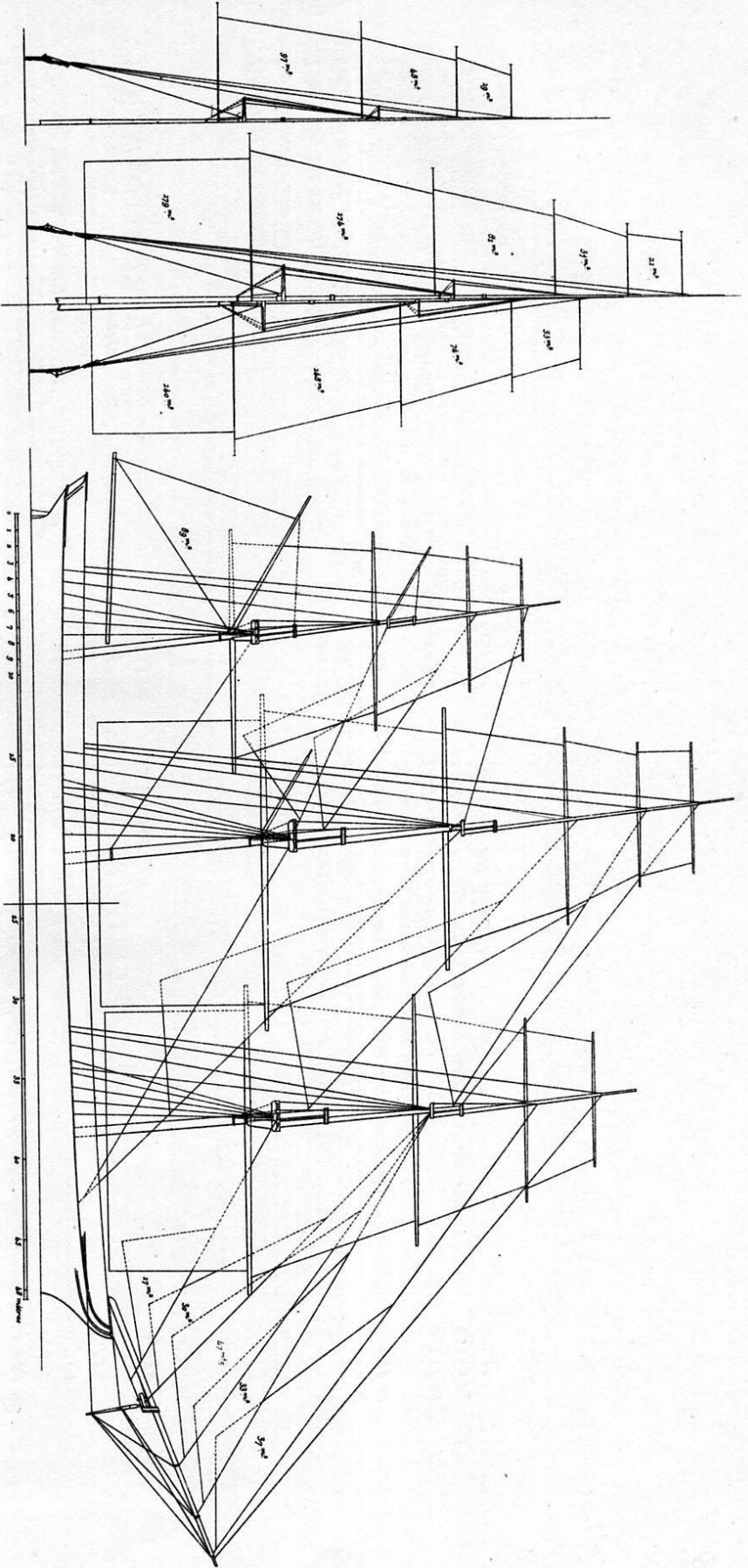
*Hune d'Artimon
Kreuzmars*

*Hune de Misaine
Vormars*

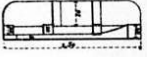
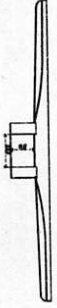
*Grande hune
Großmars*

*Clef pour mât de hune
Marsstänge Schloßholz
(dopp. Maßstab)*

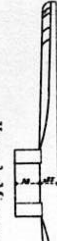
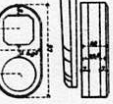
FRANCE ET CHILI. PAULISTA, CARIOCA, PETROPOLIS ET COMMERCE DE PARIS
Navires à voiles construits par M^r Augustin Normand père au Havre de 1850 à 1853
VOILURE



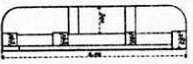
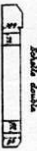
Hune d'Arctimon



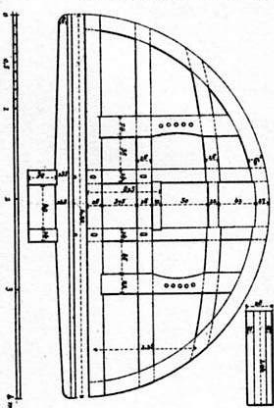
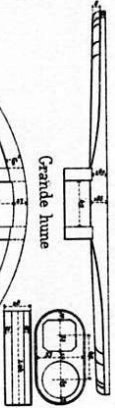
Hune de Misaine



Clou pour mât de hune
Soudé double

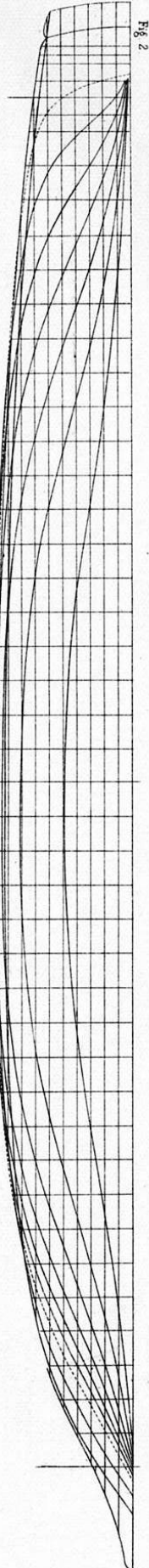
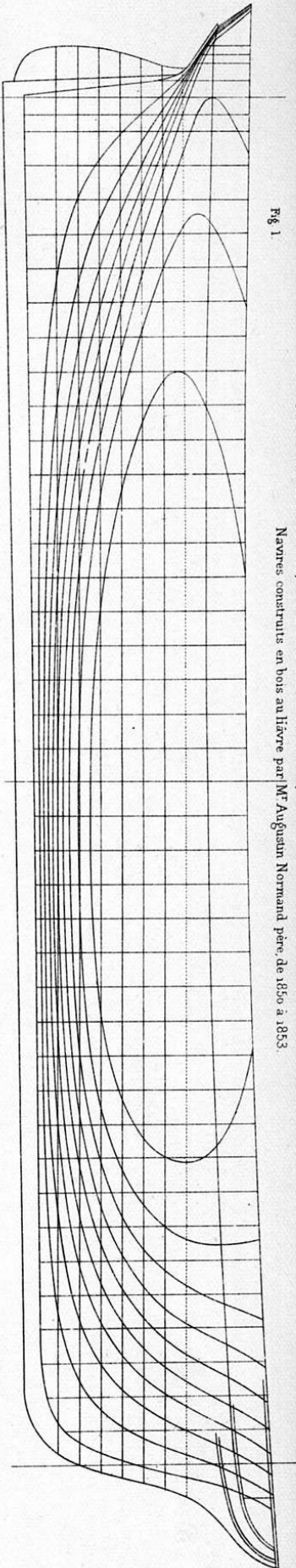


Grande hune



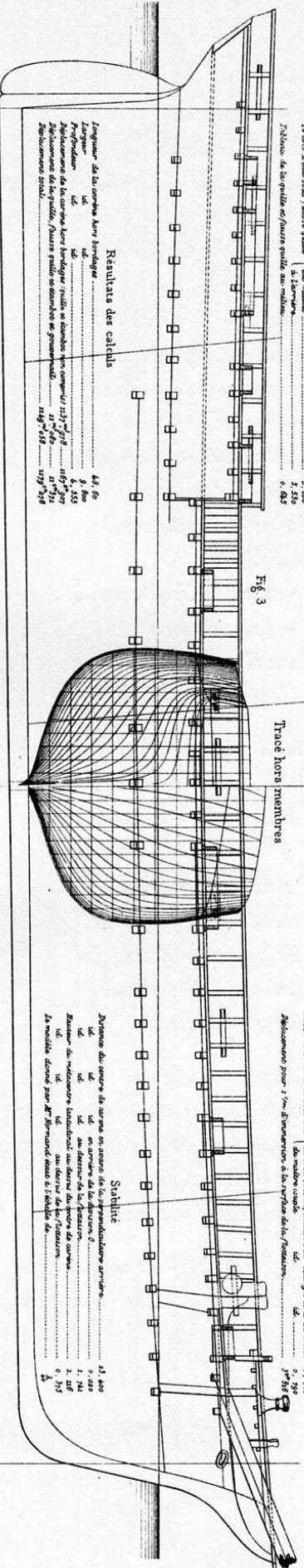
„FRANCE“ UND „CHILI“, „PAULISTA“, „CARIOCA“,
 „PETROPOLIS“ UND „COMMERCE DE PARIS“
 Segelschiffe von Augustin Normand (Vater) in Havre konstruiert von 1850 bis 1853

Dimensions principales =		
Hauptabmessungen		
Länge Vorderkante Vorsteven bis Hinterkante Hintersteven an der Ladewasserlinie	48,60 m	Eingetauchte Hauptspanfläche (ohne Kiel) Wasserlinienfläche
Breite über Außenhaut	9,80 m	Inhalt des umschriebenen Quaders
Höhe auf $\frac{1}{2}$ L von Kielspannung bis Decke	5,90 m	Fläche des umschriebenen Wasserlinienrechtecks
Tiefgang unter d. Loskiel vorn Mitte hinten	4,83 m 5,18 m 5,53 m	Fläche des umschriebenen Hauptspanrechtecks
Höhe Kiel und Loskiel auf $\frac{1}{2}$ L	0,645 m	Völligkeitsgrad Völligkeitsgrad d. Wasserlinie Völligkeitsgrad d. Hauptspants
		Deplacement für 1 cm Tieferhaltung d. Wasserlinie
		3,816 t
Resultats des calculs =		
Berechnungsergebnisse		
Länge des Unterwasserschiffes	48,60 m	Stabilität =
Gr. Breite über Außenhaut	9,80 m	Stabilität
Tiefgang des Unterwasserschiffes	4,553 m	Deplacements-Schwerpunkt vor d. hint. Lot
Deplacement d. Unterwasserschiffes	1167,907 t	Deplacements-Schwerpunkt vor d. Hauptspant
auf Außenhaut (ohne Kiel u. Steuen)		Deplacements-Schwerpunkt unter d. Wasserlinie
Deplacement v. Kiel, Loskiel, Steuern und Ruder	11,371 t	Höhe des Längennetzentrums über dem Deplacements-Schwerpunkt
Gesamt-Deplacement	1179,278 t	Höhe des Längennetzentrums über d. Wasserlinie Maßstab des Modells
		2,116 m
		0,375 m
		1:40



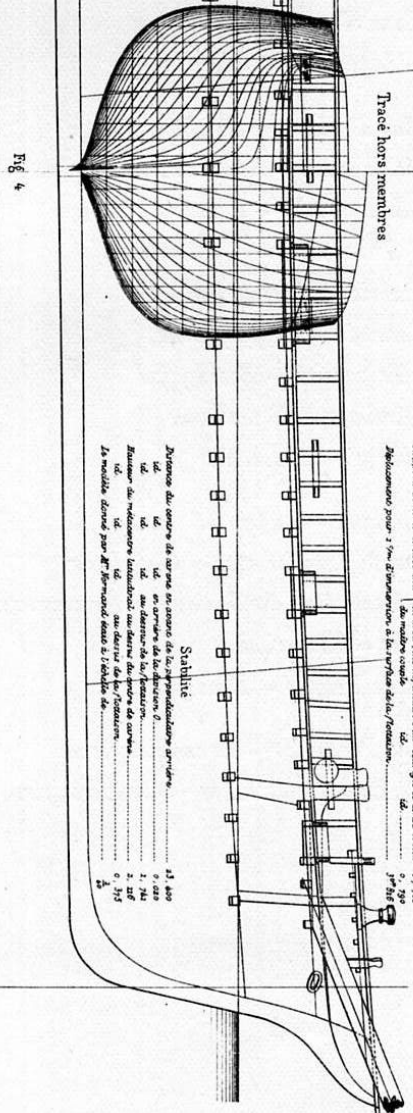
Dimensions principales

Longueur du débris de l'étrave au débris de l'étrave à la lisse de la lisse en charge 41, 800
 Longueur du débris de l'étrave au débris de l'étrave à la lisse de la lisse en charge 41, 800
 Longueur du débris de l'étrave au débris de l'étrave à la lisse de la lisse en charge 41, 800
 Longueur du débris de l'étrave au débris de l'étrave à la lisse de la lisse en charge 41, 800
 Longueur du débris de l'étrave au débris de l'étrave à la lisse de la lisse en charge 41, 800



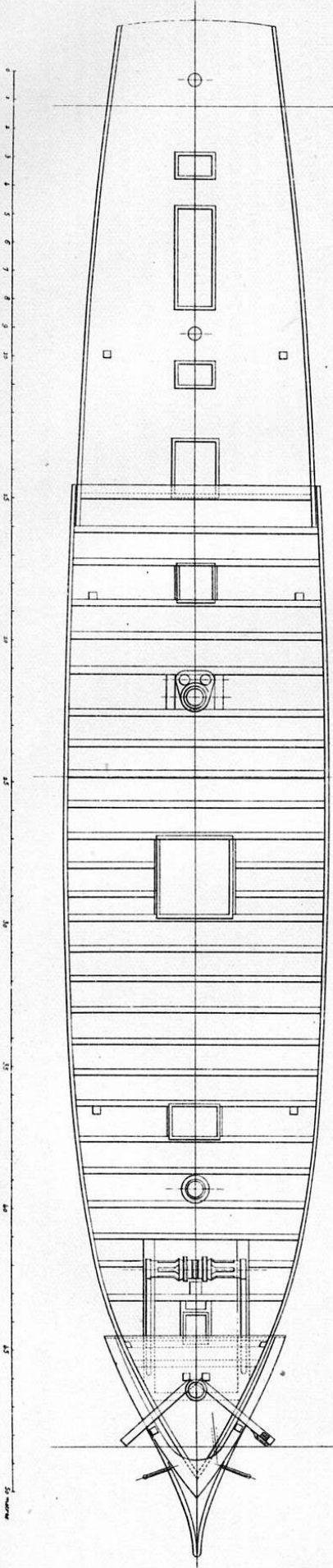
Résultats des calculs

Longueur de la coque hors bordage 41, 800
 Largeur de la coque hors bordage 11, 700
 Hauteur de la coque hors bordage 11, 700
 Hauteur de la coque hors bordage 11, 700
 Hauteur de la coque hors bordage 11, 700



Stabilité

Distance du centre de gravité au centre de gravité de la coque 11, 700
 Distance du centre de gravité au centre de gravité de la coque 11, 700
 Distance du centre de gravité au centre de gravité de la coque 11, 700
 Distance du centre de gravité au centre de gravité de la coque 11, 700
 Distance du centre de gravité au centre de gravité de la coque 11, 700



Artimon = Kreuzmast

Grand Mât = Großmast

Bonnette de Cacatois = Royal-Leesegelelrah

Mât de Petit Perroquet = Vorbramstänge

Grand Perroquet = Großbramstänge

Misaine = Fockrah

Grande Vergue = Großrah

Vergue Barée = Großsegelelrah

Petit Perroquet = Vorbramrah

Misaine = Fockmast

Barres de Perroquet = Bramsaling

Petit Hunier = Vormarsrah

Grand Hunier = Großmarsrah

Perroquet de Fougue

Grand Perroquet = Großbramrah

Perruche = Kreuzbramrah

Contre-Cacatois = Skysegelelrah

Tangon = Unterleesegelelspiere

Grand Mât de Hune = Großmarsstänge

Petit Mât de Hune = Vormarsstänge

Cacatois de Perruche = Kreuzroyalstänge

Corne de Grand Mât = Großmastgaffel

Petit Cacatois = Vorroyalrah

Grand Cacatois = Großroyalrah

Corne de Brigantine = Besangaffel

Bôme d'Artimon = Besanbaum

Mât de charge = Ladebaum

Mât de Beaupré = Bugspriet

*Corne pour le papillon etc. = Gaffel für
das Papillonsegelel an der Saling der Kreuzmarsstänge*

Mât de Foc = Klüverbaum

Perroquet de Fougue = Kreuzmarsstänge

Bonnette de Perroquet = Bramleesegelelrah

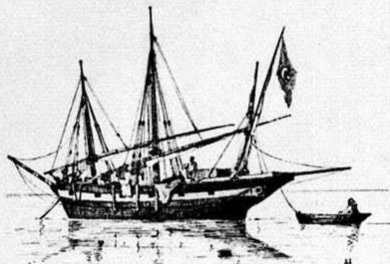
Vergue de Bonnette de Hune = Oberleesegelelrah

NAVIRES ARABES DE LA CÔTE DE TUNIS.

Dessinés par M^r Hennique Lieutenant de Vaisseau en 1882.

Pavillon, fond rouge et croissant et étoiles intérieures blancs.

N° 1.



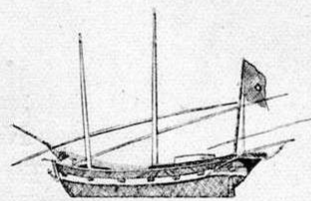
Chabek Tunisien, au mouillage.

N° 2.



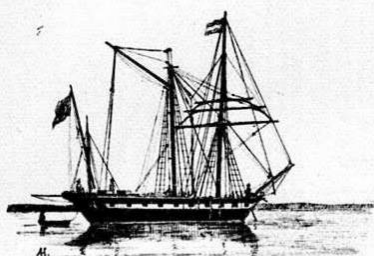
Mustek Tunisien.

N° 1 bis



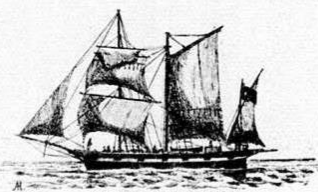
Chabek Tunisien, avec ses couleurs.
Grands voiles, hatterie blanche, mâts et vergues bleu ciel, bandes de couleur sur les poutres, tape-ciel et haubans bandes bleu et blanc, tableau bleu avec croissant blanc. Pavillon avec amulette de combat de vainc.

N° 3.



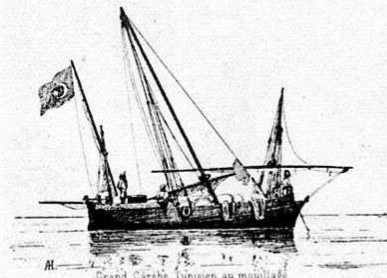
Chutba Arabe au Velaccere des Sables.

N° 3 bis



Chutba Arabe de Djerbah.

N° 4.



Grand Carabe Tunisien au mouillage.

N° 4 bis



Grand Carabe Tunisien, courant grand verjus.

N° 4 ter



Carabe Arabe, en appareillage.

N° 4 quater



Carabe Arabe à 2 mâts (Tripoli à Tunis).

N° 5.



Sandale Arabe à 2 mâts.

N° 5 bis



Sandale Arabe à 2 mâts.

N° 5 ter



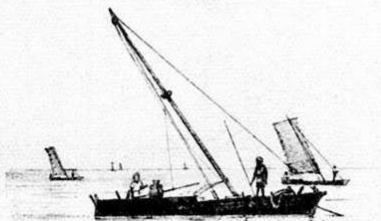
Sandale Arabe à 3 mâts.

N° 5 quater



Sandale Arabe de Djerbah.

N° 6.



Loude, bateau des pêcheurs de Sfax.

N° 6 bis



Loude, bateau des pêcheurs de Sfax.

No. 8
ital. Tartane von
Castella Mare

No. 8^{bis}
gr. sizilian. Tartane

No. 9
ital. Paredgia

No. 10
gr. Schifazzo
(Sizilien)
vor Anker

No. 10^{bis}
ital. Schifazzo

No. 10^{ter}
sizil. Schifazzo
bei der Schwammfischerei

No. 10^o
kl. sizil. Schifazzo

No. 11
sizil. Bovo oder
Stierboot

No. 11^{bis}
ital. Bovo

No. 12
sizil. Laoutelle bei
d. Schwammfischerei

No. 12^{bis}
sizil. Laoutelle
unter Segel

No. 13
ital. Paranzella bei
d. Einfahrt in den Hafen

No. 13^{bis}
dieselbe Paranzella
mit ihren Farben

No. 14
dies. Paranzella mit
ihren bemalten Segeln

No. 15
sizil. Barken bei der
Schwammfischerei

NAVIRES ITALIENS ET SICILIENS

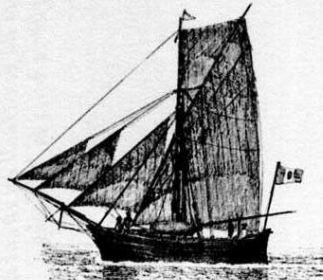
Dessinés par M^r Hennique, Lieutenant de Vaisseau en 1882

N° 8



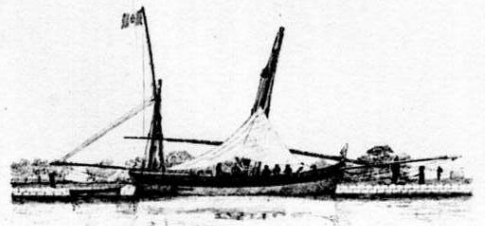
Tartane italienne de Castellamare

N° 8 bis



Grande Tartane sicilienne servant à recueillir, sur les bancs de pêche, la flottille des bateaux arctilleurs de la Côte.

N° 9



Pircôja italienne, amarrée à quai

N° 10



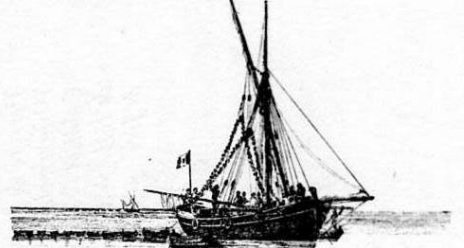
Grand Schifazzo sicilien au mouillage

N° 10 bis



Schifazzo sicilien

N° 10 ter



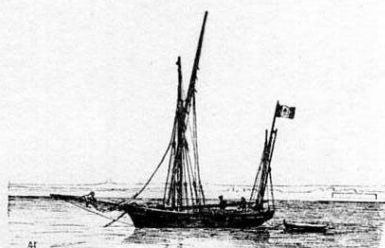
Schifazzo sicilien à la pêche des éponges

N° 10 4



Petit Schifazzo sicilien

N° 11



Bovo ou bateau-bouv sicilien

N° 11 bis



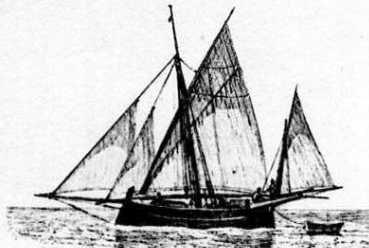
Bovo italien

N° 12



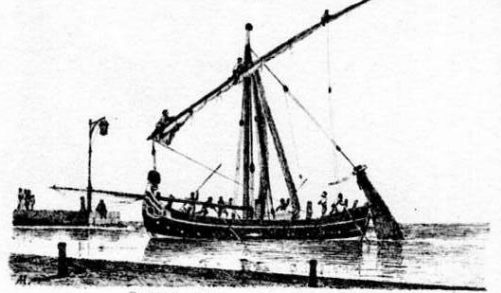
Laoutello sicilien, à la pêche des éponges

N° 12 bis



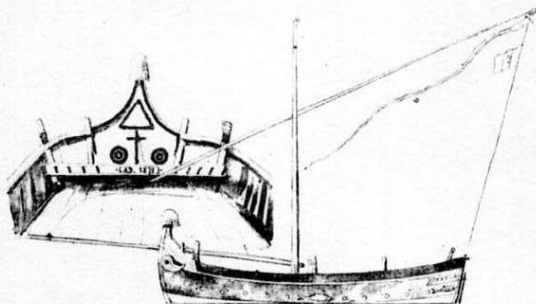
Laoutello sicilien, sous voiles

N° 13



Paranzella italienne, rentrant au port

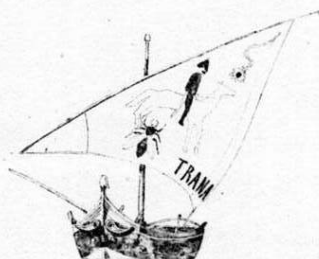
N° 13 bis



La même paranzella avec ses couleurs

Vente fond jaune, triangle au point d'amure blanc, canotier noir, chenal brun, manche voile brunes, corps noir, serpent tête noire, corps brun, mat et vergues bruns ou bleus.

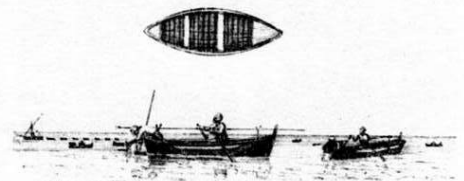
N° 14



La même paranzella avec sa voile colorée

Vente fond jaune, triangle au point d'amure blanc, canotier noir, chenal brun, manche voile brunes, corps noir, serpent tête noire, corps brun, mat et vergues bruns ou bleus.

N° 15



Barchotaz sicilienne pêchant des éponges

<i>Surface totale des voiles pour dériver =</i>	
<i>Gesamtsegelfläche</i>	169,70 m ²
<i>Surface de dérive du bateau =</i>	
<i>Lateralfplanfläche</i>	10,88 m ²
<i>Longueur de l'antenne =</i>	
<i>Länge der Rah</i>	17,40 m
<i>Surface du gouvernail au tirant d'eau de 1 m =</i>	
<i>Ruderfläche bei 1 m Tiefgang</i>	0,75 m ²

Fig. 3
Plan du Filet =
Netzplan

Fig. 16
Ferrure de la drisse =
Eisenbeschlag
Cabillot = Koffeinagel
de côté = von der Seite
de face = von vorn

MULETA
PORTUGIESISCHES FISCHERBOOT
1888

Fig. 11 Spantenriß

Fig. 6 Längsschnitt

Fig. 12 Hauptspant

*Fig. 16 Querschnitt XX
Ansicht von vorn
Ansicht von hinten*

Fig. 7 Wasserlinien

Fig. 13 Ansicht von hinten

Fig. 8 Sentenriß

Fig. 9 Deckplan

Fig. 14 Ansicht von vorn

Fig. 10 Plankeneinteilung

MULETA

Bateau pêcheur Portugais

D'après les modèles et les dessins de M^r Ponce de la Mourne 1888

Fig 11. Vertical.

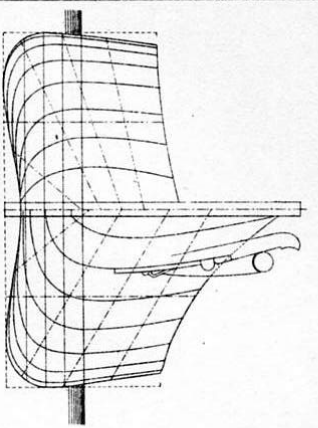


Fig 12. Section au Maître

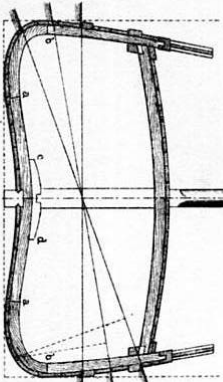


Fig 16. Section XX.

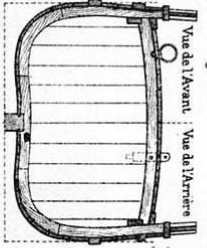


Fig 13. Vue de l'Arrière

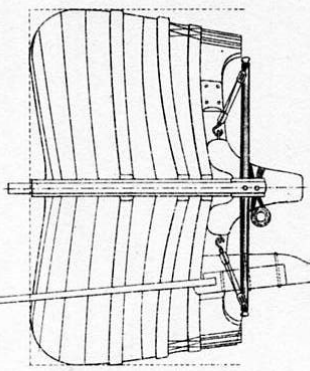


Fig 15. Derive

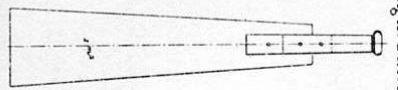


Fig 14. Vue de l'Avant

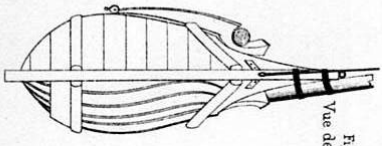


Fig 6. Elevation du travers

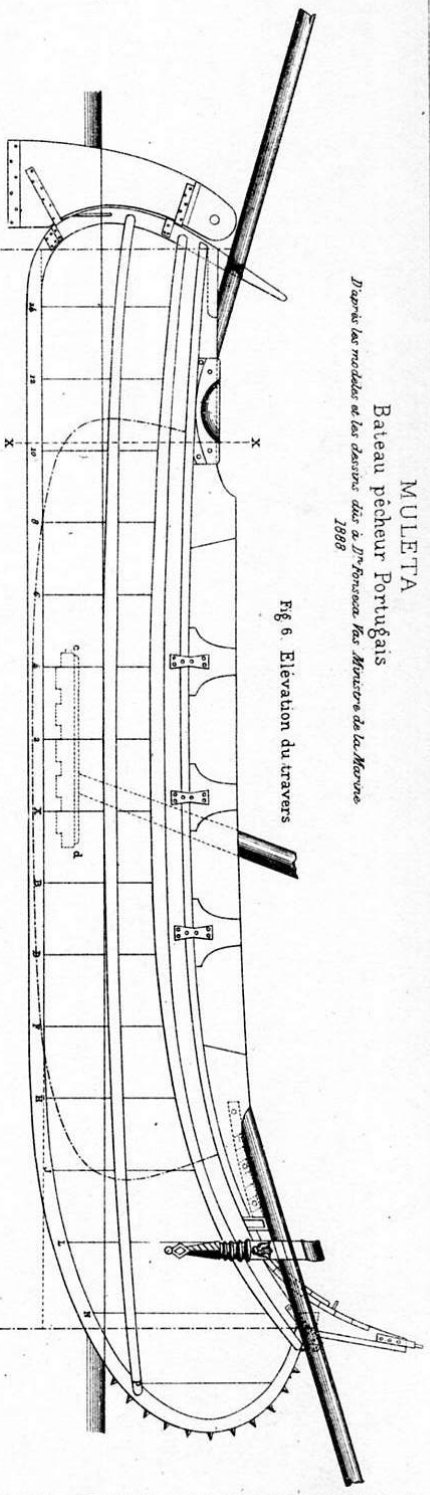


Fig 7. Lignes d'eau

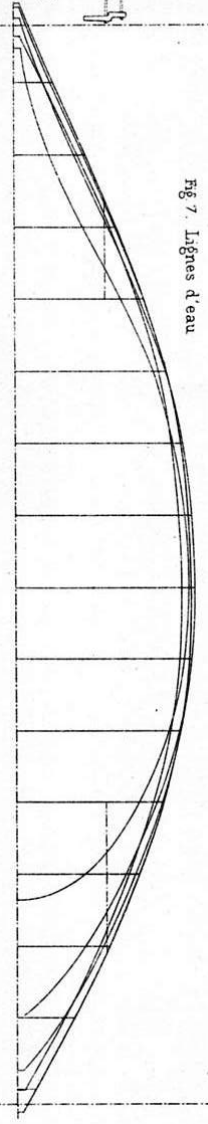


Fig 8. Lisses

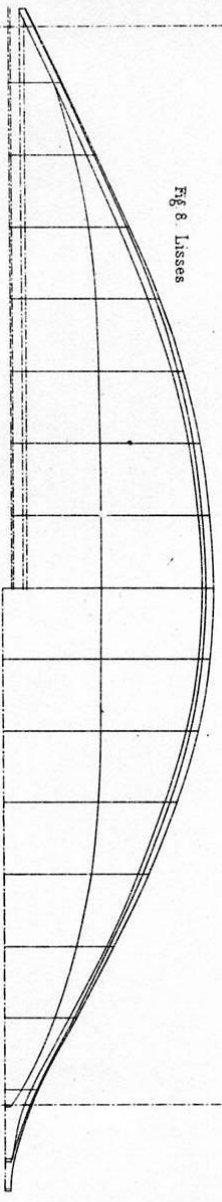


Fig 9. Plan du Pont

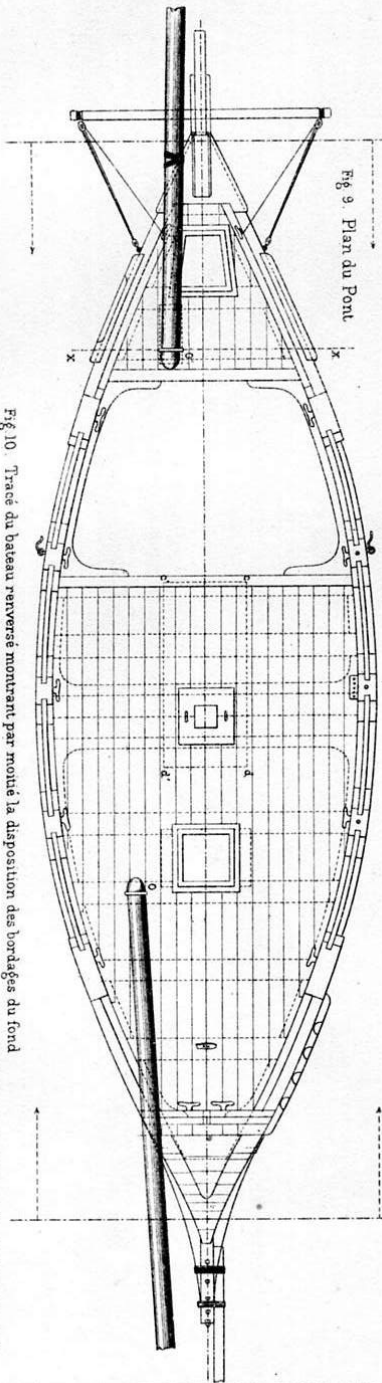
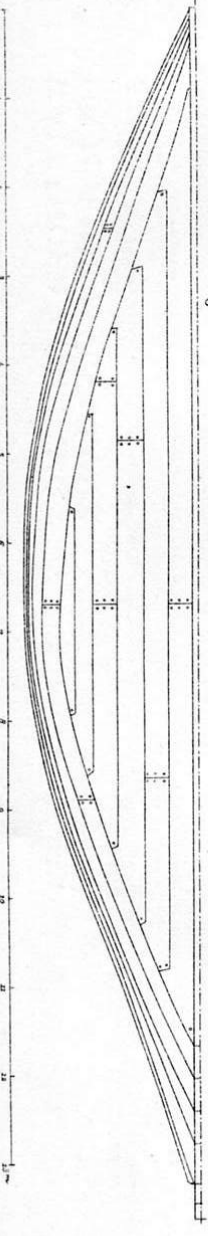
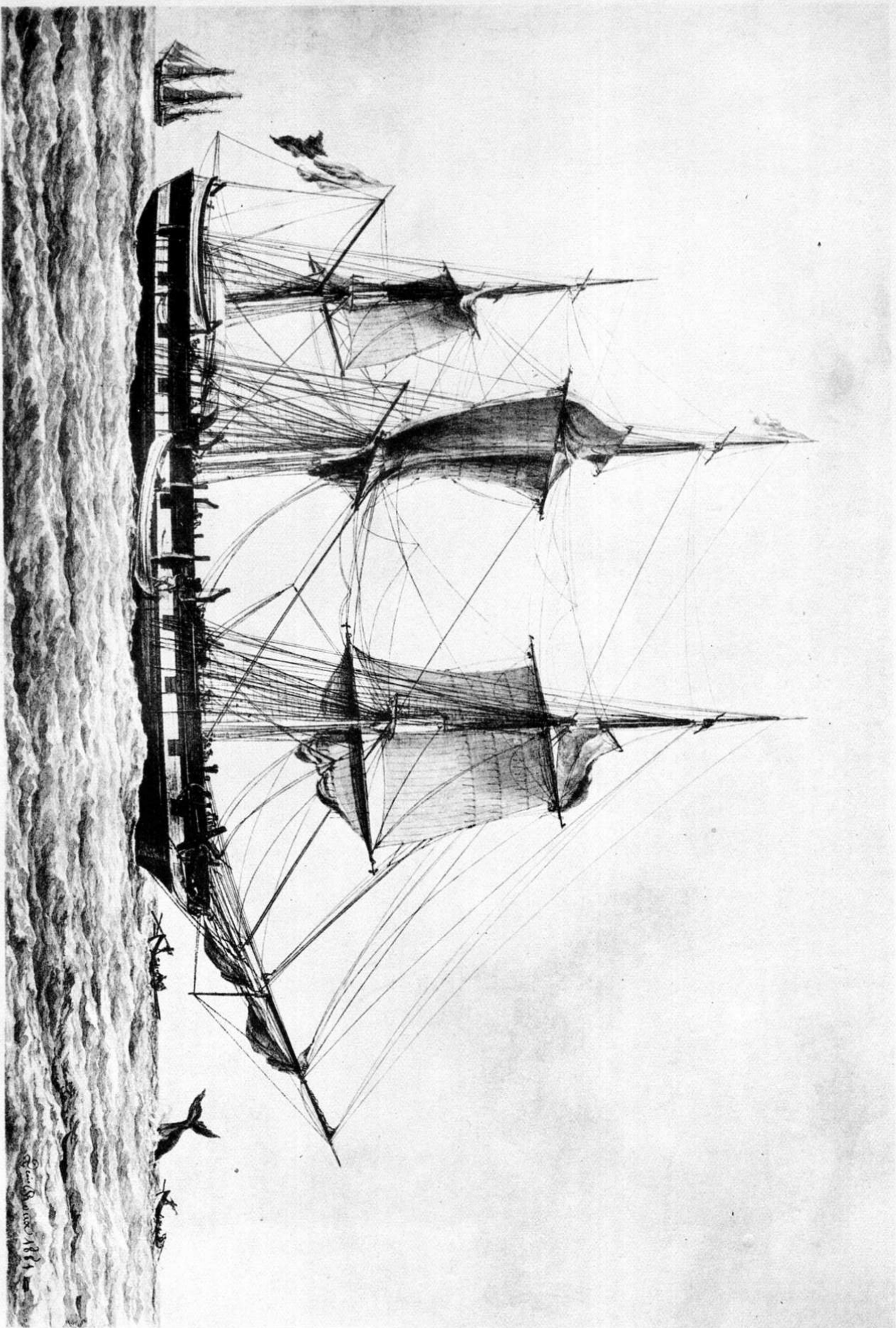


Fig 10. Tracé du bateau renversé montrant par moitié la disposition des bordages du fond



BALEINIER EN PÊCHE
par ROUX peintre de la Marine.



Philippe Buchard

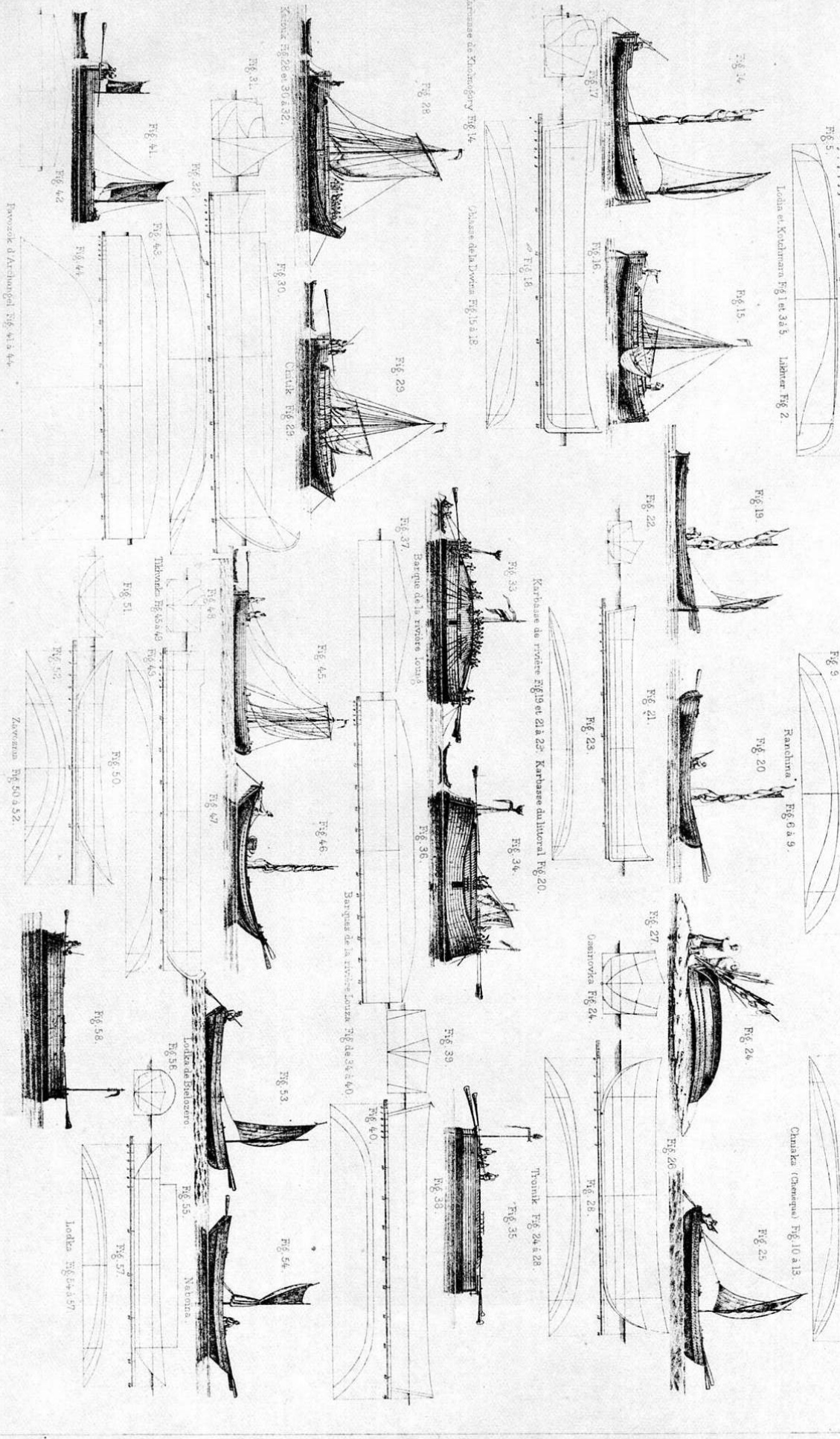
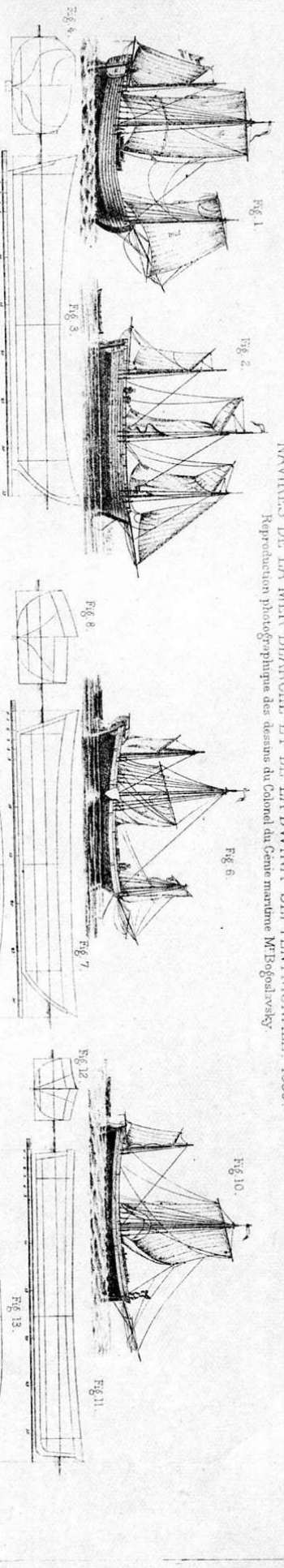
N° 223.

9 Rue de la Harpe, Paris

Philippe Buchard 1881

NAVIRES DE LA MER BLANCHE ET DE LA DWINA SEPTENTRIONALE. 1859

Reproduction photographique des dessins du Colonel du Génie maritime M. Bogoslovsky.



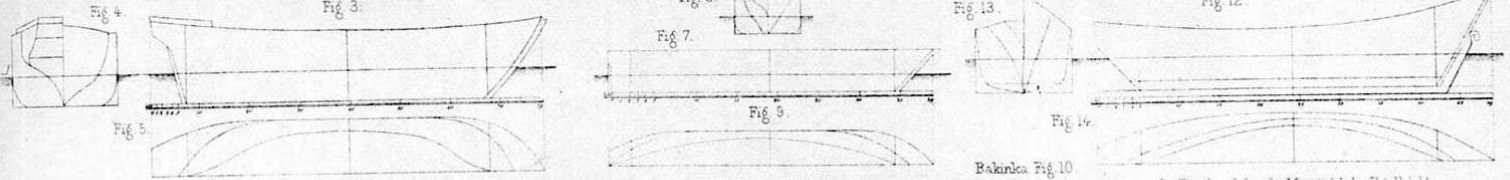
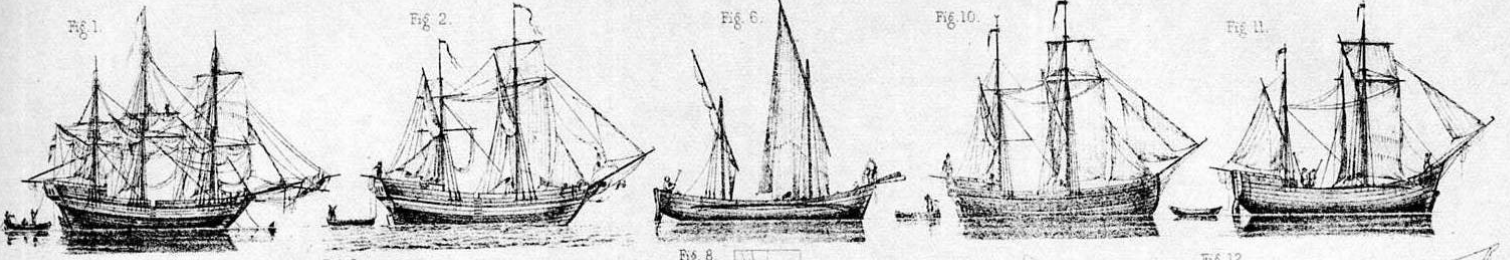
№ 230

№ 230

№ 230

CONSTRUCTIONS SUR LA MER CASPIENNE ET LE VOLGA INFÉRIEUR. 1859.

Reproduction photographique des dessins du Colonel du Génie maritime M^r Bogoslavsky

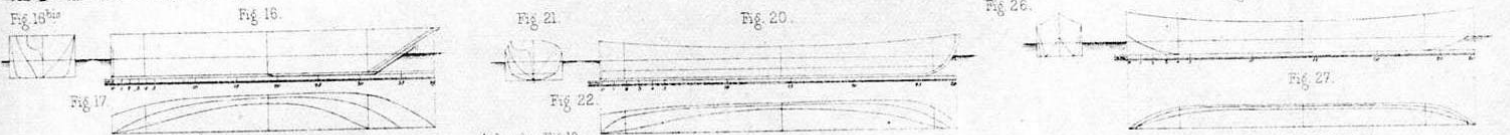
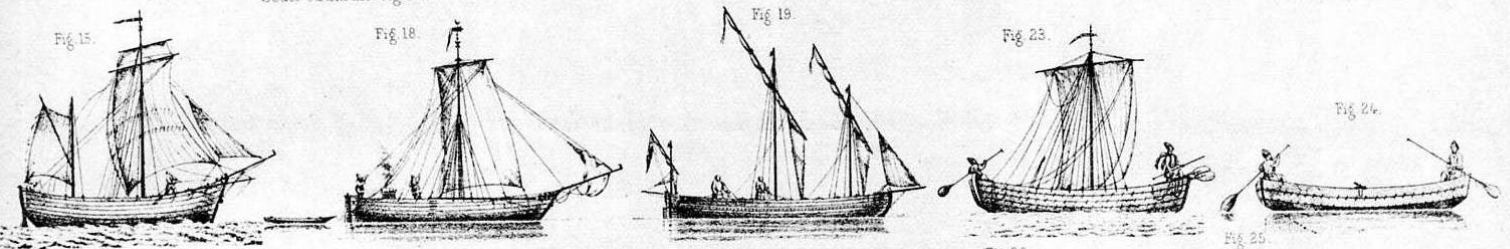


Scoute ou Shoute Fig. 1 à 5.

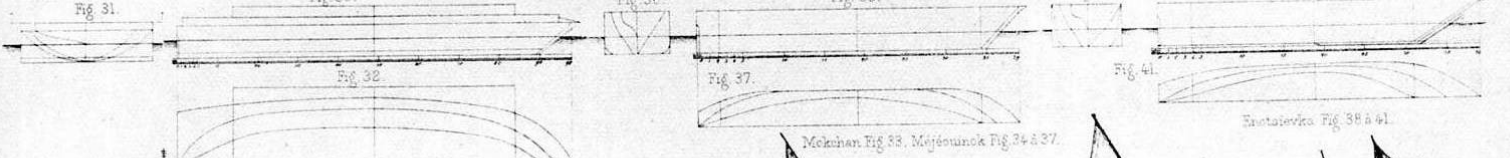
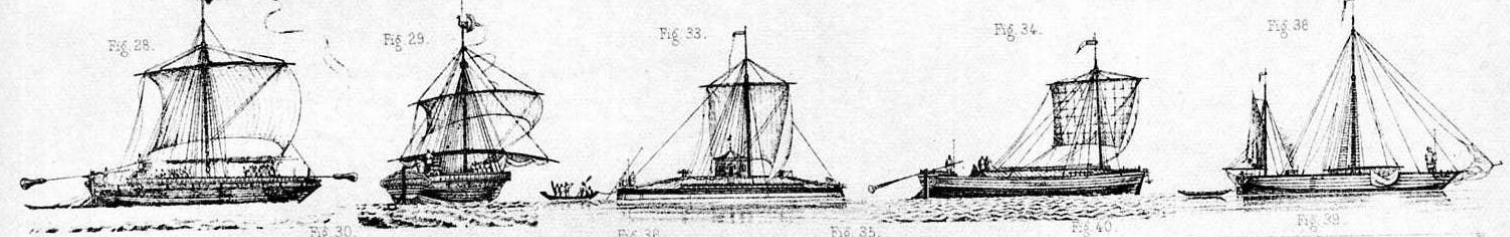
Svoiskaia Lozka Fig. 6 à 9.

Bakarica Fig. 10.

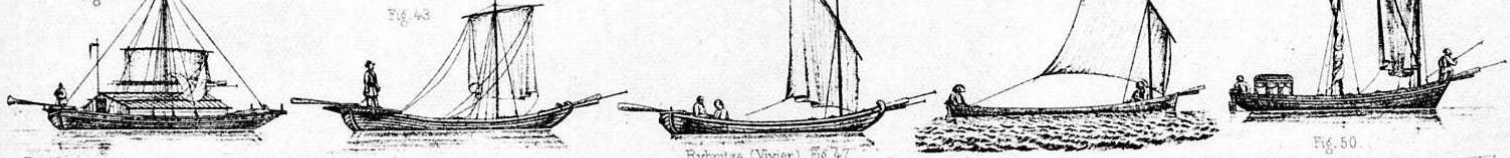
Lozka de pêche de Mangitchok Fig. 11 à 14.



Réinechka Fig. 15 à 17. Aalarka Fig. 18. Lozka de scoute, canot, Fig. 19 à 22. Kirume Fig. 23 à 27.



Korernata et Klodnaia Fig. 28 à 32. Melknaia Fig. 33. Mójounok Fig. 34 à 37. Enastevka Fig. 38 à 41.



Doscharik d'amont Fig. 42. Doscharik des cosaques Fig. 43 à 46. Rybntza (Vivier) Fig. 47. Canot percé Fig. 48 et 50 à 52. Lozka Svoiskaia Fig. 49.



Boudarka Fig. 53 à 57. Navire à machine à chevaux. Strouynk. Fig. 58. Navire transporté sur la glace entre le Volga et le Don. Fig. 59.

NAVIRES DE LA MER D'AZOF ET DU FLEUVE LE DON par le Colonel du Génie maritime Bogoslavsky 1853.

Fig 1

Fig 3.

Fig 2.

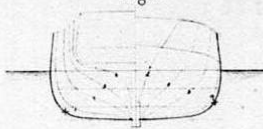
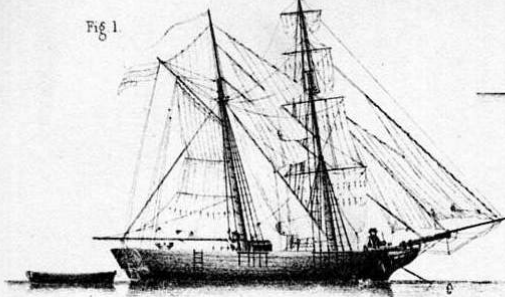
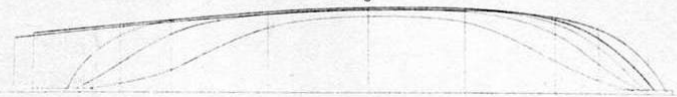


Fig 4.

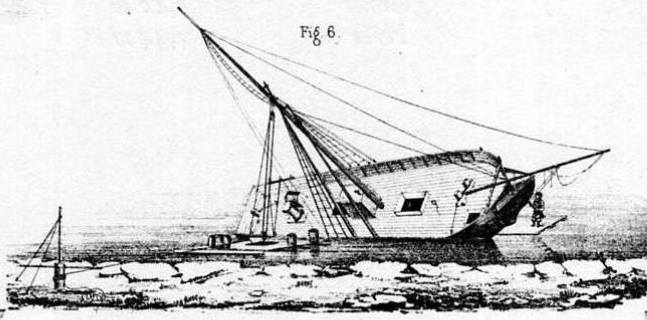
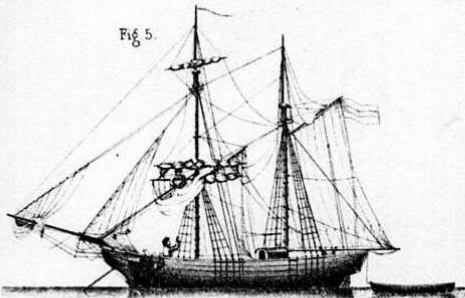


Brick-golette Fig 1 à 4.

Fig 5.

Fig 6.

Fig 7.



Martyga

Carénage d'un navire du commerce.

Lodka

Fig 8.

Fig 10.

Fig 9.

Fig 12.

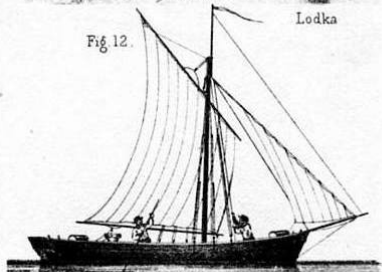
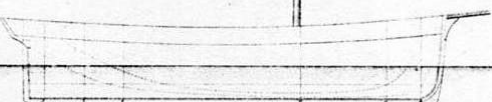
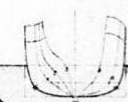
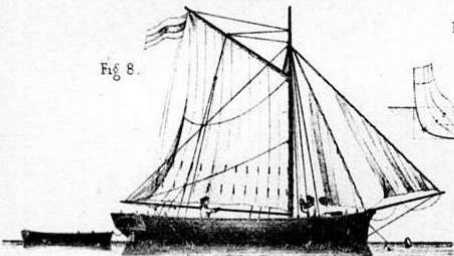


Fig 11.

Katour du Don Fig 8 à 11.

Katour de charge Fig 12 à 15.

Fig 14.

Fig 13.

Fig 17.

Fig 16.

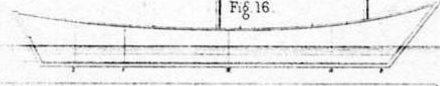
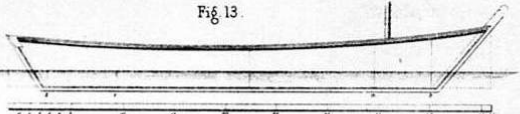
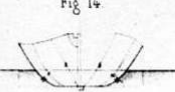


Fig 15.

Fig 18.

Yalik (yole) Fig 16 à 18 Deux voiles à bourcet et un foc

Fig 19.

Fig 21.

Fig 20.

Fig 23.

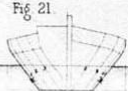
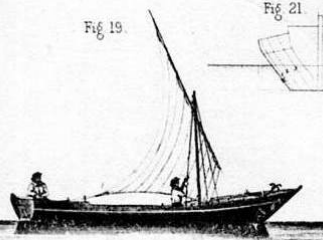


Fig 22.

Fig 25.

Fig 24.

Fig 26.

Kaiok ou Kaiouk Fig 19 à 22.

Lodka de pêche Fig 23 à 26.

Fig 27.

Fig 31.

Fig 32.

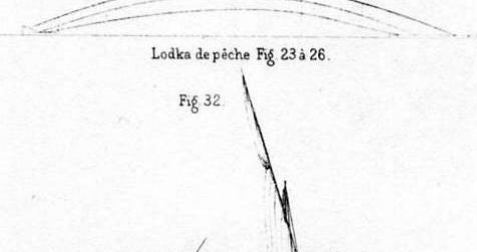
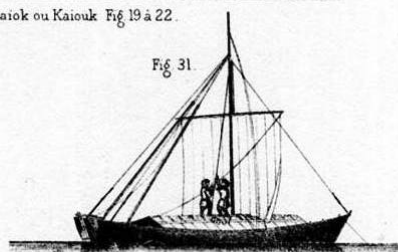
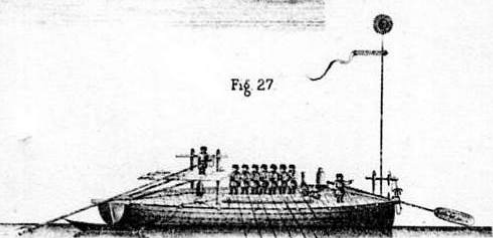


Fig 29.

Fig 28.

Lodka du Don.

Fig 33.

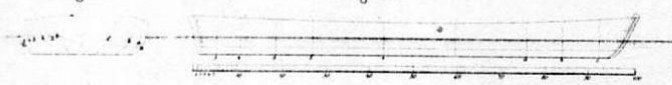


Fig 34.

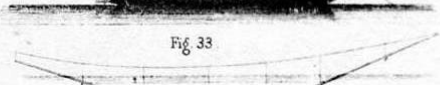


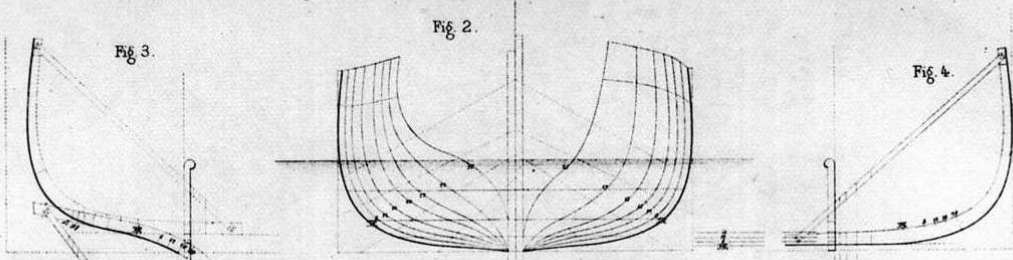
Fig 30.

Fig 35.

Lodka de Voronéje Fig 27 à 30.

Baida de passage du Don Fig 32 à 35.

NAVIRES DE COMMERCE DE LA MER D'AZOF ET DU FLEUVE LE DON.
 Reproduction photographique des dessins du Colonel du Cérès maritime M^r Bogoslavsky. 1863.



Longueur de quille 66 0 = 20^m 19 "

Largeur 20 0 = 9. 10 "

Croûte 8 0 = 2. 66 "

Fig. 1.

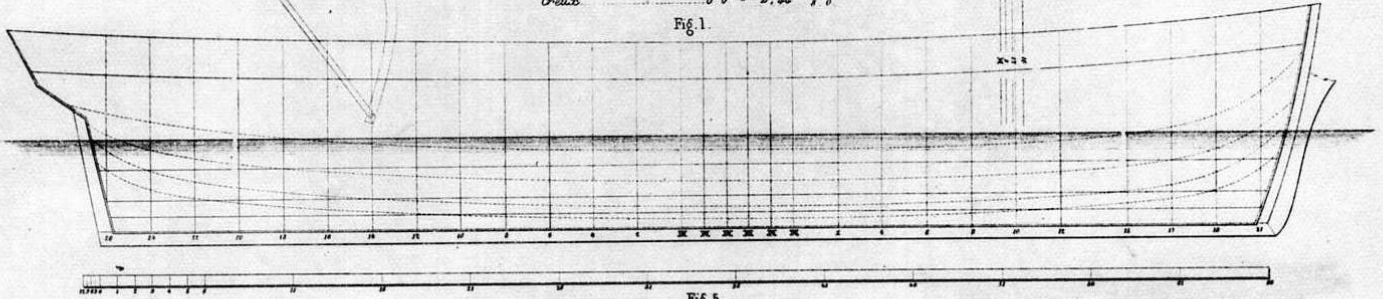
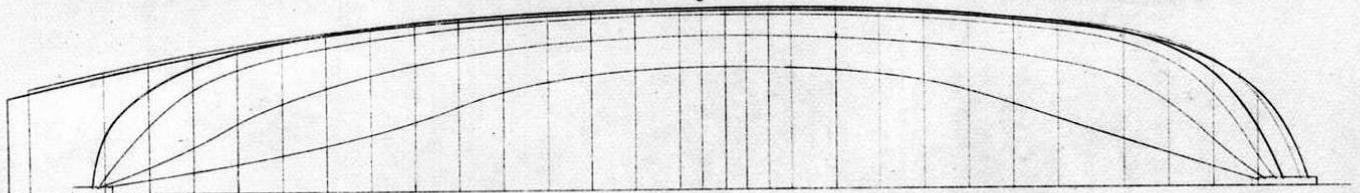


Fig. 5.



Longueur 60,9 = 19. 52

Largeur 20 4 = 6. 20

Fig. 7.

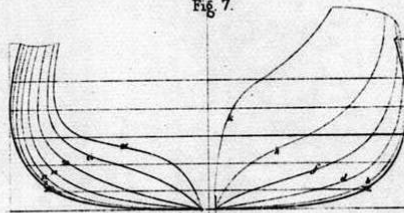


Fig. 6.

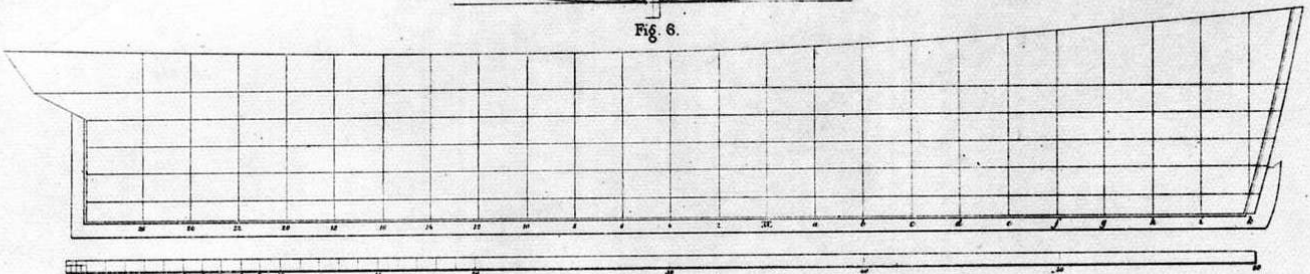


Fig. 8.

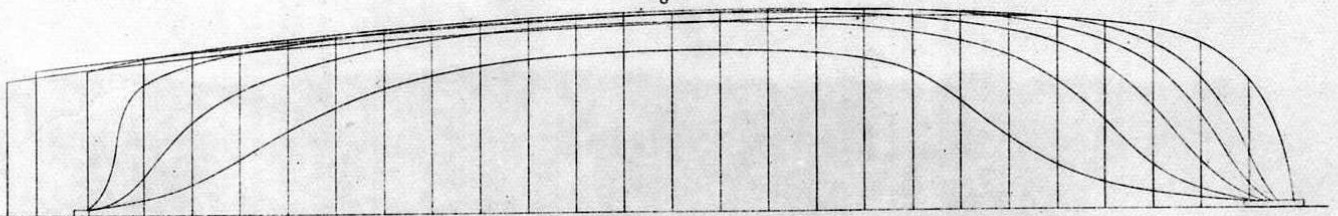


Fig. 9.

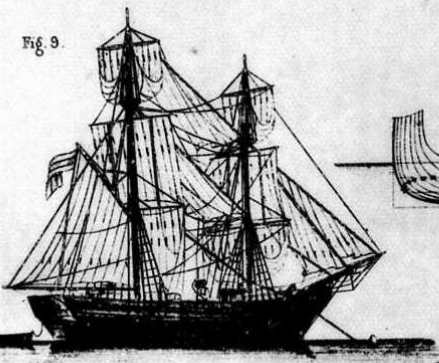


Fig. 11.

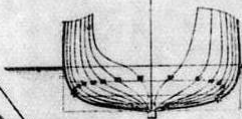


Fig. 10.



Fig. 12.



NAVIRES DE LA MER NOIRE ET DES FLEUVES DNIÉPPER ET BOUC.
Reproduction photographique des dessins du Colonel du Génie maritime M. Bogoslavsky 1859.

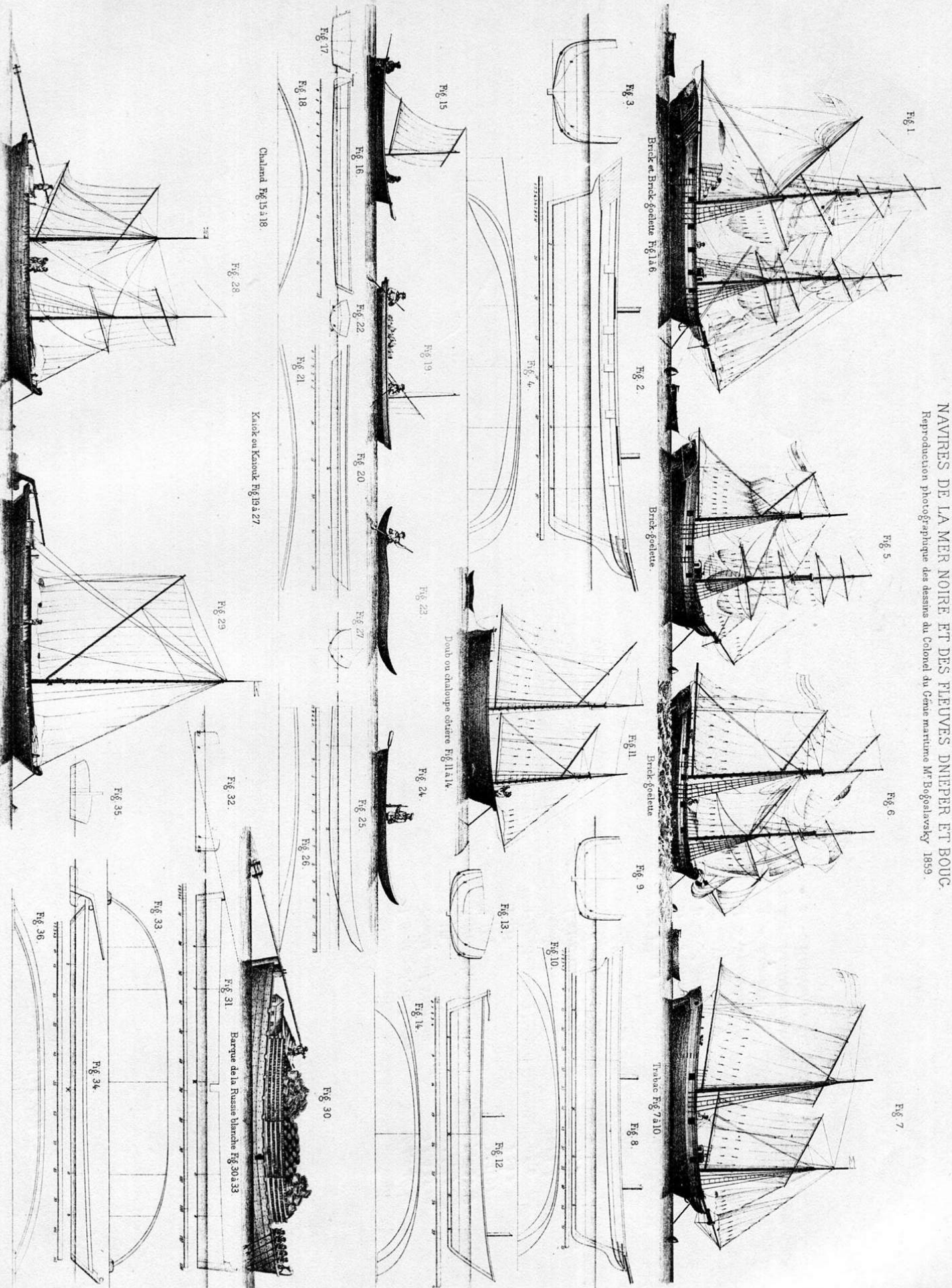


Fig. 5
 Stabilitätskurven
 Maßstab in t 1/16 Zoll (0,00158)

Degres d'inclinaison = Krängungswinkel

Länge zw. d. Loten	94,046 m
Breite auf Spanten	14,945 m
L/B	1:6,29
Seitenhöhe	7,828 m
L/H	1:1,91
L/B	1:11
Eingetauchte Hauptspannfläche	96,0 m ²
Segefläche	3013,8 m ²
Lateralspannfläche	579 m ²

Zu Fig. 4

- B - Postlast
- b - Anrichte
- C - Spind
- d - Speiselast
- g - Kombüse
- K - Kettenkasten
- s - Kohlenlast

Fig. 2 Längsschnitt

Fig. 3 Deckansicht

Fig. 4 Hauptspantquerschnitt

*biloire d'écotille en tôle = Lukensüllplatte**pont = Deck*

Länge zwischen den Loten	45,72 m
größte Breite	8,534 m
B/L	1:5,36
Seitenhöhe	5,181 m
Verdrängung	307 ts
Segelfläche	692 m ²
Maschinenleistung	70 PS
Kesseldurchmesser	3,60 m
Stagsegel	192 m ²
Hauptspantfläche	34,5 m ²

BALEINIER À VAPEUR HOPE D'ABERDEEN. 1887.

Don de M^r Christen, ingénieur.

Fig. 1.

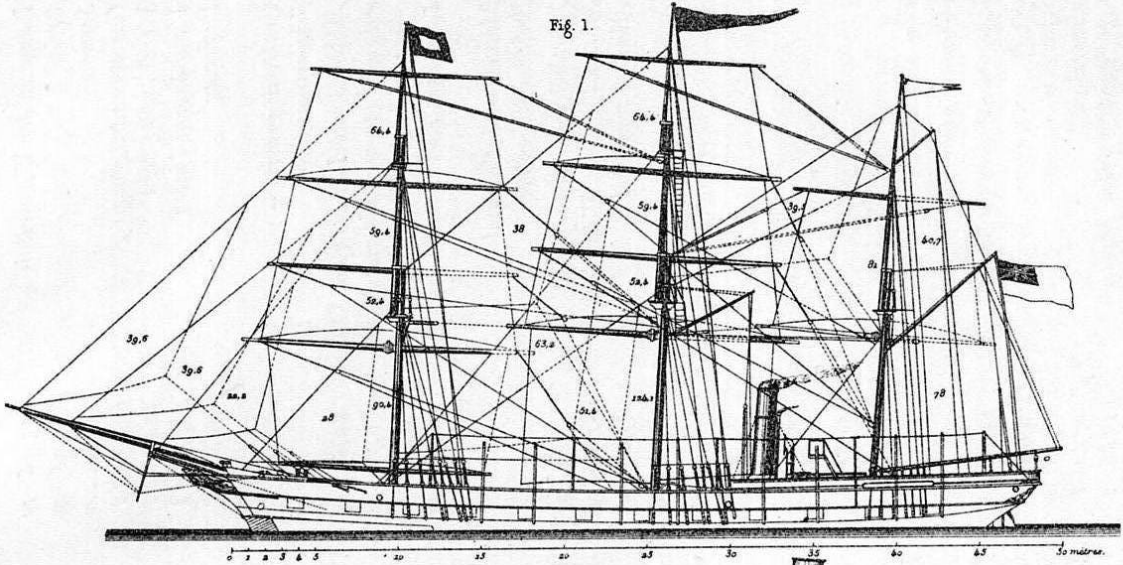


Fig. 2. Section longitudinale.

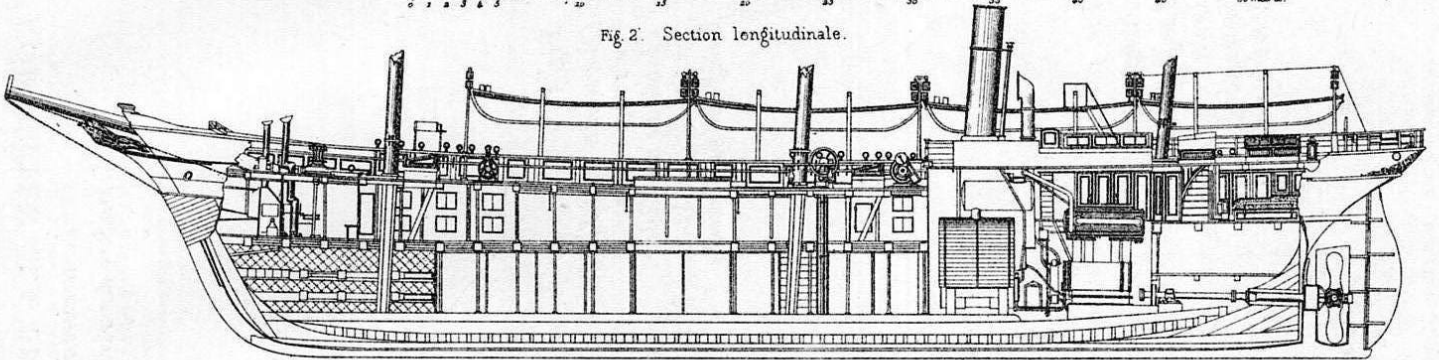


Fig. 3. Plan.

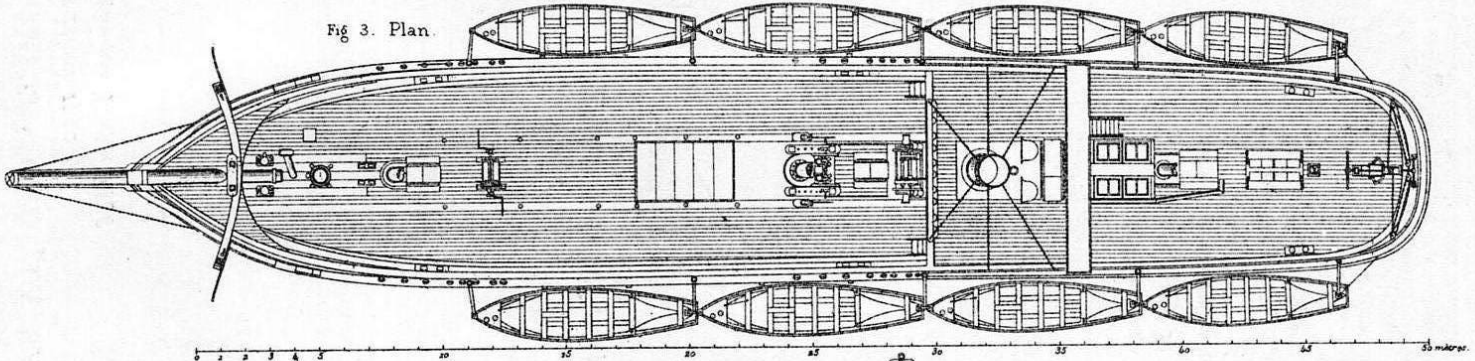
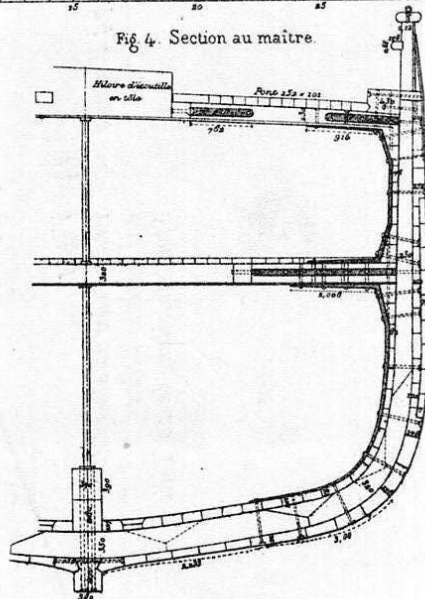


Fig. 4. Section au maître.



Le principe le temps est de l'argent qui a fait disparaître presque partout les voiles pour les remplacer par une machine plus coûteuse de création et surtout d'emploi, se trouve avoir étendu son influence jusque sur la pêche la plus grande et la plus chanceuse, qui expose un tel navire à perdre les avantages de son moteur, si le hasard ne lui fait pas rencontrer de baleines. Il en est pourtant ainsi et cette collection consacrée surtout au passé doit de la reconnaissance à Monsieur Christen, ingénieur d'Aberdeen, pour lui avoir communiqué les plans et une note sur cette nouveauté si intéressante. Il a obtenu ces documents du constructeur M^r Ball.

La manière d'agir des baleiniers à vapeur diffère de celle des autres, en ce qu'ils s'éloignent moins, reviennent à chaque saison et par suite ils ont de faire fondre la graisse à bord, mais ils la placent dans des caisses en tôle au nombre de 38 sur le Hope. Elles sont dans le fond de la cale, comme on le voit sur la section et contiennent une tonne de graisse qui, fondue à terre donne 322

gallons ou 1216 litres d'huile.

La construction de ces navires est très soignée très solide, comme on peut en juger par la section. Le fer y est employé à la liaison comme le montrent les parties teintées. Les hélices des écoutilles sont garnies de tôle.

Les formes et les proportions sont celles d'un clipper de marche. La machine est à piston, sa force de 70 chevaux, les cylindres ont 0^m586 et 1^m11, le diamètre de l'hélice est 3^m80 d'après le dessin. Les figures montrent bien la disposition du pont et de l'intérieur, tandis que l'élévation du travers expose la mâture et le gréement qui, pour le dormant est en fer.

Les dimensions principales sont: longueur entre perpendiculaires 65^m78, largeur extrême 8^m536, rapport 1 à 5,36, creux 5^m181, tonnage 307⁶⁰ anglais. La section porte les dimensions des différentes pièces. La surface de voûture est 692^m et les voiles d'éci 192, maître couple 38^m5. Rapport 1 à 20.

konstruiert in Havre 1792
Sammlung der Archive von Toulon 1888

Dimensions principales = Hauptabmessungen	
Länge in der Wasserlinie	33,38 m
Breite	9,26 m
Seitenhöhe	4,54 m
Gesamtverdrängung	603,394 t
Verdrängung vorn	322,104 t
Verdrängung hinten	281,390 t
Differenz	40,844 t

Centre de gravité = Schwerpunktlage	
Abstand vom Lot bis zum Steuen	19,65 m
Abstand von vorn bis zur Mitte	0,704 m
Abstand in der Wasserlinie Lage über Kiel	1,327 m
	2,050 m
Métacentre latitudinal = Breitenmetazentrum	
Abstand vom Schwerpunkt	3,004 m
Abstand von der Wasserlinie	1,648 m
Abstand vom Kiel	5,251 m

Fig. 4	
Abmessungen	
Länge von Steuen zu Steuen	53,60 m
Breite	13,94 m
Seitenhöhe	6,82 m
Verdrängung	2770 t
Schiffsgewicht (ohne Masten)	1386 t

Fig. 3
Querschnitt eines Schiffes
von 104 Kanonen
Einteilung des Kiels
von Spornung zu Spornung in 20 Teile
Schiff von 92 Kanonen

Fig. 4
„Le Florissant“ mit 74 Kanonen
Arrière = hinten
Avant = vorn

Fig. 5
Prahn oder Bombergaliot
mit flachem Boden
Spanteinteilung in 20 Teile

Fig. 5
Abmessungen

Länge über alles
Breite
Seitenhöhe
Verdrängung

42,55 m
12,92 m
3,52 m
1040 t

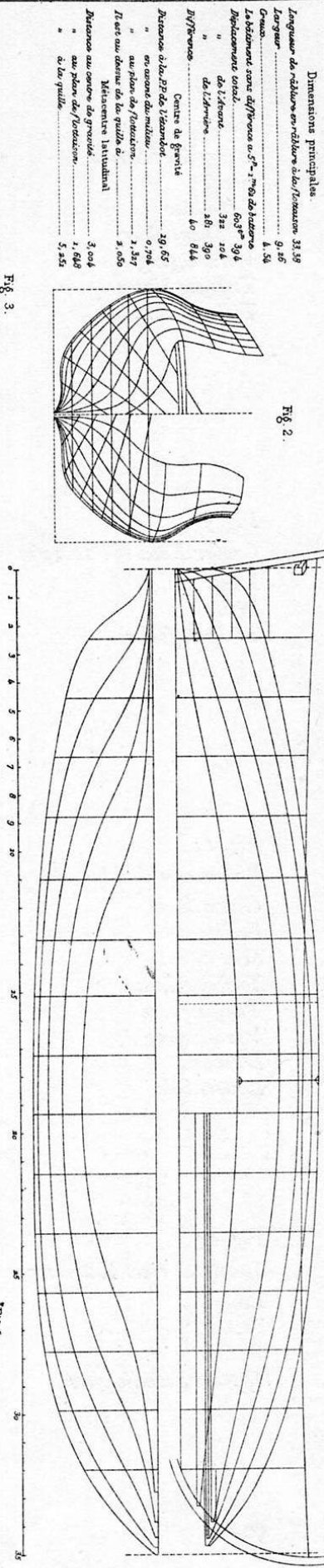
Fig. 6
Abmessungen
armiert mit 20 36-Pfündern

Länge über alles
Breite
Seitenhöhe
Verdrängung

43,20 m
12,02 m
3,73 m
1087,5 t

Fig. 6
Prahn oder Bombergaliot

Fig. 1



Dimensions principales

Longueur de réchou en réchou à la / Longueur	33 39
Longueur	9 26
Creux	1 54
La distance entre l'arrière et le 1 ^{er} canon	603 ³ / ₄
La distance entre le 1 ^{er} et le 2 ^e canon	322 104
La distance entre le 2 ^e et le 3 ^e canon	261 390
La distance entre le 3 ^e et le 4 ^e canon	40 844
Centre de gravité	
Distance de la P de l'ancrage	19 65
Distance de la P de l'ancrage au milieu	0 794
Distance de la P de l'ancrage au plan de la quille	1 317
Distance de la P de l'ancrage au plan de la quille	2 060
Distance au centre de gravité	3 004
Distance au centre de gravité au plan de la quille	1 649
Distance au centre de gravité de la quille	5 253

Fig. 2

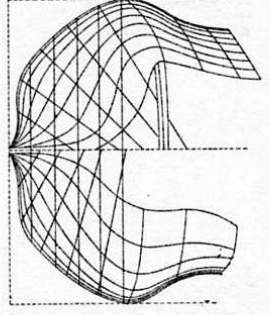


Fig. 3

Coupe verticale d'un Van de 104 canons
La quille en sa partie de 1^{er} au 1^{er} canon
Vaisseau de 92 canons.

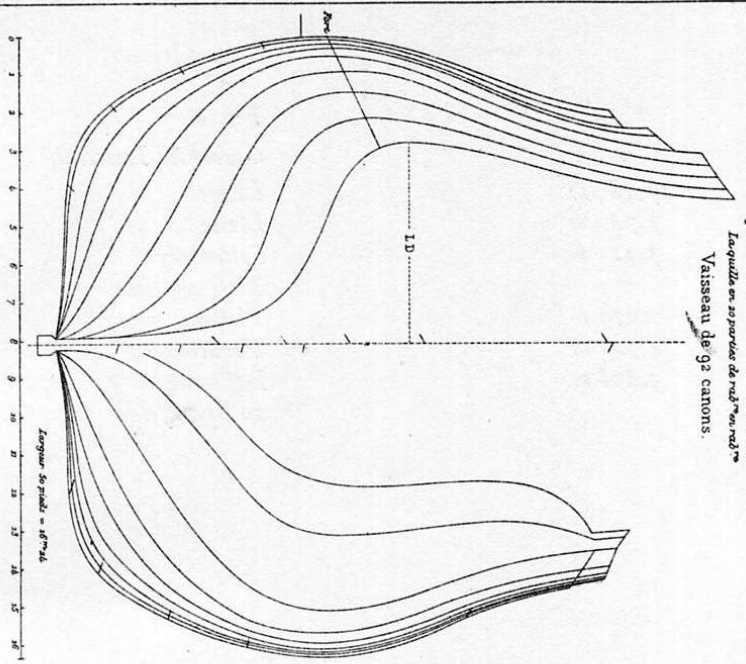


Fig. 4

Le Florissant de 74 canons

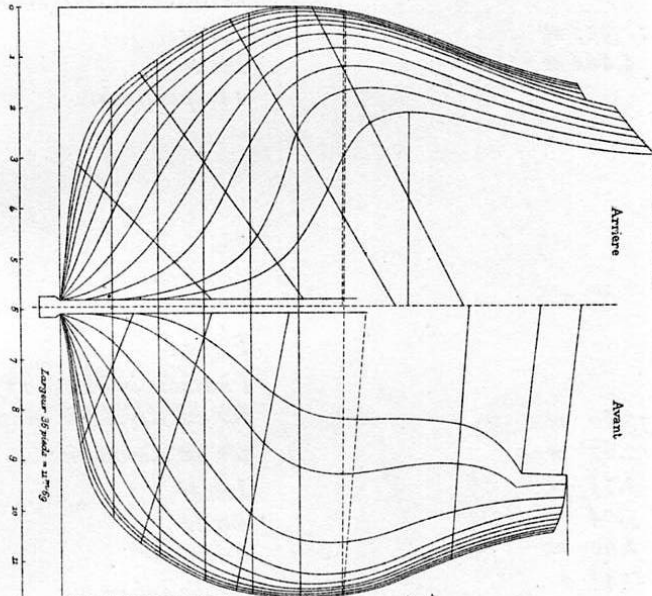


Fig. 5

Prame ou galote à bombe à fond plat
La distance des coupes est en sa partie

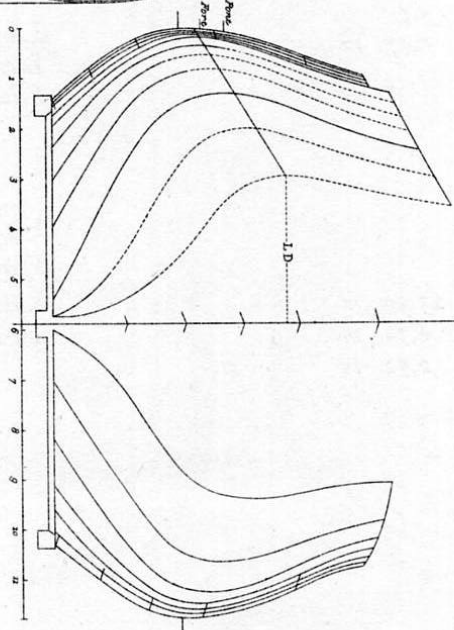
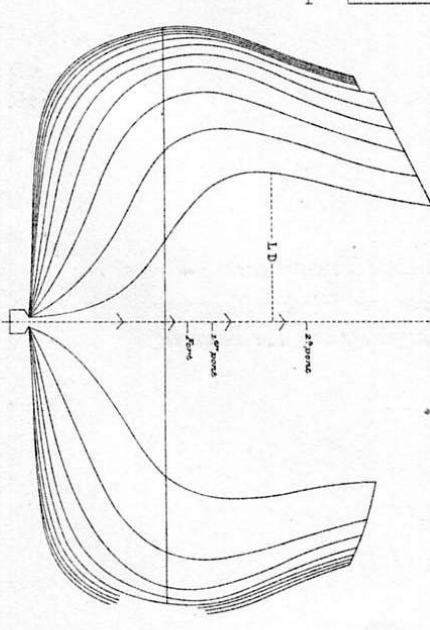


Fig. 6

Prame ou galote à bombe



On ne les plans exacts des navires représentés sur les planches précédentes, les uns des autres, que les arches des Gunswinders modernes de 74 canons, bien, vus, comme manoirs aux mâts de manœuvre, se trouvent en outre 30 canons, adaptés à la voie, sur chacun ordinaire, dans quel que vers peu étroits; Ils étaient de la dimension de ces planches et de ont été adaptés pour la partie habituelle des mâts de manœuvre. Il a paru convenable de ne donner que les plus importants pour donner une idée des formes adaptées à la fin du siècle dernier.

La distance de sol canons n'est pas de documents numériques

Le Florissant de 74 canons Fig. 4.

Dimensions

Longueur de sol en tête	33 ^m 60
Longueur	9 26
Creux	6 88
Distance de sol au 1 ^{er} canon	603 ³ / ₄
Distance de sol au 2 ^e canon	877 ³ / ₄
Distance de sol au 3 ^e canon	1148 ³ / ₄
Distance de sol au 4 ^e canon	1318 ³ / ₄

Exposé de charge

Poids de la batterie

Prames à fond plat Fig. 5

Longueur totale de 2^e au 3^e canon

Longueur totale de 3^e au 4^e canon

Longueur totale de 4^e au 5^e canon

Longueur totale de 5^e au 6^e canon

Longueur totale de 6^e au 7^e canon

Longueur totale de 7^e au 8^e canon

Longueur totale de 8^e au 9^e canon

Longueur totale de 9^e au 10^e canon

TAFEL 252 SPANTENRISSE VERSCHIEDENER KRIEGSSCHIFFE VOM ENDE DES 18. JAHRHUNDERTS

Fig. 7

Fluite	
Länge über Steven	45,48 m
Breite	9,74 m
Seitenhöhe	5,41 m
20 Spantfelder	
Verdrängung	1059 t
Tiefgang hinten	4,547 m
Tiefgang vorn	3,898 m

Fig. 8

Gedecktes Lastschiff	
Länge	34,43 m
Breite	8,61 m
Seitenhöhe	4,22 m
Tiefgang hinten	4,006 m
Tiefgang vorn	3,519 m
Verdrängung	640 t
Differenz	22
20 Spantfelder	

Fig. 9

Großer Kahn von 10,39 m	
Länge	10,395 m
Breite	0,866 m
20 Spantfelder	

Fig. 10

Breton. Boot oder Schnellsegler	
Länge	14,292 m
Breite	4,169 m
18 Spantfelder	

Fig. 11

Prabm oder Bombergaliot	
Gesamtlänge	32,80 m
Breite	10,07 m
Seitenhöhe	3,53 m
Tiefgang hinten	3,04 m
Tiefgang vorn	2,60 m
Verdrängung	1040 t
Differenz	17,5
Batteriehöhe	1,57 m

Fig. 12

Plattboot in Havre 1759 für die Kavallerie konstruiert für die Kavallerie:	
Länge	32,48 m
Breite	7,79 m
Seitenhöhe	2,515 m
für die Infanterie:	
Länge	32,48 m
Breite	6,82 m
Seitenhöhe	2,79 m

Fig. 13

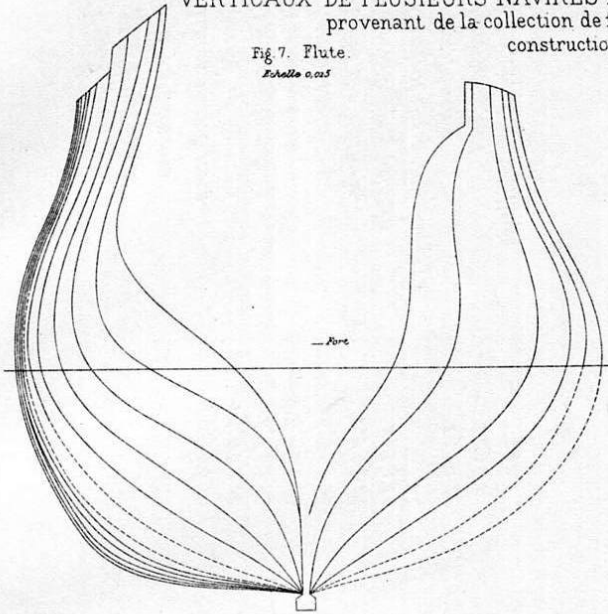
Spantplan eines Katbootes	
Länge	23,39 m
Breite	6,50 m
Seitenhöhe	2,92 m
Typ des Schnellseglers	

Fig. 14

Spantplan eines Traversiers Küstenfabrer und Fischereifahrzeug aus der Umgebung von La Rochelle	
---	--

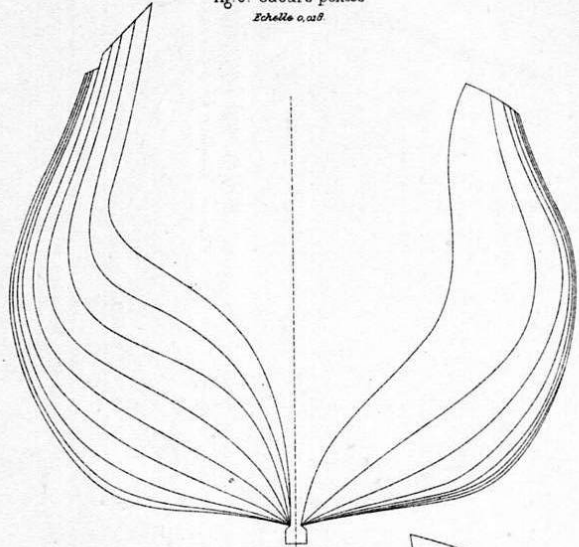
VERTICAUX DE PLUSIEURS NAVIRES DE GUERRE DE LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE
provenant de la collection de feu M^r Pronneau Directeur des
constructions navales

Fig 7. Flute.
Echelle 0,025



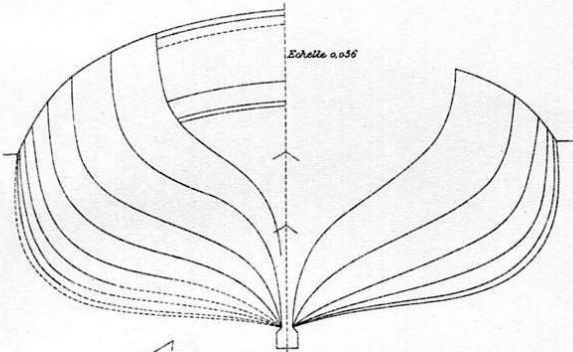
Long^r totale en tête 85,68
Largeur 9,74
Creux 5,82
Les couples sont répartis
en 20 parties. Il y a un
remplissage en chaque
couple.
Déplacement 2059⁵⁰
Différence 7
Tirant d'eau A. 4,567
" " N. 3,998

Fig 8. Gabare pontée
Echelle 0,028



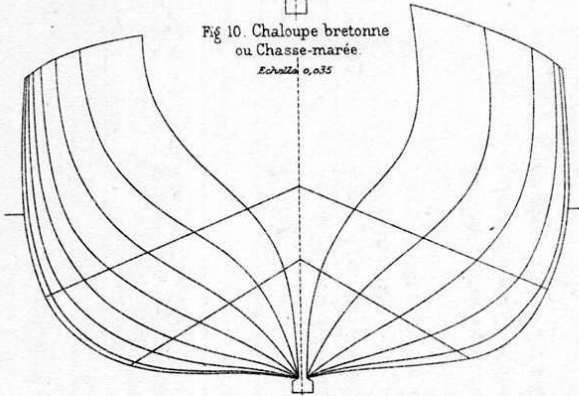
Longueur 34,63
Largeur 8,61
Creux 6,22
Tirant d'eau A. 4,006
" " N. 3,519
Déplacement 635⁰⁰
Différence 22
Les couples sont répartis
en 20 parties.

Fig 9. Grand canot de 10^m39



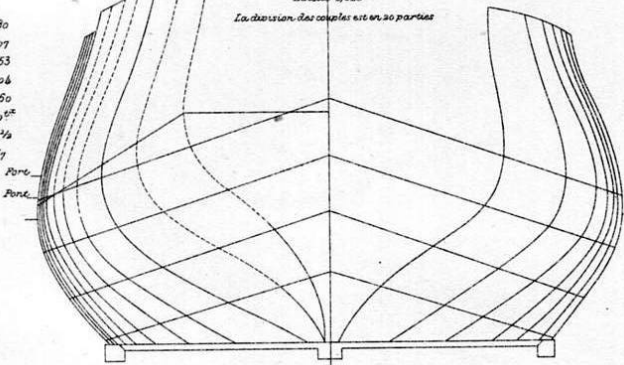
Longueur 10^m395
Largeur 0,866
Les couples sont divisés
en 20 parties.

Fig 10. Chaloupe bretonne
ou Chasse-mariée
Echelle 0,035



Longueur 16^m292
Largeur 4,169
Les couples sont divisés
en 18 parties.

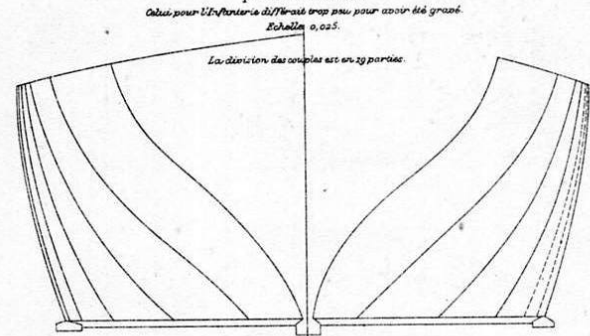
Fig 11. Prame et Galiote à bombes
Echelle 0,025



Longueur totale 32,80
Largeur 10,07
Creux 3,53
Tirant d'eau A. 3,06
" " N. 2,60
Déplacement 2060⁰⁰
Différence 17 1/2
Haut^r de baté^e 1,57

La division des couples est en 20 parties

Fig 12. Bateau plat construit au Havre en 1759
pour la Cavalerie
Echelle 0,025

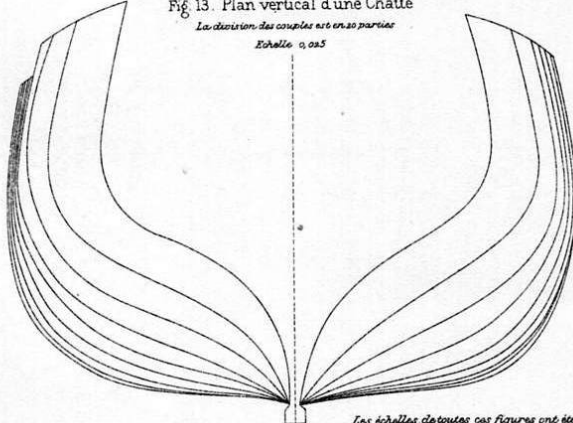


Celui pour l'Infanterie diffère trop peu pour avoir été gravé.

La division des couples est en 23 parties.

Pour la Cavalerie.
Longueur 32,68
Largeur 7,79
Creux 2,515
Pour l'Infanterie
Longueur 32,88
Largeur 6,82
Creux 2,79

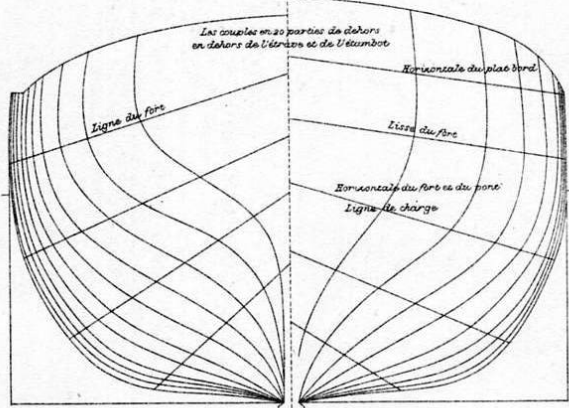
Fig 13. Plan vertical d'une Chatte
Echelle 0,025



Longueur 23,39
Largeur 6,50
Creux 2,92
La Chatte est une sorte
de chasse-mariée à fond
plat dont le gouvernail
se monte à l'A comme à
l'R. Le 1^{er} mât est amuré
tout et à chaque bout un
petit mât incliné vers le
grand. Les voiles s'orien-
tent des deux bords et
on louvoie sans virer de
bord. Long 20 à 25^m larg.
2 1/2 et creux 2 mètres. Ce
bateau appartenait sur-
tout au Grois et à Nor-
moueurs. A Rochefort ce
n'est qu'une allège pour
aller au chargement.

La division des couples est en 20 parties

Fig 14. Plan d'un Traversier de 17^m54.
Echelle 0,024



Les couples en 20 parties de dehors
en dehors de l'étrave et de l'étambot

On donnait le nom de
Traversier à un bateau
de cabotage et de pêche
des environs de la Rochelle.
Lequelquels il était
gré en chasse-mariée
il n'avait qu'un mât et
portait trois voiles, l'une
au mât, l'autre à l'étrave
et la 3^{ème} à un bout de-
hors installé sur l'arrière.
Note du dictionnaire
à voiles.
L'Encyclopédie dit qu'il
est gré en bot et a une
bonne manœuvre, comme
la plupart des bateaux
pêcheurs. Il y en a beau-
coup aux environs du
pays d'Aunis.

Les échelles de toutes ces figures ont été déduites des largeurs sur le dessin et du chef des bords

SPANTENRISSE VERSCHIEDENER KRIEGSSCHIFFE
VOM ENDE DES 18. JAHRHUNDERTS

Fig. 1

„Le Florissant“
mit 74 Kanonen

Länge über Steuen	53,598 m
Breite	13,967 m
Tiefgang hinten	6,632 m
Tiefgang vorn	6,091 m
Seitenhöhe	6,822 m
Höhe der Batterie	1,733 m
Verdrängung beladen	2714 t
Gewicht des Schiffskörpers ohne Lasten	1358 t
Ladefähigkeit	1290 t
Gewicht der Artillerie	328 t

Fig. 2

Erste Fregatte mit 26 Kanonen,
von denen 12 in einer Batterie
Babette angeordnet sind.

Fig. 3

Schiff mit 50 Kanonen
20 Spantfelder

Fig. 4

Schiff mit 50 Kanonen
16 Spantfelder von Steuen
zu Steuen

Fig. 5

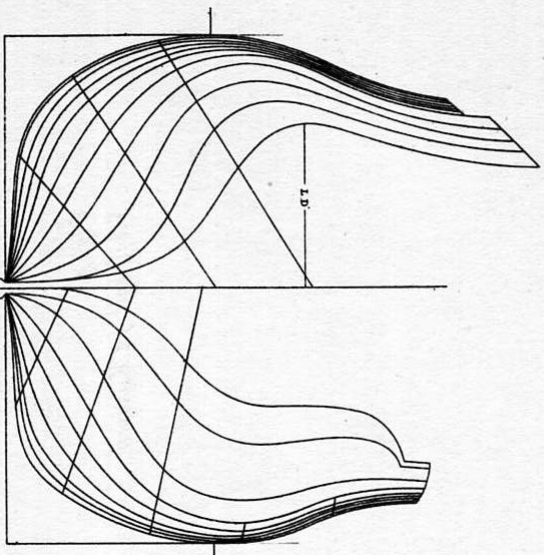
Schiff mit 62 Kanonen.
Diese Spantenrisse sind
aus freier Hand gezeichnet, infolge
Mangels an exakten Unterlagen, und
sind nach beigefügten Ziffern ergänzt.
Früher wurde besonders Wert darauf
gelegt, die größtmögliche Annäherung
an diese Typen des vorigen Jahrhunderts
zu erreichen.

Fig. 6

„D'Apollon“
Schiff mit 46 Kanonen in 2 Batterien
20 Spantfelder

VERTICAUX DE PLUSIEURS NAVIRES DE GUERRE DE LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE
provenant de la collection de feu M^r Pronneau, Directeur des constructions navales.

Fig. 1
Le Florissant de 74 canons
Avalée sur



Longueur de l'eau en ligne..... 57 m. 50 c.
Largeur..... 3 m. 60 c.
Ormeau..... 6 m. 82 c.
Tirons de eau, etc..... 6 m. 82 c.
" " "..... 6 m. 09 c.
Bonté de la batterie..... 11 m. 15 c.
Dilatation de la batterie..... 17 m.
Poids de la batterie..... 1350 à 4 m.
" " "..... 1200
Poids de la batterie..... 350

Fig. 4. Vaisseau de 50 canons.

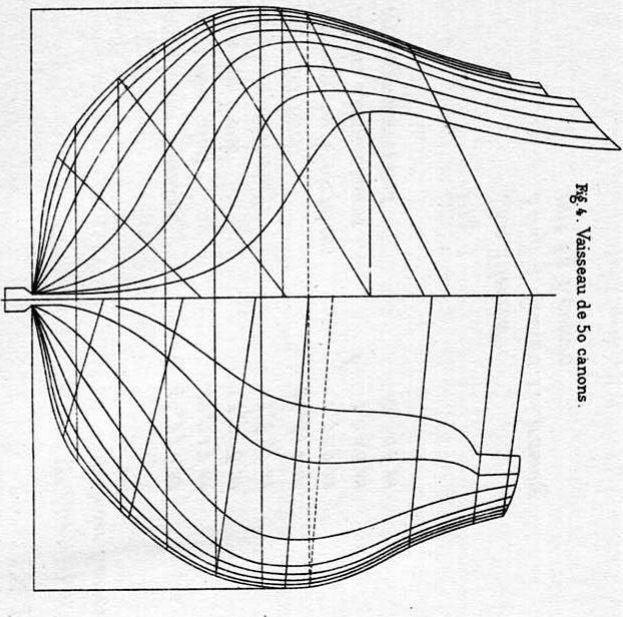


Fig. 2. Vertical de la 1^{re} frégate de 26 canons de 12 dans une batterie barbelée établie à avoir des nauges entre ponts.
Avalée sur

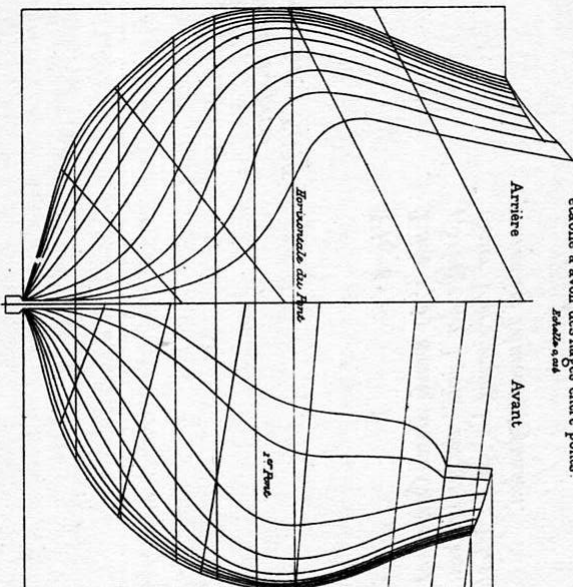


Fig. 5. Vaisseau de 62 canons

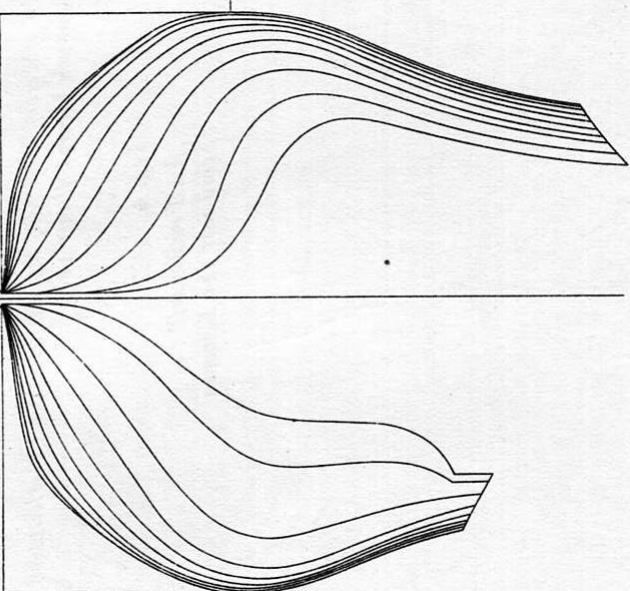


Fig. 3. Vaisseau de 50 canons.
Les coupes sont dessinées sur le quille en 20 parties.

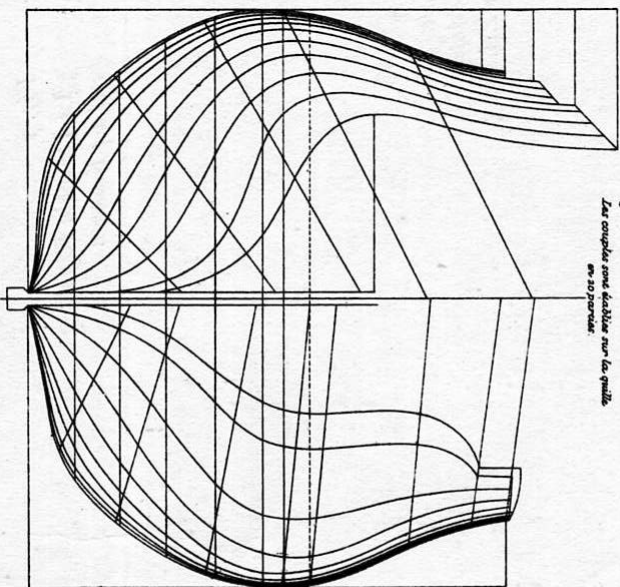
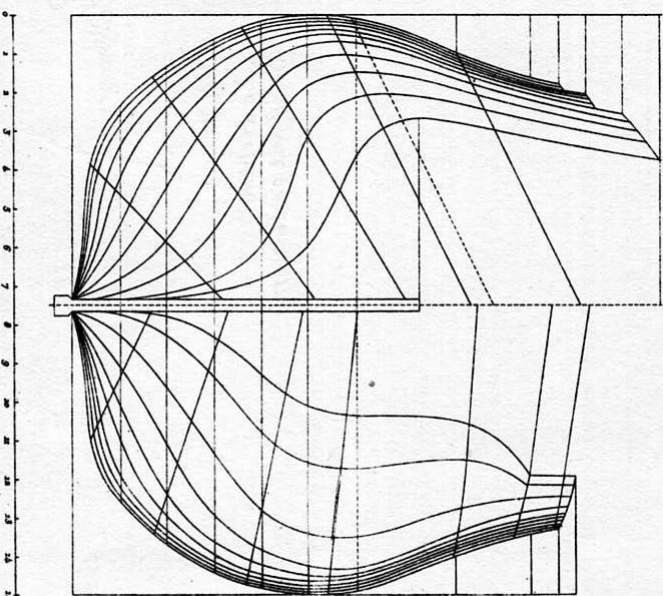


Fig. 6. Vaisseau d'Apollon de 46 canons en deux batteries.
Les coupes dessinées sur le quille en 20 parties.



Plusieurs de 50 canons en deux batteries dont les coupes sont placées sur le quille en 16 parties au delà de l'étrave et à l'arrière, leur ensemble sur à l'étrave de 10 parties.

Ces verticals montrent les plans de l'eau et les mâts et au contraire, la présence de documents plus petits les plans coupes accidentels en les accompagnant des chiffres qui les caractérisent. Ils sont complétés par des coupes de plan sur le quille de l'étrave et de l'arrière.

SPANTENRISSE VON SCHIFFEN
DIE AUF DEN TAFELN 248-251
IN LINIENRISS USW. DARGESTELLT SIND

Wiedergegeben in größerem Maßstab, um das Studium zu erleichtern. Zeichnungen
nach der Sammlung von Henri Ollivier 1864

Länge in der Spornung	46,776 m
Länge über alles	47,717 m
Breite im Deck	12,776 m
Seitenhöhe mittschiffs	5,847 m
Länge des Kiels	41,471 m
Überhang des Vorsteuens	4,709 m
Fall des Hintersteuens	1,136 m
Tiefgangunterschied	0,596 m

Fig. 1
„Le Fondroyant“
Schiff mit 110 Kanonen

Fig. 2
„Le Neptune“
Schiff mit 90 Kanonen

Fig. 3
„Le Fleuron“
Schiff 3. Ranges 1. Ordnung
mit 64 Kanonen

Fig. 7
„Le Dauphin Royal“
mit 64 Kanonen

Fig. 4
Schiff mit 54 Kanonen

Fig. 5
Für die Kaperei
konstruiertes Schiff

Fig. 6
Ende 1785 wurde dieses Ornament für alle
„Schiffe der Linie“ vorgeschrieben. Das Motiv
dieser Verzierung ist von L. Flotte. Die Zeichnung
wurde im Museum gefunden.

VERTICAUX DES NAVIRES DESSINÉS EN ÉLEVATION ET PLANS SUR LES PLANCHES 248 A 251

Tracés de une plus grande échelle pour faciliter les études.
Dessins de la collection de M. Borel d'Audoubert 1874.

Longueur de l'échelle de mètres	16,775	à	0,550	1	2,925
Largeur de l'échelle de mètres	4,775	à	1,469	1	4,579
Longueur de la quille	5,847	à	2,599	1	5,515
Longueur de la mâture	41,471	à	3,448	1	8,882
Écartement de la mâture	4,799	à	3,598	1	6,145
Pointe de l'arceau	1,135	à	4,547	1	6,111
Épaulement de l'arceau	0,596	à	5,027	1	6,587
Mâture mâture		à	6,469	1	6,549
Pointe de la quille sur la quille	1,614	à	7,147	1	8,450
Pointe de la quille sur la quille	0,355	à	3,125	1	8,446
					8,468
					9,096
					5,497
					5,251
					Échelle

N° 1. LE FOUDDROYANT
Vaisseau de 110 canons

N° 2. LE NEPTUNE
Vaisseau de 90 canons

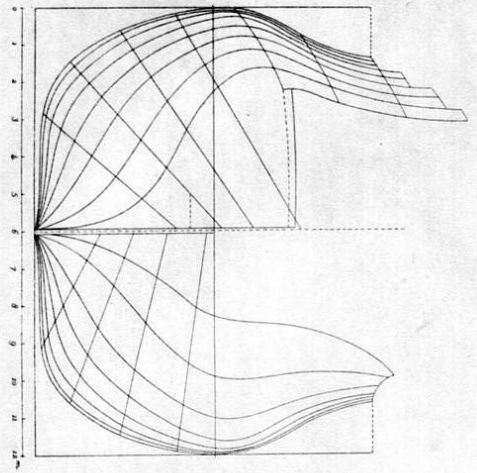
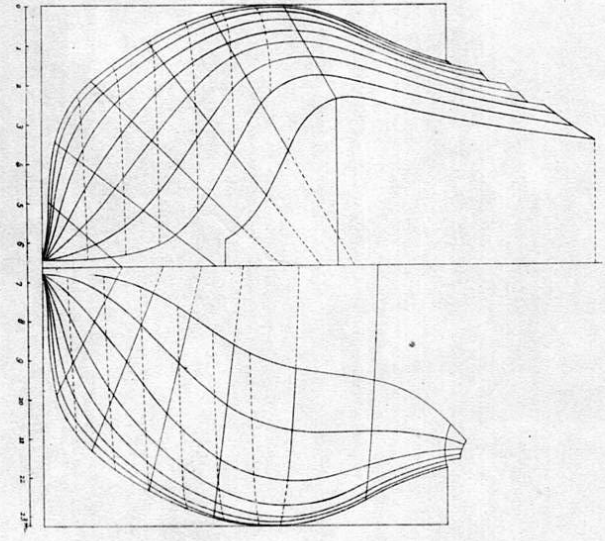
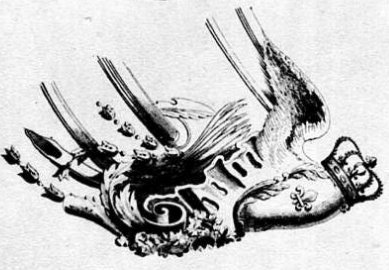
N° 3. LE FLEURON
Vaisseau de 3^e rang,
1^{er} ordre de 64 canons

N° 5 Vaisseau construit pour la course

N° 6

N° 7 LE DAUPHIN ROYAL de 64 canons

N° 4. Vaisseau de 54 canons



A partir de 1785 cette ornementation a été donnée régulièrement sur tous les sous-mâts de ligne. Le motif de cette décoration est de L. Ponce. Brevet pris au musée

ZEICHNUNG EINES OSTINDIENFAHRERS

*Schiff der Englischen Indischen Kompanie**Modellmaßstab 0,0105 m**Fig. 1 Seitenansicht mit Schlittenunterbau für Stapellauf**Fig. 2 Wasserlinienriß mit Schlitten**Fig. 5 zum Vergleich: Besetzung eines Schiffes mit 52 Kanonen nach Chapman**Fig. 3 Heckansicht**Fig. 4 Spannenriß mit Schlittenunterbau*

<i>Hauptabmessungen</i>	
<i>Länge in der Spinnung</i>	<i>48 m</i>
<i>Länge des Kiels</i>	<i>45,6 m</i>
<i>größte Breite</i>	<i>11,1 m</i>
<i>Breite auf Schandeck</i>	<i>10,4 m</i>
<i>Seitenhöhe über Kiel</i>	<i>5,2 m</i>
<i>Segelfläche (Fig. 5)</i>	<i>2698 m²</i>

PLAN D'UN EAST INDIAMAN Vaisseau de la compagnie des Indes anglaises. 1800 environ

Extrait du modèle de 1795

Naval architecture an East Indiaman

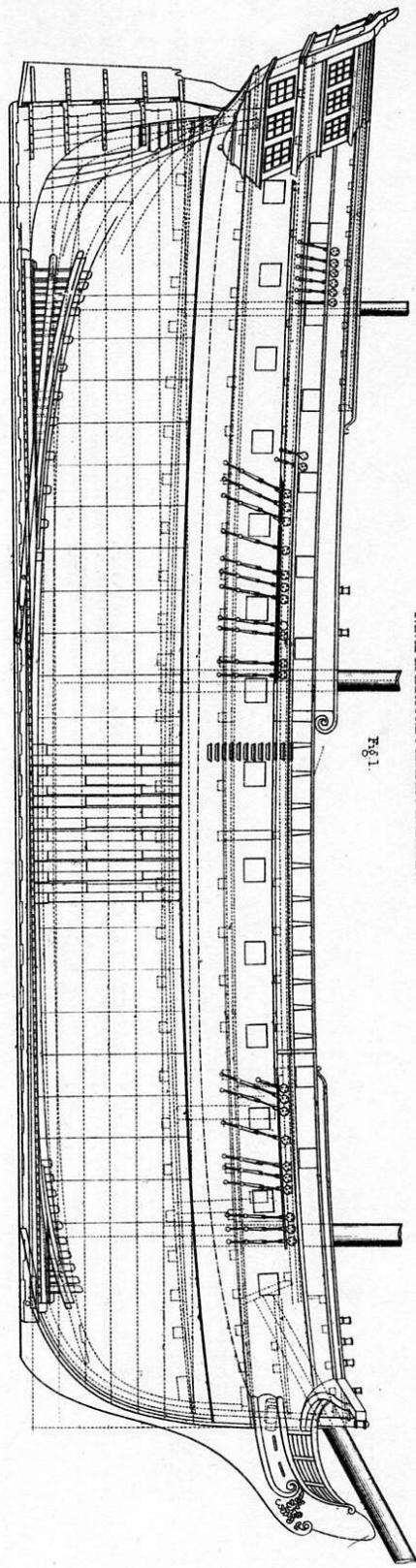


Fig. 1.

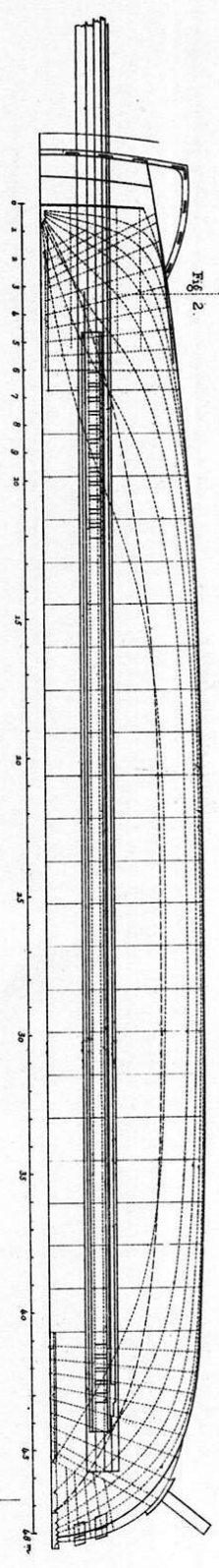


Fig. 2.

Fig. 3 Pour appréciation l'œuvre d'un vaisseau de 52 d'après Chapman

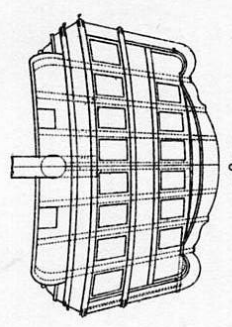


Fig. 3.

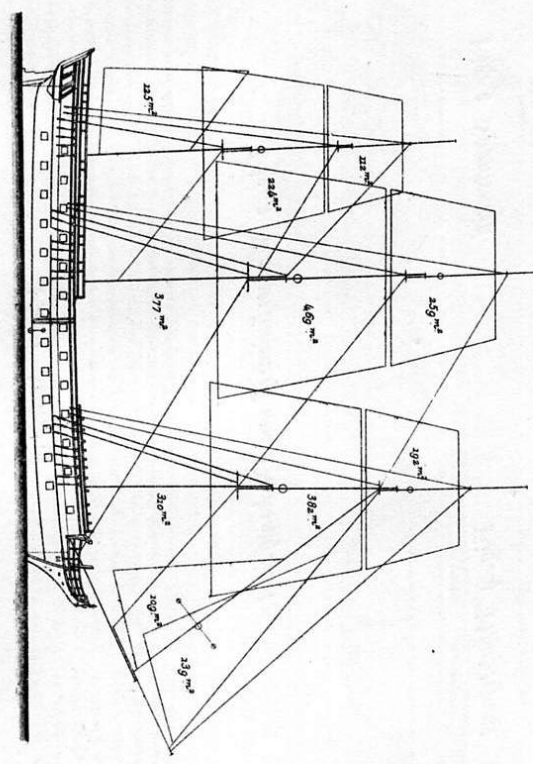
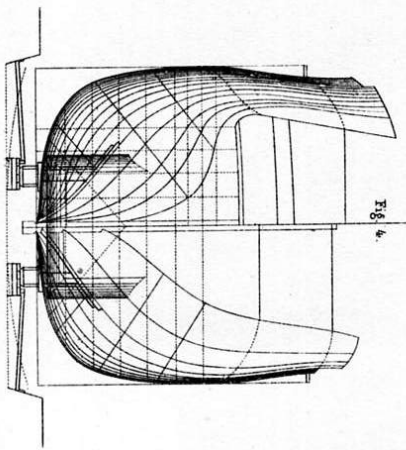


Fig. 4.



Les constructions des grandes compagnies commerciales des Indes... Le noyau de construction de cette de l'Inde, ont été des types spécifiques qui ont été utilisés...

Compagnie des Indes, long de 57,34, largeur de 11,70 et tirant 5,85 d'eau... Les dimensions de l'échelle de ce modèle sont de 1/1000.

Les dimensions de ce modèle sont de 1/1000... Les dimensions de l'échelle de ce modèle sont de 1/1000.

456 Hauteur de la coque, dérivée de l'échelle de 1/1000... Les dimensions de l'échelle de ce modèle sont de 1/1000.

Fig. 1 Seitenriß

Fig. 2 Wasserlinienriß und Deckansicht

Fig. 3 Spantenriß

Fig. 4 Hauptspant

Hauptabmessungen	
Länge von Steven zu Steven	41,15 m
Breite über alles	16 m
Breite	6,82 m
Seitenhöhe über Kiel	2,43 m

Fig. 1 Galeere „La Dauphine“ 1690 bis 1715, zeitgenössisches Modell
(Modell-Nr. 638 des Museums, Maßstab 1/24 der Modelllänge 2 m)

Fig. 2 gewöhnliche Galeere auf der Werft, 1690 bis 1715
(Modell-Nr. 639 des Museums, Maßstab 1/24 der Modelllänge 1,84 m)

Fig. 3 Handelsgaleere 1726, venezianischer Herkunft
(Modell-Nr. 746 des Museums, Maßstab 1/24 der Modelllänge 2,30 m)

zu Fig. 1: Länge zwischen Stößen der Lieger 63,50 m
Länge des Kiels 47,50 m
Breite 9,50 m
29 Riemen an jeder Seite

zu Fig. 2: 29 Ruderbänke; zeigt Stellung und Abstützung des Sonnendachs; zeitgenössisches Modell

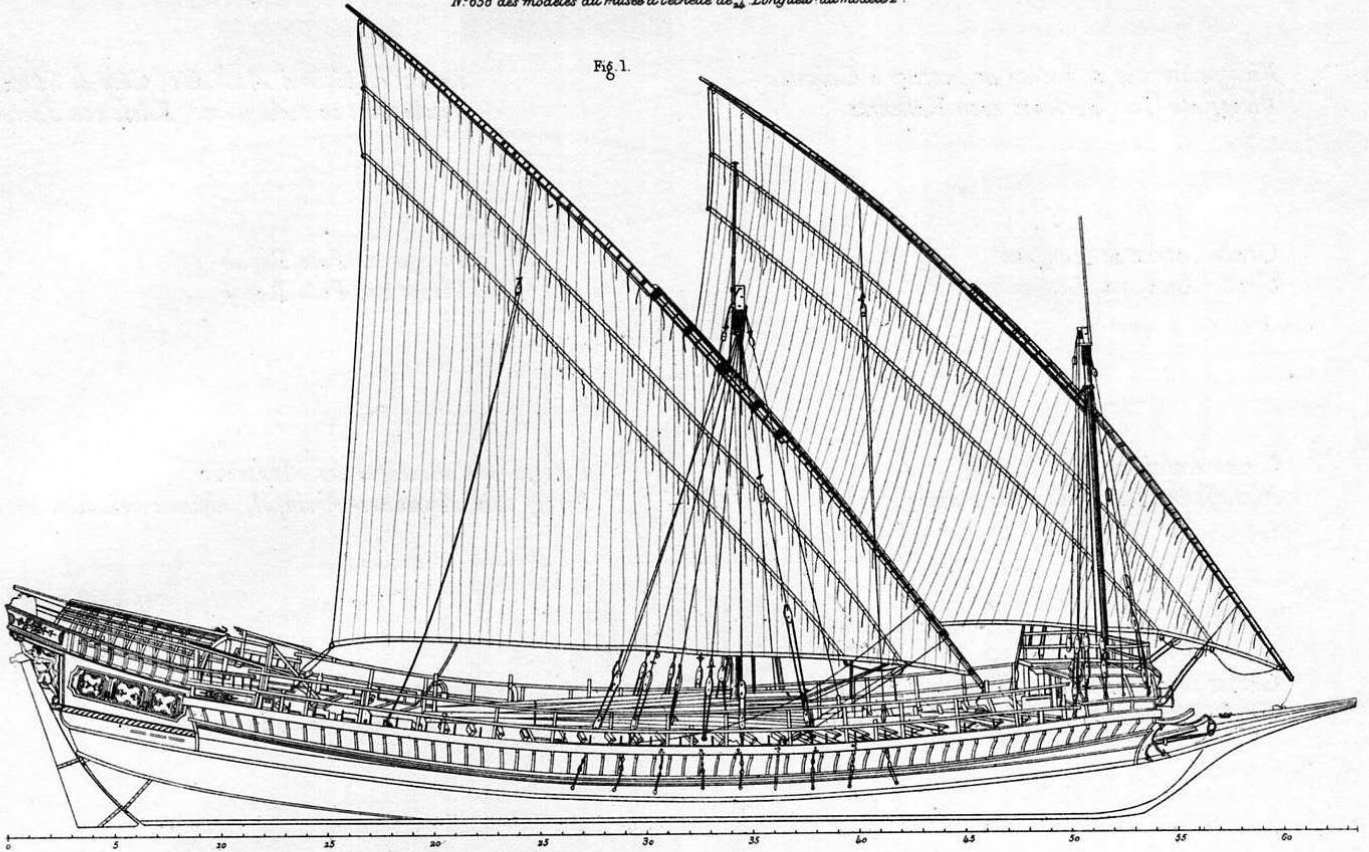
zu Fig. 3: annähernde Abmessungen

Länge 45,75 m
Länge des Kiels etwa 35 m
Breite 6,20 m
vermutlich 3 Ruderer pro Riemen = 96 Mann

GALÈRE LA DAUPHINE, 1690 A 1715, modèle de son époque.

N°638 des modèles du musée à l'échelle de $\frac{1}{24}$. Longueur du modèle 2^m70

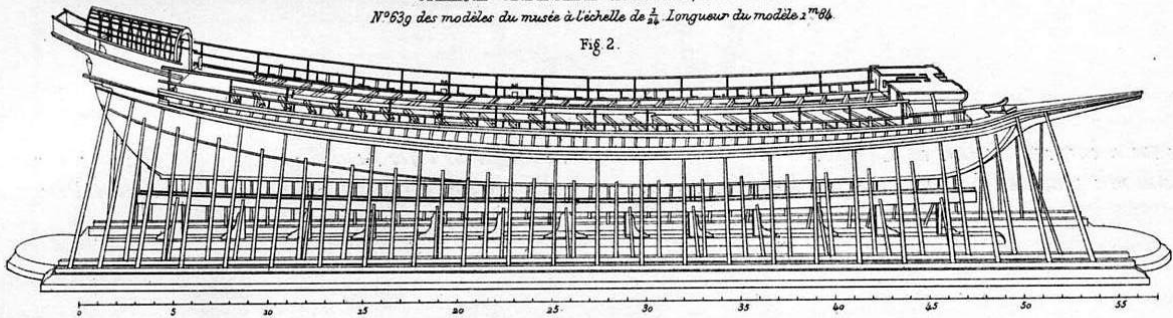
Fig. 1.



GALÈRE ORDINAIRE en chantier, 1690 à 1715.

N°639 des modèles du musée à l'échelle de $\frac{1}{24}$. Longueur du modèle 2^m86

Fig. 2.



GALEO DI MERCANTIA A.D. 1726 provenant de Venise.

N°746 des modèles du musée à l'échelle de $\frac{1}{24}$. Longueur du modèle 2^m30

Fig. 3.

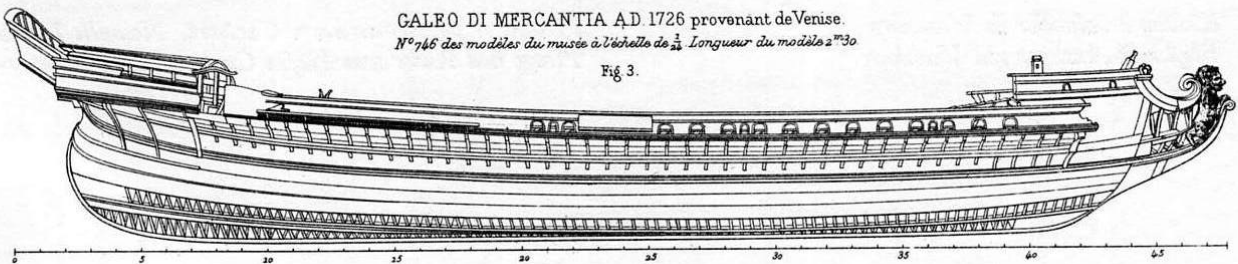


Fig. 1. Les rames, dont la navigation ne s'est exemptée qu'à la fin du dernier siècle, nécessitent de navires bas et légers portant fort peu de marchandises, d'artillerie de munitions et de vivres relativement au nombre d'hommes employés, d'où dépense exagérée. Il ne serait pas étonnant qu'un tonneau de marchandises transporté de Venise à Alexandrie, ait coûté autant que pour la Chine ou l'Australie avec les voiles actuelles. Ainsi la Dauphine de 63^m50 entre les bords des flèches, d'après l'échelle 0,06 du bord, de 67^m50 de quille et 9^m50 de largeur avait 29 avirons de chaque bord ayant 35^m20 entre les extrêmes et 11^m80 en dehors des apostis, pour trois canons et peut-être cinq à l'avant, quelques pierriers par le travers et 600 hommes d'équipage réduits à vivre toujours en plein air et n'ayant de vivres, et surtout d'eau, que pour quelques jours. Ce qui amène aux comparaisons suivantes: Si elle lançait 40^k de fer, c'était 100 grammes par homme, si elle coûtait 600,000^{fr} c'était 1000 par homme, tandis qu'un trois-ponts de 120 canons et 1100 hommes valait 300,000 ou 2780 par homme et lançait 3000^k de fer ou 270^k par homme. De plus il avait des vivres pour 510 mois et de l'eau pour 200 jours, au prix, il est vrai, de rester quelquefois en place, mais c'était plus que compensé, puisqu'il faisait le tour du monde et affrontait les tempêtes qui anéantissaient les galères.

Fig. 2. La fig. 2 est la galère en chantier n°639 du musée; on en voit l'intérieur et les 29 bancs, ainsi que les échafaudages servant à soutenir la tente. Ce modèle du temps provient de l'ancienne collection du Ministère de la Marine et son échelle est $\frac{1}{24}$. La planche 293 en est le tracé géométrique.

Fig. 3. N°746 porté sur le bord comme Galeasse de Venise, et sur la quille de laquelle est écrit Galeo di mercantia A.D. 1726. Il fallait le monopole de Venise et de Gênes pour faire le commerce avec des navires pareils et le modèle du musée est précieux, en ce qu'on ne connaît que des navires de guerre. Il y avait les types suivants: Galea, Galea bastarda, Grossa, Aperta, Sotil et les Galeones, tous à voiles latines, comme les chébecs; et les pinques qui leur ont succédé. La Galea représentée a 16 avirons, 3 mâts, dont les deux plus grands sont inclinés d'après leur support. Mais au lieu du berthelot l'avant ressemble à celui d'un vaisseau du dernier siècle. Voici les dimensions probables d'après le modèle: Longueur 65^m75; largeur 6^m20; rapport 1 à 6,8; longueur de quille environ 35^m00. Probablement trois hommes par aviron, soient 66. Entre les tolets trois petits sabords pour pierriers, quatre à l'arrière, pas de canons de chasse. Ce modèle est très soigné, il a un caractère parfait d'exactitude, il est en bois brun bien travaillé. Pour la mâture et la voilure se référer à la planche de la Revue n° 293.

TAFEL 326 RUDERPIROGEN VOM MALAIISCHEN ARCHIPEL UND
VOM GROSSEN OZEAN 1840

Pirogue servant de bateau de passage à Calcutta
Piroge als Überfahrtsboot nach Kalkutta

Bateau de pêche d'Analaboo, Côte de Sumatra
Fischerboot von Analaboo, Küste von Sumatra

Grand bateau de Rangoon
Großes Boot von Rangun

Pirogue de Pulo Rajah
Piroge von Pulo Rajah

Canot malais de Pulo Pinang
Malaiisches Kanu von Pulo Pinang

Pirogue de l'Archipel des Anambas
Piroge vom Anambas-Archipel, kleinste bekannte Piroge

Grosse pirogue du lac de Tondano, Ile Célèbes
Große Piroge vom Tondanosee, Insel Celebes

Pirogue d'Umata, Ile Guam
Piroge von Umata, Insel Guam

Canot à bordages cousus de Likiliki
Kanu mit genähten Seitenborden von Likiliki

Pirogue de l'île Bouka
Piroge von der Insel Bouka

Petite pirogue d'Umata
Kleine Piroge von Umata

Radeau à balancier de Vanikoro
Floß mit Ausleger von Vanikoro

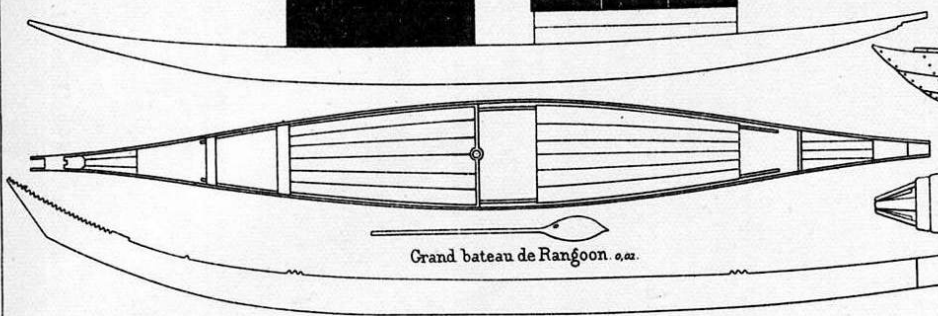
Pirogue et pagaies du havre Carteret, Nouvelle Irlande
Piroge und Ruder vom Hafen Carteret, Neu-Irland

Tafahanga de Tongatabou
Tafahanga von Tongatabu

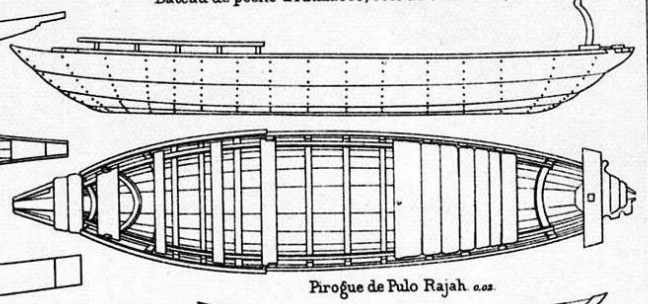
Boopaa, petite pirogue de Tongatabou
Boopaa, kleine Piroge von Tongatabu

PIROGUES A PAGAIE DE LA MALAISIE ET DU GRAND OCEAN 1840

Pirogue servant de bateau de passage à Calcutta 0.02

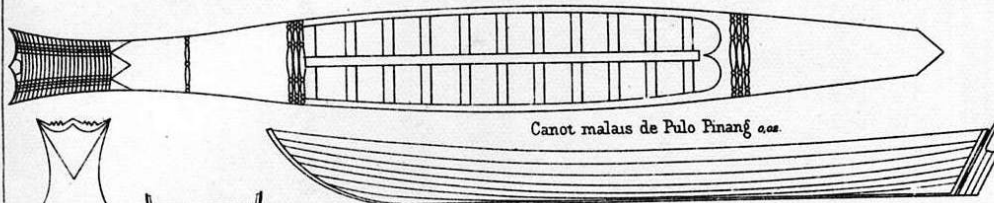


Bateau de pêche d'Analaboo, Côte de Sumatra 0.02



Grand bateau de Rangoon 0.02

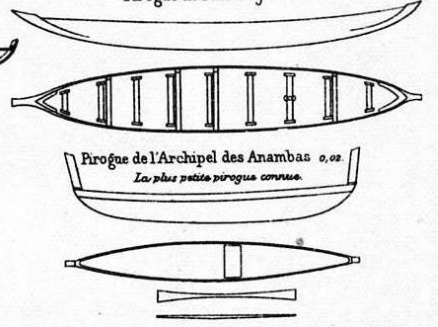
Pirogue de Pulo Rajah 0.02



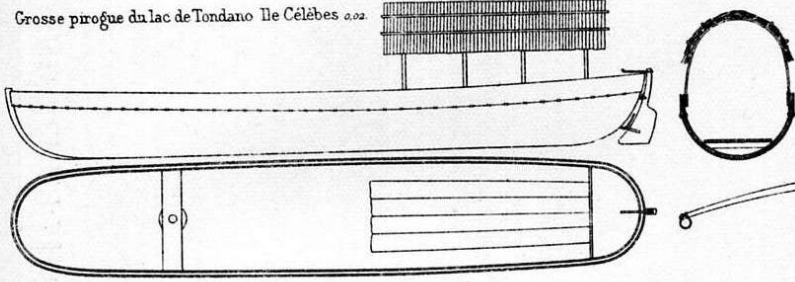
Canot malais de Pulo Pinang 0.02

Pirogue de l'Archipel des Anambas 0.02

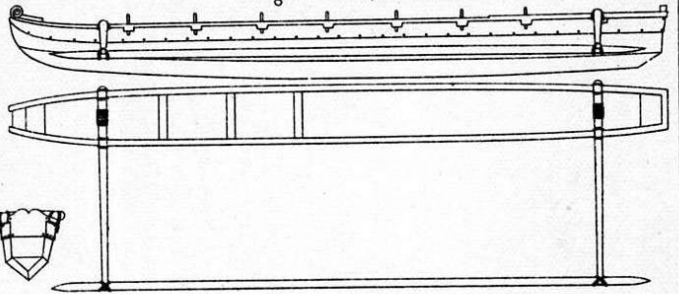
La plus petite pirogue connue.



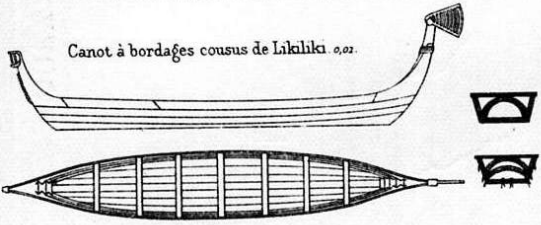
Grosse pirogue du lac de Tondano Ile Célèbes 0.02



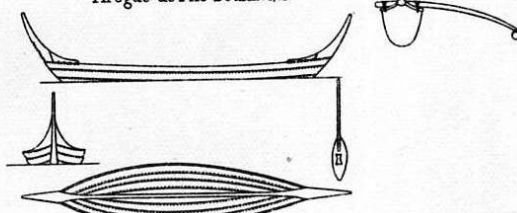
Pirogue d'Umata, Ile Cuam 0.02



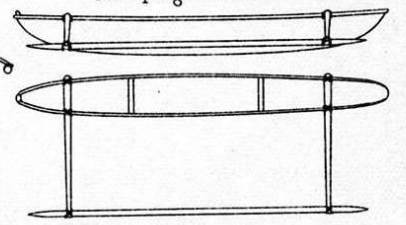
Canot à bordages cousus de Likihiki 0.02



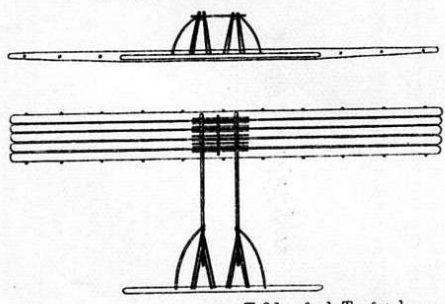
Pirogue de l'Ile Bouka 0.02



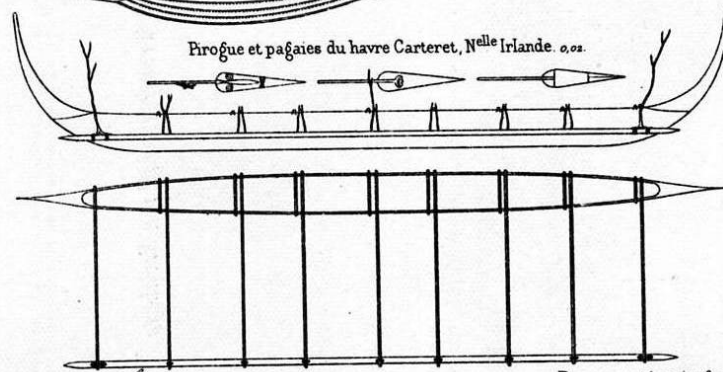
Petite pirogue d'Umata 0.02



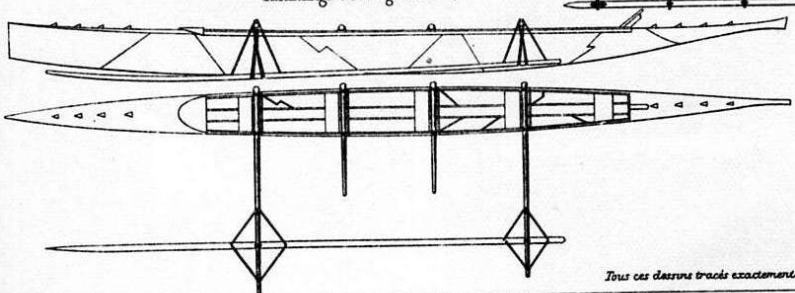
Radeau à balancier de Vanukoro 0.02



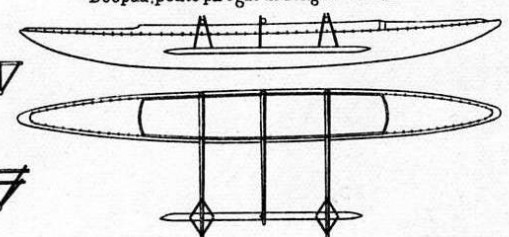
Pirogue et pagaies du havre Carteret, Nlle Irlande 0.02



Tafahanga de Tongatabou 0.02

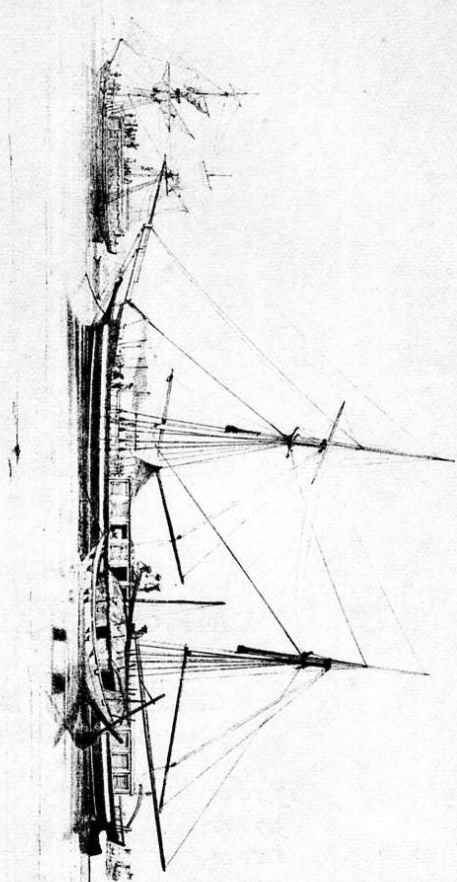


Boopaa, petite pirogue de Tongatabou 0.02

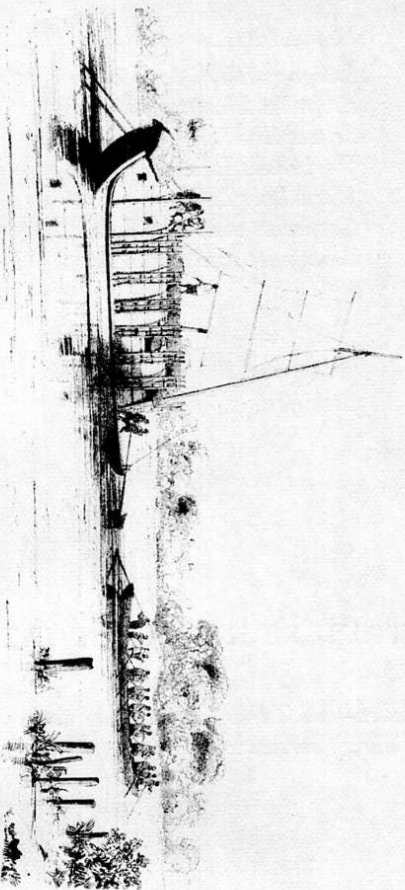


Tous ces dessins tracés exactement à l'échelle, détails plus loin.

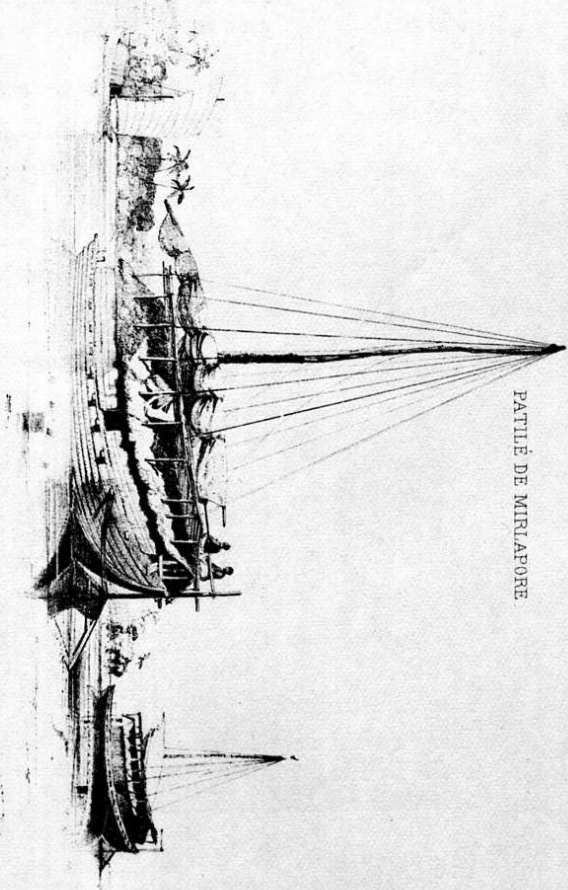
PINNACE DE CALCUTTA 1838.



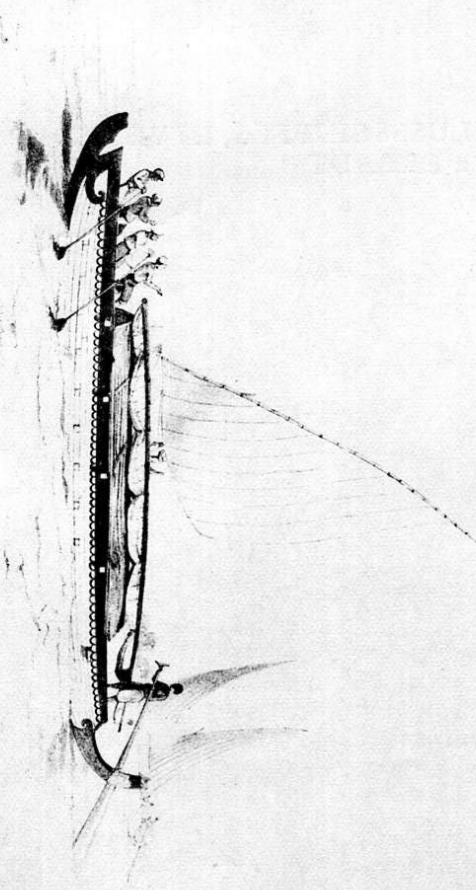
BATEAU DE TRANSPORT DU GANGE.



PATILE DE MIRLAPORE.



BATEAU DE TRANSPORT DE SOURABAYA.



Pinnace. Meurs de voyage des navigateurs et qui bien que depuis pour le nord et les plaines, on ne se sert plus maintenant le Gange que pour le transport, à certains endroits, qu'on ne se sert plus de ces sortes de pinnaces, on ne s'en sert plus que pour le transport de marchandises et de passagers.

on s'en sert pour le transport de marchandises et de passagers, on ne s'en sert plus que pour le transport de marchandises et de passagers, on ne s'en sert plus que pour le transport de marchandises et de passagers.

Les pinnaces. On en trouve encore dans l'Inde on peut dire que la plus grande est sa forme, mais elle n'est plus en usage, on ne s'en sert plus que pour le transport de marchandises et de passagers.

Les pinnaces. On en trouve encore dans l'Inde on peut dire que la plus grande est sa forme, mais elle n'est plus en usage, on ne s'en sert plus que pour le transport de marchandises et de passagers.

FLUSSSCHIFF DER BOULOGNER FLOTTILLE,
3. Gattung 1803, Boot 3. Klasse

Hauptabmessungen

Länge zwischen den Loten	19,49 m
Breite im Hauptspant	3,25 m
Seitenhöhe	1,625 m
Verhältnis L/B	1:6
Verhältnis L/H	1:12
Großmast vom hint. Lot	9,3 m
Besamast vom hint. Lot	16,4 m

Spantriß	Schnitt E F	Schnitt C D für ein Fluß- schiff mit Haubitze	Besegelung des Flußschiffes	Schnitt A B	Schnitt C D
----------	-------------	---	--------------------------------	-------------	-------------

KAİK ODER KAIKE, KONSTRUIERT IN ROCHEFORT
1809

Galeerenkahn oder Barke, diente Kosaken- und Türkenkorsaren auf dem
Schwarzen Meer; kurz darauf verschwunden

Länge	13,50 m
Breite	3,70 m
Seitenhöhe	1,10 m
Großmast	4,20 m
Vormast	3,60 m

ZEICHNUNG EINES FLUSSSCHIFFES, IN VENEDIG
1812 ERBAUT

Fourchettes en fer
eiserne Ruderrolle, zum
Halten der Riemen

Hauptabmessungen

Länge zwischen den Loten	18,516 m
Breite im Hauptspant	4,385 m
Seitenhöhe von Kiel bis Schandeck	1,868 m

