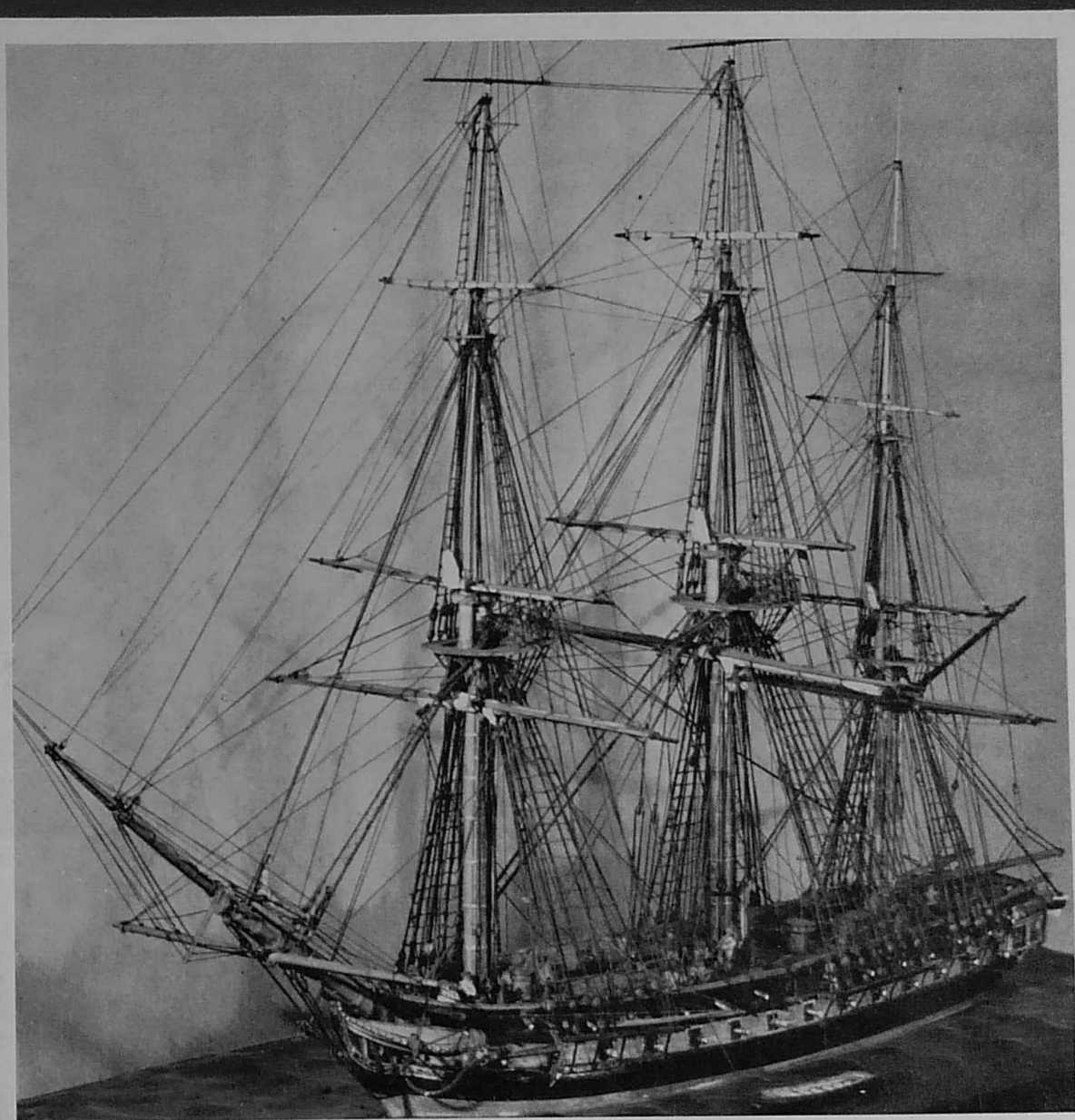
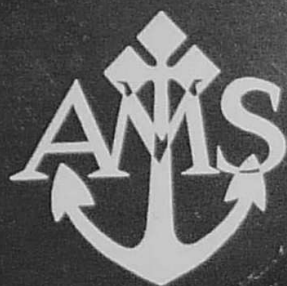


# CAHIERS DES



# SALORGES





## LES AMIS DU MUSÉE DES SALORGES CHATEAU DES DUCS - NANTES

Président : M. Stany GAUTHIER, Conservateur du Musée des Salorges.  
Vice-Président : M. Jean BRUNEAU. Vice-Président : M. COMBIER.  
Secrétaire : M. Charles VIAUD. Trésorier : M. TROMELIN.  
Membres Consultatifs : MM. GAUTIER, Jean MARIN

Adresser la correspondance et les  
demandes d'adhésions à  
M. Charles VIAUD  
75, Bd des Américains - Nantes  
C. C. P. NANTES 154.576

Cotisation minima Junior (jusqu'à 18 ans) ne donnant pas droit au bulletin : 3 NF  
Cotisation annuelle des Membres Souscripteurs : 10 NF  
Cotisation annuelle minima des Sociétés, Collectivités, Membres Bienfaiteurs : 50 NF  
Les cartes seront retirées au Siège.

PHOTO DE LA COUVERTURE : "La Duchesse d'Angoulême" (Musée des Salorges)

### UN INVITÉ : LE DANEMARK MARITIME

Les Amis du Musée des Salorges s'ils entendent consacrer tous leurs efforts à mettre en valeur le passé maritime nantais sous ses différentes formes n'en sont pas moins désireux de s'évader quelquefois hors de ces limites et faire appel à des éléments étrangers intéressants, appartenant à cette grande famille mondiale qui unit sous le signe de la confraternité tous les marins et tous ceux qui aiment la mer.

C'est ainsi que les Amis du Musée des Salorges ont invité le Danemark à présenter à Nantes, dans le cadre élargi de notre Musée de la Marine, une exposition sur la tradition maritime danoise; ils ont pris là une initiative qui nous parait heureuse, pleine d'enseignement et pleine aussi de promesses pour leur activité.

Cette liaison entre les rapports de la France et le sympathique Danemark sera assurée par le Musée du Commerce et de la Navigation de Kronborg dont Monsieur Knud Klem est le distingué et compétent Conservateur en Chef.

Pour avoir répondu si aimablement à notre demande et donné son accord complet à l'organisation de cette manifestation, nous adressons nos plus vifs remerciements à Monsieur Knud Klem, nos remerciements iront aussi à Monsieur Villandre, Adjoint au Maire, Consul du Danemark à Nantes, qui a facilité la tâche des Amis des Salorges et aidé à la réalisation de l'Exposition.

Je regrette de ne pouvoir m'étendre plus longuement sur la description des belles œuvres exposées, mais rien ne vaut la vision même de ces œuvres, et je suis sûr que tous les nantais amoureux de tout ce qui est la mer ne manqueront pas d'aller visiter l'Exposition.

Enfin les Amis des Salorges tiennent leur promesse, les Cahiers qu'ils publient, par l'élégance et le soin de leur présentation, le choix des articles, la beauté des illustrations, ont agréablement surpris les sociétaires... voici maintenant une exposition importante... le succès sourit dès le début à cette jeune association, il nous permet d'envisager avec assurance l'avenir.

J. STANY GAUTHIER.



Musée du Commerce et de la Navigation, Château de Kronborg.  
Intérieur XVIII<sup>e</sup> siècle.

C'est avec le plus grand plaisir que le Musée du Commerce et de la Navigation à Kronborg a accepté l'invitation de présenter une exposition sur la tradition maritime danoise au Musée des Salorges.

Par une telle manifestation, nous aurions aimé pouvoir faire ressortir les rapports entre la France et le Danemark dans le domaine du commerce maritime à travers les âges, mais ceci n'a malheureusement pas été possible. D'une part notre Musée ne dispose pas de suffisamment d'objets pouvant illustrer ces relations, d'autre part, la présentation d'une telle exposition aurait supposé des préparatifs plus importants que nous ne permettrait le temps dont nous disposons. Nous avons donc choisi de tracer quelques grandes lignes de l'histoire de la navigation du Danemark, non seulement dans des domaines où son initiative s'est fait valoir d'une manière significative, mais aussi où il est question de spécialités danoises.

Déjà à l'époque des Vikings, les peuples nordiques à bord de bateaux, véritables merveilles de construction navale, faisaient des périples jusqu'aux côtes lointaines dont celles de la France. Au Moyen Age et pendant la Renaissance, les Danois ne dédaignaient pas non plus les longs voyages par mer; n'en prenons pour témoignage que l'expédition, en 1472, de Hans Pothorst jusqu'en Amérique, vingt ans avant que Christophe Colomb ne découvre ce pays, et celle de Jens Munk qui, en 1619-1620, arriva à la Baie d'Hudson en essayant de trouver le passage du Nord-Ouest.

Mais peut-être était-ce surtout le péage du Sund, perçu juste sous les fenêtres de notre actuel Musée du Commerce et de la Navigation au Château de Kronborg, qui faisait connaître le nom du Danemark aux nations maritimes. Ce péage fut ins-

titué pendant le règne du Roi Eric de Poméranie, aux alentours de 1430, et ne fut aboli qu'en 1857, ce qui démontre pendant combien de temps peut être maintenu un système enraciné dans de très vieilles traditions et issu de conceptions moyen-âgeuses, car les pays étrangers agissant d'une manière identique, n'étaient pas les mieux placés pour protester.

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les Danois, tout comme les autres peuples navigateurs de l'Europe, faisaient du commerce aux Indes, en Chine et aux Antilles. Pendant la période florissante de la dernière moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, le Danemark ne participait pas aux guerres et luttes se déroulant aussi bien en Europe que dans les colonies, et cette neutralité assurait aux navires danois — bien que brimés par des corsaires anglais et français — la partie la plus importante du commerce mondial.

Mais plus tard le Danemark, s'étant allié avec Napoléon, devait subir, lors du bombardement de Copenhague en 1807 et dans la guerre contre l'Angleterre de 1807 à 1814, d'amères défaites entraînant la perte de sa flotte et la saisie dans tous les ports de ses navires marchands. Un chapitre de l'histoire du commerce danois était clos.

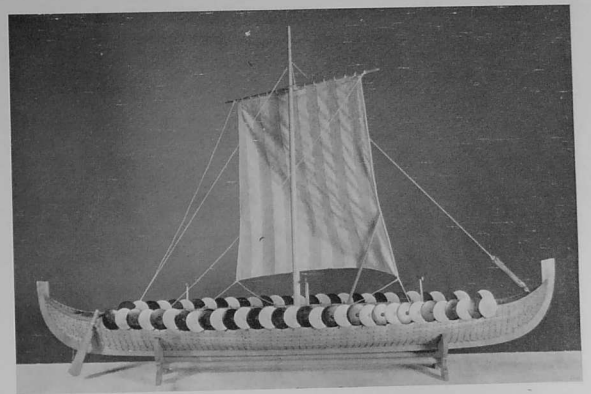
L'état fit faillite, les marchands et les armateurs danois durement frappés devaient tout recommencer. Ainsi il est facile de comprendre que l'activité maritime danoise soit de moindre importance dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle; à partir des trois dernières décades de celui-ci, le Danemark connaissait un nouvel essor qui continue toujours, les guerres et les périodes de crise n'ayant freiné que momentanément cette évolution.

Le premier navire à moteur du monde, le *Selandia*, fut construit en 1912 par Burmeister et Wain à Copenhague grâce au talent des ingénieurs danois et à la perspicacité de son armateur, le Conseiller d'État H.N. Andersen, qui dirigeait la Compagnie de l'Est Asiatique.

Le fait que la plus grande partie des moteurs de navires Diesel, qui sortent aujourd'hui, soit construite par Burmeister et Wain ou sous sa licence, témoigne du niveau élevé de la technique danoise en matière de construction navale. La Compagnie d'Armement danoise, A.P. Møller, dont les navires *Marsk*, ultra-modernes, totalisent un port lourd dépassant un million de tonnes, se trouve parmi les plus importantes du monde.

KNUD KLEM,

Conservateur en Chef du Musée du Commerce et de la Navigation,  
Château de Kronborg, Elsenør.



Modèle de Drakkar

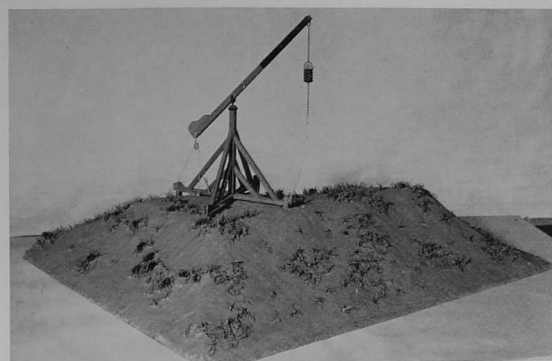
**Modèle de Drakkar**

Modèle de drakkar de Gokstad, datant de 900.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE

**CARLSBERG**  
*la grande bière danoise*

Agence et Dépôt à Nantes :  
MEHAT - Avenue du Petit-Verger, Nantes - Tél. 76.53.55



Phare à bascule



Bureau de douane à Elseneur

#### Phare à bascule

Le phare à bascule fut inventé en 1624, par Jens Pedersen Grove, Elsenour, qui devait devenir le premier Directeur du Service des Phares au Danemark. Modèle représentant le phare à bascule de l'île d'Anholt.

#### Bureau de douane à Elsenour

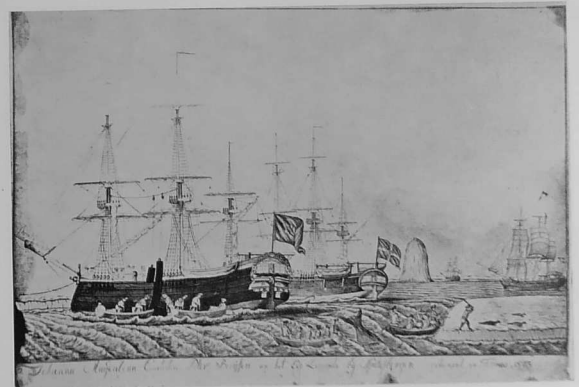
Le bureau de douane à Elsenour, construit en 1740. C'est ici que le péage du Sund fut prélevé jusqu'à son abolition en 1857. Tableau de Hans Adreasen.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE

**BURMEISTER & WAIN - Copenhague, Danemark**  
**BURMEISTER & WAIN - FRANCE**  
*Société à Responsabilité Limitée*  
26, Rue de la Pépinière - Paris 8<sup>e</sup>



Esquimaux Poq et Kiperoq



Pêche à la baleine

### Esquimaux Poq et Kiperoq

Les Esquimaux Poq et Kiperoq, peints par Bernhard Grodt-schilling à leur arrivée à Copenhague, en 1724.

### Pêche à la baleine

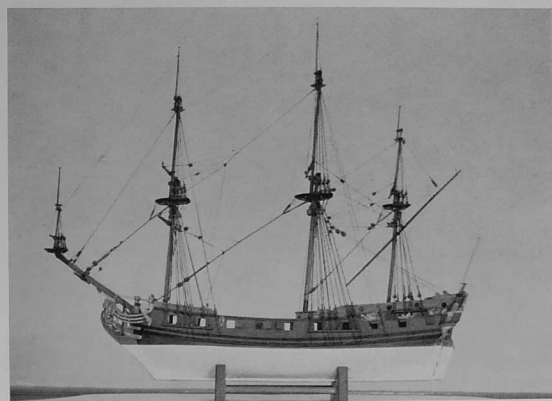
Pêche à la baleine et au phoque, près de Spitzberg. Aquarelle de 1803, par Hirsch.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE

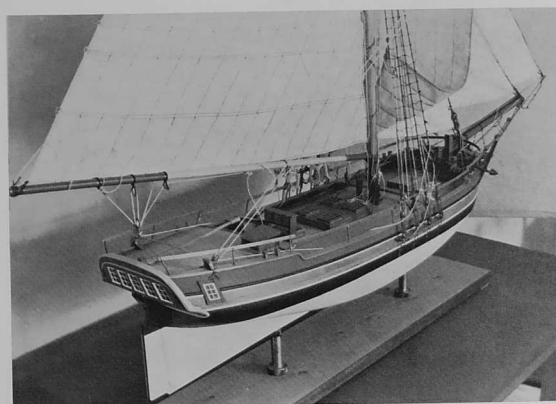
**GEORG JENSEN - Copenhague**

*orfèvrerie - acier inoxydable*

Maison à Paris : 239, Rue Saint-Honoré



Frégate de guerre Danoise



Navire postal "Mercurius"

**Frégate de guerre Danoise**

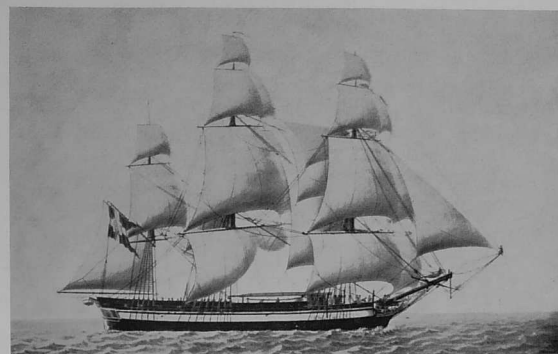
Modèle d'une frégate de guerre danoise, construite en 1720.

**Navire postal "Mercurius"**

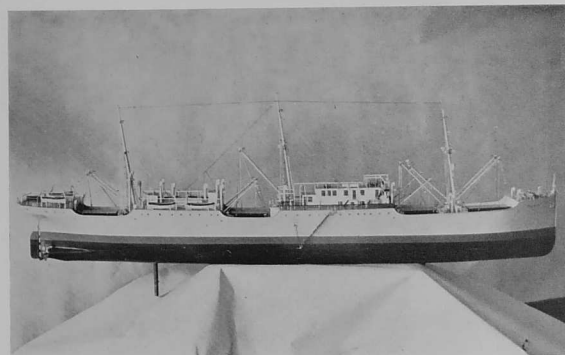
Modèle du navire postal *Mercurius* qui, construit en 1793, assurait le transport du courrier entre les îles de Fionie et de Seeland.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE

**THE EAST ASIATIC COMPANY**  
*Limited*  
**Copenhague - Danemark**



La Frégate "Holsteen"



Navire à moteur "Selandia"

**La Frégate "Holsteen"**

La frégate *Holsteen*, de la Compagnie Est-Asiatique, Copenhague. Construit en 1782, ce navire fut affecté aux voyages de Chine.

**Navire à moteur "Selandia"**

Modèle du navire à moteur *Selandia*, de la Compagnie Est-Asiatique, Copenhague. Construit en 1912 par les Chantiers Navals Burmeister & Wain, il traversa le premier l'Océan Atlantique.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE LA

**BIÈRE TUBORG - Copenhague**

Importateurs :  
VERSCHAVE & C<sup>ie</sup> - 64-66, Rue Jean-Jaurès, Levallois-Perret (Seine)  
Téléphone : PEReire 33-87



Navire de Saint-Olaf

**Navire de Saint-Olaf**

Fresque de l'Église de Skamstrup (île de Seeland) représentant le navire de Saint-Olaf. Environ 1350.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE

**DIEDISHEIM** - *Bijouterie-Horlogerie Suisse*  
2, Rue Boileau, Nantes

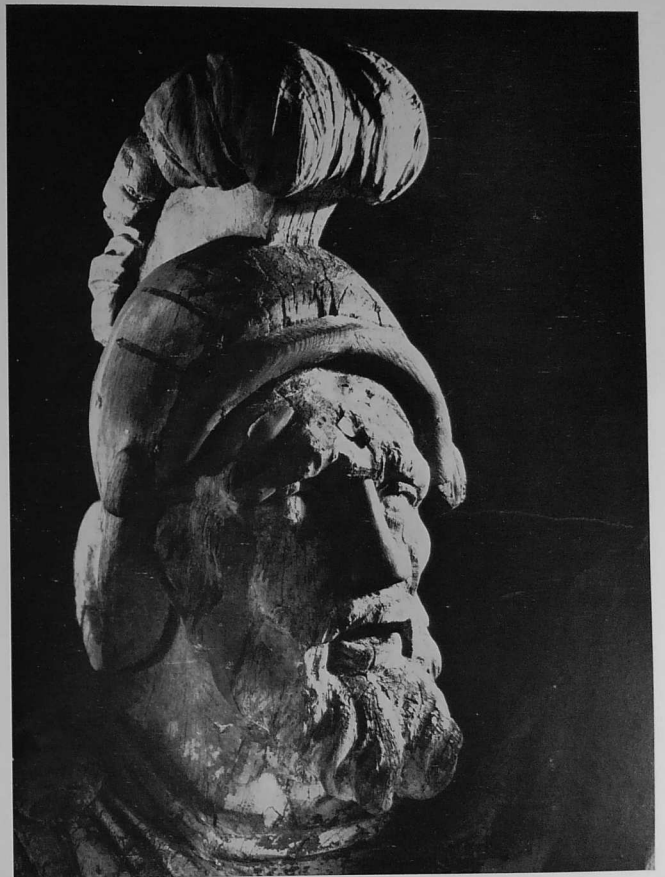


Figure de Proue  
*Musée des Salorges*



Deliné et...

Gravé par Heron

JACQUES CASSARD

## UN MARIN NANTAIS

\*

Jacques CASSARD,

*Capitaine de Vaisseau (1679-1740)*

Jacques Cassard est né à Nantes, le 30 septembre 1679. Un père armateur, un oncle Janséniste, en soutane râpée, une nichée de frères et de sœurs dans un logis étroit, encombré, mais tout près, la rumeur des quais, les couplets joyeux des gabiers, et le doux balancement des navires à l'ancre...

A treize ans, on embarque le garnement sur un caboteur de la famille. A dix-sept ans, il voit le feu à Carthagènes-des-Indes, sous le baron de Pointis. Il sera bientôt lieutenant, puis capitaine corsaire. C'est un vrai fils de la vague, sachant flairer les rochers et les sables, ne craignant rien que le manque de poudre et la dangereuse oisiveté de la paix. Car la paix transforme souvent le corsaire en pirate, et Jacques Cassard est honnête, il veut faire sa fortune légalement sur les ennemis du roi. Alors, tout lui est bon à prendre : comptoirs, navires, cargaisons...

En 1708, le voilà célèbre : il s'est emparé du *Malbrey* de Liverpool, gros anglais enlevé en plein port de Corck sous les canons de la place. Il est reçu à Versailles. « Monsieur, lui dit Louis XIV, vous faites beaucoup parler de vous. J'ai besoin dans la marine d'un officier tel que vous. » Le corsaire ébloui reçoit deux mille livres de gratification et un brevet de lieutenant de vaisseau. Or, ils sont des centaines sur terre et sur mer attendant vainement un mot, un geste comme celui-là. Pour un corsaire, un grade dans la marine régulière est une consécration. Mais les somptuosités de la Cour ne sont pas faites pour le Nantais. Dans cette cohue d'hommes et de femmes magnifiquement vêtus, qui intriguent, se payent et se livrent à tous les assauts de la coquetterie permise dans le plus beau palais de l'univers, que peut représenter un Jacques Cassard ? Qui est-ce ? demande une jolie femme à son cavalier. La blonde déesse, couverte de diamants, n'attend même pas de réponse à sa question. Pourtant, M. Duguay-Trouin, de Saint-Malo, ne manque jamais l'occasion de faire l'éloge de son collègue : « Messieurs, vous ne le connaissez peut-être pas, mais les Anglais le connaissent bien. C'est Jacques Cassard, de Nantes. Le plus grand homme de mer que possède la France... »

Un peu plus tard, Marseille bloqué par les Anglais fait supplier le Nantais de venir à son secours. Cassard accepte. La flotte anglaise composée de quinze vaisseaux attaque le convoi et son escorte. Celui de Cassard, *L'Eclatant*, rasé comme

un ponton, se défend héroïquement. *La Gazette de France* de 1709, dans sa belle sobriété, nous donne un aperçu du combat : « Les Anglais tentèrent plusieurs fois de l'aborder, mais il les repoussa l'un après l'autre et on continua de canonner jusqu'à minuit, en quel temps Cassard en démâta un. Celui-là fut remplacé un quart d'heure après par une autre de plus de soixante-dix canons qui se rangea vergue à vergue, à dessein de l'aborder. Mais il l'évita faisant si grand feu de canons et de mousqueterie qu'il le mit en désordre et le réduisit à se contenter de canonner les autres. A deux heures du matin, un de ces vaisseaux fut démâté et peu après les deux autres fort maltraités cessèrent leur poursuite. Le sieur Cassard se servit de cette occasion pour rétablir les manœuvres de son vaisseau. Sur les cinq heures du matin, deux vaisseaux frais suivis de toute l'escadre vinrent l'attaquer. Le premier l'attaque d'une grande furie, mais il fut reçu de telle manière qu'au bout d'une heure son feu diminua et sur les huit heures il plia, quoique secondé par les autres. Enfin, après un combat de onze heures, l'escadre cessa sa poursuite et à deux heures après midi on le perdit de vue. » Cassard vient de faire le chien berger.

Pendant qu'il combattait, le convoi a pu s'enfuir vers Marseille. Le Nantais y entre à son tour avec son épave. Et c'est alors qu'il fait connaissance avec la goujaterie humaine. Les Marseillais ne veulent pas le payer des sommes qu'il a avancées pour servir d'escorteur à leur convoi. « Ce convoi ? Mais il est arrivé tout seul... Si M. Cassard a voulu se payer le luxe d'un combat naval en pleine mer, cela ne regarde que lui, bonsoir, cher Monsieur, au fond, nous n'avions pas tellement besoin de vous... »

La même comédie se répète souvent dans la vie de l'honnête marin, et toujours l'ingratitude, la mauvaise foi le confondent. Il vole au secours de ceux qui lui demandent de l'aide, et, le danger passé, les employeurs se font sourds, muets, aveugles...

En 1712, Cassard ravage les colonies hollandaises, portugaises et anglaises. A La Martinique, lorsqu'on apercevait ses navires, on disait : « Voilà encore Cassard avec les trésors de l'ennemi. » Et pourtant, à son retour en France, « les affaires fâcheuses qui lui sont suscitées par ses armateurs et qui sont la suite des armements qu'il avait entrepris pour l'avantage de la marine et la gloire de l'État » le font maussade, hargneux. Il se ronge d'aigreur, imaginant une conspiration universelle pour l'abaisser, le ruiner. Car il est pauvre, très pauvre. Il a dilapidé son argent, ne comptant pas les écus pour payer ses hommes. L'avenir semble bien noir : d'un côté, une meute de créanciers, de l'autre, tous ces méchants drôles qui ne veulent pas le payer. Le marin s'adresse à la Justice, aux Hommes de Loi, qui bientôt croassent d'allégresse dans l'espoir de beaux procès interminables. Leur lenteur, l'obscurité de grimoires ne peuvent qu'exaspérer un honnête homme sûr de son bon droit. Il écrit directement au Ministre et la chandelle brûle encore à la clarté de l'aube qu'il n'a pas fini de développer sa défense. Il souffle la mèche et se sent seul. Il a sacrifié une grande carrière, usant sa fidélité au service de son pays, et maintenant tout le monde lui déclare la guerre. Sa dernière tentative pour obtenir justice couronne son infortune. Il s'adresse au Cardinal de Fleury, homme d'esprit délié, plus souple qu'une liane, mais qui n'a pas le sens de la grandeur. Cassard, sous les paroles hautaines du ministre halète et souffle comme un taureau. Ce diplomate vêtu en Cardinal lui fait voir rouge. Il l'insulte, le bouscule. Le plaideur buté est devenu un exalté, un fou capable de frapper le premier ministre dans son propre bureau. Pauvre Jacques Cassard ! On l'enferme

d'abord à Notre-Dame-des-Vertus. Suivant l'expression du temps, « il est tombé en démence », mais comme il peut encore faire entendre ses cris, Fleury ordonne qu'on le dirige vers le fort de Ham. Il y passe quatre ans, et un jour de 1740, la mort le délivre. Il git sous une dalle de l'église Saint-Martin de Ham. Point d'épithaphe. Il aurait fallu en mettre une dans le genre de celle-ci :

Ci-git Jacques CASSARD

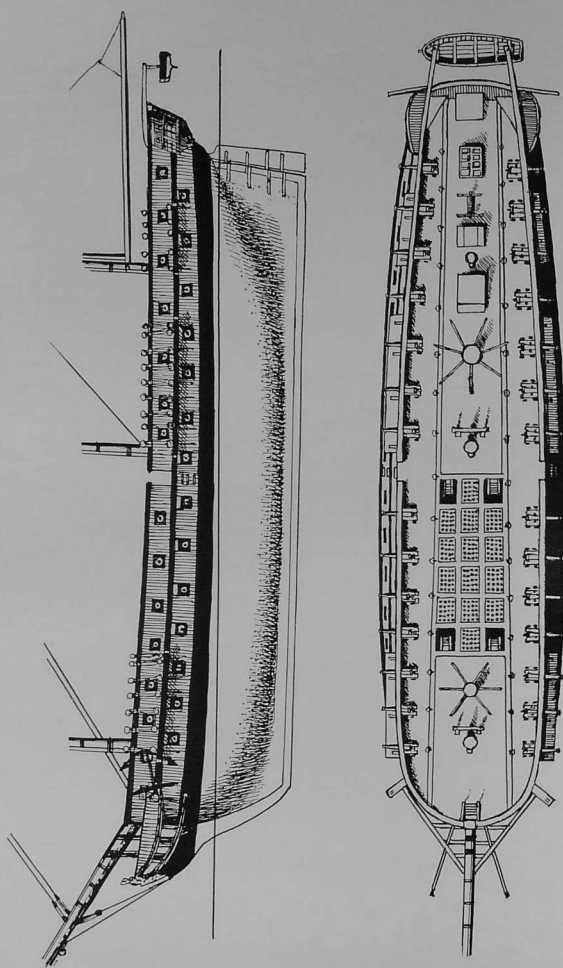
DE NANTES,

Chevalier de l'Ordre Militaire de Saint-Louis

Capitaine de Vaisseau

marin et breton sans adresse, mais l'honneur, le courage et la probité même. Surelassé et berné par des drôles qui lui prirent tout, jusqu'à sa liberté, il n'existe même plus de lui, quelques-uns de ces souvenirs — épée, montre ou breloques — qui nous assurent que tel grand homme a bien été vivant.

Armel de WISMES



## LA FRÉGATE

### " DUCHESSE D'ANGOULÊME "

D'après la définition du dictionnaire de Vial du Clairbois (1785) la frégate correspond à « tout vaisseau de guerre au-dessous de 60 canons. Nos frégates françaises sont en général d'une seule batterie et celle de leurs gaillards. Une bonne frégate de guerre doit être bien battante, marcher supérieurement et avoir une grande stabilité, facile à manœuvrer, prompte dans ses mouvements de rotation, et gouverner très bien. »

Au XIX<sup>e</sup> siècle, elles étaient classées en 3 rangs : 1<sup>er</sup> rang : 60; 2<sup>e</sup> rang : 50; 3<sup>e</sup> rang : 40 bouches à feu. La construction et l'aménagement de ces navires étaient réglés par l'ordonnance de Castries de 1786 qui resta en vigueur jusqu'en 1837.

En 1815, cinquante frégates naviguaient ou étaient sur cale.

D'après les ouvrages du Vice-Amiral Pâris, voici quelles étaient les caractéristiques de ces frégates :

Frégates de 1<sup>er</sup> rang (*La Didon*, 1825) 60 canons - Longueur 54,110 m - Largeur 14,520 m - Déplacement 2807,037 tonneaux. Armement : 30 canons de 30 en batterie, et sur le pont 4 canons de 18 et 26 caronades de 30. Poids de la bordée 438 kg, Surface de voilure 2582 m<sup>2</sup>.

Frégates de 2<sup>e</sup> rang (*L'Artémise*, 1828). Longueur 52,100 m - Largeur 13,780 m - Déplacement 2289,497 tonneaux.

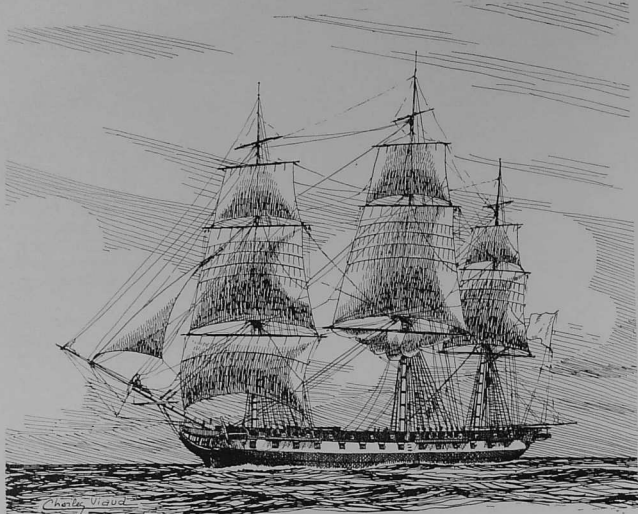
Le Musée des Salorges possède une très belle maquette de frégate en *La Duchesse d'Angoulême*, petit modèle de 45 cm de long hors tout, et 30 cm de longueur de coque.

C'était une frégate de 56 canons logés en batterie couverte et sur le pont. Elle fut construite à Lorient, en 1809, et s'était d'abord appelée *Eurydice*, puis *Atalante*. Le nom de *Duchesse d'Angoulême* lui fut donné en l'honneur de la fille de Louis XVI, femme du Duc d'Angoulême, fils aîné de Charles X. Énergique et hautaine, Napoléon disait d'elle : « C'est le seul homme de la famille », car il l'admirait beaucoup pour sa volonté. Elle mourut en 1851.

Le modèle exposé est très finement travaillé, et parce qu'exécuté à très petite échelle il mérite toute notre attention par les menus détails qui en font toute sa valeur, et qui peuvent passer inaperçus si on ne les observe pas minutieusement.

A signaler : les bas-mâts et le beaupré renforcés d'un espar plus léger (les jumelles) que les liures ceinturent, une sur deux, et qui sont là pour les renforcer et les protéger contre le frottement.

Le bâton de foc est non dans le prolongement du beaupré, mais sur le côté, le chouque étant incliné à 45°. Quant au bout-dehors de clin-foc, il est, lui, déporté à bâbord.



La brigantine est du type « Senau », un espar plus léger venant parallèlement doubler le mât d'artimon, et traversant la hune.

La coque est classique des navires de cette époque qui avaient très peu de tonture. Elle repose sur un socle peint, sur lequel elle s'encastre et qui figure la mer. Le grand canot est paré aux besoins courants du service, débordé à l'aide d'un targon, flottant parallèle à la frégate figurée au mouillage.

Les couleurs très sobres sont respectées : les lignes de batteries sont vernies, alors que les préceintes et les lisses sont noires. Les bouteilles noires, percées de fenêtres sont rehaussées de motifs sobrement dorés, ainsi que les herpes de l'avant. Au-dessus des bouteilles, de chaque côté du couronnement, 2 bossoirs supportent le canot du commandement décoré plus luxueusement. Des personnages finement exécutés à l'échelle sont figurés, marchant sur le pont.

Le gréement est très fin, et a été réalisé par le regretté Monsieur Gicquel, de Trememoult, qui a fait là une de ses œuvres maîtresses.

Le Musée possède en la maquette de *La Duchesse d'Angoulême* une petite merveille de délicate exécution et de grâce, qui reste l'un des tout premiers modèles que nous pouvons admirer.

Charles VIAUD.



LES BATEAUX D'IVOIRE AU MUSÉE DES SALORGES

## COTRE ESPAGNOL DE 16 CANONS

\*

On ne peut s'empêcher d'évoquer le modèle du *Montmirail* que nous avons décrit dans le précédent cahier, lorsque nous apercevons ce còtre dans sa vitrine. Cette similitude nous frappe par le travail extrêmement minutieux avec lequel sont exécutés ces deux modèles que l'on croirait sortis des mêmes mains; et, bien entendu, par les matériaux employés : ivoire et corne de buffle. Ce còtre fait partie de la collection Maillat.

Cette magnifique petite maquette en ivoire a une longueur totale de 30 cm. La coque seule mesure 20 cm.

Les fargues percées chacune de 8 sabords sont bordées à franc-bord alors que la coque proprement dite est bordée à clins. C'est avec un étonnement émerveillé que l'on admire les virures ajustées exactement et rivées en cuivre, suivre la courbe

naturelle qu'elles doivent prendre pour aboutir au brion et à l'étambot. Les bordées à clins (c'est-à-dire que chaque planche de bordage recouvre légèrement celle qui est dessous, un peu comme les ardoises d'un toit) ne doivent pas être faciles à assembler et à ajuster lorsqu'elles sont en ivoire et mesurent 2 ou 3 millimètres de large ! Admirez le travail de l'artiste qui l'a réalisé.

La lisse de plat-bord et la préceinte sont en ébène. Le pont est presque entièrement en ivoire, ainsi que la barre à roue, l'écouille, le râtelier de tournage au pied du mât.

Les poulies et caps de mouton sont travaillés dans la même matière. Ils sont d'une extrême finesse.

Ce qui frappe le plus en voyant ce modèle, c'est la pente qu'a le mât arrière. Cette quète est impressionnante, car elle doit atteindre 25 à 30°, et l'on ne comprend pas bien son intérêt, si ce n'est de reporter en arrière le centre vélique de la grand'voile. Ce mât planté au milieu du pont par rapport à l'avant et à l'arrière est surmonté d'un mât de flèche qui porte une vergue de hunier volant. Sous les traversins et le capelage des haubans, une vergue croise le mât et est prolongé de ses bâtons de bonnettes. Elle pouvait supporter une voile carrée de grande surface, utilisée pour le vent arrière : une « fortune ». Les bras des vergues viennent aboutir à un bouquet à l'extrémité du bout-dehors. Enfin la brigantine classique avait sa place derrière le mât. Le gui ne débordant guère les bossoirs de l'embarcation suspendue à l'arrière.

Un bout-dehors relativement long accentue, par son horizontalité, la quète du mât qui semble encore plus couché.

Le mât est tenu par 5 haubans de chaque bord, plus une bastaque vers l'arrière, par 2 étais allant à l'extrémité du bout-dehors, et un étau sur la tête d'étrave.

Le pavillon « sang et or » espagnol flotte à l'extrémité de la corne. La coque est très en V et va en s'évasant vers le haut. Les lignes d'eau doivent être fines et creuses à l'avant et à l'arrière. La tonture est joliment dessinée. L'étrave est légèrement courbe. Le grément a été refait par Monsieur Chevreau qui a exécuté là un travail remarquable. Il a refait également plusieurs caronades qui manquaient.

Ce côtre devait naviguer vers le fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Comme ses congénères, c'était un minuscule bateau de guerre d'à peine 15 m de long et qui faisait partie de la « poussière navale » chargée de la défense des côtes, et de l'arraisonnement des navires suspects. Son immense voilure le rendait rapide, ce qui lui permettait de rejoindre — ou de fuir — tout navire en vue. Enfin, son grément lui donnait l'avantage au près, ce qui n'était pas à dédaigner.

Le modèle de ce côtre inhabituel à nos yeux, est extrêmement intéressant par la façon dont il est réalisé, nous attirons sur lui l'attention des visiteurs.

Charles VIAUD.

AUTREFOIS DANS LE PORT DE NANTES

## LA CALE AUX MOULES

*Au Printemps aussi, Cale aux Mimosas.*



La cale aux moules...

Du Nantes d'autrefois, sans doute reste-t-elle l'un des « coins » qui demeurent le plus fidèlement gravé dans la mémoire. Il est vrai qu'elle appartient à un passé récent — sa disparition remonte à une trentaine d'années — et que les Nantais qui l'ont connue lui gardent un souvenir particulièrement affectif.

Elle se situait à la pointe de l'Île Gloriette, contournait son marché couvert que ceinturaient les eaux des bras de la Bourse et de la Madeleine. C'était au temps, pas si lointain, où Nantes se glorifiait du titre de Venise de l'Ouest... Passons...

Si, de cette cale, le Nantais a conservé un souvenir ému, c'est que son nom évoque encore un des hauts lieux pittoresques de la petite histoire de sa cité.

La cale aux moules...



On s'y retrouvait, tous les lundis matins, afin d'y opérer des transactions commerciales que d'aucuns, l'année dernière encore, ont tenté de remettre à la mode : la vente directe du producteur au consommateur.

Toutes une armada de bargues de pêche de Noirmoutier — de cagnottes comme, à l'époque, on appelait familièrement les Noirmoutrins — s'y amarrait ce jour-là, vendant les moules à la mesure — au litre — pour, autour des années 1920, la modeste somme de 0,50 francs... En ce temps-là, Nantes faisait, le lundi, une énorme consommation de moules, de Noirmoutier ou de la Côte de Jade. On trouvait ce mollusque sur toutes les tables, dans le plus modeste foyer comme au menu des plus grands restaurants.

« La belle moule de Noirmoutier, dix sous la *moque*... »

La vente, à la cale, donnait à l'Île Gloriette un caractère de petit port côtier où les pêcheurs venaient livrer leur « marée »... On y parlait le patois vendéen et le français se prononçait avec l'accent traînant maraichin. On y respirait, de plus, un air qui fleurait bon le parfum vivifiant et fortement iodé du Large... et aussi, au printemps, celui du légendaire mimosa du Bois de la Chaize, qu'à plein pont, nous apportaient ces bargues, élégante fleur odoriférante dont les minuscules boules ouatées, en s'égrenant, tamisaient d'or les eaux glauques du fleuve.

Tout cela explique que la Cale aux moules ait si souvent inspiré les écrivains et les journalistes locaux qui lui ont consacré de nombreuses pages, savoureuses ou poétiques.

Ainsi Henri Barbot, dans *Nantes en flânant, souvenirs, scènes et croquis*, paru en 1930, auquel nous empruntons le chapitre suivant :

« Tous les lundis, au matin, on peut voir, amarrés à la cale de la Petite-Hollande, une demi-douzaine de lourds « canots » en forme de sabots, avec un mât planté vers l'avant destiné à porter une voile latine.

C'est l'escadrille pacifique de pêcheurs de moules.

Ces gens qui partent de Saint-Michel-Chef-Chef pour draguer sur les rochers voisins le mollusque du pauvre, commencent comme chaque semaine leur besogne de façon à arriver à Nantes dans la journée du dimanche, voire dans la nuit du dimanche au lundi. Utilisant, pour remonter le fleuve, la marée favorable, il leur faut 7 à 8 heures pour venir de l'estuaire jusqu'ici. En temps ordinaire, l'horaire est facile à calculer; lorsqu'il y a de la crue, il en va autrement. Suivant la masse des eaux qui descendent et qui luttent contre le flot montant, il faut non plus une marée, mais deux ou trois marées successives.

Quand le flot cesse de monter, on aborde dans un coin hospitalier... et l'on attend tranquillement le flot suivant. Il n'y a rien de plus solide que la philosophie des marins.

Lorsque nos pêcheurs accostent le matin à la cale aux moules, ils se mettent en quête de leurs vendeuses, car chaque homme est seul dans son « canot » et il lui faut de l'aide pour vendre sa pêche. A mesure que le pêcheur sort de son bateau les moules qu'il entasse au bord du parapet, la vendeuse les débite par « terrasson » à dix sous le terrasson. Et c'est ainsi que s'en vont vers les petits restaurants et les tables des amateurs, les deux tonnes de moules que chaque bateau apporte à Nantes le lundi. »

R. STEPHANY.



Château de Kronborg

## NANTES

### ET LA VOCATION MARITIME DU DANEMARK



Pour le Danemark, la période historique commence aux environs de l'an 800 après J.C. La population de cette époque, d'abord presque uniquement occupée de chasse et d'agriculture, fut peu à peu attirée par l'attrait des richesses qu'une navigation audacieuse pouvait lui faire acquérir.

Ainsi commencèrent les expéditions des Vikings au Pays-Bas, en Angleterre, en France et dans les pays Méditerranéens. De récentes théories ne prétendent-elles pas que ces hardis marins, sur leurs bargues longues et légères, (dont un petit modèle a été trouvé, il y a une vingtaine d'années, en creusant au pied de la pile d'un pont à Ancenis et dont on peut voir les vestiges au Museum de Nantes) ont, bien avant Christophe Colomb, découvert l'Amérique sans que d'authentiques preuves aient pu, jusqu'alors, être apportées.

Procédant d'abord par de rapides et productifs débarquements, les Vikings danois, aidés parfois par des Vikings norvégiens, eurent la tentation d'implanter quelques solides repaires où ils emmagasinaient leur butin et c'est ainsi que peu à peu, sur les côtes anglaises ou normandes, ils édifièrent quelques bastions fortifiés. La tradition veut qu'ils fréquentèrent aussi les côtes de notre région et qu'à l'île d'Yeu, face à l'Océan Atlantique, le vieux château en ruine, agrandi au Moyen-Âge, fut le lieu choisi par eux comme entrepôt et lieu de répartition des biens conquis, à cause de sa situation sur une île rocheuse, de petite dimension, battue par une mer agitée et pour ces raisons facile à défendre. Tout ceci ne peut être prouvé, mais assez logiquement imaginé.

Si toutes ces choses se sont passées dans des temps très anciens et se colorent de propos légendaires, on peut dès l'an mille — exactement 1013 — évoquer des événements certains qui inaugurèrent pour le Danemark une période de grandeur sous la conduite du Roi Harald 1<sup>er</sup> — dit Dent-Bleue — qui, après s'être fait baptiser, transmit à son fils Svend, l'ambition et les moyens de conquérir l'Angleterre. Ses successeurs, après des fortunes diverses et le plus souvent victorieuses, fondèrent, grâce à leurs dons de navigateurs intrépides, un vaste royaume, englobant avec les Îles Anglo-normandes, les provinces septentrionales de l'Allemagne, les Côtes Baltiques, l'Esthonie... dont l'unité ne put être maintenue au-delà de l'année 1223.

Les Danois gardent encore — et toujours — le souvenir de ces deux siècles de puissance et de grandeur.

De ces débuts maritimes et guerriers, seule la vocation de la mer est restée comme la caractéristique d'une nation petite par son étendue terrestre, mais grande par ses prolongements au-delà des Océans.

A cela, deux raisons peuvent être avancées : la première, ressort des réussites danoises sur le plan agricole — culture, élevage — (les débuts assez récents se sont au cours des années, et surtout depuis cent ans, affirmés par une progression toujours victorieusement poursuivie) dont il a fallu assurer la distribution à travers les différentes îles et aménager l'exportation des biens en surplus vers les nations clientes telles que l'Angleterre, l'Allemagne, les U.S.A. et aussi la France. Pour ne citer qu'un exemple, le trafic anglo-danois est presque uniquement assuré par des navires danois, et ceci nous amène à évoquer la seconde raison, qui est chez les Danois une véritable vocation de la mer, à telle enseigne que leur flotte marchande occupe un rang très élevé parmi les différentes nations, si on compare le tonnage transporté au chiffre de la population qui est, comme on le sait, d'environ 4.500.000 âmes.

Sur le plan de la balance commerciale du pays, de très substantiels bénéfices sont réalisés par l'encassement des frets calculés en devises étrangères. Sur toutes les grandes lignes maritimes du monde, les armateurs danois ont placé leurs navires, reliant les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, ayant des services réguliers entre les deux Amériques, fréquentant la Baltique et la Mer du Nord aussi bien que le Golfe Persique.

En ce qui concerne la France, il n'y a pas de ports, petits ou grands, qui ne reçoivent plusieurs fois par semaine, et quelquefois journellement, la visite d'un cargo danois.

La Loire, avec Saint-Nazaire, Donges et Nantes, accueille chaque année un nombre important de ces navires affectés au transport du pétrole, du papier, du bois du nord, du phosphate, des primeurs, du tabac, etc... Les ports bretons, comme tous les ports français, sont également visités par la flotte marchande sous pavillon danois.

Sans alourdir ces quelques notes par des chiffres, qu'il me soit permis cependant d'en citer quelques-uns, tout au moins en ce qui concerne notre région pour l'année 1960.

Nantes et ses dépendances portuaires ont reçu 44 navires de grand ou moyen tonnage, parmi lesquels il faut signaler des pétroliers de 15.000 t à Donges. Saint-Nazaire, Lorient, Quimper ou ses ports voisins, Brest, Morlaix, le Légué et Saint-Malo reçoivent plus de 70 navires. Pour un total d'environ 120 navires, ne portant que des marchandises non pondéreuses, occupant donc un gros volume et payant des frets élevés, il a été déchargé environ 50.000 t dans les ports bretons et 75.000 t environ à Nantes.

La preuve du très grand intérêt de la nation danoise pour les choses de la mer ne peut être mieux fournie que par un voyage à Copenhague et dans les îles où se construisent avec activité barques et steamers et où on navigue tant que la mer qui bat les côtes semble blanchir sous le choc des étraves appareillant pour la plaisance ou le simple cabotage, mais aussi pour les grandes traversées autour du monde.

Henry VILLANDRE,  
*Consul du Roi à Nantes.*



EXPOSITION  
BATEAUX D'AUTREFOIS

réalisée au  
CHATEAU DES DUCS

par les  
AMIS DU MUSÉE DES SALORGES  
du 24 Novembre au 4 Décembre 1960

\*

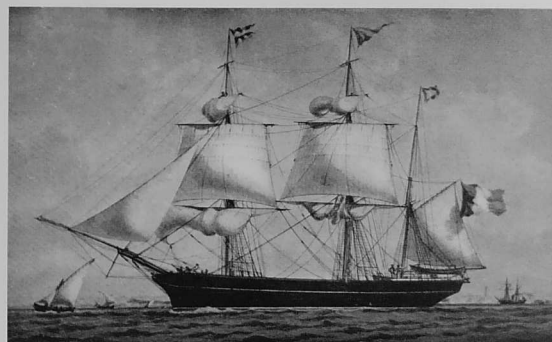
*L'Exposition présentait 37 peintures, gouaches, aquarelles  
et 9 maquettes appartenant à des collections particulières*

\*

TOUTES LES ŒUVRES REPRODUITES ONT FIGURÉES A L'EXPOSITION  
LES CLICHÉS SONT DU PHOTO-CLUB NANTAIS



Trois-mâts barque "Adèle et Louise"



Trois-mâts barque "Saint-André"

**Trois-mâts barque "Adèle et Louise"**

Armateurs MM. Bronkhorst et Rabot fils - 1864  
*Collection M. Bronkhorst.*

Ce navire va embouquer la Loire, il est représenté en panne, attendant le pilote.

**Trois-mâts barque "Saint-André"**

Capitaine Bronkhorst - Aquarelle d'Antoine Roux Fils.  
*Collection Madame Bronkhorst.*

Le navire est près des côtes de Provence, et l'on est en train de diminuer sa voilure en cargant les huniers volants, alors qu'une tartane remonte au vent devant lui et qu'un navire à vapeur rentre au port loin sur la droite.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE LA

Compagnie SAUPIQUET - 128, Route de Paris, Nantes



Brick "Mont-Bars", 1872



Trois-mâts barque "Tamerville"

**Brick "Mont-Bars", 1872**

Commandé par le Capitaine A. Ollive - 1872

Peinture sur verre.

*Collection Jean Brunet.*

Le navire est vu vent arrière, par jolie brise, sous ses huniers et sa misaine arisée.

**Trois-mâts barque "Tamerville"**

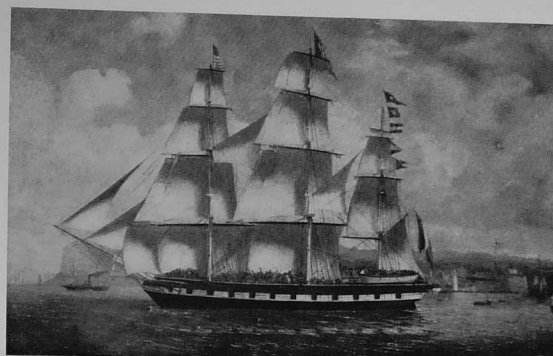
Capitaine Boju - par Adam

*Collection Madame Tanton.*

Ce trois-mâts barque est représenté ici sous ses huniers et sa misaine, au plus près par jolie brise et mer formée.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DES

**Grands Magasins DECRÉ - Nantes**



Vaisseau



Trois-mâts barque

**Vaisseau**

*Prêté par la Galerie Mignon-Massard.*

Il s'agit d'une frégate quittant un port américain, grand largue tout dessus, avec ses bonnettes au vent établies.

**Trois-mâts barque**

Peinture Hollandaise.

*Collection Paul Deéré*

En fuite par grosse mer de l'arrière.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE

**Outillage Pneumatique G. RENAULT**  
90, Route de Clisson, Nantes - Saint-Sébastien



Entrée de la Loire



Trois-mâts barque "La Plata"

**Entrée de la Loire**

Par Leduc

*Collection Paul Decré.*

Un trois-mâts barque vient vent arrière et passe devant la pointe de Chemoulin. Un brick-goëlette vient prendre le chenal devant lui, alors que des pêcheurs côtiers, dans leur canot, viennent de tendre leurs casiers et souquent sur les avirons.

**Trois-mâts barque "La Plata"**

*Collection Madame Tanion.*

Quittant le Havre, tribord amures, au plus près, toutes voiles dessus, par bonne brise.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DES

**Établissements CASSEGRAIN - Fines Conserves**  
Nantes - France



Trois-mâts barque "Cécile et Marie"



Brick-goëlette "La Bonne Mère"

**"Cécile et Marie"** (hors catalogue)

Capitaine Joubert

*Collection Madame Bronkborst.*

Trois-mâts barque en fer, construit à Nantes, en 1867, navigant au plus près tout dessus.

**Brick-goëlette "La Bonne Mère"**

Par Bodan

*Collection M. Morisseau.*

Perdue aux environ de 1880, à la pointe de Taillefer (Belle-Ile) à la suite d'une tempête de N.O. Ce brick-goëlette servait au cabotage.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE LA

**FOIRE COMMERCIALE DE NANTES**



Chaloupe de plaisance



Embauche des ouvriers à l' Arsenal d'Indret

### Chaloupe de plaisance

*Collection Muracciole.*

Semblable aux chaloupes de Noirmoutier dont elle a la forme arrondie à l'arrière, ainsi que le grément.

### Embauche des ouvriers à l'Arsenal d'Indret

*Prêté par la Galerie Mignon-Massard.*

Alors que les blanchisseuses de Basse-Indre lavent le linge sur la berge et que les filets séchent sur leurs piquets, les ouvriers traversent la Loire pour aller travailler à l'Arsenal.

CETTE PAGE A ÉTÉ RÉALISÉE  
AVEC LE CONCOURS DE LA

**BISCUITERIE NANTAISE - Place François-II, Nantes**



## DÉPOTS ET DONS RÉCENTS DES AMIS DU MUSÉE DES SALORGES



### 17. Photo de Sardiniers à voile, au port.

*Don du TOURING-CLUB DE FRANCE.*

Document très intéressant, montrant les chaloupes sardinières devant Quiberon, leur filet séchant dans la mâture. 61 x 50.

### 18. Doris.

*Don de la Direction des GRANDS MAGASINS DECRÉ.*

Maquette représentant fidèlement un doris avec tout son équipement de pêche. Ce petit canot plat de provenance américaine, adopté par tous nos pêcheurs sur les bancs de Terre-Neuve, a été réalisé à l'occasion de la semaine bretonne 1919, présentant la région de Saint-Malo.

### 19. Bateau en bouteille.

*Don de la Direction des GRANDS MAGASINS DECRÉ.*

Lougre corsaire, 8 canons. XVIII<sup>e</sup> siècle.

### 20. "La Clairette".

*Don de M. Frank GUILLET, Orléans.*

Photographie d'un fusain de Ch. LEDUC. "La Clairette", premier prix des régates du Pouliguen, le 23 août 1874.

### 21. Compas de charpentier.

*Don de M. Auguste BÉNÉTEAU.*

D'une longueur de 83 cm, ce magnifique compas à pointe sèche portant le nom de son possesseur : PIQUET F. P. LE PAU, sur une face, et "Jésus-Marie-Joseph", sur l'autre, en lettres gravées, ainsi qu'une fleur de lys en relief près de l'axe des branches et une étoile à 5 branches sur chaque face. Il servait surtout à reporter des longueurs.

### 22. Un routier de l'Océan Atlantique Septentrional.

*Dépôt de M. D. L.*

Montrant les routes tracées par les trois-mâts "Babin-Chevaye" et "Rochambeau", d'Europe en Amérique du Sud. Certaines passent plus à l'ouest, pour éviter probablement le "Pot au Noir", zone de calme où les navires n'avaient guère.

### 23. Une carte de l'Archipel du Cap-Horn.

*Dépôt de M. D. L.*

Montrant les îles si peu connues : l'Hermitte, Wollaston et la presqu'île Hardy. 1882.

*Dépôt légal, Gérant : M. BRUNEAU*

