

ENCYCLOPÉDIE *MÉTHODIQUE,*

OU

PAR ORDRE DE MATIÈRES:

PAR UNE SOCIÉTÉ DE GENS DE LETTRES,
DE SAVANS ET D'ARTISTES;

*Précédée d'un Vocabulaire universel, servant de Table pour tout
l'Ouvrage ; ornée des Portraits de MM. DIDEROT &
D'ALEMBERT, premiers Éditeurs de l'Encyclopédie.*

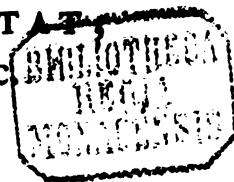
8, 3, 1

ENCYCLOPÉDIE MÉTHODIQUE.

A R T S ET MÉTIER S MÉCANIQUES,

DÉDIÉS ET PRÉSENTÉS
A MONSIEUR LE NOIR, CONSEILLER D'ÉTAT
LIEUTENANT GÉNÉRAL DE POLICE, &c.

TOME TROISIÈME.



A PARIS,
Chez P A N C K O U C K E, Libraire, hôtel de Thou, rue des Poitevins;
A L I È G E,
Chez P L O M T E U X, Imprimeur des Etats.

M. D C C. L X X X I V.
AVEC APPROBATION, ET PRIVILÈGE DU ROI.

FLOTTAGE EN TRAINS DE BOIS.

(Art du)

L'ART du flottage en trains de bois n'est pas ancien, quoiqu'il soit aussi simple qu'avantageux.

La construction d'un train de bois fut inventée par Jean Rouvet en 1549; mais bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui.

Il n'y a pas plus de cent ans, qu'à Clamecy on inventa les *nages* pour conduire & guider les trains. Avant ce temps-là, ceux qui les conduisoient avoient des plastrons de peaux rembourrés, & ils guidoient les trains par la seule force de leurs corps.

Ce qui prouve qu'on ne flottoit point en trains avant 1549, c'est que, par arrêt rendu au Parlement de Paris le dernier juillet 1521, la Cour ordonna à tous marchands de faire charroyer en diligence aux ports de Paris, tous les bois qu'ils avoient découpés, à peine de 500 liv. d'amende.

Mais quoiqu'en 1527 on ne flottât point encore en trains, on amenoit dès ce temps, du bas de la rivière d'Yonne sur les ports de Clamecy, Collange & Château-Cenfoz, des bois qu'on chargeoit sur des bateaux.

Coquille, en son Histoire du Nivernois, fait mention, en parlant de Clamecy, que la rivière d'Yonne portoit bateau jusqu'en cette ville; & elle n'a cessé de porter bateau, que lorsque le flottage en trains a été inventé: on ne peut pas dire précisément l'année. Dès-lors on amena à bois perdu, des bois du haut de la rivière d'Yonne, de celle de Beuvron, & de Fozay: depuis on a même remonté plus haut, & l'on a pratiqué, à la faveur des étangs, de petits ruisseaux qui portent bois & affluent dans les rivières.

On entend par *train* une masse de bois à brûler, dont les bûches sont tellement liées ensemble, qu'on la fait flotter sur l'eau pour l'amener à Paris ou ailleurs.

Les trains ont 36 toises de longueur sur 14 ou 15 pieds de large.

D'abord, le floteur commence à poser trois bûches distantes l'une de l'autre de 9 à 10 pouces, sur lesquelles il dispose neuf *collières*; ce sont des chantiers ou perches qui servent de fondement aux trains, & dont le gros bout est environné d'une coche tout autour.

Dans cette coche on met une couplière qui tient dans son anneau un morceau de bois d'un pied de long, planté dans terre pour contenir les trois bûches & les neuf collières.

Il prend ensuite deux chantiers cochés par le gros bout, qu'il met de travers sur les collières; & il arrange du bois dessus de 15 à 16 pouces de hauteur, & d'un pied & demi de largeur.

Il faut entendre par *chantiers*, des bûches ou perches

Arts & Méiers. Tome III. Partie I.

auxquelles le constructeur de trains a pratiqué des hoches, dans lesquelles passent les rouettes ou liens de bois, qui attachent ensemble un certain nombre d'autres bûches contenues entre elles. Ces hoches sont pratiquées sur le bout des chantiers; elles empêchent les *rouettes* de s'échapper de dessus elles; elles empêchent aussi les différentes parties du train de se dissoudre.

Après donc avoir fait mettre des couplières dans chaque coche des chantiers de dessous, le floteur prend deux autres chantiers cochés comme les premiers, les met dans les couplières à un demi-pied de chaque bout de bûche, & lie les chantiers de dessous & de dessus avec une rouette à flotter; ce qui résulte de cette première opération, s'appelle la *tête du train* ou *première mise*.

Comme le floteur ne peut continuer sa seconde mise sans relever les deux chantiers de dessus, il a deux petites bûches fourchues appelées *chambrières*, qu'il plante en terre pour élever ces chantiers, & se donner la facilité de mettre le bois au milieu.

Quand il a fait sept mises de cette manière, il pose à leurs extrémités trois ou quatre bûches en rondins l'une sur l'autre, qu'il assure avec deux rouettes à flotter, les tournant à deux fois sur le chantier de dessous: cette opération s'appelle *accollure*.

Il n'est guère possible de si bien lier & assembler le bois de ces mises, qu'il n'y ait toujours quelques vides.

Pour les remplir, un ouvrier appelé pour cet effet *garnisseur*, choisit des bûches droites & de grosseur convenable.

Il prépare la place d'abord avec une bûche aplatie par un bout, nommée *desferroir*, & y enfonce ensuite ses bûches à force de bras, avec une pidence ou gros maillet.

Cette première branche ainsi construite de sept mises, une ouvrière nommée *tordeuse* parce qu'elle tord les rouettes, prend un chantier qu'elle attache avec deux rouettes passées dans les anneaux des deux couplières de la tête de cette branche, & accole lesdites rouettes autour du chantier où elle les lie.

Ensuite elle met deux couplières, l'une à la tête & l'autre à la queue, au chantier de dessus du côté de la rivière; & le floteur ayant piqué deux pieux à ces mêmes extrémités, à environ deux pieds de son atelier sur le côté, il attache à ces pieux deux *prues* par un bout, & par l'autre aux deux couplières des chantiers de dessus, lesquelles prues il arrête avec un morceau de bois aiguillé & nommé *fuséau*.

Les *prues* sont des espèces de cordes faites avec deux rouettes de bois. Ces *prues* sont, par rapport aux usines, ce que le filet est par rapport à la petite ficelle.

Le flotteur, le garnisseur, la tordeuse, & l'approcheur qui amène le bois dans une brouette à l'endroit où on fait le *train*, prennent chacun une bûche qu'ils fourrent sous ladite branche & à l'épaule; ils la font couler jusqu'à une distance de trois pieds & demi, pour former la seconde branche: & ainsi de toutes les autres branches.

Quand les quatre branches sont faites & traversinées à la tête & à la queue, c'est-à-dire, accouplées par des rouettes qui partent des chantiers de dessus aux chantiers de dessous, le *coupon* est fait & fini.

Ce qu'on nomme *coupon*, est la dix-huitième partie d'un train de bois flotté. Chaque coupon doit avoir douze pieds de long, ce qui donne trente-six toises pour la longueur entière du train. La largeur du train est de quatre longueurs de bûches. Le train rend communément vingt-cinq cordes de bois à Paris; il en rendroit bien davantage, sans le déchet qui se fait en chemin.

Deux ouvriers, compagnons de rivière, viennent prendre le coupon qui est fait, le traversinant de nouveau avec trois chantiers qu'ils attachent en trois endroits différens, aux huit chantiers de dessus.

On fait quatorze de ces coupons, qu'on appelle *coupons simples*.

Les flotteurs font ensuite quatre autres coupons appellés *labourages*, pour les construire à mesure du flottage & en même temps qu'on abat les piles de bois.

Les *labourages* sont les parties du milieu d'un train dans toute sa longueur, & qui plongent le plus dans l'eau. Pour les arranger, les compagnons choisissent le bois le plus léger, comme le bois blanc, & les font comme les autres coupons, excepté ce qui suit.

Le flotteur prend huit bûches plates ou deux fais de bois de chacun quatre rondins, qu'il pose sur les chantiers de dessous; puis il prend deux autres chantiers. Après que le compagnon a mis des couplières dans les coches des chantiers de dessous, le flotteur met les deux derniers chantiers qu'il a pris, dans les boucles de ces couplières, & attache avec des rouettes à flotter ces deux fais de bois entre les chantiers; c'est ce qui forme la première mise.

On construit de la même manière, mais de bûches plates seulement, les secondes mises dites *boutage*, c'est-à-dire, l'endroit où le compagnon se tient pour conduire le *train*.

À la tête de chacune des branches de ces coupons, les compagnons mettent deux grosses couplières.

Quand cette tête est finie & qu'on a mis deux cordeaux faits avec deux grosses rouettes dans chacun des chantiers de dessus, on prend un morceau de bois d'un pied & demi, qu'on appelle *habillot*; après avoir posé deux chantiers traversins, cochés

à l'envers, les avoir liés aux chantiers du dessus, & avoir passé les rouettes dans les deux premières couplières qu'il a mises, il rabat la grosse couplière avec son habillot sur le traversin, dont on lie & arrête le bout au chantier de dessus:

Dans les branches des rives & à la tête, les compagnons mettent deux grosses couplières aux chantiers de dessous; savoir, une à la première mise où ils posent un gros & fort chantier aiguîsé par le bout, appelé *nage*, & par corruption *nege*; & l'autre à la troisième où ils posent la fausse nage, qui n'est autre chose qu'une bûche de neuf à dix pouces de rotondité, & aplatie par le bout.

Les quatre branches de chaque labourage étant faites, les compagnons plantent dans la rivière deux perches appellées *darivottes*, qu'ils attachent avec de bonnes rouettes sur la nage; & ensuite tous les ouvriers poussent avec force ce labourage, jusqu'à ce que les deux contre-fiches ou *darivottes* fassent suffisamment lever ledit labourage.

Lorsque la branche du dedans de la rivière est assez levée, ils reviennent à la branche qui est sur l'atelier, font des pesées pour la mettre à une hauteur proportionnée à celle qui est vers la rivière, & la tiennent ainsi suspendue avec de grosses bûches qu'ils ont mises dessous.

Les compagnons posent dessus quatre gros chantiers, & après avoir abattu sur le traversin de la tête les huit autres grosses couplières qu'ils ont mises aux huit chantiers de dessous, ils les arrêtent par dessus le traversin de la tête, avec des habillots attachés aux chantiers de dessus.

Ils prennent ensuite les quatre gros chantiers traversins, & les ayant posés vers la nage & fausse-nage, ils serrent & abattent les habillots & les cordeaux qui ont été mis dans chacun des chantiers de dessus sur les traversins, & lient les habillots à ces chantiers.

Après avoir bien assuré les nages par des couplières serrées & arrêtés par des habillots, ils les plient en demi-cercle jusqu'à la hauteur de la fausse-nage, & les attachent par leur extrémité au chantier de dessus par des rouettes contiguës à la fausse-nage.

Les quatorze coupons & quatre labourages ainsi faits, les compagnons assemblent sept simples coupons qu'ils mettent au milieu de deux labourages, pour former une part ou demi-train.

Pour faire cet assemblage, ils mettent au bout de chaque coupon simple & à un bout seulement des labourages, neuf couplières vis-à-vis les unes des autres; ils passent des habillots dans les boucles des couplières: par ce moyen & à l'aide d'un morceau de bois de deux pieds & demi, qui est aiguîsé & courbé par un bout, & qu'ils appellent *trouffe-barbe*, ils font joindre les uns aux autres avec de bonnes couplières, & des habillots arrêtés aux chantiers de dessus.

Devant le premier labourage de la première part, les compagnons font une chambre avec deux

chantiers qu'ils passent sous le traversin de devant ; & attachent un morceau de chantier qu'ils appellent *courge*.

Dans cette chambre , ils mettent un muids ou un demi-muid futaille pour soulager le train.

Les *rouettes* dont il a été souvent question , sont de longues & menues branches de bois ployant , qu'on fait tremper dans l'eau pour les rendre flexibles & souples. On s'en sert comme de liens ou de harts ,

pour joindre ensemble avec des perches , les morceaux ou pièces de bois dont on veut former des trains , pour les voiturier plus facilement par les rivières. Il y a les *rouettes* à couplet , les *rouettes* à flotter , celles à traversiner , dont on a vu l'emploi dans le cours de cet article ; il y a aussi des *rouettes de partance* qu'on donne aux compagnons de rivière qui doivent conduire les trains , pour suppléer en route à celles qui pourroient se casser.

VOCABULAIRE de l'Art du Flottage en trains de Bois.

ACCOLURE ; c'est l'assemblage des premières mises des bûches du train à flotter , sur le chantier de dessous.

APPROCHEUR ; ouvrier qui amène le bois dans une brouette , à l'endroit où l'on fait le train.

BOIS PERDU ; est celui qu'on jette dans les petites rivières au courant de l'eau , & qu'on va recueillir & mettre en train aux lieux où ces rivières commencent à porter.

BOUTAGE ; c'est l'endroit où le compagnon se tient pour conduire le train de bois à flotter.

BRANCHE ; on appelle ainsi la mise ou la couche des bûches arrangées & liées sur les chantiers , pour faire un train à flotter.

CHAMBRIÈRES ; on donne ce nom à deux petites bûches fourchues que le flotteur de train plante en terre pour élever ses chantiers , & se donner par ce moyen la facilité de mettre le bois au milieu.

CHANTIER ; nom que les constructeurs de trains donnent aux bûches ou perches auxquelles on a pratiqué des hoches , dans lesquelles passent les rouettes qui lient ensemble un certain nombre d'autres bûches contenues entre elles.

COCHE ; c'est une entaille faite dans le bois.

COLLIÈRES ; ce sont des chantiers ou perches , qui servent de fondement aux trains ; ces chantiers ont à leur extrémité des coches dans lesquelles on passe les couplières.

COMPAGNON ; on appelle ainsi les ouvriers qui travaillent sur les ports ou sur les rivières.

COUPLIÈRE ; c'est l'assemblage de huit rouettes bouclées par un bout , où elles forment une espèce de nœud coulant. On s'en sert dans la construction des trains , pour retenir la branche d'un train sur l'atelier.

COUPON ; c'est la dix-huitième partie d'un train de bois flotté.

COURGE ; c'est un morceau de chantier que les compagnons ou conducteurs des trains de bois , attachent à deux autres chantiers qui passent sous le traversin du devant.

DARIVOTTES ; perches de bois qu'on plante dans la rivière , & qu'on arrête sur la *nage* ou chantier de la première mise des pièces de bois du train à flotter.

DESSERROIR ; c'est une bûche aplatie par un bout , dont l'ouvrier garnisseur se sert pour pré-

parer la place des pièces de bois qui doivent remplir les vides des mises d'un train à flotter.

FLOTTAGE EN TRAINS DE BOIS ; c'est une quantité de pièce de bois liées ensemble , que l'on laisse flotter au courant de la rivière.

FLOTTEUR (le) ; ouvrier qui assemble & lie les pièces de bois pour en faire un train , & les faire flotter sur l'eau.

FUSEAU ; morceau de bois aiguïté dont l'ouvrier flotteur se sert pour arrêter les prues aux pieux du train de bois à flotter.

GARNISSEUR ; ouvrier qui remplit les vides qui se trouvent entre les mises des pièces de bois du train à flotter.

HABILLOT ; morceau de bois d'un pied & demi , dont on se sert pour rabattre la grosse couplière sur le traversin ou chantier , qui traverse le train de bois à flotter.

LABOURAGE ; ce sont les deux parties du milieu d'un train dans toute sa longueur , & qui plonge le plus dans l'eau.

MISE ; c'est la disposition des pièces de bois d'un train à flotter.

NAGE ou NÈGE ; c'est un gros & fort chantier aiguïté par le bout , que l'on attache à la première mise des pièces de bois du train à flotter.

La *fausse nage* est une bûche de neuf pouces de rotondité & aplatie par le bout , qu'on attache à la troisième mise des pièces de bois du train à flotter.

PIDANCE ; gros maillet avec lequel on enfonce les bûches dans les mises du train à flotter.

PRUES ; ce sont des espèces de cordes faites avec deux rouettes de bois.

ROUETTE ; c'est une longue & menue branche de bois ployant , qu'on fait tremper dans l'eau pour la rendre plus flexible & plus souple.

ROUETTES DE PARTANCE ; ce sont celles qu'on donne aux compagnons de rivière qui conduisent les trains , pour suppléer à celles qui pourroient leur manquer.

TÊTE DU TRAIN ; c'est le premier assemblage des pièces de bois d'un train à flotter.

TORDEUSE , ouvrière qui tord les rouettes.

TRAIN ; c'est une masse de bois à brûler , dont les bûches sont liées ensemble , de façon qu'on la fait flotter sur l'eau.

4

F O N

TRAVERSINER ; c'est poser & attacher des bûches à la tête & à la queue des chantiers du train à flotter.

TROUSSE-BARBE ; morceau de bois de deux pieds & demi , aiguisé & courbé par un bout , dont on se

F O N

sert pour faire joindre les uns aux autres les coupons d'un train.

USNES ; ce sont de gros cables pour garer les trains sur les ports où on les construit , & en route.
