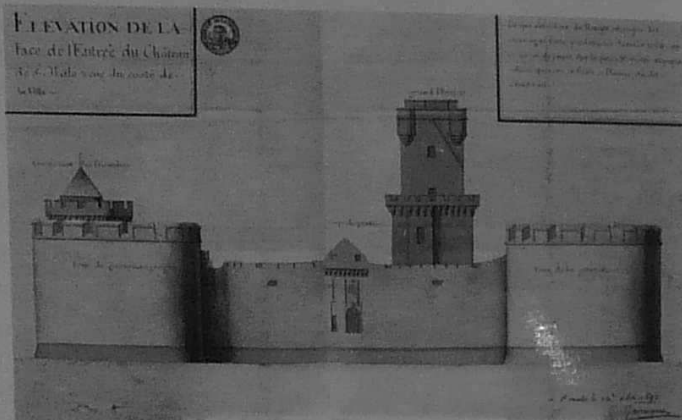


MUSÉES DE ST-MALO



MUSÉES DE SAINT-MALO

MUSÉE D'HISTOIRE DE LA VILLE
MUSÉE D'ETHNOGRAPHIE
DU PAYS MALOUIN
MUSÉE INTERNATIONAL
DU LONG-COURS CAP-HORNIER



Le Château - Élévation du côté de la Ville en 1692.

par Philippe PETOUT
Conservateur

- 1991 -

*En hommage à DAN LAILLER
Conservateur des Musées de Saint-Malo
de 1950 à 1988*

HISTORIQUE DES COLLECTIONS

Les Musées de Saint-Malo constituent un service culturel public et municipal, contrôlé par la Direction des Musées de France, à vocation éducative et de conservation du Patrimoine.

Ses plus anciennes collections remontent à la création, en 1862, d'une « Société du Musée de Saint-Malo » qui siègea à l'ancien Hôtel-de-Ville, détruit en 1944. Il ne subsiste plus aujourd'hui que quelques éléments de ce premier fonds qui avait été partiellement transféré au Grand-Donjon du Château en 1927.

A partir de 1950, fut décidée la création de l'actuel « Musée d'Histoire de la Ville », sous l'impulsion de la municipalité de Guy La Chambre, dans le cadre de la reconstruction de la Cité.

La réorganisation des collections confiée à M. Dan Lailler, permit en outre l'ouverture du Musée International du Long-Cours Cap-Hornier, à la Tour Solidor et plus récemment celle de la Tour Générale au Château pour le Musée d'Ethnographie du Pays Malouin.

Ainsi se trouvent constituées et se développent les grandes sections de l'actuel Musée de Saint-Malo, dans le cadre des Monuments Historiques restaurés que les collections contribuent à animer et à mettre en valeur.

LE GRAND-DONJON DU CHATEAU MUSÉE D'HISTOIRE DE LA VILLE

C'est après s'être fait confirmer par le Pape ses droits sur la cité malouine que le duc JEAN V de Bretagne entreprit en 1424 la construction du Grand-Donjon du château actuel afin de mieux contrôler la ville.

Cette imposante tour au plan « en fer à cheval », haute de 35 mètres et aux murs de 2,80 mètres d'épaisseur est couronnée d'un chemin de ronde couvert et de deux tourelles de guet dominant la ville, le port et la mer.

Au sommet de l'ouvrage, flotte en permanence le pavillon de la Cité, souvenir de ses anciens privilèges.

Les grandes salles de ses cinq niveaux, garnies de profondes embrasures et de cheminées sont distribuées par l'actuel escalier de la partie demi-circulaire de la tour, aménagé sous VAUBAN en remplacement de l'escalier à vis médiéval supprimé sur la façade ouest de la tour. La chapelle et les deux corps de caserne de l'Hôtel-de-Ville furent édifiés à la même époque.

Des prisonniers célèbres furent internés au Donjon au cours du XVIII^e siècle. Parmi eux, citons : LA CHALOTAIS qui s'opposa aux Jésuites et au duc d'AIGUILLON, gouverneur de Bretagne et le capitaine anglais STRADLING qui fit débarquer son maître d'équipage SELKIRK dans une île déserte, ce qui inspira le fameux *Robinson Crusoë* de Daniel de FOE.

Le plan d'organisation des collections a conduit à faire remonter le temps aux visiteurs. Après une salle d'introduction au rez-de-chaussée, la « *salle d'honneur* » du premier étage attenante à l'ancienne chapelle d'où par un couloir l'on peut rejoindre la Tour La Générale, le second étage est consacré au XIX^e siècle, le troisième aux XVII^e et XVIII^e siècles, le quatrième à la période allant des origines au XVI^e siècle.

1. — REZ-DE-CHAUSSÉE INTRODUCTION

C'est l'ancienne « *Salle des Gardes* » du château du duc JEAN V. On peut y remarquer sa belle architecture intérieure avec sa voûte réunissant les deux anciens fours au départ du grand escalier.

Trois planisphères documentaires situent les activités des Malouins dans le commerce, la guerre de course et les voyages de découverte. Il convient de rappeler ici, que la course dont les origines sont mêlées à la piraterie, devint à la fin du XVII^e siècle, une activité légale et reconnue par les états en temps de guerre. Si Saint-Malo n'a pas été le port à avoir armé le plus de corsaires, il n'en est aucun où la course a tenu une place aussi importante dans la vie publique et commerciale.

Dans l'embrasure O. : statue en marbre blanc de René DUGUAY-TROUIN (1673-1736) par D. MOLKNECHT (1827).

Au centre : vaisseau-votif anglais de 50 canons (milieu XVIII^e siècle).

A signaler encore : coulevrines (XVI^e et XVII^e siècles) ; chaise à porteurs aux armes des Magon, célèbres armateurs malouins au XVIII^e siècle. Documents sur les écrivains, les philosophes et les savants nés à Saint-Malo.

Comme on le voit, le rôle des Malouins fut véritablement international.

2. — PREMIER ÉTAGE « *SALLE D'HONNEUR* »

Dans les anciennes casemates de l'escalier sont exposés différents objets : coffres de corsaires, coulevrines, pierriers à brume (petits canons utilisés à bord des terre-neuvas), cloche de l'ancienne chapelle Saint-Sauveur (1618).

La salle du premier étage, s'orne d'une exceptionnelle figure de proue du début du XIX^e siècle à l'effigie d'un corsaire du grand siècle. On a supposé qu'il pouvait s'agir d'un portrait du fameux DUGUAY-TROUIN. Cette imposante œuvre de sculpteurs de Marine, de plus de 3 mètres de hauteur, retrouvée dans une propriété des environs, doit parvenir d'un chantier de casseur de navires.

En vis à vis, autre figure de proue du XVIII^e siècle représentant un personnage mythologique.

Au mur : tapisserie : « L'EAU », tissée aux Gobelins, sur un carton du peintre Marcel GROMAIRE (1948).



Tapisserie L'EAU, d'après Gromaire (Dépôt du Mobilier National).

Dans la petite salle voisine : audio-visuel et présentation de documents sur l'évolution urbanistique de Saint-Malo du Moyen-Age à sa reconstruction après 1944. Maquettes d'hôtels malouins des XVII^e et XVIII^e siècles.

L'ancienne chapelle du Château où sont présentées actuellement des œuvres d'artistes ayant dessiné, peint ou gravé Saint-Malo est appelée à évoquer l'histoire religieuse de la Cité. On y a replacé la DÉPLORATION DU CHRIST de SANTERRE (1704), l'une des œuvres-maîtresses à sujet religieux de cet artiste qui ornait avant 1792 le retable de la chapelle. Parmi les artistes venus à Saint-Malo, citons ici au XVII^e siècle, les MERIAN, CHASTILLON, JOLLAIN ; puis au XVIII^e OZANNE, CASSAS ; au XIX^e GARNERAY, LORETTE et au XX^e, GUILLAUMIN, SIGNAC, FRIESZ, HUMBLLOT. Saint-Malo a donné naissance en outre à DUVEAU au XIX^e siècle et à LEMORDANT. Sous la tribune : tapisserie des Gobelins du XVIII^e siècle : « LES ARGONAUTES ».

3. — SECOND ÉTAGE XIX^e SIÈCLE



Chateaubriand
Pastel de La Celle
de Châteaubourg (1787)



Chateaubriand
par Girodet (1807)

Si une large place est réservée aux marins, le célèbre portrait de CHATEAUBRIAND, par GIRODET attire les regards dès l'entrée. Ce tableau fameux, seule œuvre rescapée de la « Galerie des Grands Hommes » de l'ancien Hôtel-de-Ville détruit en 1944, avait été légué par l'écrivain à sa ville natale. Le portrait fut peint, en 1807, à son retour de Terre-Sainte. Napoléon le vit au Salon de 1810 sous le titre volontairement provocateur d'« HOMME MÉDITANT SUR LES RUINES DE ROME ».

En vitrine : INHUMATION DE CHATEAUBRIAND AU GRAND-BÉ (19 juillet 1848), esquisse par DOUTRELEAU d'un grand tableau détruit en 1944 et curieux petit tableau représentant la chambre natale de l'écrivain réalisé par A. PAQUES, son coiffeur personnel à partir des mèches de cheveux de celui-ci.

Au mur : moulage d'un bas-relief de la Chartreuse d'Auray sculpté par DAVID D'ANGERS représentant l'héroïsme du Malouin GESRIL DU PAPEU, ami de CHATEAUBRIAND, à Quiberon en 1795.

Berceau du Romantisme littéraire et philosophique, Saint-Malo donna aussi naissance à Félicité LAMENNAIS (1782-1854), fondateur du libéralisme catholique et précurseur d'un socialisme chrétien qui fut d'une grande influence. Il fut inhumé, selon son vœu, à la fosse commune des pauvres du cimetière du Père-Lachaise, à Paris.

Les souvenirs de la Course et de ROBERT SURCOUF sont particulièrement éloquents. Au mur, côté N. : COMBAT DU KENT ET DE LA CONFIANCE, peint par GARNERAY en 1850. On demeure confondu devant l'héroïsme extraordinaire des marins de SURCOUF qui à bord de « La Confiance » (185 hommes, 18 canons) osèrent s'attaquer au « Kent », puissant vaisseau de la Compagnie des Indes Anglaise (437 hommes, 38 canons). Ce combat qui eut lieu le 7 octobre 1800 dans le golfe du Bengale, fut exemplaire et fit de SURCOUF le corsaire le plus fameux de tous les temps.



Combat du Kent et de la Confiance par Garneray (1850)

On peut encore voir dans cette section, les portraits du corsaire à 25 ans (copie d'un original disparu) et en armateur, vers la fin de sa vie. En vitrine : sphère terrestre provenant du Kent, combat du « Cartier » contre « le Triton » en 1796 par TREMISOT, et différents objets ayant appartenu au corsaire : lunette de longue-vue à ses initiales, couverts de bord, presse-papier, paire de pistolets à la marque de l'armurier DUVAL, de Nantes.

Modèles-réduits du « RENARD », dernier navire malouin armé pour la course en 1813 par Surcouf et d'un ponton anglais sur lesquels les corsaires français étaient emprisonnés en Angleterre. Coque-modèle d'un navire ayant appartenu à Surcouf. Armes des corsaires : haches, pique, grappin et sabres d'abordage.

Aux murs : portraits d'amiraux malouins : THEVENARD (1733-1815) qui dirigea la construction des premières canonnières de la Marine ; TREHOUCARD (1798-1873), créateur de la base navale de Dakar ; GAUTIER-DUPARC (1772-1850), hydrographe et BOUVET (La Réunion, 1775 - St-Servan, 1868) qui s'illustra en 1810 au combat du Grand-Port, à l'île Maurice.



*Surcouf, armateur
portrait anonyme en 1820*



*Le Père Santemier
aumônier de bord de Surcouf*

4. — TROISIÈME ÉTAGE XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES

A l'entrée de cette salle, un plan-relief restitue les dispositions du port de marée tel qu'il était vers 1700 : chantiers de constructions navales, lieux d'échouage.

Les XVII^e et XVIII^e siècles ont marqué l'apogée de la cité malouine grâce aux voyages des navigateurs vers l'Amérique du Sud, les Indes ou l'Afrique. Les corsaires se distinguèrent pendant les nombreuses guerres contre l'Angleterre, la Hollande ou l'Espagne. Partiellement reconstruite après la « Grande Brûlerie » de 1661, la cité s'agrandit à trois reprises de nouveaux quartiers lotis par les armateurs et protégés par les fortifications de VAUBAN et de GARENAGEAU. Saint-Malo compte alors environ 19.000 habitants dans ses murs. Elle est devenue une des plus fortes places de Bretagne et l'un des tout premiers ports de France. Ses négociants fondent des compagnies de commerce pour la Mer du Sud, les Indes ou la Chine. Avec MAUPERTUIS et La METTRIE Saint-Malo prend part aussi au mouvement des idées qui prépare la Révolution.



Le Ravelin vers 1800, anonyme

Au milieu de la salle, un rare globe terrestre de DESNOS (1768) permet de suivre les itinéraires des grands navigateurs et notamment du Malouin BOUVET DU LOZIER, qui crut en 1738, découvrir le continent austral en atteignant ce qu'il appela le cap de la Circoncision (*île Bouvet*) et que le célèbre Cook ne parvint pas à retrouver 36 années plus tard.

Au mur O. : portrait de René DUGUAY-TROUIN (1673-1736) en Lieutenant Général des Armées Navales par FRANQUE et PRISE DE RIO DE JANEIRO PAR DUGUAY-TROUIN EN 1711, PAR GUDIN (1841). Ce grand tableau romantique (dépôt du Musée de Versailles) évoque le plus célèbre exploit du corsaire dont le Musée conserve deux autres souvenirs : une pièce de 4, refondue en 1793 à l'aide d'une des couleuvrines rapportées de Rio et la torche de procession appelée « LA SAINTE-BARBE » qui a appartenu autrefois aux canonnières malouins.

MAHÉ-DE-LA-BOURDONNAIS (1699-1753) est également évoqué dans cette salle par différents documents et un moulage de buste de la statue que les Mauriciens ont offerts à la Ville en 1989.



Duguay-Trouin
par J.-P. Franque
(Dépôt du Musée de Versailles)



Maupertuis,
d'après Levrac-Tournières
(vers 1740)

En vitrine : portrait de MAUPERTUIS (1698-1759) qui se rendit célèbre par l'expédition qu'il dirigea en 1736 en Laponie pour déterminer l'aplatissement du globe terrestre au pôle (voir la carte en relief représentant la mesure de l'arc de méridien entre Tornéa et le cercle polaire).

5. — QUATRIÈME ÉTAGE DES ORIGINES AU XVI^e SIÈCLE



Alet à l'époque gauloise, archéologie

Alet, située sur une presqu'île à 1500 mètres plus au Sud de Saint-Malo Intra-Muros fut la première agglomération locale, dès le I^{er} siècle avant J.-C. Trois vitrines permettent de suivre l'évolution d'Alet, à l'époque gauloise, à l'époque gallo-romaine et au Haut Moyen-Age. C'est au cours du VI^e siècle, que le moine MALO, venu de l'actuel Pays de Galles, débarqua sur le rocher de l'ermite AARON qui devait devenir par la suite : « SAINT-MALO-DE-L'ISLE ». Malo devint évêque d'Alet, le transfert du siège épiscopal à Saint-Malo ne fut effectué qu'au milieu du XII^e siècle.

Une maquette restitue la cité à l'époque médiévale. Son enceinte n'entourait que les deux tiers de la superficie de la ville actuelle. La partie la plus protégée du port, appelée « Anse de Merbonne », ne fut comblée qu'au début du XVIII^e siècle au moment de la construction du quartier actuel de la Porte Saint-Vincent. Au cœur de la cité, autour de la cathédrale, l'évêque et ses chanoines, co-seigneurs de la ville se réservent « le Pourpris ». Au nord de celui-ci, s'élèvent les vestiges d'une première forteresse : le « Château-Gaillard », construit à partir de 1395 sur les ordres du roi de France Charles VI. Il fut peu à peu remplacé par le château actuel, commencé en 1424, à l'extrémité du Sillon, seule voie d'accès depuis la terre-ferme et achevé sous Anne de Bretagne au XVI^e siècle.

En 1590, les habitants s'emparèrent du château et la ville se déclara indépendante jusqu'à ce que le roi Henri IV devienne catholique en 1594.

Telle est la ville qui voit JACQUES CARTIER épouser en 1520, la fille du connétable, Catherine des Granches. C'est à la suite d'une rencontre avec le roi François-1^{er} à l'abbaye du Mont Saint-Michel que ce pilote malouin fut désigné en 1534 pour « *voyager, découvrir, conquérir la Neuve-France, ainsi que pour trouver par le nord, le passage au Cathay* » (c'est-à-dire la Chine).

De 1534 à 1542, JACQUES CARTIER accomplit trois voyages au Canada. Une carte en relief fait le point de ses découvertes. Au mur : son portrait « imaginé » par LEMOINE (1895). En vitrine : vestiges de la PETITE HERMINE que le navigateur avait dû abandonner en 1536 dans la rivière Saint-Charles au Canada et que la *Société historique et littéraire de Québec* offrit à la ville en 1843 ; modèle-réduit restituant les dispositions hypothétiques de la GRANDE-HERMINE. Documents sur les trois voyages et sur le manoir de *Limoëlou* où vécut le marin jusqu'en 1557.



Jacques Cartier, par A. Lemoine (1895)

Après s'être initié au prestigieux passé malouin grâce aux collections du Musée d'Histoire, le visiteur est invité ensuite à gagner le chemin de ronde et à monter aux tourelles de guet d'où il découvrira un panorama magnifique sur les toits de la ville reconstruite, le port, le large, le Sillon et la grande plage...

TOUR LA GÉNÉRALE MUSÉE D'ETHNOGRAPHIE DU PAYS MALOUIN



Le Donjon

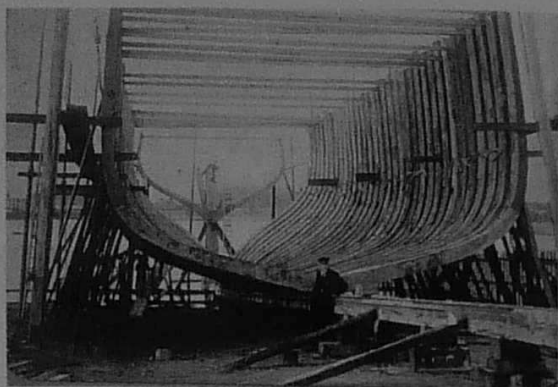


Carte du Clos-Poulet

En 1475, le duc François II de Bretagne, obtenait du pape le terrain qui lui était nécessaire pour faire bâtir un nouveau château autour du Grand-Donjon de son prédécesseur : Jean V. Ainsi, s'éleva alors la Tour « *La Générale* ». Ce fut cette tour qu'escaladèrent en 1590, les 55 jeunes malouins qui avaient été secrètement désignés pour surprendre la garnison et permettre à la ville de s'emparer de son château. Depuis 1988, après une longue restauration, le Musée y présente ses collections d'ethnographie régionale.

1. — REZ-DE-CHAUSSÉE L'ÉCONOMIE

Situé « *entre terre et mer* », le pays malouin ou « *Clos-Poulet* » forme une micro-région au terroir original, soumis à diverses influences dont celles dues au rayonnement commercial et maritime du port de Saint-Malo. Soumis à la seigneurie de Châteauneuf, cet ancien fief étendait son influence sur une trentaine de paroisses avant 1789 et se caractérisait par un très grand morcellement administratif. Selon le subdélégué de l'Intendant, M. Robert de La Mennais, à la fin du XVIII^e siècle « *Le Clos-Poulet est l'une des parties de la province où le sol est le mieux cultivé. Il appartient presque entièrement à des particuliers riches* ». Ce sont ces derniers qui y ont fait construire les « *malouinières* ».



Chantier de constructions navales

Les constructions navales ont pendant longtemps joué un rôle très actif. Avant 1789, Saint-Malo et les ports de la Rance forment le 3^e centre français pour la construction ou la réparation des navires. A l'entrée de la salle, éléments du modèle de vaisseau « LE VENGEUR », construit par Louis-Désiré JOSSEAUME, charpentier de navire malouin ; demi-coques du « ROBERT-SURCOUF » (1836) et du long-courrier « LOUISE-MARIE » construit en 1876 par François GAUTIER dont les chantiers lançèrent les navires d'exploration du COMMANDANT CHARCOT : « le Français », puis le fameux « Pourquoi-Pas ? ».

En vitrine : outils traditionnels des charpentiers de marine ; haches, rabots, compas de proportion, scie de scieur de long, outillage de maître-voilier et de maître-calfat. Maquette-diorama du *chantier naval Louis LE MARCHAND*, à La Landriais, au Minihic-sur-Rance avec sa cale de réparation des terre-neuvas.



Morutier en pêche au XVIII^e siècle

Dès le début du XVI^e siècle, les Malouins ont pratiqué la grande-pêche à Terre-Neuve ; pêche errante sur le *Grand Banc*, à la ligne, à bord du navire même ou plutôt sédentaire, au vu des côtes, à partir d'une base fixe à terre.

A partir du XIX^e, les procédés de pêche se renouvèrent : la ligne de fond garnie de nombreux hameçons, « *pêche aux harouelles* » ou « *pêche aux cordes* », se substitua à la ligne à la main. Les navires furent équipés spécialement de grandes chaloupes qui furent remplacées par de légers *doris*, d'invention américaine, montés par un avant de doris et un patron de doris.

En 1914, la flotte des trois-mâts goëlettes armés depuis Saint-Malo pour Terre-Neuve comptait 130 unités. Avec Cancale, le pays malouin concentrait au début du XX^e siècle les deux-tiers des navires français pêchant à Terre-Neuve. Le grand départ avait lieu en février ou au début de mars. La traversée durait environ trois semaines. Plus de 7.000 marins partaient sur les bancs jusqu'en septembre. Pour une campagne, chaque voilier ramenait environ 300.000 morues.



La Pardon des Terre-Neuvas, par Signac

A voir : carte en relief des bancs de TERRE-NEUVE ; LE CHALUTIER MALOUIN LE COLONEL-PLEVEN, huile sur toile par MARIN-MARIE ; « LA JOSÉPHINE DE ST-MALO EN PÊCHE », lithographie d'après GARNERAY ; modèle-réduit de « LA COTE D'ÉMERAUDE », terre-neuvas goëlette malouin de 1925 (37 hommes d'équipage) ; doris avec son équipement pour la pêche ; maquettes-dioramas représentant le travail à bord des doris et sur le pont d'un voilier.

Cabestan « à *bringueballe* » et corne de brume. Coffre de marin. Hameçons, instruments de travail. Journaux de bord. Roue de gouvernail du « PÈRE-PIERRE » sur laquelle les hommes de quart ont gravé leurs noms.

Bien que déterminante, la grande pêche à Terre-Neuve n'a pas été le seul élément notable de l'économie locale. Il faut y ajouter également le cabotage, le long-cours ainsi que la pêche à la baleine, évoqués dans cette salle par quelques documents.

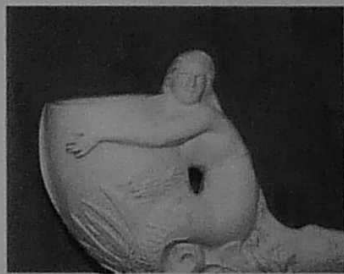
Le port de CANCALE mérite quant à lui une place à part. Très actif aussi pour la grande-pêche à partir de la fin du XIX^e, il se spécialisa surtout dans l'ostréiculture. Cancale a aussi utilisé pour la pêche dans la baie un bateau au grand mât incliné appelé « *BISQUINE* » dont un modèle réduit est exposé ici en vitrine .

2. — PREMIER ÉTAGE MODES DE VIE

Ajoutons quelques industries : celles des moulins de marée et des moulins à vent ; la culture du tabac sous la surveillance de l'Administration et qui intéressait encore plus de 1.000 cultivateurs au début de ce siècle sur 24 communes de l'arrondissement.

En 1857, s'établit sur le Sillon, à Saint-Malo, la fabrique de pipes « *Crétal Aîné et Cie* ». Une vitrine lui est consacrée. On peut y voir des exemplaires de son catalogue de production.

A voir : TABLEAU-ENSEIGNE « LA PRISEUSE », provenant d'un ancien bureau de tabac malouin, inspiré d'une des trognes de L. BOILLY.



Pipe de la Fabrique Crétal



Toile-enseigne
« A la Priseuse »

Dans le pays malouin, seule la coiffe caractérise vraiment le costume de la femme. Pour les hommes, celui-ci est constitué d'un pantalon « *à pont* », de bas noirs, d'un gilet croisé, d'un habit à pans, d'un haut de forme en feutre noir, de gros souliers à lacets de cuir ou de sabots.

Chateaubriand décrit ainsi les coiffes de la ville : « *Les Malouines, grandes, minces, agiles (ont) le front ombragé d'une large coiffe de bazin ou de batiste dont les pattes se relèvent en forme de bérêt ou flottant en manière de voile.* »

Chaque commune avait sa particularité : la « *Bridée* », à Saint-Père ; la « *Cognée* », à Saint-Suliac ; la « *Claquée* », à Châteauneuf ; « *L'Éventail* », à Cancale. En gros, dans la partie orientale du Clos-Poulet (Cancale, Paramé, et St-Servan), la coiffe se caractérise par un important serre-tête gaufré au fer, noué sur le côté et d'un bonnet ou « *petite coiffe* » à cinq ou six godrons, ou « *œufs* ». Cancale a une « *surcoiffe* », appelée « *la Julie* » ou « *grande coiffe* ».

Au sud, vers la vallée de la Rance et de Port-St-Jean à Dinard, les coiffes ont aussi un serre-tête et sont rebrassées sur l'arrière de la tête selon le modèle de la « *catiole* » de Haute-Bretagne, évoluant vers le type « *à coq* », à fond plissé, en forme de crête avec ailes relevées sur l'arrière et lacets, ressemblant aux coiffes de la côte du pays dinannais.

Le volume de ces coiffes ira en diminuant à partir de la seconde moitié du XIX^e. Seul, le « *bonnet* » finira par être porté dans la semaine et la « *broderie* » pour les jours de fêtes. A Cancale, pour le deuil, on revêtait la « *fanchon* », coiffe unie recouverte d'un foulard de soie noire.

Les coiffes représentées sur les lithographies exposées (LALASSE, LORETTE...) étaient probablement en toile fine, mais il en existait également de très belles en tulle brodé (voir en vitrine un très bel exemple de PORT ST-JEAN).

Le costume féminin comportait en outre deux jupes : le « *cotillon* » rayé et une autre par-dessus à plis nombreux et lourds ; un corsage en drap boutonné jusqu'au menton, un mouchoir épinglé et mis en pointe sur les épaules et un tablier de tiretaine, noué à la ceinture (voir costume de PÊCHEUSE DE CANCALE).

Dans la vallée de la Rance, les gabarriers portaient un costume caractéristique dont un rare modèle est exposé ici en vitrine. Il s'agit d'un cotillon d'épaisse toile écrue protégeant le pantalon qui faisait dire qu'ils mettaient « leur caleçon par-dessus leurs braies ». Les gabarriers, établis principalement à Pleudihen (villages de *Mordreuc*, des *Bas-Champs*) et Port-St-Jean, étaient des marins-négociants qui ravitaillaient Saint-Malo en bois de chauffage. Ils assuraient aussi le transport des grains, des pommes à cidre, du sable, de la pierre de taille et même celui des voyageurs.

C'est seulement à partir de 1860, que la culture des patates commença à se développer dans la région malouine qui offrait encore un paysage assez bocager avec arbres fruitiers. De 200 hectares de culture en 1900, on passa à 5.000 en 1927. Grâce au fumier et au goémon répandu dans les champs, la patate de Saint-Malo est devenue réputée. L'arrachage s'effectuait, à la mi-mai à l'aide du « *boucard* ». La culture des choux-fleurs suivit de peu celle des primeurs. Ils étaient plantés en terre à l'aide d'un piquet ou « *plantoir* ».

Le mobilier traditionnel est représenté par trois éléments caractéristiques un LIT-CLOS CANCALAIS, une ARMOIRE « *MALOUINE* » ou buffet à quatre portes d'inspiration hollandaise du XVII^e et une exceptionnelle COMMODE MALOUINE du XVIII^e en bois d'amarante.

En vitrine : modèles du « *SANS-PEUR* » de St-Servan (Armement Guibert) et du « *COTE D'ÉMERAUDE* », réalisé par un saleur cancalais. Évocation de la table, de la musique (le chanteur des marins YANN NIBOR), de la vie quotidienne en ville. POTERIE DOMESTIQUE. MAQUETTE DE LA CHIPAUDIÈRE, malouinière des MAGON.



Poterie domestique



« *Malouine* » buffet à quatre portes d'inspiration hollandaise

3. — SECOND ÉTAGE ÉVÉNEMENTS

Cette troisième section (dont la restructuration est en projet) a pour but d'évoquer les grands événements du pays malouin depuis le développement du tourisme et son évolution au cours du XX^e siècle. Vitrine du Commandant Charcot et de ses explorations polaires. Modèle réduit du « *POURQUOI-PAS ?* »

LA TOUR SOLIDOR : MUSÉE INTERNATIONAL DU LONG-COURS CAP-HORNIER



En 1958, M. DAN LAILLER, avait organisé au château de Saint-Malo une exposition commémorative du long-cours à la voile, à l'occasion d'un des congrès de l'Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap-Horniers, fondée à Saint-Malo en 1937. Alors naquit, l'idée d'un musée permanent. Prévu initialement au château, ce nouveau musée devait s'ouvrir dès 1969, à la Tour Solidor, monument historique appartenant à l'État, après la fusion administrative des anciennes communes de St-Malo, St-Servan et Paramé.

Ce triple-donjon au plan tréflé, élevé à la fin du XIV^e siècle sur ordre du duc JEAN IV de Bretagne, à l'entrée de la Rance, s'est révélé être un cadre idéalement évocateur pour la synthèse d'histoire et de technique maritime qui y a été développée avec une habileté rare et un art consommé. Sa visite et son programme complètent harmonieusement les sections muséographiques du château si bien qu'on ne peut concevoir une vue d'ensemble des collections malouines sans se rendre à Solidor.

1. — REZ-DE-CHAUSSÉE : *LES PREMIERS LONGS-COURRIERS*

La découverte du cap Horn, s'inscrit directement dans le vaste processus historique des voyages de découverte entrepris par les Européens à la fin du XV^e siècle. Une carte en relief, à l'entrée du Musée, situe le cap Horn et ses abords et y évoque les itinéraires de ses principaux circumnavigateurs.

En 1519, le portugais MAGELLAN, en découvrant le détroit qui porte son nom, avait résolu le problème du passage du Sud-Ouest. Mais en atteignant la TERRE DE FEU, il en ouvrit un autre : celui de l'existence d'un continent austral au pôle Sud. Il fut suivi en 1577 par DRAKE qui rejeté par la tempête fit des observations sur ces régions et la côte ouest de l'Amérique du Sud.

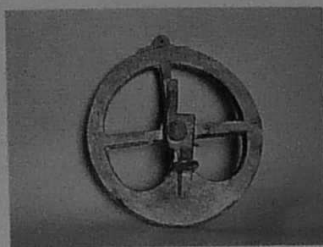
C'est en 1616 que les hollandais SCHOUTEN et LEMAIRE découvrirent par 57 degrés de latitude sud, la pointe extrême du continent américain : le CAP HORN, pic rocheux de 425 mètres de hauteur.

Les Malouins seront parmi les premiers français à tenter à leur tour le redouté passage avec GOUIN DE BEAUCHESNE qui en 1701 doubla le cap Horn d'Ouest en Est, ouvrant la fabuleuse voie de la Mer du Sud aux négociants du royaume. Les voyages qui suivirent permirent de préciser la topographie de l'archipel que l'on désigne encore sous le nom d'« *Iles Malouines* ». En 1767, BOUGAINVILLE remit ces îles à l'Espagne : elles devinrent anglaises (Falkland).

En vitrine : astrolabe musulman, fin XVI^e et sphère armillaire du XVIII^e, signée de DELAMARCHE. L'astrolabe est le plus ancien instrument de la navigation astronomique. Pendu au pouce de l'observateur, à l'aide de l'anneau, il permet le calcul de la latitude. Faute de chronomètres de Marine suffisamment précis, il faudra attendre la fin du XVIII^e ou le début du XIX^e pour faire un point exact avec le calcul de la longitude. Aussi, les navigations anciennes s'effectuaient-elles le plus souvent « à l'estime ». Sphères et globes ont par ailleurs tenu une grande place dans les débuts de la navigation car on ne savait pas représenter la terre sur une carte plane.

2. — LA ROUTE DES ÉPICES, LES PRÉCURSEURS

Les Portugais furent les premiers Européens à entreprendre des voyages de découverte. C'est le prince HENRI (1394-1460), dit « *Le Navigateur* », qui installa à Sagrès, près du cap St-Vincent la première école de navigation réunissant les meilleurs spécialistes de l'époque : savants, cartographes, marins.



Astrolabe portugais

De 1415 à 1487, les Portugais ont reconnu la côte d'Afrique jusqu'à l'entrée de l'Océan Indien et ouvrent la route des Indes. En 1493, le traité de *Tordésillas* arbitré par le pape Alexandre VI Borgia partage le monde entre Espagnols et Portugais. La ligne de partage est repoussée l'année suivante à 370 lieues à l'Ouest des Açores. VASCO DE GAMA quitte Belem, passe le *cap de Bonne-Espérance* et atteint Callicut en 1498.

De son côté, le Génois CHRISTOPHE COLOMB, après avoir proposé ses services au Portugal, est aidé par l'Espagne pour tenter d'atteindre les Indes par l'Est. Il aborde aux Antilles en 1492, persuadé d'avoir atteint « *le Cathay* ».

Le portugais MAGELLAN offre à son tour ses services à la « *Casa de Contratación* » de Séville et prend la mer le 20 septembre 1519 avec cinq navires. Les navires reconnaissent le Rio de la Plata, rencontrent les Patagons, abordent le détroit qu'ils parcourent en 22 jours et font route vers les Philippines où MAGELLAN sera tué par les indigènes. Des cinq navires, seule « *LA VICTORIA* » rentre à San Lucar le 7 septembre 1522, avec 18 des 250 hommes de l'expédition, sous les ordres du lieutenant JUAN-SEBASTIAN de ELCANO (modèle réduit en vitrine).

A voir également : moulage d'un célèbre *padrao* portugais planté en 1484 par le navigateur Diago Cao à l'embouchure du fleuve Zaïre ou Congo. Fac-simile d'une carte-portulan des ILES MOLUQUES extraite d'un atlas portugais de 1519.

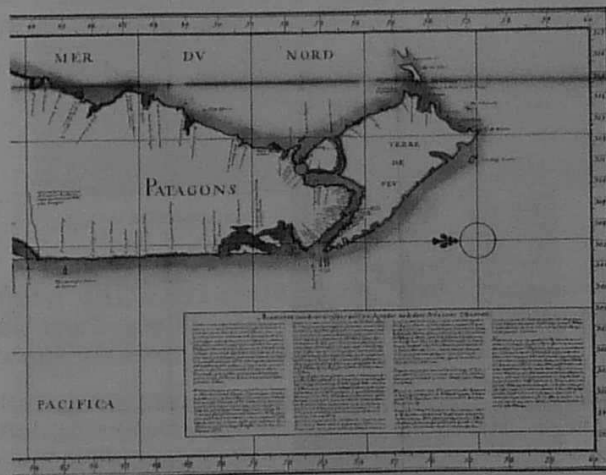


Salle des précurseurs : *padrao* de Diago Cao, masque de l'infant du Portugal et le « *Golden Hind* » de Drake

DRAKE décide à son tour de gagner la côte Ouest de l'Amérique du Sud par le détroit de Magellan avec cinq navires dont le *GOLDEN HIND* en 1577 et rentre à Plymouth en 1580, mais CAVENDISH perd la moitié de ses hommes au cours de sa traversée en 1586 et VAN NOORT, une centaine en 1598.

En suspension : modèle réduit du *GOLDEN HIND*.

En vitrine : *arbastrille* ou *bâton de Jacob*. Cet instrument utilisé dès le XIV^e, léger, pratique et assez précis lui valut d'être employé jusqu'au XVIII^e où il fut remplacé par le *quadrant*. Évocation du commerce de Saint-Malo avec le Levant : jarres espagnoles, réalès, et autres éléments recueillis lors de fouilles sous-marines.



Carte de la Patagonie et de la Terre de Feu (XVII^e siècle)

3. — SECOND ÉTAGE : PAR LE CAP HORN VERS LE PACIFIQUE

Il appartenait donc aux dynamiques hollandais SCHOUTEN et LE MAIRE de découvrir et de doubler, en 1616, par 57 degrés de latitude sud le cap qu'ils appelèrent du nom de leur ville : cap HORN, à bord de l'EENDRACHT (modèle réduit en vitrine). Ces marins virent pour la première fois des albatros attaquant les gâbiers dans les vergues, qui le crâne défoncé par leurs coups de bec crochu périrent avant d'être noyés.

Le Malouin JACQUES GOUIN DE BEAUCHESNE conduira la première traversée française par le cap Horn. La « *Compagnie de la Mer du Sud* », fondée par l'armateur DANYCAN mit à sa disposition une flotte de quatre navires qui appareille de La Rochelle en 1698, passe le détroit de Magellan en 1699 et double le cap Horn au retour en 1701. L'expédition de DE GENNES (portrait exposé au mur) tentée antérieurement avait servi à préparer celle de BEAUCHESNE.

Alors que la cartographie continue à faire des progrès (voyez les quelques exemples exposés ici), les publications des récits de voyage se font plus nombreuses. Celui de GEORGE ANSON (1741-44) est l'un des tout premiers à décrire les terribles tempêtes du cap Horn. De sa terrible aventure, il ne ramena en Angleterre que 104 des 2.000 hommes avec lesquels il était parti.

En vitrine : globe céleste de DESNOS (1770) pendant du globe terrestre du 3^e étage du Donjon. « *Renard* » de navigation servant à mémoriser vitesses et directions estimées.



Globe céleste de Desnos

4. — VOYAGES ATOUR DU MONDE

En 1708, Woodes ROGERS parvint à entrer dans le Pacifique sans être en vue du cap Horn. Il recueillit sur l'île Juan-Fernandez le malheureux Selkirk abandonné depuis plus de 4 ans à la suite d'une altercation avec son capitaine, aventure qui servit de matière au fameux *Robinson Crusoë* de Daniel de Foë.

John Byron à bord du « *Dauphin* » (1764-65), relève les coordonnées de l'île Bouvet (cf. p. 10), visite les îles Malouines et explore le Pacifique.

Après avoir armé, à Solidor, deux navires pour installer les Acadiens réfugiés dans la région aux îles Malouines, BOUGAINVILLE revint sur la « *Boudeuse* » pour effectuer la remise de notre établissement au gouverneur espagnol (1767).

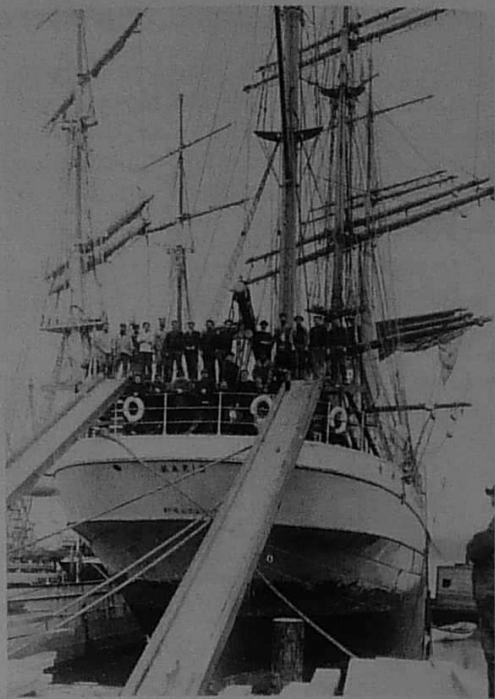
LA PEROUSE part pour les îles Bouvet, Sandwich et la Georgie du Sud avec « *l'Astrolabe* » et la « *Zélée* » qui passent le Cap-Horn en 1785 avant de se perdre à Vanikoro.



L'astrolabe et la Zélée, aquarelle de Lebreton

Enfin DUMONT-D'URVILLE, atteint à son retour d'Antarctique le cap Horn en 1840 et franchit les « *quarantièmes rugissants* » (40^e parallèle).

En vitrines : évocation par objets, portraits, documents des différents voyages autour du monde ; sur la côte Ouest de l'Amérique du Sud et des États-Unis, à travers le Pacifique, vers l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, vers l'Extrême-Orient.



Le « Marie » et son équipage

Les voiliers cap-horniers dont un modèle réduit, « le *Surcouf* » est exposé au centre de la salle accomplissaient cinq sortes de voyage :

- 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 côte Ouest des U.S.A.* : à Frisco au « *Puget-Sound* » (pour charger des céréales en sacs, des bois, du minerai de cuivre. Ports principaux : San-Francisco, Portland, Seattle, Vancouver.
- 3° - *A la Nouvelle-Calédonie* : pour charger du nickel à Thio.
- 4° - En Australie pour le blé ; à Sydney, Adélaïde et Melbourne ; le charbon à Newcastle.
- 5° - *En Extrême-Orient* pour transporter le pétrole en caisses ou fûts de la côte Est des U.S.A. vers la Chine, le Japon, les Indes (voir une intéressante peinture du port et de la rade de Hong-Kong, vers 1860, où sont représentés des navires de 17 nationalités dont un ponton à opium et une jonque chinoise).

5. — SECOND ÉTAGE NAVIRES.

Lancés à partir de 1812, les « *clippers* » de Baltimore furent reconnus comme les plus rapides du monde et concurrencèrent de plus en plus les « *east-indiamen* » de la Compagnie des Indes anglaise. La forme définitive de ces fins voiliers, aux avants concaves et arrières profilés fut bientôt mise au point et les performances en durée de traversée devinrent remarquables. Le commerce du thé, de l'opium, puis la découverte de l'or en Californie (1851) remplirent de commandes les chantiers.

Au mur : portraits de l'« *Elyze Youlton* », clipper anglais de la laine ; du « *Penrhyn-Castle* », par Henry Scott ; du « *Bobycito* », voilier américain ; du *France I*, par Étienne Blandin, premier cinq-mâts, construit en 1890 à Glasgow pour la Compagnie Bordes (mâts de 51 m. de haut, long. 114 m. ; 46 hommes d'équipage ; le « *Preussen* » par J. Folst (1902), qui fut l'un des plus beaux cap-horniers (mâts de 68 m. de haut, long. 144 m., voilure de 5.562 m²) ; l'« *Amiral-Cécile* », par Adam.

En vitrine : « *Le Courrier de Lima* », modèle réalisé par un capitaine et son charpentier. Vestiges du « *France II* » coulé en 1920 au large de Nouméa, cinq-mâts de 126 m. de long, de 64 m. de haut.



Salle : « navires »

Dans la petite salle voisine : modèles réduits du *Duquesne* et du *Loch-Étive*, demi-coque de chantier du *Titania*, quatre-mâts barque passant le cap Horn par *Marin-Marie*, « *La Ville de Mulhouse* », par Mériel.

6. — LES COMPAGNIES

La Compagnie Bordes fondée en 1847 par Antoine-Dominique BORDES (A.D.B.) et Casimir LE QUELLEC est surtout bien représentée dans cette salle. Elle se spécialisa dans l'exportation du nitrate de soude. En 1883, sa flotte comprenait 41 navires ; puis 46, en 1914, totalisant 60 capitaines au long-cours, 170 officiers, 1.400 hommes d'équipage. Elle lança son premier vapeur en 1904, perdit 22 navires pendant la première guerre mondiale et cessa ses activités en 1935.

Dans la vitrine centrale : modèle réduit du « LOIRE », de la Compagnie Bordes, quatre-mâts à coque d'acier peinte « à batterie », lancé en 1897 et démoli en 1924 (6.325 m² de voilure, long. 102 m, large 13,70 m, équipage 54 hommes). Ce navire d'une extrême rapidité mit 66 jours pour aller de Portland à Iquique, au Chili.



Le « Loire »
quatre-mâts
barque
de la
Compagnie Bordes

En vitrine : états et règlements, journaux et rapports. Instruments de bord : sextants, octants, baromètre monté « à la cardan », clinomètre servant à équilibrer la charge, chronomètre de marine, loch anglais « Walker ».

QUELQUES DURÉES MOYENNES DE TRAVERSÉES

Europe - Chili (10.300 milles) : 90 jours.
Ouessant-San-Francisco : 120 à 130 jours.
Europe-Australie par le cap de Bonne-Espérance :
75 à 80 jours.
Australie-Europe par le cap Horn : 120 jours.
cap Horn-Le Havre : 80 jours.

la vitesse moyenne était généralement très basse : 4,5 à 6,5 nœuds, mais certains jours la moyenne était très élevée (14 à 15 nœuds), avec des pointes de 17 à 18 nœuds durant quelques heures (rappel : 1 nœud = 1 mille marin par heure, soit 1.852 mètres).

7. — TROISIÈME ÉTAGE : LES HOMMES, LA VIE A BORD.



En vitrine : albatros capturé au cap Horn en 1967 par le capitaine norvégien Wilson, sur la « Regina-Maris ». Géant des oiseaux de mer, pouvant atteindre 3 mètres d'envergure, il est devenu le symbole des cap-horniers. Modèle réduit du « Sunnyside », travail de matelot (voiles en peuplier, détails en os et ivoire).

Évocation des travaux de baleiniers ou « *scrimshaw* ». La route du cap Horn était aussi celle des baleiniers qui sur leurs bateaux robustes passaient toute leur campagne en mer, sans faire d'escales, dans des endroits isolés. Ces merveilleux marins ramenèrent de leurs voyages dans des régions éloignées de nombreux souvenirs ciselés de leurs mains, en même temps que des chargements d'huile et de fanons.

Travaux de bord : capture des albatros. Portraits du Commandant MENGUY, grand-mât des cap-horniers (1877-1965) et du « BORDELAIS », capitaine GAUS, passant le cap Horn le 24 août 1827 (aquarelle de F. FERRIER), du quatre-mâts « DUNKERQUE », peinture exécutée à bord de ce voilier en 1909.



Hameçon pour capturer les albatros



Le « Bordelais » en difficulté au Cap-Horn

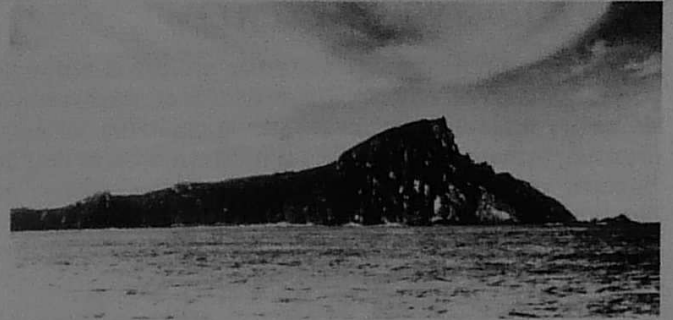
L'ENFER DU CAP HORN

« Il est arrivé à de rudes hommes ayant fait plus que le possible de trouver pendant des semaines, tous les éléments ligés pour leur barrer la route. Ce fut le triste lot du capitaine et de l'équipage du trois-mâts « La Rochejacquelein », en l'année 1909, qui restèrent 40 jours dans l'enfer du cap Horn.

Ce mot n'est pas trop fort pour ceux qui se souviennent : 40 jours et 40 nuits à tanguer et à rouler bord sur bord dans des lames de 20 mètres, à manœuvrer sous des paquets de mer glacés... à se débrouiller en haut, sous les grains de neige... Tout cela pour se retrouver souvent à l'estime du lendemain un peu plus dans l'Est que la veille...

Semaine après semaine, l'épuisement physique gagnait les plus résistants... Des éclaircies trop courtes, des astres fugaces, pas d'horizon défini depuis de longs jours.

Restait l'estime, c'est-à-dire la somme algébrique des bordées courues sous les différentes amures, de la dérive qui valait souvent plus que la route, des milles perdus pendant les virements de bord, du courant supposé. Cela donnait une approximation de jour en jour plus vague. Aux drames des abordages, des collisions contre les icebergs détachés de la Banquise Polaire, se sont ajoutés les naufrages sur des « cailloux inhospitaliers » de navires qui croyaient avoir « assez de champ devant eux pour allonger leur bordée... »



Le Cap Horn

Dans la salle suivante : travaux de matelotage et suite de photographies représentant : gâbier sur une vergue de cacatois, un mousse à la barre par beau temps (les mousses embarquaient à l'âge de 12 ou 13 ans, ils servaient les officiers et entretenaient le « grand rouf ». Dispensés de quart de nuit, ils étaient employés à divers petits travaux de bord. En cas de punition, ils devaient faire le « peloton », c'est-à-dire tenir une barre de cabestan à bout de bras pendant une heure, faire des tours de pont avec des seaux pleins d'eau ou encore passer un quart à cheval sur le mât de beaupré dans les mauvais temps ou par grand froid, dans la hune. Ils devenaient novices à leur second voyage, puis matelots légers et enfin matelots) - *A virer au cabestan - voiliers poussant l'aiguille - équipages - pilotin travesti...*

En vitrine : le passage de la ligne : vieille tradition de la Marine pour ceux qui passent pour la première fois la ligne d'Équateur. Bateaux en bouteille, « rolling-pins », en opaline ou verre de Bristol décoré, offerts par les marins à leurs femmes, mères, sœurs ou épouses en gage de fidélité. Coffre à médicaments. Modèle réduit du « CÉLIBATAIRE » de la Compagnie Bordes.

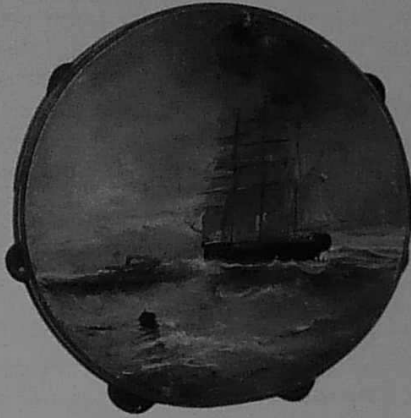


Coffre de matelot long-courrier

8. — SOUVENIRS D'ESCALE

En vitrine : sirène du Japon, (buste sculpté et corps de poisson volant) offerte en 1875 au Musée et rapportée par un navire malouin commandé par le capitaine Lévêque (Fontan, armateur) ; coquilles d'huîtres décorées de l'île Pitcairn ou de Nouvelle-Calédonie, « boîte à rôle », en bambou gravé ; tapa de Polynésie ; noix de coco ciselée, canne en vertèbres de serpent, jonque chinoise, tatou préparé, coffret et carnets en paille de couleur.

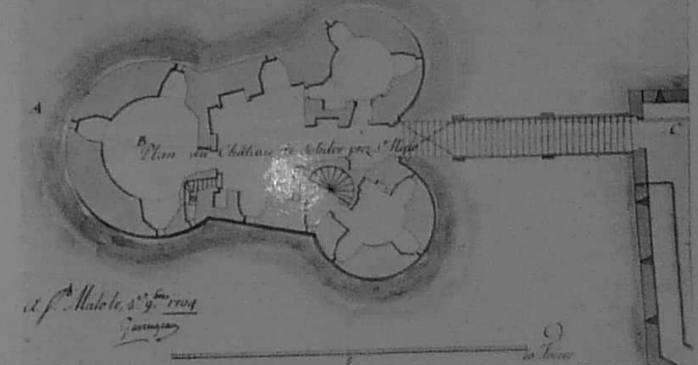
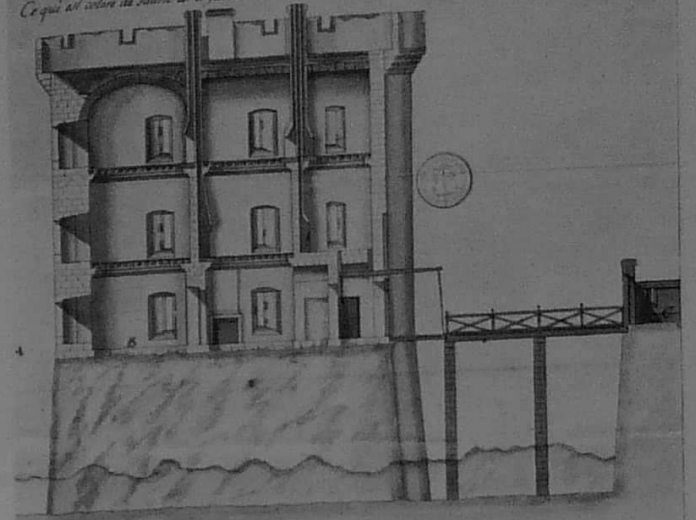
Au mur : différents portraits de navires réalisés par des marins, ex-votos ; traditions orales : dictons, insultes, termes familiers, chansons de bord. Queue de requin, plantée sur le beaupré, elle était gage de fortune. Vertèbre de baleine et rostre de poisson-scie.



Tambour de basque (instrument utilisé à bord)

Pour clore la visite, il est conseillé de faire le tour du chemin de ronde : magnifique panorama sur le port Solidor, son arsenal de la Marine, l'église Sainte-Croix, les Corbières, la Rance et son barrage, le rocher de Bizeux, couronné d'une statue de la Vierge Dominatrice, la pointe de la Vicomté, l'anse du Prieuré et Dinard, la Cité d'Alet avec les ruines de son ancienne cathédrale et les murailles de son fort du XVIII^e, modernisé en 1942 et à l'arrière-plan, Saint-Malo Intra-Muros et son fin clocher.

*Profil ou Coupe par la ligne A, B, C, marquée au plan,
Ce qui est coloré de rouge est à faire*



Plan et coupe du « Château de Solidor » par Garengneau (1704)

- Photos : Philippot, St-Malo : p. 30.
Jo Gauthier, St-Malo : p. 18
Schweistal, St-Malo : p. 16, 19.
Michel Dupuis, St-Malo : p. 6, 7, 9, 10, 11, 20, 23, 27,
1^{re} couverture.
Hervé Bidard, Dinan : p. 29, 31.

