

Folios 4-5 (1665)

Observations sur les proportions des navires que Mr. COURTIN fait bâtir au Danemark par le mémoire qui a été envoyé contenant les présentes proportions. (Le FREDERIC. La SOPHIE ????)

Le vaisseau ayant 114 Pieds $1/2$ de quille, il doit avoir selon les proportions reçues et approuvées en ce pays, 143 Pieds de l'étrave à l'étambot, autrement l'étrave sera trop rouée et l'étambot n'aura pas assez (des hauts ?), ce qui diminue fort la beauté du vaisseau.

Selon les mêmes proportions, il doit avoir $35 \frac{3}{4}$ de large de bordage en bordage, ce qui correspond à (l'augmentation ?) que l'on donne à la longueur de l'étrave à l'étambot. Le plat du vaisseau vers la quille est le trait du maître, qui doit être laissé à sa conduite.

La lisse d'hourdy qui fait la largeur du navire par le derrière de laquelle dépend principalement la beauté du navire, et beaucoup de commodités dans les logements, doit avoir selon nos proportions, 24 Pieds et même quand on en donnerait 25, il n'en serait que mieux.

A l'égard du creux, le maître charpentier de Danemark trouvera bon l'on ne soit pas d'accord des 13 Pieds $3/4$ qu'il veut donner. Toute la dépense qui se fait dans la construction d'un vaisseau est pour le rendre capable de porter une grosse artillerie dans la première batterie et faute de donner du creux suffisamment, cette première batterie est inutile quand il y a tant soit peu de mer, toutes les nations du monde se sont corrigées sur celà; il est certain que le navire doit avoir 17 Pieds de creux à prendre sur la quille jusqu'à la planche du tillac et qu'il n'y a rien à en ôter, si ce n'est que le maître fasse tout le fond de son navire, à varangues plates comme les vaisseaux marchands, ce qui ne se doit supposer, cela étant trop éloigné de l'usage et le maître trop habitué, et comme le fond des navires de guerre doit être tout en façon, il faut lui donner du creux proportionnellement.

Tout le reste contenu au devis est trouvé fort bon, leurs navires seront percés un peu plus près que nous le faisons, mais en celà, on peut mieux faire que nous à l'exemple.

Savoir :

114 $1/2$ Pieds de quille portant sur terre
139 Pieds d'étrave à l'étambot
35 Pieds 2 pouces de large de bordage en bordage
Le plat du vaisseau vers la quille : 24 Pieds
La lisse d'hourdy : 22 Pieds et demi
13 Pieds $3/4$ de creux
6 pieds $1/2$ entre 2 ponts

Autres proportions du 2e navire de 900 tonneaux suivant le devis de Mr. Courtin

Savoir :

Le vaisseau ayant 108 Pieds de quille selon nos proportions, il doit avoir 135 Pieds de l'étrave à l'étambot pour les raisons dites dans le devis ci-dessus, 33 3/4 Pieds de large de bordage en bordage 15 Pieds 9 pouces de creux à prendre sur la quille jusqu'à la planche du tillac. La lisse d'hourdi 23 1/2 Pieds et même jusqu'à 24.	108 Pieds de quille 133 P 4p Etr. Etamb. 35 Pieds M.B. 13 Pieds de creux
--	---

NOTA : il doit y avoir une erreur à cet article et pour preuve, c'est qu'au plus grand navire il n'en donne que 22 1/2 Pieds.

A l'exemple des Anglais, il faut seulement observer de échancre les sabords, en sorte que l'on puisse battre commodément de biais, ceci ce doit être à la manière des embrasures sur les bastions et il doit être observé particulièrement sur les sabords vers l'avant et l'arrière du vaisseau.

Reprendre folio 136

Calcul du tirant d'eau et du centre de gravité.

REGISTRE D1 - 5 (MARINE)

Folio 63 Règlement et proportions d'un vaisseau de 130' Pieds de long
de l'étrave à l'étambot et de 35 Pieds de large et de 16 Pieds
et demi de creux. (4 août 1679)

3ème Rang pour 60 canons
900 à 1000 tonneaux

Fait à Brest, le 04 août 1679

Signé par : DE SEUIL - Laurant HUBAC - Etienne HUBAC
DESFORGETTES - LEVASSEUR
KIGUELLON Thomas.

Folio 71 Idem pour un vaisseau de 4ème Rang
46 canons - 600 tonneaux

Folio 78 Idem pour un vaisseau de 5ème Rang
34 canons - 300 tonneaux

A reproduire

SERIE B3 - MARINE

3e REGISTRE - SERVICE GENERAL
CORRESPONDANCE PONANT ET LEVANT.

DUNKERQUE Mr. NACQUART
BELLE ISLE
TOULON)
MARSEILLE) Mrs. DE LA GUETTE ET BRODART, Intendants.

ANNEES 1660 - 1664

Mémoire de DUQUESNE - 1661

Pages 25 "Il plait au Roi de relever et remettre la marine de FRANCE en
et 26 état de prospérer.

Il est absolument nécessaire de remarquer la cause des fausses mesures que l'on a prises depuis plusieurs années, tant à l'entretien des vaisseaux dans les ports que dans les armements de plusieurs d'yeux, dont s'est ensuivi la perte entière des uns et la plus grande part des autres fort endommagés, et quoique la dépense ait été grande pour les armements que l'on a fait pour le secours des places maritimes et autres entreprises qui ont mal réussi, laquelle n'a servi qu'à faire de la honte de la nation française et de la faire réputer incapable de dresser et entretenir un équipage de marine pour aucun effet considérable et sur cette opinion les nations voisines et tout de nouveau les Hollandais nous ont insultés.

Et sans doute, ils continueront à nous mépriser par la mer, tant qu'ils remarqueront comme ils l'ont fait par le passé et très exactement, que l'on introduit le plus souvent dans la conduite des ports et le commandement des vaisseaux, des personnes de faveur et de peu d'expérience au fait dans la marine, lesquels n'ayant su l'importance que c'était de bien entretenir des vaisseaux et croyant faire un grand ménage en retranchant le nombre des gardiens et une partie de leurs gages. Ce qui a causé les voleries qui se sont faites des agrès et ustensiles des vaisseaux qui leur ont pu tomber sous la main, et quand il n'y a plus eu rien à piller, faute de paiement, ils ont tout abandonné les dits vaisseaux qui ont coulé à fond plusieurs années dedans et hors le port de Toulon dont six des dits vaisseaux ont péri et les autres sont gâtés du ver et leurs souttes endommagées, pour lesquels relever du fond de l'eau et réparer les dégâts, il a fallu un fond extraordinaire et faudra encore à l'avenir pour redoubler sous l'eau tous les dits vaisseaux qui ont été coulés à fond.

Une autre très méchante mesure a été de commencer le bâtiment d'un ou plusieurs vaisseaux et en discontinuer le travail comme l'on a fait à Brest, où la construction du VENDOME auquel on a travaillé de temps en temps pendant 12 années et des autres 3 frégates dernières bâties pendant 5 années qu'ils sont demeurés ouverts par les hauts et exposés à la pluie et au soleil, sans goudron ny entretien, ce qui a rendu les dits vaisseaux sujets à la pourriture et par conséquent, à des fréquents radoub par cette voie, et s'est perdu entièrement dans le port du Havre, un des vaisseaux du Roi nommé LE CHASSEUR, faute d'entretien.

L'on est aussi tombé dans un grand défaut que les étrangers ont bien remarqué, que quelque nécessité que la France ait eue d'avoir en mer quelques vaisseaux et souvent même d'en avoir un seul en état de servir pour une prompte exécution, l'on n'a pas pu les mettre en état dans le temps que l'on s'était promis et par un des dits armements n'a servi à ce à quoi il était destiné quoique la dépense n'ait pas été moindre que les autres états, mais souvent plus grande. Ce qui a fort contribué à ce désordre, c'est que depuis plusieurs ans, l'on a tenu dans les magasins de la marine, aucune fourniture de sorte qu'il a fallu que ceux qui imprudemment s'étaient engagés à des armements, se soient servis des agrès et des choses prises dans les magasins des autres vaisseaux, ce qui ne se doit jamais pratiquer que dans la dernière extrémité et ce mauvais usage a été même pratiqué dans le port de Toulon, dans l'armement dernier et même aux deux vaisseaux qui sont en mer en Levant.

Il s'est aussi glissé une grande négligence pour la conservation des rades, chenaux et ports de FRANCE, notamment du côté du Ponant, comme celles de St. Martin de RE, La Palice, Chef de bois, canaux d'Oléron, Brouage, l'entrée de la rivière de Seudre, la rade du port du Havre de Grâce et l'embouchure de Seine, en tous lesquels endroits, à peine peut-on trouver passage pour de grands vaisseaux tant par le jet que font tous les navires hollandais de leur lest en arrivant aux côtes, où ils sont les maîtres absolus, sachant bien qu'il n'y a pas un vaisseau du Roi.

Il est aussi de nécessité de pourvoir promptement à l'achat de cent cinquante milliers de chanvre qui se trouvera en Bretagne et pour faire les agrès des dits vaisseaux neufs de Brest, et pour remplacer les câbles usés des autres trois vaisseaux qui sont amarrés au dit lieu.

Il faut aussi pourvoir à l'achat de toile pour faire leurs voiles et des autres ustensiles suivant l'état qui en sera dressé.

Le Roi doit être aussi averti qu'il n'y a dans aucun de ses magasins, nuls mâts planches de prusse n'y de sapin, brai ni goudron, ce qui est absolument nécessaire d'avoir par prévoyance pour l'entretien des vaisseaux. C'est pourquoi il faudrait pendant la belle saison en faire venir de la première main et n'être désormais plus sujet de rien prendre chez les Hollandais comme par ci-devant, qui ont fait payer les choses au double de leur valeur. A même, ils ont observé par les fournitures qu'on leur a toujours faites chez eux, la faiblesse des magasins du Roi, et le mauvais état des vaisseaux sur quoi ils ont pris et prennent encore aujourd'hui leur (illisible).

Il est dit qu'il y a en Suède, 200 pièces de canons de fer destinés pour le Roi. Si l'on veut les envoyer quérir, il faudrait en même temps faire venir des mâts, planches et goudron et une partie du chanvre de Riga pour entretenir la corderie de BREST et faire là un magasin pour y fournir de cordage, tous les vaisseaux du Roi qui sont en Ponant qui en ont grand besoin, notamment ceux venus du Levant qui sont en "SEUDRE" attendu l'utilité de la corderie qui est couverte et où on peut travailler l'hiver; c'est donc le meilleur ménage que l'on saurait faire que faire incessamment servir la corderie, comme aussi détenir pour maxime indubitable, de faire toutes les choses qui sont nécessaires dans la marine dans leur temps.

C'est la véritable économie des états qui veulent être respectés de leurs alliés et craints de leurs ennemis. Il est tout à fait important de bien examiner le mémoire pour le faire exécuter, si on veut sauver ce qui reste de marine.

Ce présent mémoire est fort général, l'on en fournira de particulier pour chaque article quand il en sera question.

SÉRIE B3 - MARINE

3e REGISTRE - SERVICE GÉNÉRAL
CORRESPONDANCE PONANT ET LEVANT.

DUNKERQUE Mr. NACQUART
BELLE ISLE
TOULON)
MARSEILLE) Mrs. DE LA GUETTE ET BRODART, Intendants.

ANNEES 1660-1664

Mémoire sur les Constructions de COURLANDE* par Monsieur DU QUESNE

Page 27 Dès l'année 1646, le Duc de Courlande fit des puissantes sollicitations pour que l'on traite avec lui de 5 ou 6 vaisseaux qu'il avait fait bâtir en ses ports de la côte de Courlande. Monsieur de Brienne, appuyait fort ce traité et en ayant été dressé les conditions, il me fut ordonné de les examiner. Je fis savoir que les dits vaisseaux avaient été premièrement offerts en vente aux Suédois, qui les refusèrent pour la raison qu'ils n'avaient pas été bâtis par d'habiles charpentiers, que les fonds d'yceux étaient trop plats, les côtés trop droits, les tillacs mal conduits et leurs sabords trop petits et mal placés pour la guerre et leurs gabarits tout à fait désagréables. Cette réponse rompit la négociation. Encore une autre fois, elle fut reprise lorsque le Duc de Courlande ne sachant que faire de ces vaisseaux, les avaient envoyés à Amsterdam pour les vendre là, ou les fretter et les envoyer en Espagne. Je fus derechef appelé pour dire mon sentiment contre lequel on m'envoye en Hollande pour derechef voir les dits vaisseaux et même avec moi Jean de Wert, en ce temps-là Maître charpentier du Roi qui, à la seule vue des dits vaisseaux, les condamne et dit qu'ils n'étaient nullement propres à la guerre. J'ajoutai au rapport qui en fut fait, que si le Roi avait besoin de vaisseaux de charge et de grand encombrement, au lieu de flûtes, que ces dits vaisseaux de Courlande pouvaient servir, quoiqu'en apparence, fort mauvais de voile. Ces conditions firent derechef rompre le traité. Ensuite, le dit Duc de Courlande fit offrir d'en faire construire dans ses ports, de tel gabarit que l'on voudrait, à quoi je fis répondre que les ports de MEMELWINDE* et LIBAU*, dépendant de ce Duc, n'avaient pas assez de profondeur à leurs embouchures pour sortir des vaisseaux de guerre de grand port et que le maître charpentier serait contraint de les bâtir trop plats de fond comme les flûtes et qu'ainsi les vaisseaux ne seraient jamais fins de voiles.

* COURLANDE : province de la Lettonie au Sud du Golfe de RIGA (capitale : MITTAU)

* MEMELWINDE : MEMEL ville et port de l'Europe Orientale sur la mer Baltique, à l'embouchure du DANGE dans la lagune de Memel - Cette ville fondée par les chevaliers Teutoniques en 1252, a fait partie de la ligue Hanséatique - nom actuel : KLAIPEDA.

* LIBAU ou LEEPAJA : ville de Lettonie (COURLANDE) sur la Baltique et le lac Libau.

De plus, il fallait considérer que le bois de ce pays, quoique très aisé à mettre en oeuvre, est d'une nature molle et de peu de durée et les planches de bordage extrêmement sujettes aux vers.

Que si le Roi entreprenait de faire construire en ce pays-là, quoique le bois, le fer et la chamure y soient à un prix médiocre, les journées des charpentiers propres à bâtir des vaisseaux, sont à un prix excessif.

Ayant vu bâtir un vaisseau de 800 tonneaux en la province de Livonie*, dont Messieurs de la Ville de Riga firent présent à la Couronne de Suède, dont les charpentiers qui travaillaient à la construction gagnaient en ce temps-là, une RISDATE par jour, qui vaut un ECU de France.

Quoique ces considérations soient plus anciennes de plus de 20 ans, elles doivent servir à prendre aujourd'hui les mesures nécessaires puisqu'il plait au Roi, d'essayer de faire construire des vaisseaux chez le Duc de Courlandes, il faut de plus observer ce qui suit :

Que l'on soit assuré d'un bon maître charpentier qui sache bien prendre ses mesures, pour ne pas donner un extraordinaire plat aux vaisseaux qu'il construira, mais leur étendre ce plat plus en long et toutefois, les couper raisonnablement par l'avant et par l'arrière, comme l'on fait tous les vaisseaux de guerre de la nouvelle fabrique

Et que pour aider à leur perfection et faciliter dès les sorties avec moins de périls des ports où ils sont construits, il donne à ses vaisseaux un peu plus de longueur et moins d'élévation et d'oeuvre morte.

Qu'un vaisseau qui aura 140 Pieds de France de long d'une étrave à l'autre, n'ait pas plus de 13 sabords de chaque côté en sa batterie de bas, les dits sabords tous de hauteur de seuillet et d'une bonne grandeur, comme aux plus grands vaisseaux de 32 à 36 pouces de large, que le premier sord d'avant et celui du côté le plus arrière de la batterie, soient placés justement entre 2 sabords de la batterie basse.

Il faut avoir égard que les quilles, étraves, baux, courbes et généralement tout bois tors qui sera employé à sa construction, soit du bois de brin selon le gabarit qu'il le faudra, sans que l'on se serve de la scie, pour en aucune manière couper le fil du bois.

Ce qui doit être absolument interdit aux charpentiers, en ce qui concerne comme il est dit, le bois courbe ou membrures des dits vaisseaux.

Et comme tous les pays de la Mer Baltique, il se fait un grand négoce de planches de chêne et autres bois droits, propres à faire ceintes et gouttières, et que ceux qui les font scier dans les forêts pour les avoir de grande largeur comme plus requises et de haut prix. Ils coupent d'ordinaire à cet effet, les plus gros arbres et par conséquent les plus vieux sans doute, sont sur le retour ce qui fait que le bois ne dure guère, étant fort sujet à la pourriture.

C'est pourquoi il faut par prévoyance, bien choisir les dites planches et si le temps le permet, les faire scier d'arbres qui soient coupés étant encore en crêne (?). Quand même ils n'auraient point cette grande largeur, pourvu qu'ils aient la longueur et l'épaisseur, ils en seront de meilleur service.

* LIVONIE : Province de l'ancien empire des Tsars, sur la Baltique qui comptait au début du XXe siècle, 1.500.000 habitants et avait RIGA pour capitale, détachée en 1918 de la Russie à qui elle appartenait depuis 1721. Elle a été partagée entre la Lettonie et l'Esthonie.

Comme une planche de 40 à 50 Pieds de long et de 14 à 15 pouces de large vaut mieux qu'une de 30 à 40 Pieds de long et de 18 à 20 pouces de large.

Que les planches des bordages des plus grands vaisseaux soient de 4 pouces et demi franc d'épaisseur et les bordages des moindres vaisseaux d'environ 130 Pieds de long entre les étraves, auront 4 pouces d'épaisseur, bordés aussi bien dedans que dehors. Que les planches qui couvriront le tillac de la première batterie soient de même épaisseur que le bordage et les ceintes et gouttières, à proportion et de coeur de bois.

Que les dits vaisseaux soient bien liés de courbes et guirlandes à longues branches, de porques, genoux et alonge de porques qui atteignent jusqu'à la serre bauquière du second pont, que même aux plus grands vaisseaux il y ait double alonge de porque, c'est-à-dire 2 entre chaque sabord.

Il faut observer aussi que l'empature des membres, porques, genoux et alonges croisent de 6 Pieds, sans quoi ce sera un défaut particulièrement aux grands vaisseaux, aux moindres l'on pourra diminuer un demi Pied; toutefois, si l'on peut obtenir les 6 Pieds, ce ne sera que mieux.

Que tous les dits vaisseaux soient dûment chevillés de fer et de bois, ainsi qu'il convient à des vaisseaux Royaux, bien entendu que depuis les ceintes au-dessus de l'eau, qui ne s'y emploie point de chevilles de bois mais toutes de fer; on pourra diminuer d'un quart de celles d'en bas.

Les chevilles de fer seront non seulement mises à tous les endroits où il en sera nécessaire, mais par l'habileté du charpentier, elles seront disposées en sorte que l'ordre en soit agréable.

Il faut par-dessus tout, ce que dessus un homme intelligent pour avoir inspection sur les dites constructions et qui ait égard à un grand nombre d'autres choses en dépendant, et dont la fidélité et la vigilance soit aigue pour éviter les abus qui, d'ordinaire, se glissent dans les constructions à forfait.

Quand ces vaisseaux-là seront achevés et que l'on voudra les faire venir en FRANCE, il sera bon qu'ils aient de l'artillerie et que par occasion on les charge de denrées que la mer Baltique produit de propre pour la marine.

Le brai, goudron, chamure et salpêtre étant en abondance en Livonie et Courlande, et même des mâts pour lesquels, si l'on voulait laisser un sabord derrière quelqu'un des vaisseaux pour embarquer les dits mâts et une quantité de belles planches de Prusse très nécessaires pour toutes les constructions que l'on fait en France.

Quoi que ce sabord pour embarquer les mâts soit extraordinaire à un vaisseau de guerre, si ce n'est qu'étant fermé, cela n'est d'aucun préjudice.

SERIE B3 - MARINE

3e REGISTRE - SERVICE GENERAL
CORRESPONDANCE PONANT et LEVANT.

DUNKERQUE	Mr. NACQUART
BELLE ISLE	
TOULON	)
MARSEILLE	) Mrs. DE LA GUETTE et BRODART, Intendants.

Lettre du 03 octobre 1662 de Mr. DE LA GUETTE

..... encore bien que le bois de Boulogne nous vienne à présent en assez bonne quantité pour fournir à ses 3 ateliers.....

..... les Anglais trouvent nos deux frégates le "Mercoeur" et le "Beaufort" très belles.....

..... ils voient aussi avec envie, la construction du "Saint-Philippe" et de deux grandes frégates.

Monsieur MATHAREL me fait savoir qu'il faut travailler à l'armement du "Chaslain," du "Beaufort" et de "l'Infante".

Lettre du 07 octobre 1662 de Mr. DE LA GUETTE

..... et même le Sieur PUGET, le plus habile sculpteur de France

Lettre du 14 octobre 1662 de Mr. DE LA GUETTE

..... ce n'est point le défaut de nos vaisseaux, s'ils ne cheminent pas aussi bien que ceux des corsaires Turcs, mais la différence tient en ce que les nôtres se chargent trop de canons, de victuaille, de bagages, au lieu de quoi les barbares ne se servent que d'artillerie légère, ne portant que pour 6 semaines ou 2 mois de victuailles et comme point de bagages, de sorte que si vous aviez des capitaines capables de passer du peu que font les infidèles, vous trouveriez des vaisseaux aussi bons voiliers que les leurs; et quelques frégates que vous fassiez bâtir, si vous ne faites observer à ce que pratiquent les corsaires d'Alger, elles ne chemineront jamais si bien que les vaisseaux de ces voleurs-là et même, vous ne sauriez faire construire de plus jolies ni de plus légères frégates que le "Mercoeur" et le "Beaufort", car pour des frégates à ponts de cordes

Lettre du 05 décembre 1662 de Mr. DE LA GUETTE

..... Je souhaite fort que vous soyez satisfait des mémoires que je vous ai envoyés, et pour vous témoigner que je pense longtemps aux choses que vous m'écrivez, je vous supplie de voir quelques observations générales que j'ai faites, sur la différence qu'il y a entre notre marine et celle des Anglais.

Car je vous avoue, que je n'ai su comprendre comment ils peuvent entretenir 150 vaisseaux de guerre et même, je persiste à croire qu'ils peuvent bien les mettre à la mer, mais ils ne les sauraient conserver 6 mois

Lettre du 12 mars 1663 de Mr. DE LA GUETTE

En attendant l'heure que notre ordinaire doit arriver, vous apprendrez par ces lignes, que Monsieur DU QUESNE a relâché à Villefranche, un coup de vent l'ayant séparé des autres vaisseaux et rompu son grand mât, qu'il a perdu avec ses huniers et cordages, et même il s'est rompu sur mât de hune de rechange, perdu la plupart de ses voiles et agrès et fait son vaisseau qui est le "Soleil"
 Cependant, je fais travailler à des cordages et à des voiles et même je prépare le vaisseau "la Lune" au cas que nous n'eussions pas de mâts pour remâter assez diligemment le "Soleil", afin qu'en ce cas-là, Monsieur DU QUESNE s'en puisse servir, étant égal à l'autre.

Ce malheur nous surprend tous, car le vaisseau "le Soleil" a été si bien radoubé, qu'il est estimé aussi bon qu'un navire neuf; il a eut tous ses mâts neufs, de ceux venus de Hollande, tous les agrès et voiles sont aussi neufs, d'autant même qu'il ne restait rien dans son magasin, et si ce vaisseau-là n'eut pas été en meilleur état qu'aucun des autres, Monsieur DUQUESNE qui est congnoissant, n'eut pas manqué de le déclarer, mais comme Rodolphe est son ami intime, il n'a rien oublié pour le rendre à son gré, de quoi j'étais fort aisé

Lettre du 24 avril 1663 de Mr. DE LA GUETTE

..... Les constructions du "St. Philippe" et de la frégate nommée "le Dauphin" s'avancent considérablement. Et il nous vient tant de bois d'Arles, que nous avons tantôt dépensé les 18.000 Livres que vous avez ordonné pour les voitures de bois d'Arles en ce port-cy

..... Je fus il y a 3 jours à la Seine, voir commettre 2 câbles du "St Philippe" qui sont les plus beaux et les plus gros que l'on ait jamais vus en ce pays-cy.....

..... On m'envoie un billet pour avis que Mr. GABARET a pris un vaisseau Turc, mais la manière dont on rapporte la chose, me fait douter qu'elle soit véritable, car le vaisseau "Mercoeur" est trop beau et trop doré pour n'avoir pas été jugé un vaisseau marchand.....

De Toulon - Lettre du 01 mai 1663 de Mr. DE LA GUETTE

..... Le Capitaine Rodolphe travaille à présent à la construction du "St. Philippe" et à la frégate nommée "le Dauphin". Ce premier est si avancé, que de 5 portions il n'y en a que 4 de faites, et cependant je fais travailler aux câbles, poulies et cordages. J'ai averti Mr. Matharel qu'il faut faire venir de Hollande, 2 ancres pesant chacune 30 quintaux poids de marc.

Le "Dauphin" n'est pas encore à moitié fait et pour la "Thérèse", de 6 parties il n'y en qu'une de faite et on n'y travaille plus depuis que vous avez mandé que le Roi ne voulait faire faire qu'un vaisseau par année en chacun des ports où il y a construction établie.

Le Capitaine Rodolphe a tant d'émulation de trouver le secret de faire de bons vaisseaux de voiles, qu'il ne s'applique qu'à cela et a remarqué les défauts de ceux qui ont été éprouvés à la mer

A Toulon - Lettre de Mr. DE LA GUETTE du 15 mai 1663

..... J'avais différé l'établissement de l'école des canonnières par manque d'un bon canonnier, tous les nôtres étant embarqués sur les vaisseaux du Roi, mais Mr. MATHAREL m'ayant fait savoir que Sa Majesté s'était enquis si la chose était établie, je vais y travailler sans remise au mieux que je le pourrai

Toulon - Lettre de Mr. DE LA GUETTE du 21 mai 1663

Où l'on voit que les charpentiers Hubac Père et Fils sont à Toulon pour y construire 2 galères.
Le modèle de la poupe du St Philippe est envoyé pour approbation.
Mr. du Gay envoie du bois de bourgogne en abondance; ce qui n'empêche pas qu'il ne faille acheter le courban en ce pays-ci (Toulon) étant meilleur que partout ailleurs

Toulon le 11 décembre 1663 (Mr. DE LA GUETTE)

..... J'envoie à Votre Altesse un certificat du Capitaine Rodolphe du temps qu'il promet d'avoir achevé le St Philippe et le Dauphin, mais Votre Altesse doit se souvenir que nous n'avons ni ancres ni voiles pour le premier navire

LETTRES RECUESPONANT

Dunkerque - Mr. NACQUART Lieutenant du port.

Toulon - lettre de Mr. DE LA GUETTE du 11 avril 1664.

Liste des vaisseaux à mettre à la mer en août:
Le Dauphin, le Soleil, la Lune, le Notre Dame du Ciel, le Tigre, le St-Sébastien

Toulon - lettre de Mr. DE LA GUETTE du 03 mai 1664.

Mention de la Fraçoise - de l'Anna - de la Victoire.

ETAT DES VAISSEAUX QUI SERONT EMPLOYES POUR LE VOYAGE DE BARBARIE EN 1664.

LA ROYALE	L'ECUREUIL
LE SAINT-LOUIS	LA PERLE
L'HERCULE	L'ANNA
LE JULES	LA FRANCOISE
LE MERCOEUR	LE ST.AUGUSTE (prise Turque)
LE BEAUFORT	

Toulon le 19 août 1664 - Lettre de Mr. DE LA GUETTE

..... on travaille incessamment aux 2 frégates légères. Il n'y a qu'un des maîtres de la Cieudad qui agisse, les 2 bons n'ayant pu s'accommoder ensemble pour la conduite d'un même bâtiment. Mais nous avons retenu le meilleur, et l'autre est obligé de venir toutes les raisonner avec celui-ci. D'un autre côté, RODOLPHE et POMMET se promettent de faire merveille dans la fabrique de celle qu'il a entreprise qui est le Monarque. La Thérèse s'avance autant qu'il se peut. Et toutefois, je ne puis croire que Rodolphe la puisse mettre en état d'aller à la mer plus tôt que le mois de l'année.

Mémoire à Mr. COLBERT - 30 avril 1664

Escadres des vaisseaux les plus propres à tenir la mer pendant l'hiver.

Première escadre pour mouiller devant Alger

La Royale - l'Hercule - le Jules ou l'Anna - le Beaufort - l'Ecureuil - le Mercoeur.

Deuxième escadre pour observer les côtes de TUNIS et de TRIPOLI

Le Dauphin - Le Soleil - La Lune - La Françoise - L'Anna - La Notre-Dame - La Perle.

Vaisseaux de charge

Le Tigre - L'Elboeuf - Le St Augustin Turc.

Vaisseaux désarmés

La Reine - Le César - Le ST.Louis

Vaisseaux que l'on estime devoir enfoncer pour faire le Port de Gigercy

Le Dragon - La Ste Anne - La Galléasse - Le Gosse - La Catherine - Le Petit Saint Jean (turc).

FIN DU 3ème REGISTRE.

REGISTRE B3 - 70 (MARINE) - Volume de 409 feuillets

SERVICE GENERAL

CORRESPONDANCE PONANT : BREST
NANTES
ROCHEFORT

ANNEE 1692/3

Folio 27 Inventaire général des magasins de Brest à la fin juillet 1692
Pour mémoire

Folio 143 Etat des bois, fers, clous et autres marchandises qui ont été employées pour la construction du Roy "le SCEPTRE", commencé le 03 mai 1692 et fini le dernier février 1693
Tableau de présentation identique à celui du "Constant".
Pour mémoire.

Folio 385 Remarques faites sur l'artillerie des vaisseaux du port de Rochefort - 26 janvier 1692 par Monsieur MANCLERE.

Artillerie délivrée par Mr. de POINTIS

Campagne précédente

Nouvelle campagne

LE VICTORIEUX

1ère batterie	28 canons de fonte de 36 f	14 de fonte de 36 f - 14 de fer de 36f
2ème batterie	28 canons de fonte de 18 f	14 de fonte de 18 f - 16 de fer de 16f
		ce qui fait 30 mais il ne sait en porter que 28.
3ème batterie	26 canons de fer de 8 f	Mr. de Pointis lui en donne 28 - il peut les porter
Gaillards	10 pièces de fer de 6 f et 4 pièces de 4 f	Mr. de Pointis ne lui en donne pas

L'INTREPIDE

1ère batterie	14 canons de fonte de 36 f et 14 de fer de 24 f	14 de fonte de 36 f et 12 de fer de 36f
2ème batterie	14 canons de fonte de 18 f et 12 de fer de 12 f	20 de fonte de 18 f et 18 de fer de 18f
3ème batterie	24 canons de fer de 18 f	C'est trop de 2 canons
		Mr. de Pointis lui en donne 26 de 6f. C'est trop de 2 et il peut les porter de 8 f
Gaillards	4 canons de fer de 4 f	Mr. de Pointis ne lui en donne pas

L'ILLUSTRE

1ère batterie	4 canons de fonte de 24 f	12 de fonte de 24 f et 12 de fer de 24f
2ème batterie	24 canons de fer de 12 f	Mr. de Pointis lui en donne 26 de 12f, il peut les porter
Gaillards	16 canons de fer de 18 f	16 de fer de 6f, il peut les porter de 8 f.