

Br 336

MUSÉE DE SAINT-MALO
NAVIRES ET MARINS
A U
CAP HORN



1958

no 1154

Bn 336

MUSÉE DE SAINT-MALO

NAVIRES et MARINS

au

CAP - HORN

Exposition organisée à l'occasion
du XIV^e Congrès International
des Cap-Horniers

*A Monsieur Douchet
avec mes
sentiments les
meilleurs*

Dan Lailler -

L'exposition a été conçue et réalisée
et ce catalogue rédigé par M. Dan Lailler
conservateur du Musée



SAINT-MALO

1958

n° 148



Nous avons voulu rendre ici hommage aux marins de diverses nationalités qui contribuèrent à la Reconnaissance de régions du Sud de l'Amérique méridionale, du détroit de Magellan, de la Terre de Feu, à ceux qui affrontèrent les dangers et les fatigues sur la route dangereuse du CAP HORN.

D.L.

« Terre, Terre, deux points sous le vent ! » Aussi loin que leurs yeux peuvent voir ils contemplent une terre farouche couverte de neige.

« C'est le point le plus bas entre la Mer du Nord et la Mer du Sud », dit Schouten.

C'était là qu'on allait virer et, pensant à sa ville natale, le capitaine et ses hommes s'écrièrent : « Cap Hoorn, Cap Hoorn ! »

- W.C. Schouten et J. Lemaire, de Hoorn, découvrent Le Cap, le 29 janvier 1616, à 8 heures du soir. (d'après F. Riesenberg : Cape Horn).

« Le bâtiment qui ne porterait que les câbles et les ancres destinés à assurer sa sécurité contre les tempêtes dans cette partie du monde, serait suffisamment chargé. »

(Attribué au duc d'Albe)

L'ASSOCIATION AMICALE DES CAPITAINES AU LONG-COURS CAP-HORNIERS

En Juillet 1936 une trentaine de Capitaines au Long-Cours, tous anciens élèves de l'Ecole d'Hydrographie de Saint-Malo entre 1895 et 1904, recevaient M. G. de LANNOY, leur ancien Professeur. « Pourquoi ne fondez-vous pas une Amicale ? » leur suggéra leur ami, José Baladre.

Ainsi devait naître en Mai 1937, à l'Hôtel des Ajoncs d'Or, notre Association.

Notre premier Comité comprenait : Le Président, « le Grand Mât » : Louis ALLAIRE et : François HERVE, Francis LHOTELLIER, Auguste BRIAND, Louis DESPRES, Yves MENGUY et Eugène ALLEE.

En 1945, les bouurlingueurs des Océans se réunissaient à nouveau. Sous l'impulsion de Léon GAUTIER, secrétaire, le petit noyau du début s'augmentait de nos collègues belges rassemblés par Octave LEMAITRE. Chaque année, nous nous retrouvions à Saint-Malo. Puis, en 1951, notre Congrès eut lieu à Nantes, puis en 1952 à Paris où nous fûmes reçus par Monsieur le Président de la République. En 1953, Saint-Malo, et, en 1954, Bordeaux, virent notre rassemblement.

Cette année-là, fut prise la décision d'internationaliser l'Amicale. C'est ainsi que notre premier Congrès avec nos collègues allemands eut lieu au Havre et à Rouen en 1955. En 1956, Marseille et en 1957, Anvers nous reçurent.

Et voici que, cette année, notre Association revient tenir ses assises dans cette vieille cité maritime de Saint-Malo.

Nous voici huit cents fraternellement unis dans la même ferveur, nous rappelant nos navigations autour du Cap, attachés à les célébrer, et décidés à tout faire pour maintenir vivant le grand souvenir de la Voile.

Le Grand Mât
Yves MAINGUY

L'EXPOSITION

« NAVIRES ET MARINS AU CAP HORN »

placée sous le haut patronage de Monsieur le Ministre de la Marine Marchande et celui de Monsieur le Directeur général des Arts et des Lettres a été réalisée grâce aux précieux concours de Monsieur le Directeur des Musées de France et de Monsieur l'Inspecteur général des Musées de Province, ainsi que des établissements et prêteurs particuliers dont voici la liste :

MUSÉES ET COLLECTIONS PUBLIQUES

I. — FRANCE.

MUSÉE DE LA FRANCE-D'OUTREMER (M. MARCEL LUCAIN, conservateur). — MUSÉE DE L'HOMME (Professeur H. VALLOIS, directeur). — MUSÉE DE LA MARINE (Ct VICHOT, directeur). — MUSÉE DE SAINT-MALO (M. DAN LAILLER, conservateur). — MUSÉE DES SALORGES (M. J. S. GAUTHIER, conservateur). — MUSÉE DE VERSAILLES (M. G. VAN DER KEMP, conservateur).

ARCHIVES NATIONALES (M. C. BRAIBANT, directeur. — M. O. DE PRAT, directeur du fonds Marine. — M. B. MAHIEU, archiviste). — ARCHIVES DE SEINE-MARITIME (M. BLANCHET, directeur).

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE (M. JULIEN CAIN, administrateur. — M. J. VALLÉRY-RADOT, conservateur des Estampes. — Mlle FONCIN, conservateur des Cartes et Plans). — BIBLIOTHÈQUE DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE (M. MARC BENOIT, conservateur). — SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (Ct ROSTAND, directeur. — M. JEAN DENIZET, Bibliothécaire). —

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE (Mlle DE LA RONCIÈRE, Bibliothécaire).

II. — ETRANGER.

MÉTÉOROLOGICAL OFFICE, London. — NATIONAL MARITIME MUSEUM, Greenwich (M. F.G.G. CARR, director). — CITY MUSEUM AND ART GALLERY, Plymouth (M. A. A. CUMMING, City-Curator). — MUSEO NAVAL, Madrid (Cap. JULIO F. GUILLEN). — AMBASSADE DE FINLANDE EN FRANCE. — LA CIE RICKMERS, Hambourg.

COLLECTIONS PARTICULIÈRES

CAPITAINES AU LONG-COURS : Y. ANGOT, Paris. — G. AUBIN, Nantes. — BIDON, BOURGES, BRIAND, GAUTHIER, LELIÈVRE, de Saint-Malo. — A. DAVID, Saint-Briac. — L. DAVID, Saint-Lunaire. — A. DUCLOS, Erquy. — J. DURRIEUX, Bordeaux. — F. FLAUD, Pleudihen. — A. HAYET, Paris. — L. LACROIX, la Bernerie-en-Retz. — L. LOUVET, Cancale. — R. J. MORO, Bordeaux.

M^e AUGER, Lanhélin. — M. E. BLANDIN, Saint-Servan. — M. A. BORDES, Paris. — M^e J. BORDES-BEQUETTE, Paris. — M^e J. COTTIN-BORDES, Paris. — MM. DENIS frères, Bordeaux. — M. GUÉGAN, La Rochelle. — M. D. LAILLER, Saint-Malo. — M. FÉLIX LECOQ, Saint-Malo. — Ct LOYER, Saint-Servan. — MARIN-MARIE, Paris. — M. J. J. MÉRILLAU, Bordeaux. — M. Le Professeur R. PIÉDELIÈVRE et Madame, Paris. — M. Y. LE QUELLEC, LE BOUSCAT. — MM. RÉHEL, Saint-Servan - Dinan. — M^e RICHOMME, Saint-Malo. — M. J. VAILLANT, Saint-Malo. — M. VAYVA, Saint-Servan. — M. et M^{me} VEILLE-DUFRÊCHE, Paris. — M. YVAN VINCENT, Saint-Malo.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES —

- AUBIN, Capitaine Georges. — Nous, les Cap-Horniers. Paris, Flammarion, 1957.
- d^o — L'empreinte de la Voile. Paris, Flammarion, 1955. (Grand Prix Littéraire de la Marine Marchande).
- DAHLGREN, E.W. — Les Relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique. Tome I : Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht. Paris, lib. anc. Honoré Champion, 1909.
- HAYET, Capitaine Armand. — Us et coutumes à bord des Long-Courriers. Paris, Denoël, 1953.
- d^o — Chansons de bord. Paris, Denoël, 1934.
- d^o — Dictons et Tirades des Anciens de la Voile. Paris, Denoël et Steele, (1934).
- HENRY-JACQUES. — Cap-Horn.
- LACROIX, Capitaine Louis. — Les derniers grands voiliers. Histoire des Long-Courriers nantais de 1893 à 1931. Paris, Amiot-Dumont, 1950.
- LACROIX, Capitaine Louis. — Les derniers Cap-Horniers français aux voyages de nickel, de Salpêtre et du Pacifique (...). Luçon, 1948.

- LACROIX, Capitaine Louis. — L'Age d'or de la Voile. Clippers et Cap-Horniers. Paris, Horizons de France, 1949.
- LUBBOCK, A. Basil. — Round the Horn Before the Mast. London, John Murray, (s.d.)
- MARTIAL, Ct L.F. — Mission scientifique du Cap Horn. 1882-1883. Paris, 1888, 7 vol.
- PIGAFETTA, Antonio. — Magellan's Voyage around the World, vol. I, Cleveland, James Alexander Robertson éd., 1906.
- QUONIAM, Camille. — Dîtes, qu'avez-vous vu ? 1928. (Cahiers de la Quinzaine.
- RIESENBERG, Félix. — Cap Horn. London, Robert Hale limited,
— d° — La découverte du pacifique. Traduit et mis à jour par M. Bourdet-Pléville (Anvers, impr. de Vos, 1953). (Club international du Livre).
- ROWSE, A.L. — Sir Francis Drake and British Enterprise. (Catalogue de l'exposition des souvenirs historiques de Sir F. Drake, City Museum and Art Gallery, Plymouth, 20 may 1954).
- SCHULZ, Günther T. — Unter segeln rund Kap Hoorn. — Hamburg, Hans Dulk, 1954.
- L'UNIVERS ET L'HUMANITÉ 4^e Vol. Paris, Bong et Cie, s.d. (Publié par H. Kræmer).

Voir la vitrine du rez-de-chaussée du Grand-Donjon.

*

**

Au dos de ce catalogue : « grand phare d'un quatre-mâts ». Cliché de M. Glück, de Lausanne, ancien cap-hornier.

GRAND DONJON

SALLE I

1^{er} étage du Castelet

LES PREMIERS NAVIGATEURS VERS LE PACIFIQUE-SUD

Après la découverte du « PACIFIQUE » par BALBOA en 1513, naquit la croyance à l'existence d'une voie maritime pour doubler l'Amérique du Sud. En 1519, le Portugais MAGELLAN, à travers le détroit qui a pris son nom, résolut le problème du passage du Sud-Ouest. Mais, en touchant à la TERRE DE FEU il en entama un autre : celui qui hantait depuis des siècles l'imagination des géographes. Ceux-ci pensaient à une masse continentale située tout autour du pôle Sud.

Les principaux voyages de reconnaissance commencèrent avec les expéditions de l'Anglais DRAKE qui, en 1577, rejeté par la tempête au 56° degré de latitude Sud nota le caractère morcelé de cette région et les aspects de la côte Ouest de l'Amérique du Sud.

Il appartenait aux hollandais SCHOUTEN et LEMAIRE de trouver en 1616 la pointe sud-orientale de la TERRE DE FEU, le Pays des ETATS, le détroit de « LEMAIRE » les îles BARNEVELT. Ils découvrirent par 57 degrés de latitude Sud la pointe extrême du continent américain, dernier sommet de la cordillère des Andes, le CAP HORN, rocher de 425 mètres à pic au-dessus des eaux grondantes.

La découverte du pays des ETATS fit perdre à la TERRE DE FEU son caractère de rebord oriental du continent Austral. Il est vrai qu'il fallut attendre 1643 pour que le Hollandais BROUWER démontrât définitivement en le contournant que le « Pays des Etats » était une île et non pas partie du « Continent Austral ».

SCHOUTEN et LEMAIRE avaient découvert l'existence d'une voie MARITIME AUTOUR DU CAP HORN.

Enfin, les Espagnols Bartolome et Gonzalès NODALS naviguant par le détroit de LEMAIRE découvrirent en 1619 l'île DIEGO-RAMIREZ qui sera d'une grande importance pour la navigation future.

1. CARTE NAUTIQUE DE LA MER DU SUD, par Gerritz. — Vue partielle XVII^e Siècle, B. N., dép. des Cartes et Plans, fac-sim.

Pour la première fois dans la cartographie nautique le Cap Horn est figuré. On remarque, en cartouche, les effigies de Balboa, Magellan et Le Maire.

2. CARTE EN RELIEF, montrant les principaux itinéraires des découvreurs dans la « Mer du Sud ». — Musée de Saint-Malo.

Voyages de Magellan, Drake, Schouten, Brouwer, le Hermite, Beauchesne, Porée, Fouquet, du Coudray, Bougainville...

3. MAGELLAN. Gravure, de l'Armessin Sculp. — B. N. Estampes.

Le portugais Fernand de Magellan, passé au service de l'Espagne, appareilla en 1519 sur la « Vittoria » pour le plus grand voyage jamais encore entrepris. Naviguant vers le sud, il découvrit le Cap des Vierges, entra dans un détroit qu'il parcourut section par section sur une distance de 600 kilomètres, en atteignit la sortie : le cap « Deseado ». Il appella « Canal des Saints » le futur « détroit de Magellan ». Puis il entra dans le « Pacifique » pour sa fameuse traversée du grand Océan.

Dans les équipages de Magellan, composés d'hommes de nationalités diverses figuraient 19 Français (de Montpellier, la Rochelle, Rouen, le Croisic, Saint-Malo).

4. MAGELLAN, portraits d'après Théodore de Bry. — Photo d'après une estampe de la Bib. Nationale.

5. CARTE : « AMERICA SINE INDIA NOVA », de Mercator, 2^e moitié du XVI^e Siècle. — Société de Géographie.

Cette carte, sensiblement de l'époque de Drake, montre que la « Terre de Feu » est encore considérée comme partie d'un Continent Austral.

6. SIR FRANCIS DRAKE. — Reprod. phot. du portrait de la Ville de Plymouth.

Drake parti de Plymouth sur le vaisseau amiral « Pelican » piloté par le portugais Nuño da Silva, franchit le détroit de Magellan puis fut séparé de ses deux autres navires : le Marigold et l'Elizabeth par le gros temps qui le rejeta vers le sud, vers les régions proches de l'Antarctique. Il y découvrit par 57^e sud et 74^e ouest, une île où le navire mouilla quatre nuits (octobre 1578). Ce fut le « Port Francis Drake » des cartes anciennes, depuis évanoui dans la mer profonde...

Drake réussit à remonter vers le Nord, vers cette côte ingrate du Chili qu'il nota être orientée N. S. et non N. O. - S. E.

Un des résultats de son « détour » fut qu'il s'aperçut que la « Terra Australis » n'était pas immédiatement vers le S. O. On peut soutenir ainsi qu'il reconnut la route du Cap Horn et fut convaincu qu'au Sud de l'Amérique la mer était « ouverte ».

7. SIR FRANCIS DRAKE. Estampe par Hondius. — National Maritime Museum.

8. LE VOYAGE DE L'ILLUSTRE SEINGNEUR ET CHEVALIER FRANÇOIS DRACH, amiral d'Angleterre, alentour du Monde. — Paris, J. Gesselin, 1613. Trad. par F. de Louvencourt. — Société de Géographie.

9. LE « GOLDEN HIND », ex. « PELICAN ». — Photos d'après le modèle-réduit conservé au Musée Drake à Buckland Abbey.

10. TYPE DE NEF DU XVI^e SIÈCLE. — Musée de Saint-Malo.

*
**

— DÉCOUVERTE DU CAP.

Cherchant à tourner l'interdiction de commercer dans la Mer du Sud lancée par la puissante Compagnie des Indes Orientales Hollandaises, l'Armateur Isaac Le Maire, d'Amsterdam, pensa à chercher un passage libre par le Sud du continent américain.

Deux navires furent armés dans le port de Hoorn, sous le commandement du Capitaine Willem-Cornelisz Schouten : « Le Hoorn » et « l'Eendracht ». Jacob et Daniel Le Maire et Jan Schouten étaient à bord. Navigant vers le Sud, ils dépassèrent l'entrée du détroit de Magellan, et pénétrèrent dans des mers inconnues.

Le 25 Janvier 1616, ils découvraient la Terre des « Etats », puis passaient le détroit entre celle-ci et la Terre de Feu par 55°36' de latitude. Ils l'appelèrent le Détroit de Le Maire.

Puis le 29 Janvier 1616, ils découvraient, par 57°S, les îles Barneveldt et doublaient bientôt un promontoire qu'ils baptisèrent « Cap Hoorn », en hommage à leur ville natale. Le Cap Hoorn fut doublé par les navires, à 8 heures du soir, le 29 Janvier 1616.

Le Capitaine Schouten ouvrait ainsi une nouvelle voie d'accès au Pacifique, autour du Cap le plus tempêteux du Monde.

Le 1^{er} Mars 1616, Schouten reconnaissait les îles Juan Fernandez. Puis il mettait à la Voile pour le N. O., découvrait l'une des îles Tuamotou, apercevait les Salomon, et arrivait à Bantam, port hollandais des Indes Orientales, où l'amiral Spilbergen le destitua de son commandement et confisqua ses navires. — Il considéra, en effet, que Schouten avait transgressé la loi en portant atteinte au monopole du commerce de la Compagnie dans le Pacifique, que l'on pensait ne pouvoir atteindre que par le détroit de Magellan ou le Cap de Bonne Espérance.

Il fallut de nombreuses années avant que le mérite de sa découverte capitale du passage par le « Cap Horn » lui fut enfin attribué.

Le 27 septembre 1618, les espagnols Bartolomeo et Gonzalès Nodals, partent de Lisbonne. Sur la Nuestra Señora de Atocha et la Nuestra Señora del Buen Sucesso, ils franchissent le détroit de Lemaire et, le 12 février 1619 découvrent l'île de Diego-Ramirez. Ils reviennent dans l'Atlantique par le détroit de Magellan.

*
**

11. JOURNAL DE « Willem Cornelisz Schouten Van Hoorn. » In de Iaren 1615, 1616, 1617 (...). t'Amstelredam, Door Joost Hartgers, 1648. (Oost-Indische Voyagien, I. — Société de Géographie.

Le Journal est précédé du récit du voyage aux Indes Occidentales et Orientales par le détroit de Magellan du « Commandeur Ioris Spilbergen et « de Wilem Cornelisz Schouten de Hoorn et de Jacob Le Maire de 1615 à 1617 ».

12. « CARTA DE TIERRA DEL FUEGO » (a. 1595), antérieure à la découverte du Cap Horn.

13. « CARTA DE PEDRO DE LETRE, DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y TIERRA DEL FUEGO (1617) ».

14. « CARTA DE BLANCO (1617), DEL ESTRECHO DE MAGALLANES ».

15. « RELACION DEL VIAJE QUE POR ORDEN DE S.M. HICIERON LOS CAPITANES BARTOLOMÉ GARCIA DE NODAL Y GONZALO DE NODAL, AL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO NUEVO DE SAN VICENTE Y RECONOCIMIENTO DEL DE MAGALLANES » — Madrid, Imprenta Correa, 1621.

Ce livre contient en plus un document original de Diego Ramirez de Arellano (20 Février 1620), cosmographe de l'expédition et dont le nom a été donné à une île, située encore plus au sud que le Cap Horn.

Ces quatre documents sont prêtés par le « Museo Naval » de Madrid.

L'Amiral Louis Spilbergen appareille du Texel en août 1614, avec 6 vaisseaux de la Compagnie des Indes Orientales Hollandaises, afin d'atteindre les Indes par le Détroit de Magellan. Après avoir le 17 juillet 1615 anéanti l'escadre de MENDOZA qui s'opposait à son passage dans les eaux que l'Espagne tenait pour siennes, Spilbergen atteignit les LADRONES, et CAPUL (...) Il revint en Hollande.

*
**

Après le succès de l'expédition de Spilbergen, une puissante armada hollandaise, la « flotte de Nassau », fut envoyée vers le Chili et le Pérou afin d'y asseoir l'influence des Pays-Bas. Sous la conduite de l'amiral Jacob Le Hermite (1), elle quitta Gorée en 1623.

En février 1624, la flotte ancra dans une baie, qu'on baptisa « baie de Nassau » et on reconnut l'île « Le Hermitte ».

Les 16 navires doublèrent le Cap l'un après l'autre. Ce fut la première fois que des navires ancrèrent sous le Cap et que des marins y mirent pied à terre.

16. JOURNAEL ende Historis verhael van de Reyse gedaen by eosten de Straet Le Maire, naer de custen van Chili, onder Hendrick Brouwer, Inden Jare 1643 (...). Amsterdam, Broer Jansz, 1646. — Société de Géographie.

Schouten considérait « les Etats » comme partie de la « Terra Australis ». C'est le Capitaine Hollandais Hendrick Brouwer qui démontra que le « Pays des Etats » était une île. Brouwer confirma que l'Atlantique communiquait avec le Pacifique en parcourant ce dernier loin vers le Sud après avoir doublé le Cap Hoorn.

17. CARTE : « AMÉRICAE NOVA TABULA, de BLAEU. 2^e moitié du XVII^e Siècle. — Société de Géographie.

Cette fois la Terre de Feu est considérée comme une île, Brouwer venait d'en faire le tour.

(1) Navire amiral : Amsterdam.

18. « INDIGÈNES DES INDES ». Tapisserie des Flandres, début XVI^e siècle. — Département des Objets d'Art, Musée du Louvre.
19. POÉSIES DE COLERIDGE. — London, W. Pickering, 1840. — B. N. Imp.
20. CARTE DE LA PATAGONIE ET DE LA TERRE DE FEU. — Extraite de « La Navigation pratique et spéculative (...) par le Domaine-Godalles. — Bibliothèque Service hydrogr. de la Marine, fac-sim.
21. PLANISPHERE montrant les itinéraires, de Magellan, Schouten et La Barbinais. — Musée de Saint-Malo.
22. LE GENTIL (de la Barbinais). — Nouveau voyage autour du Monde. A Amsterdam, chez Pierre Mortier, 1728. III tomes en un volume. — Musée de Saint-Malo.

Parti de Cancale, il fut le premier français à accomplir par mer le tour complet du globe (de 1714 à 1718), et à publier le récit de ce voyage (1). Le Gentil n'était pas un homme de mer, mais il a su observer et raconter d'une façon vivante et assez objective ce qu'il a vu. Par le détroit de le Maire et le Cap il gagna Le Chili.

(1) Pierre-Olivier Malherbe, de Vitré, accomplit de 1581 à 1609 en partant de St-Malo, le tour du monde, à pied. Voir Georges G. Toudouze : Aventuriers de Bretagne sur les Océans.

GRAND DONJON

SALLE II

3^e étage

LES VOYAGES A LA MER DU SUD AUX XVII^e ET XVIII^e SIECLES

Le développement rapide des Colonies Espagnoles créa un vaste mouvement de commerce entre l'Europe et la côte occidentale du nouveau monde.

A ce mouvement les marins français, les Malouins en particulier, prirent une grande part et augmentèrent les connaissances géographiques de cette partie du Monde.

A partir du XVIII^e siècle, les progrès accomplis dans l'armement et la construction des navires, atténuent alors un peu les dangers de la navigation. Dès la 2^e moitié du siècle les cartes des côtes sont plus fidèles, quoique les parages du terrible CAP soient encore inexplorés.

LE COMMERCE A LA MER DU SUD

La Compagnie des Indes Orientales créée en 1664 avait comme champ d'activité « toutes les Indes, depuis le Cap de Bonne Espérance jusques aux MERS ORIENTALES, même depuis le détroit de MAGELLAN et LE MAIRE dans toutes les mers du Sud » (...) et personne d'autre n'eut droit de s'y livrer au commerce.

Mais elle n'eut pas les moyens de tirer parti de son privilège pour les côtes et les îles de la Mer Pacifique.

Aussi l'armateur Malouin DANYCAN de l'Epine fut-il le promoteur de la nouvelle « COMPAGNIE ROYALE DE LA MER PACIFIQUE » (ou Compagnie de la Mer du Sud) qui fut en 1698 autorisée à « faire seule le commerce sur la coste déserte » de la Plata au Horn sur les côtes du détroit de Magellan, Le Maire, Brouwer et sur les côtes et les îles de la Mer du Sud, non occupées par les puissances de l'Europe ».

Il y eut aussi une « Compagnie de la Chine », à Saint-Malo (1701). Mais bientôt, le Roy — dans le souci de ne pas se brouiller avec l'Espagne édicta une « Défense absolue de commercer » avec les territoires espagnols d'Amérique.

Cependant les entreprises privées parvinrent à braver toutes les oppositions et à tourner les interdictions. Ni le commerce avec la Chine, ni l'exploitation des richesses supposées de quelque pays inconnu n'étaient leur vrai but : armateurs et marins ne cherchaient qu'à écouler en Amérique les produits de la France et à en rapporter en échange l'or et l'argent des mines du Chili et du Pérou.

Puis en 1708, les actionnaires de la Compagnie de Paris cédèrent leur privilège à « ces Messieurs de Saint-Malo, les plus capables du Royaume de soutenir une si importante entreprise que celle du commerce de l'Inde ».

Le Ministre Ponchartrain, autorisa Danycan à constituer une association qui acquérait le monopole du commerce de la Compagnie, moyennant 15 % sur la vente des marchandises rapportées.

Ainsi le trafic français avec les colonies espagnoles se développa-t-il considérablement.

1. MÉMOIRE SUR LA GÉNÉRALITÉ DE BRETAGNE, dressé par M. de Nointel. Intendant en l'année 1698. — Bibliothèque de St-Malo, Ms.

Au sujet du commerce que les malouins entretiennent avec l'Espagne et ses possessions d'Amérique du Sud :

« Les marchandises qu'ils y portent consistent en toiles de toutes sortes de Laval, de Rouen et de Bretagne et elles faisaient autrefois le plus fort article des cargaisons qui se chargeaient à Cadix sur les flottes et sur les gallions (...) et l'on peut dire que c'est presque la décharge générale de toutes les manufactures de France » (...). Ces marchandises « sont toujours d'une grande consommation en Espagne et (...) elles ont aussy toujours la préférence dans les Indes... ».

Le fret de retour consiste principalement « en argent, et aussy de cuirs, de cochenille, d'indigo, du bois de campét (sic), et de laines du pays.

« Ce commerce que les négociants de St-Malo ont en Espagne est fort riche, fort utile, et le plus considérable qu'ils fassent... ».

« Ce commerce si utile à l'Etat n'est pas sans beaucoup de risque, et sans que les sujets du Roy y exposent leurs fortunes en tout temps et particulièrement pendant la guerre (...). Le temps de paix est aussy sujet à beaucoup d'inconvénients et pour les comprendre il faut savoir qu'il est défendu en tout temps aux étrangers de faire le commerce des Indes (...) cependant comme le commerce des Espagnols n'est pas assez fort pour charger pour leur compte seul les flottes de gallions, ils ont recours aux Etrangers (...) ».

La « Compagnie Royale de la Mer Pacifique » est fondée en 1698. Le Comte Jérôme de Pontchartrain en est le président et directeur perpétuel. Parmi les vingt directeurs, on relève les noms de Nicolas Magon de la Chipaudière connétable de la Ville et Château de Saint-Malo, de Jean-Baptiste Guillot de la Houssaye, Danycan de l'Epine et Antoine Crozat, receveur général des Finances de Bordeaux)...

2. BILLET DE PART de 5.000 livres au nom de la veuve Magon concernant l'armement de quatre navires envoyés « en guerre et en marchandise pour faire le voyage des Indes Orientales » suivant « le traité passé à Paris entre Monsieur Crozat et MM. les Directeurs de ladite Compagnie. — Musée de Saint-Malo.

Ont signé, à St-Malo le 11 janvier 1710 : Beauvais Le Fer, Du Colombier, de Chappedeleine, la V^e Magon et fils.
Au verso : annotation manuscrite de cette dernière au sujet de Nermont Trublet.

3. ACTION DE LA « COMPAGNIE ROYALLE DE LA CHINE, établie à Saint-Malo, faisant moitié dans la Cie Royale de la Chine de Paris » (...), 28 décembre 1701. Signée de trois directeurs dont : Noël Danycan. — Musée de Saint-Malo.

4. LETTRE D'HONNEUR POUR LE S. DANYCAN DE L'EPINE, secrétaire du Roy. Signée par Louis XV et Phelypeaux. A Fontainebleau, le 27 septembre 1728. — Musée de Saint-Malo. Mss sur parchemin.

Le Roi y énumère les services rendus par Danycan comme marin, comme corsaire, et lui exprime sa satisfaction : « Sur ces heureux succès, on luy permit en mil six cent quatre vingt dix huit de tenter le passage du détroit de Magellan, le retour des deux vaisseaux qu'il y envoya raportèrent une cargaison de matière d'argent de valeur de plus de quatorze cent mil livres, ce qui exita plusieurs de nos sujets à suivre son exemple, dont les retours furent si avantageux à l'Etat qu'il entra pour lors plus de trente six millions de matière d'argent dans notre Royaume. Enfin le dit S. Danycan s'étant intéressé pour moitié dans la Compagnie de Chine, la mit en état de payer quinze cent mil livres qu'elle devait dans le Publicq (...).

5. MÉMOIRES DES SERVICES DU S^r DE LA MARRE DE CAEN. Ms. début XVIII^e siècle. — Musée de St-Malo. (Ce ms. provient du Cabinet d'Hozier).

En 1689, La Marre passe 30 jours dans le détroit de Magellan. Il parcourt les côtes du Pérou.

De 1693 à 1695 il sert comme 1^{er} Lieutenant de M. de Gennes (Détroit de Magellan).

C'est sur ses mémoires que l'expédition de M. de Beauchesne fut entreprise (...). « L'on fit le tour de la terre de feu par le Cap de Horn qui est la première fois que les François l'ayent fait.

En 1706, sur le St-Louis, de la C¹^e des Indes, il entreprend un voyage au Pérou et aux Indes. Puis il commande « L'Aigle » dans l'expédition de M. Du Gué Trouyn à Rio de Janeiro.

*
**

Jacques de Beauchesne-Gouin naquit à St-Malo le 2 janvier 1652. Très vite il s'illustra dans la guerre sur mer en 1675 et « commanda avec distinction » en 1693, 1695 et 1696. Il s'illustra aussi comme corsaire. Après le retour de son expédition au Chili, il devint Sénéchal de St-Malo, lieutenant général de l'Amirauté, (...) capitaine général des gardes-côtes. Il fut inhumé le 26 juillet 1730.

LA PREMIERE EXPEDITION A LA MER DU SUD
UN PRECURSEUR : M. de BEAUCHESNE de SAINT-MALO

La Compagnie de la Mer du Sud mit une flotte de quatre vaisseaux : LE PHELYPEAUX, LE MAUREPAS, LA BONNE NOUVELLE et LE NECESSAIRE, sous le commandement du Malouin Jacques de BEAUCHESNE-GOUIN « afin d'explorer les côtes d'Amérique du Sud et voir si la Compagnie pouvait y faire des établissements ».

Parti de La Rochelle le 17 Décembre 1698, BEAUCHESNE gagne l'Ilha Grande, double le Cap des Vierges le 24 Juin 1699 et pénètre dans le détroit de Magellan. Il fait escale à Port-Famine et Port-Galland et prend possession de l'Île Louis-le-Grand. Six mois passèrent dans les bourrasques, le froid, les courants violents. Les îles et les côtes du détroit furent reconnues en détail et des cartes en furent dressées. Enfin, le 21 Janvier 1700, on doubla le Cap Pillar.

BEAUCHESNE reconnaît alors les îles N.S. del Socorro, Sainte-Madeleine... Il arrive à VALDIVIA où il rejoint son second M. de TERVILLE. Alors il commerce avec les habitants d'Arica, d'Ylo, de Callao et de Pisco, malgré les défenses du Vice-Roi. Le 27 Mai 1700 il cingle vers les Galapagos puis visite les ports de Gayaquil, Payta, Yerba-Buena, Ylo.

Reparti de ce port le 5 Décembre 1700, BEAUCHESNE double le Cap Horn les 13 et 14 Janvier 1701 par 57° 15' latitude Sud. Le 19 Janvier il découvre une île par 52° 50' latitude Sud et la baptise « île BEAUCHESNE ». Après un séjour de deux mois à Rio et une relâche aux Açores, le Maurepas et le Phelypeaux rentre le 7 Août 1701 à La Rochelle.

Pour la première fois un navire français avait réussi à pénétrer dans la mer du Sud, avait longé toute la côte occidentale de l'Amérique du Sud et atteint les parages des tropiques.

On savait désormais quelle était la nature des principaux ports et quel équipement exigeaient ces sortes d'expéditions.

Il était aussi prouvé qu'on pourrait ouvrir dans ces contrées lointaines un débouché aux meilleurs produits de l'industrie française. Et ceci en « déchargeant le Royaume de ses marchandises et en y rapportant les métaux des plus riches mines d'or et d'argent du monde : le chemin venait d'en être frayé pour le commerce de la France ».

6. MANUSCRIT DU VOYAGE DE M. DE BEAUCHESNE. — B. N. Ms. — Il s'agit du propre journal manuscrit de Beauchesne.

7. RELATION JOURNALIÈRE D'UN VOYAGE, fait ...de 1698 à 1701... par Monsieur De Beauchesne, Capitaine de vaisseau aux Isles du

Cap-Vert, coste du Brésil, coste déserte de l'Amérique méridionale, destroit de Magellan, costes du Chily et du Pérou, aux Isles Galapes, destroit du Maire, Isles de Sibalds devards, Isles les Essorts, fait par le Sieur Duplessis, Ingénieur sur le Vaisseau le Conte de Maurepas. — Ms. de 228 pages, 93 planches en couleur, ms., relié. — Service hydrographique de la Marine.

L'ingénieur Duplessis donne des renseignements très détaillés sur l'expédition. Le manuscrit est illustré de nombreuses planches, cartes et plans. M. de Beauchesne y a joint une attestation manuscrite, signée, comme quoi l'auteur s'est « parfaitement acquitté de son devoir et avec capacité et que les plans des ports (...) sont très bien détaillés... ».

Documents extraits du manuscrit de M. Duplessis (fac-simile).

8. CARTE DE L'ILE LOUIS-LE-GRAND.

9. PLAN DE PORT-GALAND.

10. CARTE « DE LA PARTIE LA PLUS SUD DE L'AMÉRIQUE. — Y figurent le Cap Horn, l'Isle de Beauchesne, les îles Sebaldes.

11. DESSIN D'UN BATEAU que les indiens de la Mer du Sud appellent « Balds », pour naviguer le long des côtes.

12. MATELOTS DE « L'EXPÉDITION BEAUCHESNE ». — Types de costumes de la fin du XVII^e siècle.

Ils chassent le « lion marin » avec des « espons ».

13. MATELOTS ET INDIGÈNES DU DÉTROIT DE MAGELLAN. — Les Plongeuses.

« Les françois font plonger les femmes des sauvages pour des couteaux, sixeaux et autres bagatelles affin d'avoir de grandes moules qui ont de 9 à 11 pouces de longueur... ».

14. MATELOTS ET INDIGÈNES DU DÉTROIT DE MAGELLAN. — Hutte et foyer.

15. OISEAU « QU'ON NOMME GOUALENT », du détroit de Magellan.

16. EMBARCATION DITE : « BALD ».

17. CARTE DU DÉTROIT DE MAGELLAN, dressée au moment du voyage de M. de Beauchesne. — B. N. fac-sim.

Elle fut sans doute exécutée par l'ingénieur Duplessis. Le 10 septembre 1699 on grava sur un poteau planté dans la Baie Dauphine de l'île Saint-Louis « Sit nomen Domini benedictum, Ego de Beauchesne Gouin, Eques, (...) Maris Pacifici Societatis Classis Gubernator (...) hujus insulae a me dictae Louis-le-Grand, in nomine eiusdem Societatis possessionem cepi (...). ».

Mais les noms français que Beauchesne usant du droit du découvreur, donna aux diverses parties du détroit n'ont pas été transmis à la postérité.

18. CARTE DU DÉTROIT DE MAGELLAN, dressée sur les mémoires de M. de la Morlière (...), dédiée à Monseigneur l'Evêque de Viviers. — B. N. phot.

M. de la Morlière qui faisait fonction d'aumônier de l'expédition, se proposa de publier un récit du voyage. A cet effet il dressa cette carte, mais sur la demande de Beauchesne, celle-ci, déjà gravée fut saisie — sans doute afin d'éviter que des étrangers ne bénéficient des découvertes françaises.

19. CARTE DE LA TERRE DE FEU ET DES DÉTROITS DE MAGELLAN ET DE LE MAIRE, avec les Nouvelles Isles d'Anycan et de Beauchêne. — D'après une carte reproduite par Dählgren.

C'est la première fois que l'île découverte par Beauchesne est figurée. On y voit aussi les îles « d'Anycan ».

20. JÉRÔME PHÉLYPEAUX DE PONTCHARTRAIN. Gravure, Patigny del. — B. N. Estampes.

21. LE COMTE JÉRÔME PHELIPEAUX DE PONTCHARTRAIN. — Musée de Versailles.

Ecole française du XVIII^e siècle, 0,33 × 0,54 (f. ovale). Cette peinture décorait autrefois l'Hôtel de la Marine à Versailles.

22. « LE PALANQUIN », tapisserie des Gobelins de la « Série des Indes », XVIII^e siècle. — Mobilier National.

23. NAVIRE MARCHAND, milieu du XVII^e siècle, modèle réduit. — C^e Lehoërff Saint-Malo.

24. FUSIL « DE TRAITE », XVIII^e siècle. — Musée de Saint-Malo.

25. GLOBE TERRESTRE, dressé sur les mémoires de MM. de l'Académie Royale des Sciences (...) par L.C. Desnos, Ingénieur (...), à Paris 1768. — Sur trépied, (décor Cie des Indes), monté sur table trépied. — Musée de Saint-Malo.

On y voit tracé les itinéraires de Schouten et Lemaire, de Magellan, de Bouvet-du-Lozier... ainsi que les Isles Nouvelles, les Isles d'Anican, l'Isle Beauchesne...

PATAGONS ET FUEGIENS

— LES PATAGONS. — Depuis Magellan jusqu'au XVIII^e siècle, la plupart des navigateurs ont considéré les Patagons comme des Géants.

— LES FUÉGIENS.

Voici quelles étaient les principales tribus qui vécurent en Terre de Feu et sur les Iles de l'Archipel à l'arrivée des Européens.

a) *Les Alakalufs*, surtout pêcheurs habitaient dans l'Archipel le long des côtes chiliennes à partir du golfe de Peñas jusqu'aux îles situées à l'ouest de la Terre de Feu, ainsi que sur une petite frange des côtes de la Terre de Feu.

b) *Les Yahgan*, chasseurs et pêcheurs, vivaient au sud des précédents jusqu'au Cap Horn et sur la côte sud de la Terre de Feu.

c) *Les Ona*, surtout chasseurs, occupaient la Terre de Feu presque entièrement ; leur taille moyenne étant de 1 m. 80.

d) *Les Chono*, vivaient au nord des Alakalufs.

26. CHAPEAU EN CUIR, Patagonie.
 27. TAMBOUR, OU « BASTOS », en roseau recouvert de cuir de jument peint, Patagonie.
 28. PIPE DE CÉRAMIQUE avec tuyau en cuivre, Patagonie.
 29. MODÈLE DE PIROGUE A DEUX RAMES EN ECORCE ET BOIS, Alakalouf.
 30. BANDEAU FRONTAL EN DUVET D'OISEAU, Yahgan, Baie Orange.
 31. COLLIER DE COQUILLAGES, Yahgan, île de Navarino.
 32. POINTE DE HARPON EN OS, Yahgan.
 33. OMOPLATE, SERVANT DE PLAT, Ona.
 34. PAGAIES EN BOIS, Ona, Baie Orange.
 Collections du Musée de l'Homme.
 35. ARBALESTRILLE perfectionnée, 1776. — Musée de la Marine, Paris.
 36. NAVIGATION PRATIQUE ET SPÉCULATIVE (...) tant pour la ville de Buenos-Ayres dans la rivière de la Plate, que pour la Mer du Sud par le Domaine-Godalles, hydrographe et ingénieur du Roi à Saint-Malo, professeur aux mathématiques, 1707. — Ms. Service Hydrographique de la Marine. (Cartes et Plans, B.N.).

— Sur cette carte on lit que « les Iles Malouines ont été ainsi nommées pour avoir été découvertes par une flotte de quatre navires de la Ville de Saint-Malo, le 14 octobre 1705.

— Le nom des îles Danycan n'y figure pas.

— La carte est expliquée par un volume « Relation instructive pour ceux qui, de l'Océan Atlantique — c'est-à-dire de la Mer du Nord — voudront passer dans celle du Sud, dite la Mer Pacifique », 1706.

A St-Malo, le Domaine-Godalles dressa plusieurs cartes analogues. Elles furent réalisées pour Pontchartrain. Afin de rendre « de grands services aux expéditions à venir ». Malgré les défenses, on essayait de favoriser les voyages à la Mer du Sud.

LES MALOUINS VERS LE PEROU ET LE CHILI PAR LE CAP HORN AU XVIII^{me} SIECLE

Danycan envoie plusieurs expéditions à la Mer du Sud.

En 1701, Perrée du Coudray sur le « Comte-de-la-Bédoyère » et de Launay sur le « Président-de-Grenédan » quittent Saint-Malo et atteignent, par le détroit de Magellan, la Concepcion, Arica, Ilo puis reviennent en doublant le Cap. (1703)

En 1703, du Coudray, sur le « Saint-Charles » et Fouquet sur le « Murinet » doublent le Cap, commercent à Concepcion, Callao, Payta. Ils reviennent par le Cap et découvrent quelques îles auxquelles (...) ils donnent le nom d'Iles Danycan ». (Au sud-est des Iles Malouines).

La même année Porée sur le « Saint-Esprit » et N. Trublet sur le « Saint-Joseph » passent par le détroit de Le Maire et le 15 Février 1704 doublent le Cap Horn, commercent sur la côte, et sont de retour à Port-Louis le 18 Mai 1705.

Ce fut la première fois qu'un navire français doubla le Cap d'Est en Ouest.

En 1708, Alain Porée parti de Saint-Malo sur le « Notre-Dame-de-l'Assomption » découvre la « Côte de l'Assomption » (la côte Nord-Est des Malouines) et rencontre des icebergs. Il passe le Cap, commerce sur la côte de Callao, de Conception, fait la course et regagne Saint-Malo le 28 Août 1710. (Armateur : de La Lande-Magon).

Enfin Fouquet sur le « Phelypeaux », de la Herperie sur le « Saint-Charles », et de Langerie sur le « Royal-Jacques » vont commercer de 1707 à 1709 malgré les recommandations de la Compagnie de Paris.

*
**

37. RELATION DU VOYAGE DE LA MER DU SUD AUX CÔTES DU CHILY ET DU PÉROU, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714, dédiée à Monseigneur le Duc d'Orléans, régent du Royaume, par M. Frezier, ingénieur ordinaire du Roy. Paris, 1716. — Bibliothèque de Saint-Malo.

L'ouvrage est ouvert pour montrer la « carte pour l'intelligence du voyage ». Frezier, parti de Saint-Malo en novembre 1711, mouilla dans la baie « Bon-Succès » en 1712, et doubla le Cap Horn. Il lutta longtemps entre 57° et 58° lat. Sud contre les gros vents d'Ouest de ces mers.

38. EXTRAIT DU CHARGEMENT DES VAISSEAUX LE « SAINT-ESPRIT », LE « BARON DE BRETEUIL », LE « SAINT-JOSEPH », LIMA, 1706.
« Dix des principales pièces que les Intéressez aux navires le Saint-Esprit et le Baron-de-Breteuil (...) ont produit (...). — Archives Nationales, fonds Marine.
39. ETAT DES SERVICES DE ALAIN PORÉE. Ms. du XVIII° S., — Musée de Saint-Malo.
40. CARTE « FIGURATIVE DES ISLES MALOUINES ».

Le trajet des navires de Carman-Eon, Coudray-Perré, Fouquet (...) y est indiqué.

LES ILES QU'ON NOMME FALKLAND, OU MALOUINES

Il n'est sans doute pas d'archipel qui ait été plus fréquemment pris pour une « Découverte » et qui n'ait reçu plus de noms de ces prétendus explorateurs.

Sur deux mappemondes de 1527 et 1529 ces îles figurent comme « Islas de Sanson ».

En 1592, au cours de l'expédition Cavendish, John Davis les aperçoit et on les baptise « îles Davis ». Deux ans plus tard, Richard Hawkins croit les reconnaître et les nomme « Maiden Land » en hommage à la reine Elizabeth.

Au XVII^e siècle, les cartes hollandaises les nomment « Iles Sebald de Weert », ce navigateur ayant cru les découvrir à son tour en 1600, et les Anglais, par erreur, y indiquèrent une « Pepus Island ».

Strong, en y passant le premier en 1690, appelle le détroit qui sépare en deux l'archipel « Falkland Sound » et ces îles « Hawkin's Land ».

Au XVIII^e siècle, l'Ingénieur français Frezier « qui cartographiait les découvertes de ses compatriotes en ces contrées croit pouvoir limiter le nom « d'Iles Sébald » à trois petits îlots situés à l'extrémité nord-ouest de l'archipel (actuellement « Jason Islands ») et trouve bon d'enrichir sa carte du nom « d'Isles Nouvelles ».

C'est alors que Delisle substitue à cette dénomination celle « d'Isle et Archipel Malouin » parce que, dit-il « celui-ci a été découvert par les vaisseaux de Saint-Malo ».

Le nom d'Iles Malouines se trouve probablement imprimé pour la première fois sur deux cartes de Delisle (1722 et 1724).

Ainsi l'on fut amené à considérer que les marins de Saint-Malo découvrirent l'Archipel ou « tout au moins contribuèrent plus que tous autres à en établir la connaissance. »

Quant à la situation des « îles Danycan » au sud-est de l'archipel, elle reste imprécise sur bien des cartes (Delisle, Frezier, Cordova...). Dählgren pense que « le nom appartient de droit aux îles appelées de nos jours « Séa-Lions-Islands », et situées sous la côte sud-est de l'île principale. (East-Falkland).

Il est prouvé que ce sont des marins malouins qui les découvrirent.

*
**

41. CARTE REDVITE de l'Extrémité de l'Amérique méridionale dans la partie du Sud (...) dressée par Frezier (pl. XXXII, dans sa « Relation du Voyage de la Mer du Sud », 1717. Tome I. — Société de Géographie.

Frezier y indique « les nouvelles Isles découvertes par les Vaisseaux de Saint-Malo depuis 1700, dont la partie de l'Ouest est encore inconnue ». On y voit la route du « Maurepas », et du « St-Louis » en 1706, du « Notre-Dame-de-l'Assomption » en 1708, du « St-Jean-Baptiste » en 1711 et de la « Sainte-Barbe » en 1713. On notera l'île « Cézambre », ainsi que les situations peu précises du Cap-Horn et des îles Diego-Ramirez...

42. CARTE ET PLAN de « Valparaisso », située à la côte du Chily, dans le tome II de l'ouvrage précédent.

BOUGAINVILLE AUX ILES MALOUINES

En 1763, la Cour décida de fonder un Etablissement aux « Malouines » et d'y amener des *Acadiens* réfugiés à Saint-Malo et à Saint-Servan.

Bougainville arme à *Solidor* les frégates « L'Aigle » et le « Sphinx », commandées par *Duclos-Guyot* et de *La Giraudais*, et montées par des équipages de St-Malo et de St-Servan. Il part le 1^{er} Septembre.

En Février 1764, il fait élever dans la « baye d'Accaron » le fort *Saint-Louis* et une « habitation ». Après cette prise de possession au nom du Roi, Bougainville fait en 1765 et 1766 deux nouveaux voyages sur « l'Aigle » afin d'amener 80 puis 79 nouveaux colons *Acadiens*.

Au cours du second voyage, il va avec *Duclos-Guyot* reconnaître le Détroit de Magellan (« Baye de l'Aigle et Baye Bougainville ») et observer les indigènes de *Patagonie*.

En 1766, *Duclos-Guyot* sur l'Aigle et de la *Giraudais* sur l'Etoile poursuivent ces observations.

Mais, dès 1764, l'Angleterre revendiquait les Iles : la Cour préféra les abandonner à l'Espagne. La colonie acadienne de Port-Louis avait vécu, et Bougainville revint en 1767 sur la « Boudeuse » pour effectuer la remise de notre Etablissement des Malouines.

43. HISTOIRE D'UN VOYAGE AUX ISLES MALOUINES fait en 1763 et 1764, avec des observations sur le détroit de Magellan et sur les Patagons, par Dom Pernetty (...) — Nlle éd., tome I Paris, 1770. — Musée de St-Malo.

On y lit le récit de la prise de possession par Bougainville.

44. PLAN DE LA BAYE ET DU PORT, situé à l'est des Isles Malouines. — Extrait du tome II de l'ouvrage précédent. — Musée de St-Malo.

45. COMPOSITION DES EQUIPAGES DE « L'AIGLE ». Dans le tome I de l'ouvrage de Pernetty. — Société de Géographie.

46. « VUE DE LA BAYE DE L'EST DE LA PLUS GRANDE DES ILES MALOUINES ET DE SON HABITATION ». — Dans le tome II de l'ouvrage précédent. — Société de Géographie.

On y voit le fort, l'habitation, l'obélisque.

47. CARTE DES ILES MALOUINES OU ISLES NOUVELLES que les Anglais noment aujourd'hui Isles de Falkland. — B. N. fac-sim.

Sur cette carte postérieure à la prise de possession de Bougainville, puisque le « Bourg St-Louis » de 1764 y est indiqué, on voit le mouillage du « St-Louis et l'étang où il fit de l'eau », en 1700.

Les noms anglais commencent à remplacer les noms français.

Tout le groupe d'îles et chaque partie offrent une liste de noms très variés.

Par exemple le golfe où Bougainville fonda son Etablissement a figuré sous les noms de « Baie de Luxembourg », « Baye Daccaron », baye Saint-Louis ou baye Royale, Baye française — Bahia de Soledad — Berkeley Sound.

Bougainville baptisa notamment les points suivants : pointe de « L'Aigle », presqu'île Duclos, îles au pinguins, aux loups marins, pointe Bria, île au tonnelier, Beau port, Baye Choiseul, Cap Fréhel, Baye Marville, Tour de Bissy, ... (Dans le détroit de Magellan ce furent la Baye de l'Aigle, la Baye française, la Baye Bougainville...).

Tous ces noms qui furent donnés par des Français ont aujourd'hui pour a plupart disparu des cartes actuelles de l'Archipel.

On peut regretter l'ignorance ou l'abandon des cartographes et des colons qui sacrifièrent les appellations de leurs prédécesseurs.

48. PLANCHES COLORIÉES, extraites des « Voyages au Pérou », faits de 1790 à 1794. — Paris, J. G. Dentu, 1809. — Don du Ct Loyer au Musée de Saint-Malo.
49. EXTRAIT DE TROIS JOURNAUX DES VOYAGES DU S^r DUCLOS-GUYOT lieutenant de Frégate (...). — Ms. Archives Nationales, fonds Marine.
- 1°) de Cadix aux côtes du Brésil, détroit de Le Maire, Cap-Horn, Valparaiso, Lima, Cap Horn, Cadix (1763), sur le « Lyon ».
- 2°) de St-Malo aux Malouines, puis à St-Malo (1764), sur « l'Aigle » sous les ordres de Bougainville.
- 3°) de St-Malo aux Malouines, puis à St-Malo (1766), sur « l'Aigle » sous les ordres de Bougainville.
50. BOUGAINVILLE. Litho, par Maurin, 1833. — Musée de Saint-Malo.
51. SIGNATURE AUTOGRAPHE DE BOUGAINVILLE, 1777. — Musée de Saint-Malo.
52. LE CHEVALIER LOUIS-ANTOINE DE BOUGAINVILLE. Portrait à l'huile, par Frank. — Musée de la France d'Outremer.
53. « CARTA DE LA TIERRA AUSTRAL » (1669), par H. Marcelo Ansaldo.
54. Seixas y Lovera. — « DESCRIPCION GEOGRAPHICA Y DERROTERO DE LA REGION AUSTRAL MAGALLANICA ». — Madrid, Zafra, 1690.
55. « LA CORBETA « ATREVIDA » ENTRE BANCAS DE HIELO EN LATITUD DE 52° SUR » (gravure de 1794) ; deux planches.
- Ces trois documents sont prêtés par le « Museo Naval » de Madrid.
56. JOURNAL PAR LE ST JEAN FRANÇOIS DOUBLET, commandant le Vaisseau le « St Jean-Baptiste », de Marseille, de 500 tx, monté de 36 canons et 175 hommes d'Equipage armé pour le voyage des découvertes et commerce de la Mer du Sud, en l'an 1708. — Ms. Archives de Seine-Maritime.

Par le Cap...

57. PLAN DU CAP DE HOORN. — B. N. Plan mss.

« De la Grande Baye on a mouillé le navire le « Saint-François », en avril 1715, et des Isles qu'il trouva (...) au S.-O. dudit Cap... ».

La Baye de St-François a été bien vue, ainsi que la Baye St-Bernard (« Baie Orange ») ; mais il n'en est pas de même pour l'archipel du Horn ; la cote est continue du Cap à la Baye St-Bernard : les îles n'ont pas été observées non plus que la Baie de Nassau. Quant aux îles « au S.-O. du Cap », les Diego Ramirez, elles sont relativement justes.

*
**

Pendant l'expédition scientifique du « Cap-Horn » de 1882-1883, dirigée par le Ct Martial, à bord de « La Romanche », une carte de cette région fut dressée, afin de « rendre de grands services à la navigation ». L'abondance des épaves trouvées sur ces côtes inhospitalières prouve le nombre de naufrages dont elles sont le témoin chaque année. « Désormais les nombreux navires qui doublent le Cap Horn, sont assurés d'y trouver au besoin dans des ports bien reconnus et d'un accès facile, un refuge momentané contre le mauvais temps ».

— CARTE DE « L'ARCHIPEL DU CAP HORN ET CANAL DU BEAGLE (...) levés en 1882-83, à bord de « La Romanche », cdrée par M. Martial, cap. de frégate, chef de la Mission du Cap Horn. — Paris, Service hydrographique de la Marine, 1885.

58. LE FRANÇAIS AU PÔLE SUD. Journal de l'Expédition antarctique française, 1903-1905, par J.-B. Charcot (...) Paris, Flammarion, 1906. — Bibl. de St-Malo.

« Le Français » quitte Saint-Malo en juillet 1903 pour le Rio de la plata, puis touche l'île des Etats, mouille dans la Baie Orange, « dans la pénombre des hautes falaises des Terres Magellaniques ». Le 28 janvier il double le « Faux Cap Horn » et « dans la grosse houle d'Ouest », gagne les Shetlands du Sud, puis les îles Biscœ et la terre de Graham.

59. FIGURE DE PROUE (« personnage mythologique »), noyer, vers 1740. — Musée de Saint-Malo.

Sur le palier du 4° étage :

— « LE VENGEUR », partie avant d'un modèle exécuté au milieu du XIX° Siècle par Louis-Désiré Josseaume de Saint-Malo. — Musée de Saint-Malo.



GRAND DONJON

SALLE III

4^e étage

CAP-HORNIERS AUX XIX^e ET XX^e SIECLES VIE A BORD, ARTS ET TRADITIONS

1. CARTE : ITINÉRAIRES de Cap-Horniers avec indication des courants et des vents. — Musée de Saint-Malo.
2. BREVET DE CAPITAINE AU LONG-COURS, 1864. — Don de M. H. Guégan au Musée de Saint-Malo.
3. QUATRE-MATS BORDES, grand largue tribord amûres. — Aquarelle de Marin-Marie. — Coll. M. Alex Bordes.
4. ROUTIERS DU C.L.C. BIDON. — Coll. C.L.C, Bidon,
5. CHRONOMÈTRE DE MARINE, du navire Formose, 1868. — Coll. Yvangot.
6. LOG-BOOK, de « l'Hermione », voilier anglais, 1881. -- Coll. Météorological Office, London.
7. « L'OLIVIER », voilier nantais en bois, capitaine A. Aucam, Hong-Kong, 1810. — Coll. C.L.C. Lacroix.
8. BALEINIERS A PORT-HOBART, vers 1850. aquarelle anonyme, Musée de Saint-Malo. Don de M. le professeur R. Piédelièvre.
9. HARPON DE BALEINIER, XIX^e s. — Musée de Saint-Malo.
10. LA « LAURE », capitaine Defoy. Aquarelle anonyme, vers 1820. — Coll. C.L.C. Lacroix.
11. FIGURE DE PROUE : « BRETONNE ». — Coll. Yvangot.
12. LE TROIS-MATS-CARRÉ « VERCINGÉTORIX », devant Dunkerque. — Coll. Musée de St-Malo.

Ce voilier fut construit en 1902 aux chantiers de St-Nazaire. Il fit les voyages du Pacifique et d'Australie. Capturé en 1914, il devint le « Bremen ».

13. TROIS-MATS de la Cie Bordes sortant de la Manche. Huile de Yvangot. — Coll. de l'auteur.
14. LE TROIS-MATS NANTAIS « MAX » abordé par le vapeur américain Wallah-Wallah, a son bout-dehors arraché.

De nombreux passagers du vapeur périrent.

15. LE TROIS-MATS-BARQUE « JEAN », capitaine Lacroix, prend son pilote au Wandelaer, huile, de Henry Mohrmann, 1909. — Coll. C.L.C. Lacroix.
16. LE « JEAN », engagé au Cap Horn en 1911. Huile, peint par Henry Mohrmann. — Coll. C.L.C. Lacroix.
17. « LA DUCHESSE-ANNE », gouache anonyme vers 1897. — Coll. C.L.C. Lacroix.
18. LE TROIS-MATS NANTAIS « GÉNÉRAL DE CHARETTE ». — Photo, Coll. Musée des Salorges, Nantes.

Les textes des panneaux qui suivent sont extraits des recherches du C.L.C. Armand Hayet.

- TROIS EXEMPLES DE CHANSONS DE BORD : « Nous irons à Valparaiso », chanson à hisser — « la Carmeline », chanson à virer — « Adieu cher camarade », chanson du gaillard d'avant.
- COMMENT « JEAN MATELOT » APPELAIT SON BATEAU.
- LES 46 INSULTES CLASSIQUES DE « JEAN MATELOT DE LA VOILE ».
- SUITE DE DICTONS ET TIRADES.
- 19. REGISTRE DES « LIEUTENANTS ». « Flotte de Ant. Dom. Bordes et fils. — Coll. Me J. Bordes-Béquette.
- 20. REGISTRE DES ETATS DE SERVICE DES « CAPITAINES », Cie Bordes. — Coll. Me J. Bordes-Béquette.
- 21. CANNE DU CAPITAINE LACROIX, fabriquée à bord ; épine dorsale de requin, pommeau en forme de tête d'albatros avec bec de cet oiseau. — Coll. C.L.C. Lacroix.
- 22. « LA PASSION DE JÉSUS-CHRIST », en bouteille, réalisée à bord par un Cap-Hornier. — Coll. M. Pierre Réhel, Dinan.

Bois, éponge, tissu, algues, coquillages et galets. On reconnaît la croix et l'échelle, la couronne, les calices, le marteau et les tenailles, le fouet et les verges, l'éponge et la lance, le coq, le tombeau, la chapelle...

23. LE « POTOSI », CINQ-MATS ALLEMAND en carafe. — Coll. C.L.C. A. Briand.

Ce travail de marin fut offert au C^e Briand par le C^e Piening, de la C^{1e} Laiesz de Hambourg en 1955.

24. VOILIER AVEC SON PILOTE ET UN REMORQUEUR, en bouteille. — Coll. C.L.C. Lelièvre.
25. LE QUATRE-MATS BARQUE ANGLAIS « SUNYSIDE ». Voilure en bois et éléments en os d'oiseaux de Mer. — Musée de Saint-Malo.
26. SAC DE MATELOT peint. — Coll. Yvangot.
27. CANNE D'EBÈNE travaillé au couteau. — Coll. Yvangot.
28. PATTE D'ALBATROS, en porte-manteau. — Coll. Yvangot.
29. LA « FRANCE ». Peinture de matelot, sur toile. — Coll. Yvangot.
30. LE « MARÉCHAL-DAVOUT. Peinture de matelot, sur toile. — Coll. Yvangot.

31. LA « GERMAINE ». Demi-coque. — Coll. Yvangot.
32. POIGNARD fabriqué à bord par Rouët, vers 1905, sur le « Valparaiso ». — Coll. C.L.C. Rouët.
33. PORTE-MANTEAU fait de trois becs d'albatros fixés à une planchette. Travail du bord. — Coll. C.L.C. Lacroix.
34. MODÈLE DE QUATRE-MATS-BARQUE. Exécuté par un maître d'équipage à bord du trois-mâts « Touraine » pendant un voyage Cardiff - Philadelphie - Sydney - Le Havre, en 1907. — Coll. C.L.C. F. Flaud.
35. DEMI-COQUE D'UN QUATRE-MATS avec bateau pilote et vapeur. — Coll. M. David, St-Briac.
36. DEMI-COQUE D'UN QUATRE-MATS DE LA CIE BORDES, en caisse. — Coll. Dan Lailler.
37. LE TROIS-MATS « TOURAINE », par mer démontée, voilure réduite, fuyant devant la tempête dans les parages du Cap-Horn, en 1907. — Peinture, Coll. C.L.C. F. Flaud.
38. EX-VOTO : « Situation du brick « Louis-Pierre-Marie », le 2 mars 1868 dans le golf du Lyon », Capitaine Roussele. — Peinture sur verre. — Coll. M. Yvan Vincent, Saint-Ideuc.

Le capitaine Roussel, de St-Briac, fit don de cet ex-voto à la chapelle de la Vierge qui y est située.

39. LA « MARTHE », de la Cie Bordes, capitaine Maurin. Aquarelle, coll. M. Lecoq.
40. LE PASSAGE DE LA LIGNE. — Le Capitaine Félix Lecoq, à bord du « Tijuca », phot. M. Lecoq.
41. « SUR LE PONT DU « WISCOMBE PARK ». Dessin par John Everett. — National Maritime Museum, greenwich.

Ce navire appartient à la « Scottish Fleet » de Liverpool et fit les voyages de Frisco à Brow-Head. Puis il fut vendu à Chadwick puis à Nantes où il fut rebaptisé « Edouard Bureau ». Enfin il fut revendu aux Allemands et devint le « Grief » en 1924. Remis à neuf à Plymouth en 1926 il prit part à la course annuelle des blés d'Australie.

42. EQUIPAGES DU TROIS-MATS-BARQUE « MARIE », DES « VOILIERS DE ST-NAZAIRE ». — Coll. C.L.C. J. Durrieux,

Suite de planches photographiques exécutées à Seattle, Tacoma et Portland.
a) le navire, b) la chambre et le carré. c) et d) l'équipage.

43. SCÈNES DE LA VIE A BORD DU « LA TOUR D'AUVERGNE ». — Clichés C.L.C. Lelièvre.
44. RAPPORT DE MER SUR LA TRAVERSÉE DU QUATRE-MATS « GERS », de Tocopilla (Chili) à La Pallice. — Ms. du Cap. Delepine, 18 Janvier 1905.

45. FEUILLE PLACÉE DANS UNE BOUTEILLE JETÉE A LA MER, pour servir à l'Etude du courant. — Coll. C.L.C. Bidon.
46. RAPPORT DE L'ENGAGEMENT DU TRANSPORT « A. D. BORDES » avec un sous-marin allemand. — Ms. du cap. Briand, en mer, le 2 octobre 1917.
47. JOURNAL DE BORD DU VOILIER « BAYARD », voyage de Rotterdam à Freemantle, 1914-1915. Capitaine M.-A.-F. Réhel. — Coll. M. Réel, Saint-Servan.
48. L'EQUIPAGE DE « L'ANDRÉ-THÉODORE », de Nantes. — « L'André-Théodore ». — Photos Coll. M. Réel, Saint-Servan.
49. FASCICULE DE MOBILISATION, de l'Inscription Maritime, de Réhel, Marie-Ange-François, Capitaine au Long-Cours. — Etat des embarquements successifs : Matelot en 1899, Maître en 1904, Second en 1904, Capitaine en 1914. — Coll. M. Réel, Saint-Servan.
50. A BORD DU « TIJUCA », Quatre-Mâts-Barque de l'Armement Bordes : scènes de la vie à bord. — Photographies. Coll. M. Lecoq, Saint-Malo.
51. PLANISPHÈRE : « Long-Courriers autour du Monde ». — Musée de Saint-Malo.
52. TROIS-MATS-BARQUE, modèle en teck et os d'albatros. — Fait par Louis Quérel maître d'équipage sur le « Bonchamp » et gréé par Ferdinand Vayva. — Coll. M. Maurice Vayva.
53. LE BRICK-GOLETTE « MARIE ». Voilure en peuplier travaillé, long. : 0,52, haut. de mâture : 0,40. — Don du CLC J. Durrieux, au Musée de Saint-Malo.

Ce modèle fut exécuté par l'oncle du donateur, capitaine au long-cours Cap-Hornier, vers 1888. Celui-ci fit aussi les voyages aux Antilles.

54. DIORAMA MONTRANT L'ENTRÉE D'UN PORT. Réalisé par Louis Lacroix. — Coll. de l'auteur.
55. MODÈLE DE QUATRE-MATS DE LA CIE BORDES, fait à bord, en 1912, par un matelot. — Coll. F. Flaud.
56. LETTRES ILLUSTRÉES A L'USAGE DES MATELOTS, chromos. — Coll. Yvangot.
57. LE QUATRE-MATS « VILLE DU HAVRE » en cale sèche. — Ph. coll. C.L.C. Lacroix.
58. LE « PORT JACKSON » sous voile. — Phot. coll. C.L.C. L. Lacroix.
59. LE CAPITAINE LACROIX ET SON CHIEN « CARTAHU » sur le Babin Chevaye, en 1904 — Ph. coll. C.L.C. Lacroix.
60. BOUÉE-SOUVENIR « DUCHESSE-ANNE », cap. L. Lacroix, Nantes », avec pavillons français et américain, encadrant une aquarelle du dit voilier, sous verre.

— Ces souvenirs étaient exécutés dans les ports chiliens, par des Italiens généralement, et vendus aux équipages.

61. CANNE DE CAPITAINE. — Fabriquée à bord avec une épine dorsale de Requin. — Coll. C.L.C. Lelièvre, Saint-Malo.
62. DEUX BOUTEILLES DE NITRATE PRÉPARÉ, vendues par les mineurs chiliens aux équipages de voiliers. — Coll. C.L.C. Lacroix et Bidon.

L'une contient du nitrate en poudre colorée, l'autre en cristaux et porte l'étiquette « Sr Alfredo Cadenas, Bajo Caleta Buena, 18 octobre 1906. »

63. QUEUE DE REQUIN, plantée sur bout-dehors. — Musée de Saint-Malo.
64. COQUILLAGES DU PACIFIQUE (Nouvelle-Calédonie, île de Pitcairn). — Coll. David, Saint-Lunaire.
65. ŒUF D'EMU GRAVÉ, Australie. Travail de forçat, acheté par les capitaines de voiliers. — Coll. C.L.C. Lacroix.
66. CASSE-TÊTE CANAQUE. — Musée de Saint-Malo. (Don de Madame Auger).
67. COUPE-COURGE DÉCORÉ, Côte Ouest de l'Amérique. — Coll. Yvangot.
68. PAIRE DE COUPELLES, en bois, décorées. Côte Ouest de l'Amérique. Coll. Yvangot.
69. ETRIER CHILIEN, utilisé pour chevaucher dans la pampa. — Coll. C.L.C. Lacroix.
70. TORTUE MARINE capturée sur la côte chilienne par le Capitaine Lacroix. — Coll. C.L.C. Lacroix.

L'animal était utilisé pour « l'ordinaire » du bord.

71. COLLIER, de Tahiti. — Coll. C.L.C. L. Louvet,
72. TAPA, des Iles Wallis. — Coll. C.L.C. L. Louvet,
73. TAMBOUR (tam-tam), des Nilles Hébrides. — Coll. C.L.C. L. Louvet,
74. PLAT « LAP-LAP », des Nilles Hébrides. — Coll. C.L.C. L. Louvet,
75. MASQUE DE DANSE RITUELLE, « BIG-NAMBAS ». Coll. C.L.C. L. Louvet.
76. MODÈLE-RÉDUIT DE MAISON JAPONAISE. — Coll. C.L.C. L. Louvet,
77. PAGAIE, bois ouvragé. Nlle Calédonie. — Don de M^e Auger au Musée de Saint-Malo.
78. ROUTIER DE DIVERS VOYAGES par le Cap du C.L.C. Felix Lecoq, de Saint-Malo. — Coll. M. F. Lecoq.
79. POULIES DE CALIORNE. — Musée de Saint-Malo.
80. LA « DUCHESSE ANNE », par gros temps. Aquarelle anonyme. — Coll. C.L.C. Lacroix.

Après être sorti du Donjon : entrer dans la cour du château, la traverser et tourner au fond, à droite pour accéder à la Tour « des Moulins ».

TOUR DES MOULINS SALLES IV ET V

LES CAP-HORNIERS AUX XIX^e ET XX^e SIECLES NAVIRES ET VOYAGES

La grande époque des voiliers français, époque qui marque aussi la fin de la Voile dans la marine marchande, se situe à la fin du siècle dernier.

De 1898 à 1902, près de 300 voiliers à coque d'acier, gros porteurs de marchandises sortent des chantiers de Dunkerque, le Havre, Nantes, St-Nazaire, Bordeaux, La Seyne.

Dans l'Histoire des Navires la flotte des voiliers en fer du XIX^e siècle a formé un tout homogène et bien caractérisé.

Elle a ressuscité en partie les belles traditions de la vitesse et de la tenue.

La grande résistance du gréement d'acier et de la coque permettent de garder sans danger le maximum de toile. (1)

Après la grande-guerre, diverses circonstances financières et législatives, les difficultés de réunir des équipages « de métier » firent qu'en 1926 le plus fort de la flotte de grands voiliers avait disparu.

La Voile est restée la meilleure école du Marin.

(1) Le système des primes à tant par mille parcouru incitait à couvrir de l'espace.

Les voiliers en acier conservèrent la silhouette de leurs prédécesseurs, tendance à s'aplatir. Le gréement d'acier très résistant et plus trapu permit de charger la toile dans les hauts ; le beaupré se raccourcit.

**

LE BUT DES VOYAGES

Les voiliers Cap-horniers faisaient cinq sortes de voyage. (Pan-neau).

- 1 — AU CHILI (pour le chargement du nitrate. — Ports principaux : IQUIQUE, TALTAL... A l'aller, des frêts de charbon étaient déchargés dans ces ports.
- 2 — A LA COTE OUEST DES U.S.A. : à FRISCO et au « Puget-Sound » (pour charger des céréales en sacs : Blé, orge, avoine, des bois, du minerai de cuivre. — Ports principaux : SAN-FRANCISCO, PORTLAND, SEATTLE, VANCOUVER.
- 3 — A LA NOUVELLE-CALEDONIE, (pour charger du Nickel, à THIO).
- 4 — EN AUSTRALIE pour le Blé : à Sydney, Adelaïde et Melbourne ; le charbon : à Newcastle.
- 5 — EN EXTREME-ORIENT (pour transporter le pétrole en caisses ou fûts, de la côte-est des U.S.A., vers la Chine, le Japon, les Indes.

**

Au temps où les grands voiliers allaient charger dans les ports du Pacifique, le passage du Cap Horn d'Est en Ouest était toujours une rude épreuve pour les navires et pour leurs équipages parce qu'il y fait toujours mauvais temps.

« ...La mer y est très grosse. Les vents contraires, soufflent de la partie Ouest et le courant, si faible soit-il, porte vers l'Est.

Le vent très fort souffle presque toujours en tempête et varie en direction du quadrant N W au quadrant S W et vice-versa. Sans ces variations, il eût été impossible de passer de l'Atlantique au Pacifique.

Il fallait donc avoir les amures à tribord quand le vent soufflait du quadrant N W et les avoir à babord lorsqu'il soufflait du quadrant S W.

Mais si, tribord amures, on arrivait à bout de bord dans le sud du passage et si, babord amures, on arrivait à bout de bord dans le nord du passage, on se trouvait dans l'obligation de virer de bord et prendre un cap qui nous renvoyait vers l'Est. Au bout de quelques heures, on avait perdu le bénéfice d'une lutte d'un jour ou deux pour gagner vers l'Ouest.

Il arrivait aussi que, même avec les bonnes amures, on faisait une route vraie qui était un recul.

Exemple : Par tempête, très grosse mer, le navire avec vent de W S W étant babord amures sous voilure réduite de mauvais temps, le cap à 6 quarts et demi du vent, soit N 40° W environ mais ayant 5 quarts de dérive et plus, arrive à faire péniblement du N 16° E en route vraie.

Il retourne où il pouvait être, la veille en longitude et même beaucoup plus à l'Est.

On voit qu'il fallait conserver le plus possible de toile pour éviter une trop forte dérive. Il fallait « souquer »...

(C.L.C. Emile BOURGES, St-Malo)

1. LE TROIS-MATS-BARQUE « LA ROCHEJACQUELIN », Capitaine Bourges, passe le Cap d'est en ouest par mauvais temps, en 1909.

— Panneau.

11 et 12 Septembre — Vents W - Forte brise, mer belle.

13	»	—	»	W - Forte brise jusqu'aux « Etats », mer forte.
14	»	—	»	W-N W - Grosse mer sous perroquets fixes.
15	»	—	»	W-N W - Grosse mer sous les huniers volants.
16	»	—	»	N-N W - Tempête, sous les huniers volants.
17	»	—	»	W - Très mauvais temps, terre en vue.
18	»	—	»	W-N W - Mauvas temps, terre en vue, vents adonnants virement de bord forcé.
19	»	—	»	S-W W - Grosse brise, grosse mer, proximité terre dangereuse
20	»	—	»	S W - Tempête en cape.
21	»	—	»	W - Sous perroquets fixes.
22	»	—	»	N-N W puis S W - Tempête, très grosse mer.
23	»	—	»	W - Grand frais, sous perroquets fixes.
24	»	—	»	N W à N-N W - sous perroquets fixes, mer très grosse.
25	»	—	»	N-N W - sous perroquets fixes grosse mer.
26	»	—	»	Tempête, en cape.
27	»	—	»	S W à S-S W - Mer très grosse, petits perroquets fixes serrés.
28	»	—	»	S W - Mer très grosse, petit perroquet fixe serré.
29	»	—	»	S W - Avarie au collier de racage du petit hunier volant — Obligé de faire vent arrière pour réparer.
30	»	—	»	du W au NNW Grand perroquet volant établi quelques heures.

du 1^{er} au 4 Octobre — Vents W-N W - Tempête. Pett huner serré. En cape.

5	»	—	»	S W-W - Sous perroquets fixe, mer grosse.
6	»	—	»	N W puis S W - Tempête.
7	»	—	»	N W - Mer très grosse.
8	»	—	»	W-N W - Tempête, petit hunier serré.
9	»	—	»	N-N W - Grosse mer, sous perroquets fixes.
10	»	—	»	W-S W - Grosse mer, sous perroquets fixes.
11	»	—	»	S-S W - Mer très grosse.
12	»	—	»	W - Mer très forte.
13	»	—	»	W puis S W - Tempête sous perroquets fixes.
14	»	—	»	W-W N W - Mer grosse.
15	»	—	»	N W puis W - Tempête.
16	»	—	»	S W à S-S W - Tempête.
17 et 18	»	—	»	W - Grand frais, grand perroquet volant établi.
19	»	—	»	N W à N-N W Sous deux perroquets volants.
20	»	—	»	W-S W - Temps maniable.
21	»	—	»	S W - Temps meilleur.

2. CARTE ECONOMIQUE ET PANNEAU « BUT DES VOYAGES ».

3. NITRATE DE SOUDE, en bocal. — Coll. M^e J. Bordes-Béquette et C.L.C. Bidon.

4. « PILOT CHART » américaine, pour la navigation des voiliers. — Coll. C.L.C. F. Flaud.

5. SAN FRANCISCO, gravure de Rouargue. — Coll. Me J. Bordes-Béquette.

6. TYPES DE VOILIERS LONG-COURRIERS. — Panneau, Musée de Saint-Malo.

7. LA RADE D'IQUIQUE, au Chili, le 10 Août 1908. photo. — Coll. C.L.C. Lacroix.

8. ROUTIER DU C^e F. LECOQ, le long des côtes du Chili, sur une carte dressée d'après (...) le C^e Fitz-Roy, 1847.

Du détroit à Coquimbo.

9. BAIE D'IQUIQUE. Carte levée en 1885.

10. ROUTIER « PAR LE CAP HORN » du C^e F. Lecoq, de Saint-Malo.

Sur les voiliers de la Cie Bordes : « Chili », « A D^e Bordes », « Gers », « Antonin » — de 1908 à 1916.

Ces 3 derniers documents communiqués par M. Felix Lecoq, St-Malo.

11. RÈGLEMENT MARITIME, Cie Ant. Dom. Bordes et fils, C^e F. Lecoq, de 1907 à 1910. — Coll. M. F. Lecoq.

12. MÉTÉOROLOGICAL CHART OF THE SOUTH PACIFIC OCEAN, (U.S.A.). — Juin-Août 1910 : « D'Australie en Europe par le Cap ». — Coll. C.L.C. F. Flaud.

13. OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ET NAUTIQUES (d'après les journaux de bord), faites à bord du 3 mâts « N.-D. d'Arvor », de Tacoma à Falmouth, 1910-1911. — Coll. C.L.C. F. Flaud.

14. LE TROIS-MATS-BARQUE « BABIN-CHEVAYE », capitaine Lacroix, dans les « glaces du Cap-Horn », en 1903. Huile peint par Henry Mohrmann. — Coll. C.L.C. Lacroix.

15. TROIS-MATS-CARRÉ de Nantes. Huile de Yvangot. — Coll. de l'auteur.

16. LE CLIPPER « LE SUPERBE », en 1840, en rade de Valparaiso. Huile de Burgade. 1 cm., 17 x 0, 75 cm. — Coll. Société Denis frères, Bordeaux.

Ce voilier de 600 tonneaux appartenait à MM. Chaine et Etienne Denis — lequel le commanda. Ce fut le plus grand et le plus rapide des voiliers de Bordeaux. Le « Superbe » est le troisième navire à partir de la droite. A gauche du bateau de guerre chilien : un trois-mâts de l'armement Faure frères.

17. LE TROIS-MATS « SANSONNET », Cap. Felix Avril, de Saint-Malo. Aquarelle d'Antoine Roux, Marseille, 1856. — Coll. M. Richomme.

18. LE TROIS-MATS-CARRÉ « ADOLPHE THIERS », de l'Armement Postel (Le Havre et Cherbourg). Huile, peint par E. Petit, 1872, au Havre. — Collection M. Le Professeur et Madame Piédelièvre.

Ce voilier en fer, (ancien « JUMMA ») construit en 1862 par les chantiers Richardson à Middleborough, d'une jauge en lourd de 1850 tonneaux, compta parmi les « clippers » de l'époque. Il fut longtemps affecté aux voyages de l'Inde — avec des retours en « thé » pour Londres et en riz (de Rangoon) pour le Havre et doubla souvent le Cap Horn et le Cap de Bonne-Espérance.

Il se perdit dans un cyclone, en rade de Santa-Rosalía (Californie) en 1892 alors qu'il venait de Cardiff avec du coke pour la fonderie de cuivre de ce lieu.

Un des associés de M. Postel, M. Camille Warenhorst, devait demander en 1862, à son ami Adolphe Thiers, l'autorisation de donner son nom au voilier.

19. LE « CHILI », voilier de l'Armement Le Quellec et Bordes de Bordeaux, au mouillage dans le port de Valparaiso. Huile par Ch. Dubreuil, 1856. — Coll. Cercle de la Marine de Bordeaux.
20. OISEAUX DE L'ATLANTIQUE : « Grande frégate » (frégata aquila) et « fou de Bassan ». Patte et bec d'Albatros. — Museum d'Histoire Naturelle de Paris.
21. LE QUATRE-MATS-BARQUE « JACQUELINE », de l'Armement Bordès. — Photo. — Coll. Musée des Salorges, Nantes.

Ce voilier de 3.955 tx, fut construit à la Seyne en 1896 et disparut sans nouvelles après combat avec un sous-marin.

22. PLAQUE DE CUIVRE : « Cie Française d'Armement et d'importation de Nitrate de Soude ». — Coll. Me J. Bordes-Béquette.
23. LE QUATRE-MATS « PERSÉVÉRANCE », de la Cie Bordes. Photos. — Coll. Mme J. Bordes-Béquette.
24. CHARGEMENT DE BOIS, à bord du voilier « Marie ». Photos. — Coll. C.L.C. Durrieux.
25. LA « VILLE DU HAVRE », de Nantes au carénage. Photo. — Coll. C.L.C. Lacroix.
26. L'ARMEMENT FRANÇAIS. — Panneau.
27. CHANTIERS NAVALS. — Panneau.
28. LA « BRETAGNE ». Type de 3/M. barque cap-hornier. — Maquette de M. J. Vaillant, Saint-Malo.

Ce voilier construit sur les nouveaux chantiers nantais, à Chantenay pour l'armement Raoul Guillon et lancé en 1901, fut vendu en 1902 à M. Levesque, négociant en riz à Nantes. Il doubla souvent le cap et se perdit en 1926.

Le Capitaine Lelièvre de St-Malo y succéda en 1913 au C^e Henry. Avec sa femme il y fit son voyage de noces de Hambourg à Honolulu et de Portland à Ipswich.

29. LE TROIS-MATS-BARQUE « BRETAGNE ». Huile de Roger Chapelet. — Coll. M. Henri Picard.
30. ÉLÉMENTS DE SCULTURES DE PROUE, du Trois-mâts-barque « Jeanne d'Arc », ex-Belen, accompagnés de trois photos du navire. — Coll. M. Henri Picard.



31. LE VOILIER « HÉLÈNE BLUM, » remorqué dans le canal de Manchester. — Coll. C.L.C. Lacroix.
32. « L'ANITA ET L'EUGENIA », voiliers de l'Armement Bordes et Le Quellec de Bordeaux. Huile par Ch. Dubreuil, 1856. — Coll. Cercle de la Marine de Bordeaux.

LA COMPAGNIE BORDES

33. PANNEAU :

La Maison BORDES fut fondée en 1847 par Antoine-Dominique Bordes à Valparaiso et à Bordeaux en collaboration avec M. Le Quellec. Au début elle s'occupa d'importer au Chili les marchandises françaises et d'exporter vers la France les produits du Chili et du Pérou dont le nitrate de soude.

M. Bordes décida bientôt la construction à Bordeaux de quelques navires pour le transport des marchandises de la maison de Valparaiso.

En 1868, M. Bordes vint se fixer à Paris. Dès 1869, il faisait mettre en chantier en Angleterre 14 trois-mâts en fer, de 1.000 à 1.200 tonnes.

En 1870, à Dunkerque, il importait la 1^{re} cargaison complète de nitrate de soude.

A sa mort, en 1883 sa flotte comptait 41 navires, soit 52.000 tonnes.

Ses trois fils, Adolphe, Alexandre et Antonin, associés, continuèrent la politique de leur père.

En 1882, fut lancé le premier 4 mâts français : « l'UNION » de 3.000 tonnes, puis des 4 mâts de 4 à 5.000 tonnes et enfin en 1890 le premier 5 mâts FRANCE, de 6.000 tonnes, le plus grand voilier du monde à l'époque.

En 1914, la flotte BORDES comptait 46 unités d'un total de 163.160 tonnes construits à Nantes, Bordeaux, Rouen, Dunkerque et en Angleterre réunissant 60 capitaines au long-cours, 170 officiers et plus de 1.400 hommes d'équipage.

L'on voyait alors sur tous les points du globe ces magnifiques voiliers à batterie peinte arborant le guidon « A D B » : Antilles, Madagascar, Indes, Birmanie, Chine, Calédonie, Tahiti, Amérique Nord et Sud, Australie...

Les « BORDES » faisaient des lignes régulières et les équipages ne quittaient guère le port où ils étaient affectés. L'armement était réglé par des lois très strictes.

A cette époque tous les voiliers faisaient le transport du nitrate vers Bordeaux, la Pallice, Nantes, Dunkerque et Brest : ils contribuèrent puissamment à l'effort de guerre français.

Entre 1914 et 1918, 22 trois-mâts et quatre-mâts furent coulés par les sous-marins.

Après la guerre, les conditions économiques contraignirent MM. Bordes à vendre leurs voiliers pour la démolition, en essayant de « poursuivre » avec une flotte de vapeurs (dont le premier fut le « Magellan », construit en 1904).

En 1935, disparaissait définitivement la flotte BORDES qui pendant 88 ans avait sillonné les eaux des sept océans.

*
**

34. ANTOINE-DOMINIQUE BORDES, fondateur de la célèbre Compagnie. Buste en plâtre. — Coll. Me J. Bordes-Béquette.
35. LISTE DES NAVIRES de MM. Ant.-Dom. Bordes et fils, 1^{er} janvier 1914. — Imprimé.
36. NAVIRES ayant appartenu à la Maison Bordes depuis 1869. — Ms.
37. INSTRUCTIONS POUR L'ARRIMAGE : a) du manganèse. — b) des sacs de nitrate dans les cales et dans l'Entrepont. — Ms. illustré. (Extrait d'un Recueil de notes établi par M. Peyreton).
Ces trois derniers numéros : Coll. M. Alexandre Bordes, Paris.
38. CHARTE-PARTIE concernant le « Canrobert » entre la Soc. des Voiliers Nantais et une firme de San Francisco (transport de blé de Californie). — Coll. C.L.C. Bidon.
39. REGISTRE : « HISTORIQUE DES NAVIRES » de la Cie Bordes, vol. n° 2 : Voyages depuis 1898. — Coll. Me J. Bordes-Béquette.
40. LE CINQ-MATS-BARQUE, ACIER « FRANCE », de la Cie Bordes. Demi-coque des chantiers D. et W. Henderson, Glasgow, 1890. — long. : 2 m., 75, haut : 0 m., 81. — Musée de la Marine, Paris.

Ce voilier d'un port de 6.000 tx avait un équipage de 46 hommes. Il pouvait manutentionner avec ses 16 treuils, 1000 tonneaux par jour.
Il fut abandonné en mer, en 1901, à la suite d'un coup de pampéro.

41. LE « FRANCE I », passant Long Ships pour entrer en Manche. — Huile d'E. Blandin, 1958.
42. QUATRE-MATS BORDES, allures du largue sous les huniers volants, par grosse houle. Aquarelle de Marin-Marie. — Coll. M. Alex Bordes.
43. MÉDAILLE ET PLAQUETTE : Au Navire « Madeleine » (Ant. Dom. Bordes et fils), le Comité Central des Armateurs de France. Citation à l'ordre de l'Armée du 30 septembre 1917, « Combat contre un sous-marin ». — Coll. M. Alexandre Bordes.

Ce 4 mâts-carré, commandé par Alex. Levêque, fut attaqué par un sous-marin allemand et après un combat inégal, fut coulé : il n'y eut que 20 survivants recueillis par un steamer américain.

44. DEMI-COQUE DE CHANTIER DES TROIS-MATS-BARQUE : « Boiëldieu, Eugène Schneider, Général de Sonis et Maréchal de Gontaut ». — Coll. M. Henri Picard, La Rochelle.

45. PLAN DE MATURE ET VOILURE D'UN TROIS-MATS-BARQUE de 2.300 tx de jauge brute totale. Chantiers Nantais de constructions maritimes, chantenay, vers 1905. — Coll. C.L.C. Lacroix.
46. PLAN DE MATURE ET VOILURE DU VOILIER ANGLAIS « VISCOMBE PARK ». J. Blumer, Sunderland 1920. — Coll. C.L.C. Lacroix.
47. PLANS DE MATURE, VOILURE ET PONT DES QUATRE-MATS-BARQUE « MADELEINE », « CAROLINE » ET « MONTMORENCY ». — Coll. C.L.C. Lacroix.
48. DEUX VOILIERS MARSEILLAIS, dont la « Cannebière » en route. Aquarelles de A. Pastorel. — Coll. C.L.C. Lacroix.
49. LES ARMEMENTS AMÉRICAIN ET ANGLAIS. — Panneau.
50. LES ARMEMENTS ALLEMANDS ET FINLANDAIS. — Panneau.
51. LE TROIS-MATS-CARRÉ « WISCOMBE PARK ». Huile sur papier, de John Everett. — National Maritime Museum.
52. LE CINQ-MATS-BARQUE ALLEMAND « RICKMERS », de 8.000 tx, de l'Armement Rickmers. 2 photos. — Coll. Rickmers.
53. LE QUATRE-MATS « PETER RICKMERS. — Photo Coll. Rickmers. (Noter les sept vergues).
54. LE « PREUSSEN ». Huile par Johs Holst, 1955.
Lancé en 1902, ce voilier allemand de 8.000 tx, se perdit en 1910. — Coll. Association des Cap Horniers.
55. LE TROIS-MATS-BARQUE « MACQUARIE ». — Photo, Coll. Musée des Salorges, Nantes.
56. LONG-COURRIERS FINLANDAIS. — Photographies communiquées par l'Ambassade de Finlande à Paris.
57. LE CINQ-MATS FRANCE II, de la Cie Prentout. — Huile d'E. Blandin, St-Malo, 1958.
Construit en 1911 à Bordeaux, ce voilier de 8.300 tx fut le plus grand voilier de l'époque. Sa longueur était de 126 mètres, sa largeur de 16 m, 90, son creux de 7 m, 54. De la ligne de flottaison à la pomme des mâts sa hauteur était de 64 mètres. Sa voilure comptait 6.350 m² de surface, répartie sur 20 voiles carrées et 12 latines manœuvrées par 48.198 mètres de cordages.
Après neuf années de campagne, il talonna sur des récifs de coraux près de Nouméa.
58. SEXTANT. — Don du C.L.C. R. Moro.
59. QUATRE-MATS-BARQUE. — Aquarelle, par Marin-Marie.
60. MÉDAILLE « Hommage des Capitaines Cap-Horniers », frappée à la Monnaie ; bronze, Piéchaud Sc. — Don du C.L.C. R. Moro. Accompagnée de la maquette d'André Marcy, 1957.

61. LE « VINCENNES », de la Société Générale d'Armement. Modèle fabriqué à bord du navire, bois, os d'oiseaux de mer. — Coll. C.L.C. Y. Mainguy.

Ce voilier fut commandé par le C^e Mainguy pendant 17 ans. En 1913, il effectua une traversée de Glasgow à San-Francisco en 166 jours, dont 2 mois d'avaries aux abords du Cap Horn.

62. ROUTIER DU « VINCENNES », C.L.C. MAINGUY 1921. Voyage de La Rochelle à Sydney (pour charger du blé) ; retour par le Cap, pour Nantes.

Ce fut le dernier voyage par le Cap de l'Actuel « Grand-Mât ».

63. LE LIVRE D'OR DES CAP-HORNIERS.

Ce livre est déposé à l'Hôtel-de-Ville de Saint-Malo et le Musée en assure la conservation.

64. « CAP HORN ». — Aquarelle, par Marin-Marie.



