

# MUSÉE MARITIME MATANE



CHAQUE OBJET À UN NOM, UNE UTILITÉ, UNE HISTOIRE...

CORPORATION LIRE LA MER  
968, avenue du Phare Ouest  
C. P. 1003, succurcale Bureau Chef  
Matane (Québec)  
G4W 3P7



---

# INDEX

1A. HACHETTE DE TROC .....	2
1B. HACHE DE PIERRE POLIE .....	3
1C. AMULETTE .....	4
1D. PIPE AMÉRINDIENNE (OLIVINE) .....	5
1E. PETIT ENCADREMENT EN ÉCORCE .....	6
2. INSCRIPTION DE PRISE DE POSSESSION DU CANADA 1534 .....	7
3. LES "TANGONS" .....	8
4. M.V.MATANE 1 .....	9
5. CUVE À POISSON EN BOIS .....	10
6. LIGNETTE À BOURGOTS .....	11
7. DEMIE COQUE DE CONSTRUCTION DE LA "MONT LOGAN" .....	12
8. HORLOGE DES MARÉES .....	13
9. LA CLOCHE DU LETO .....	14
10. LA CLOCHE DE BORD DU HMCS MATANE .....	15
11. CONTREBANDE SUR LE ST-LAURENT .....	16-17
12. ÉCRAN RADAR .....	18
13. COMPAS DE MARINE .....	19
14. REPRODUCTION DES DEUX PREMIERS NAVIRES TORPILLÉS.....	20
15. GRAPHOMÈTRE .....	21
16. MANETTE DE GOUVERNAIL .....	22
17. LOCH .....	23
18. LE RENARD .....	24
19. LE GYROCOMPAS .....	25
20. REGISTRE DES NAVIRES DE LA LLOYD'S OF LONDON .....	26
21. LA BARGE DE PÊCHE .....	27
22. TRANCHE, HARPON, LANCE, FOËNE .....	28
23. BOUÉE DE MATANE LA M0A .....	29
24. LENTILLE FRESNEL .....	30
25. LES TRAVERSIERS.....	31



---

## 1A. HACHETTE DE TROC



En fer, elle était un des objets les plus convoités par les Amérindiens venus échanger des fourrures avec les Européens à Matane. Légère, elle était facilement portable à la ceinture comme arme d'attaque ou de défense personnelle. Très bien conservée, elle n'a pas de taillant en acier, ni de tête pour équilibrer son poids...donc inutile pour couper des arbres...

Histoire: Ces produits (hachettes, couteaux) étaient plus souvent importés par les Basques et les Espagnols. Les commerçants de LaRoche offraient des produits variés, des vêtements, tissus, perles de verre, aiguilles, cordages, outils de fer en général, toiles à voiles ("d'occasion", paraît-il). Un chroniqueur souligne aussi que nombre d'Amérindiens sont "vêtus comme nos pêcheurs car ils n'ont plus de peaux pour se couvrir, les ayant vendues"



---

## 1B. HACHE DE PIERRE POLIE



Utilité: cette hache était attachée dans un manche ouvert par le milieu et fixé par des lanières de cuir brut, et constituait un moyen personnel d'attaque et de défense. Le taillant présente un côté plat ce qui laisse supposer que ce serait aussi un outil pour s'attaquer à des arbres.

Histoire: Un archéologue parle d'un type de fabrication iroquoïenne dont la présence dans la région peut être attribuée à une visite de "guerriers" allant porter la guerre chez d'autres Autochtones qui avaient l'habitude de se réfugier dans les montagnes gaspésiennes pour passer l'hiver près des sites d'approvisionnement en gibiers. Le travail d'éclatement et de polissage de cette pierre dure est remarquable.



---

## 1C. AMULETTE



Vraisemblablement de fabrication amérindienne, composée de mâchoire et dents de canidé (de loup?), de peau de castor...

Toutes les civilisations attribuent des pouvoirs à de petits objets que l'on porte avec soit en leur confiant nos espoirs de bonheur: colliers, pendentifs, bracelets, casquettes, ou que l'on porte en mémoire de quelqu'un. Certains rappellent la mémoire de nos succès, d'autres notre appartenance à une entreprise...

Cette amulette est apparentée à ce que les spécialistes de ces questions appelleraient du fétichisme, ce qui caractérise les religions animistes. Le sens du religieux apparaît chez tous les humains, et peut-être que le porteur de ce "bijou" espérait y puiser la force du loup et la capacité de reproduction du castor? ... comme les sportifs qui donnent à leur club des noms d'animaux auxquels ils associent leurs possibles victoires: les Tigres, Lions, Panthères, Coyotes, les Ours, les Aigles...



---

# 1D. PIPE AMÉRINDIENNE EN PIERRE (OLIVINE)



Son utilité est évidente: fumer.

Chez les Autochtones la fumée avait une grande importance: c'est une façon de dé-matérialiser, de passer d'une forme de vie à celle d'un monde supérieur. La pipe était devenue ce petit réservoir incandescent plus pratique que les cornets d'écorce, pour aspirer la fumée. On trouve plusieurs modèles de fourneaux au Canada. Celui-ci a de particulier qu'il vient de la région où il y a beaucoup d'olivine, une pierre verte et tendre, relativement facile à travailler; et que la pipe n'ait pas de tige ni tuyau, car un bout de roseau fait l'affaire et qu'on en trouve à peu près partout le long des cours d'eau. Il est possible (probable) que des pipes du genre aient été fabriquées en grande quantité par les Autochtones comme produit commercial. Des témoins ont "déjà vu" des petites pipes de ce style...)





---

# 1E. PETIT ENCADREMENT EN ÉCORCE



Sur notre propre côte gaspésienne, jusqu'aux années 1950, les premiers habitants du pays étaient encore identifiés comme sauvages... À part ceux qui vivaient dans les réserves, plusieurs familles s'étiolaient le long du Fleuve. Ils essayaient de vivre du commerce (?), celui qu'ils pouvaient faire en offrant des petits objets artisanaux, fabriqués avec ce qu'ils trouvaient...et qui ne "coûtait rien": écorce, foin d'odeur... Aucune mesure sociale ne leur était destinée.



---

## 2. INSCRIPTION DE PRISE DE POSSESSION DU CANADA (1534)



Cette copie conforme (selon la description du découvreur Cartier) est l'acte officiel qui déclare la propriété du Canada au roi de France. L'écusson est conforme à la description du fondateur.

Histoire: Dès la fin des années 1400, le Golfe St-Laurent, l'Acadie, La Côte-Nord, la Basse-Côte, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, une grande partie de la Côte Est américaine, étaient connues de plusieurs pêcheurs des pays de la côte ouest de l'Europe: Basques, Espagnols, Hollandais, Flamands, Anglais, Rochelais, Malouins, Bretons, Normands...venaient approvisionner l'Europe en établissant leurs réseaux de vente sur leur continent.

Le marché était "libre" car personne encore n'avait revendiqué la possession d'un territoire qu'il faudrait habiter, développer, défendre... Le commerce libre paraissait plus payant que toute tentative d'implantation de colonies... D'autant que les habitants du pays ne semblaient pas tous favorables à l'installation permanente de colons Blancs. La France se décida à tenter sa chance en créant des postes pour le commerce des fourrures avec les Autochtones, mais dû, à partir de ce moment, se défendre contre les marchands "étrangers" qui n'investissaient pas dans le développement, et menaient des opérations de CONTREBANDE.





### 3. LES "TANGONS"



Impossible de donner l'origine du sens de ce mot, pourtant très marin, utilisé comme moyen de repérage d'un ancrage ou d'un filet maillant en mer. Un "corps-mort" serait plus juste en certains cas, puisque ces tangons, de couleurs différentes les uns des autres, servaient à distinguer les zones de pêche des "côtiers". Le printemps venu et les glaces disparues, les pêcheurs allaient ancrer, pour toute la saison de pêche, de gros grappins qui servaient d'ancrages permanents. En arrivant au large, ils s'attachaient à leur tangon, et, leur pêche achevée, rentraient au bord sans avoir à remonter leur lourd ancrage.

Pendant la PROHIBITION, entre 1929 et 1939, sur la rive nord de la Gaspésie (et ailleurs!) les "goélettes canadiennes" transportaient de l'alcool de contrebande, de Montréal, du Canada, aux Iles St-Pierre et Miquelon, en France... donc "légalement". Or, en passant, les goélettes de livraison pouvaient utiliser les "TANGONS" pour laisser les commandes de boissons en attendant que les pêcheurs les récupèrent et les livrent aux revendeurs qui les écoulaient sur le marché noir.



## 4. M.V. MATANE 1



Utilité: Entré en service en 1938, il fut le premier bateau à offrir un service régulier de traversier entre Matane et la Côte-Nord. Passagers et marchandises. Des produits frais pouvaient être acheminés directement, ainsi que des pièces usinés à Matane, début de la Petite et Moyenne Entreprise, base d'une nouvelle vie économique liée au développement de la Côte-Nord.

Il fut aussi le premier bateau de fer soudé, remplaçant ainsi les rivets qui assemblaient les plaques de fer ensemble. Les gens n'avaient pas très confiance, craignant que le navire se déchire (...) 90 ans plus tard, les rivets de fer sont choses du passé. Il parait qu'un chantier de Thunder Bay, sur le Lac Supérieur, produirait encore des rivets, sur commande, pour des reconstitutions historiques...



## 5. CUVE À POISSON EN BOIS



Les cuves en bois ont une plus longue durée de vie utile que les cuves en métal qui, après un court service dans l'eau salée, percent et deviennent inutilisables.

D'une manière générale, nos pêcheurs travaillaient avec des outils de leur propre création. Parce que cela coûtait moins cher, peut-être, mais surtout parce que le bois résistait mieux que le métal, à la rouille. Les cuves se remplissaient de foies de morue, de filets de pêche; le poisson était transporté dans des brouettes tout-en-bois, pour des questions de résistance à l'eau de mer. Des cuves semblables (plus grandes) étaient aussi utilisées pour laver le linge et les enfants.

Les cercles pouvaient être de fer plat, de corde de coton ou de bois, parfois même de "babiche", (lanières de cuir brut); le bois utilisé était le cèdre, parce qu'il renfle vite à l'eau et gagne en étanchéité. Le transport se faisait en charrette à bras ou à chien.





## 6. LIGNETTE À BOURGOTS



Instrument de pêche constitué d'un cadre et d'un filet lacé, au milieu duquel on accroche un poisson mort.

On attache le cadre à un bout de ligne. On immerge le tout le temps d'une marée, et on recueille les mollusques qui sont pris au piège...que l'on remet à l'eau pour la prochaine marée.

Dans une famille de pêcheurs côtiers, tout le monde travaille à la pêche. Il n'y a pas d'exception d'âge, non plus que chez les cultivateurs et les forestiers. Le "métier entrain". Ainsi les enfants allaient-ils pêcher les petits animaux avec les moyens à leur portée, comme cette lignette. Quand ils seront en âge de sortir au large, ils seront alors reconnus comme pêcheurs. Alors ils "iront au large".



---

## 7. DEMIE COQUE DE CONSTRUCTION DE LA "MONT LOGAN"



Pour "voir" ce que sera le futur bateau, on sculptera ce modèle de coque, composé de petites planchettes d'égale épaisseur, dont on se servira pour reproduire le futur navire, en taille réelle. Il restera à multiplier ces mesures pour obtenir la taille réelle du navire.

Histoire: On "déconstruira" cette maquette pour tracer le "plan d'architecte" du futur navire. Les constructeurs utilisaient leur "fausse équerre" pour reproduire les formes et les tailler dans le bois. De grands navires étaient ainsi construits près de la mer, dans les villages gaspésiens; les maîtres charpentiers de marine venaient de la région de Charlevoix, et passaient presque toute la première année sur le chantier, résidant chez le capitaine du futur bateau, ou pensionnant le plus près possible de son chef d'oeuvre.

Le Mont-Logan fut construit à Ste-Anne-des-Monts, identifiable de loin à son étrave verticale.



## 8. HORLOGE DES MARÉES



Toutes les sept heures, la mer "monte" et "descend". Le niveau de l'eau varie à cause de l'attraction lunaire et, si la terre prend 24 heures à faire un tour sur elle-même, la lune, plus petite, a des journées de 21 heures.

La connaissance de l'heure des marées est essentielle pour toutes les activités maritimes. Les poissons les mammifères marins, les mollusques: la pression de l'eau est différente, les courants accélèrent ou diminuent. Les navires rencontrent des courants de marée ce qui a une grande importance sur la distance parcourue...

Histoire: En "perdant" 3 heures sur 24, il fallait construire des horloges lunaires où les heures ne seront plus des heures mais des degrés de haute et de basse-mer. Les tables de marées sont publiées par les agences maritimes de tous les pays.





---

## 9. LA CLOCHE DU LETO



Le SS LETO était un cargo hollandais, en service au Canada pendant la Seconde Guerre, qui fut le deuxième navire torpillé, pendant la même nuit et coulé en quelques minutes, dans l'entrée du St-Laurent. Avant qu'il disparaisse dans les eaux, un marin sauva la cloche du navire, et la remit à un des officiers. Des onze marins disparus deux corps furent remontés sur la plage de Petit-Matane. Les marins furent inhumés dans le cimetière de Matane.

Histoire: Quand l'officier apprit la chose, il voulut indemniser la Municipalité qui lui offrit gracieusement la sépulture de ces marins alliés. En hommage il remit la cloche du LETO à la Municipalité de Matane.

Une tradition (superstition?) prétend que les âmes des marins noyés dans le naufrage de leur bateau pourraient se retrouver autour de la cloche en attendant leur entrée au paradis des marins...



---

## 10. CLOCHE DE BORD DU HMCS MATANE



La frégate HMCS Matane canadienne, construite en temps de guerre et qui eut une brillante carrière militaire sur les côtes d'Europe. HMCS (His Majesty's Canadian Ship).

De retour au Canada, elle fut désarmée, comme celles de sa catégorie, et sa cloche fut prêtée à la Ville de Matane, avec mission de l'exposer.

De nombreuses villes au Canada virent leur nom porté par ces navires de grande classe, ceci à des fins de patriotisme et de fierté pour obtenir "l'acceptation sociale" des payeurs de taxes et...de leur marine. Est-ce par tradition ou superstition? La cloche de ce navire volontairement désarmé et coulé pour servir de brise-lames a perdu son battant. Elle ne peut plus sonner. Les âmes de marins morts en mer ne risqueraient pas de se tromper et d'attendre en vain l'arrivée d'âmes d'autres camarades cherchant leur équipage...



# 11. CONTREBANDE SUR LE ST-LAURENT



Tous ceux qui font du commerce dans un pays doivent payer des taxes sur les produits. Lorsque Cartier prend possession du Canada, son but est d'en tirer des richesses, au nom du roi de France. En 1600, Matane n'est pas en grande compétition avec les grands marchés de fourrures parce qu'elle est loin des approvisionnements massifs qui parviennent à Tadoussac, puis à Québec...Toujours plus haut sur le fleuve pour être plus près des fournisseurs et avoir les meilleurs choix de peaux.

Le hâvre de la Rivière Matane devient un lieu sûr pour les contrebandiers de toutes nationalités. Ce sont les marchands de LaRoche qui vont tenir tête aux autorités "autodéclarées", prétextant qu'ils ont toujours fait le commerce et que cette pratique doit rester libre.

Un édit du roi de France, en 1613, précise que ceux qui feront le commerce de Matane à Québec sont déclarés pirates et étrangers, et qu'on leur donnera la chasse.

Histoire: Le commerce clandestin dura jusqu'à la quasi extinction du castor. En 1635, le père Paul LeJeune pose la question "Les castors seront-ils exterminés?" En 1729 ce sont les marchands de la Nouvelle-France qui s'inquiètent de l'avenir du castor en danger. En 1769, le castor est l'animal le plus chassé: on a exporté 87 000 peaux! Ces comptes sont tirés de registres officiels, mais la réalité est pire: les commis et autres responsables du contrôle se réservaient des parts non déclarées. Pour réussir en contrebande, il faut des fournisseurs, des acheteurs et des revendeurs du produit à destination. Le Fleuve fut longtemps le seul chemin d'accès au pays habité. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, nombreux étaient les traders, ces commerçants qui faisaient la trade sur la Côte-nord, pour approvisionner les communautés isolées. Les gouvernements fermaient les yeux sur ces trafiquants, pour ne pas avoir à fournir les services sur tout le territoire dont ils revendiquaient la propriété.

---

Jusqu'en 1929, la rive nord de la Gaspésie, de Ste-Anne-des-Monts au Cap-des-Rosiers, n'était pas encore reliée au réseau routier de la Province. Ce fut donc un grand événement historique, mais en même temps, l'ouverture de la Route 6 devint la Route de la contrebande. La Prohibition aux États-Unis, interdisait la production et la vente d'alcool; au Canada, la distillation était permise dans les environs de Montréal, mais le commerce illégal. Les distillateurs chargeaient des bateaux qui allaient livrer le produit "hors taxes" dans un pays "étranger", soit les Iles St-Pierre et Miquelon, possessions françaises dans le Golfe St-Laurent. Chemin faisant, ces transporteurs laissaient des caisses d'alcool le long de la Côte, et ces caisses repartaient, en camion, pour être livrées dans l'est du Canada et à la frontière américaine. La guerre de 1939 sonna la fin de la récréation.

## **QUELQUES NAVIRES QUI FURENT LES "HÉROS" DE LA CONTREBANDE SUR LE ST-LAURENT**

La "Barque": à l'époque des premières traversées de l'Atlantique, les Français, Basques, Portugais, Rochelais... ne naviguaient pas tous sur de grands navires. Leurs rapports de traversées font état de "barques", communément appelées "PATACHES" de manière un peu dérisoire, car il s'agissait de bateaux de service qui accompagnaient les "grands navires" qui, eux ne se risquaient pas dans les rivières ou au fond des baies par crainte d'un échouage. Quand Champlain partit jeter les bases de la ville de Québec, il était parti de Tadoussac, où s'arrêtaient les grands navires, peu habiles à remonter vents et courants pour se rendre à Québec. Le nom de "barque" paraît plus approprié pour accomplir une telle mission.

### **"GOÉLETTE CANADIENNE"**

Affectueusement appelée "Petite goélette canadienne", propulsée entièrement à la voile. Fond plat "avec quille", sans abri sur le pont; arrière simplement aménagé.

Assurait le transport de bois et de marchandises entre Gaspé et Québec.

80 pieds (25 mètres) de long, 24 pieds (7 mètres de large)

Capacité 80 000 pieds de bois de sciage, sous les barrots du pont.

Équipage formé d'un capitaine et son matelot.

Les marins logeaient sous le pont arrière. De chaque côté de la mèche du gouvernail, deux bancs avec couvercles étaient aménagés pour dormir et se mettre à l'abri, section appelée "house board" (maison à bord). Descendaient le fleuve et se rendaient aux Iles françaises porter leurs cargaisons "duty free", "hors taxes", sans que cela coûte un sou de carburant. Et laissaient leurs "dépôts" en passant le long de la Côte.

### **BARGE DE PÊCHEUR CÔTIER**

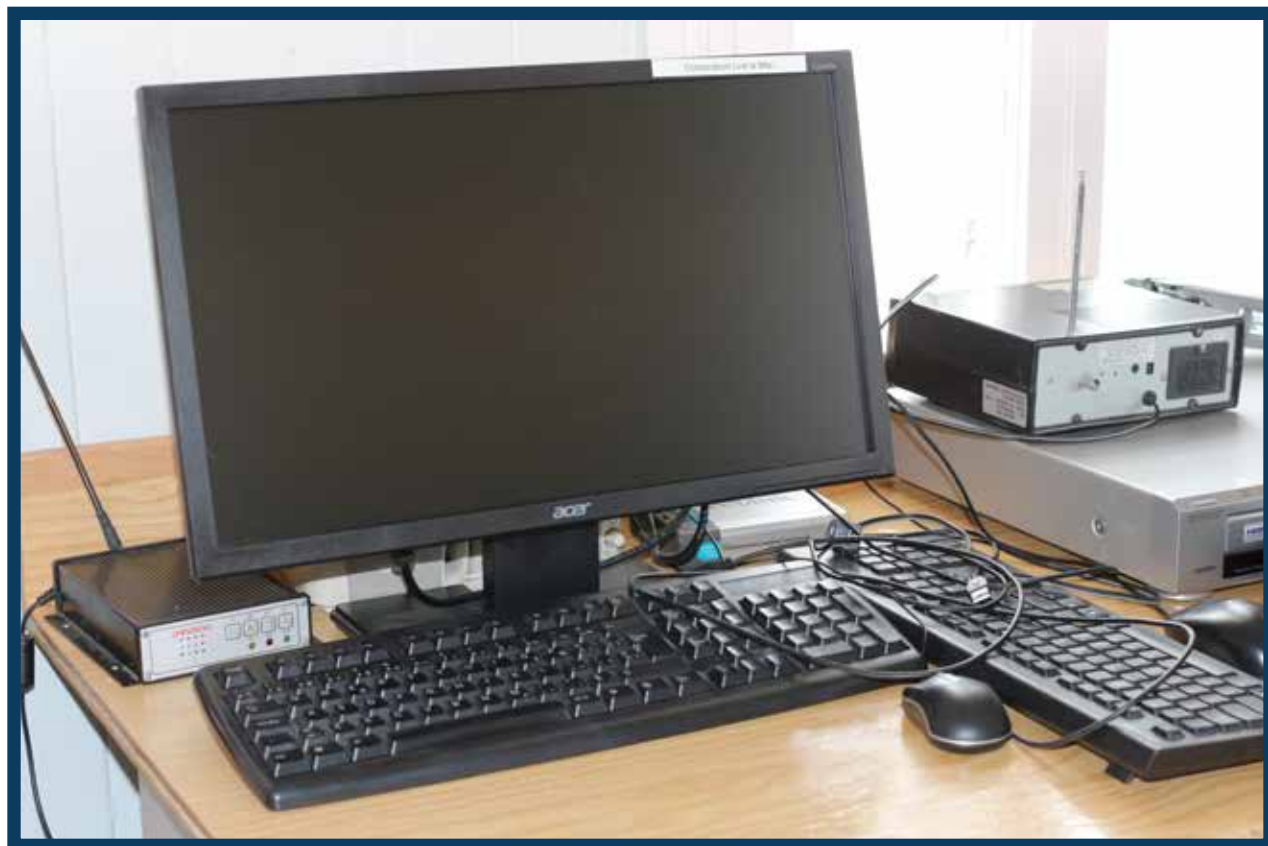
16 pieds de long (5 M) et 6 pieds de large (2 m). Utilisés pour aller à la rencontre des goélettes, prendre leur cargaison et la ramener à terre pour la cacher en attendant l'acheteur qui venait récupérer les boîtes d'alcool pour les ramener en direction des villes...Québec, Sherbrooke...

### **MODÈLE CAPE ISLAND, les "speed boats" de l'époque**

Ce modèle de Cape Island, très connu dans les eaux du Golfe et en Nouvelle Écosse, était très performant, en contenance et en vitesse. Propulsé par un moteur d'automobile il pouvait échapper plus facilement aux poursuites des policiers.

Capturés, ces bateaux étaient ramenés à terre et brûlés après que les patrouilleurs aient prélevé des échantillons de boisson "hors taxes".

## 12. ÉCRAN RADAR



Utilisation: Instrument électronique qui permet aux marins de détecter, dans la brume ou l'obscurité, la présence d'autres navires ou les détails de la côte qu'ils longeaient sans la voir. Installé à terre, le radar permettait aux observateurs de situer les navires à portée de leurs rayons.

Une antenne mobile tourne sur elle-même en émettant des ondes qui, en percutant un objet reviennent imprimer sur un écran les formes détectées.

Histoire: Au cours de la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale (1939-1945) des antennes de radar avaient été installées sur la Côte gaspésienne, dans l'espoir de détecter des sous-marins ennemis en maraude. En réalité ces installations furent vite abandonnées, mais l'expérience permit d'améliorer le système en le rendant plus accessible, moins coûteux à exploiter, facilement souvent utilisable sur les petits bateaux...ce qui sonna le glas de nos phares devenus inutiles à l'aide à la navigation.





## 13. COMPAS DE MARINE



Pour s'orienter, à terre, on utilise une boussole. En mer, le même instrument prend le nom de compas. La fonction est la même pour les deux instruments, mais l'un et l'autre doivent être au niveau pour que l'aiguille aille indiquer le nord sans le moindre obstacle. Tenue en main, la boussole peut être maintenue sans frottement inutile, mais un bateau est toujours soumis au roulis ou au tangage, et doit avoir un instrument qui restera au niveau, quelle que soit sa position. Le compas a donc sa "rose des vents" toujours horizontale, parce qu'elle flotte librement dans son bassin, et que celui-ci est maintenu au niveau sur un jeu de cardans.

Le compas sert donc à donner la direction du nord (magnétique) et les directions EST (à droite) SUD (en bas) et OUEST (à gauche), et les angles de 0° Nord à 380°...le tour complet





---

## 14. REPRODUCTIONS DES DEUX PREMIERS NAVIRES TORPILLÉS DANS LE ST-LAURENT, MAI 1942



L'appareil photographique n'accompagnait pas aussi facilement que nos iPhones, capables de transmettre tout ce qui se passe en direct autour de nous. Par contre il était de tradition populaire en Gaspésie, de reproduire les navires ayant été impliqués dans des événements marquants. On pouvait admirer ces souvenirs sur des rebords de fenêtres, des meubles de rangement, des "side boards" utilitaires, pour que ces petits objets ramènent le passé à la mémoire.

Ces copies de reproductions ont été faites comme celles qui avaient été exposées dans des maisons et reposaient sagement depuis longtemps dans des tiroirs de commodes.

**NICOYA**, navire marchand britannique, torpillé le 11 mai 1942 à 23h52 et une seconde torpille 19 minutes plus tard, pendant l'évacuation. Mort de six personnes.

**LETO**, navire des Pays-Bas, sans escorte, torpillé à 8h28 en 1942, (Commandant E.H. Van Der Veen) au nord du Cap-Madeleine. La torpille frappa la chambre des machines, tuant 12 hommes sur 53.



---

## 15. GRAPHOMÈTRE



Le graphomètre est une petite table de lecture circulaire qui permet d'évaluer les déplacements du navire en regard de points de repères relevés sur les 360° autour du navire. Un viseur permet d'établir le degré d'observation du repère identifié. En relevant l'heure exacte de l'observation, celle-ci est reprise à temps fixe, donnant la position par rapport aux repères observés.

Ces appareils d'observation permettaient aux convois qui traversaient l'Atlantique, ou les navires qui participèrent aux débarquements, de respecter leur place parmi les autres.



---

## 16. MANETTE DE GOUVERNAIL



Ce petit bout de métal peut diriger la course des plus grands navires! Appelé couramment « joy stick », il peut encore être utilisé, bien que d'autres moyens plus sophistiqués l'aient remplacé, ... même le gouvernail! Les célèbres roues à poignées qui représentaient la marine sont disparues du travail de l'homme ...de roue. Ce fut une révolution maritime que les deux longues rames attachées de chaque côté à l'arrière du navire soient remplacées par une seule dérive appelée gouvernail, qui fut définitivement fixé à l'arrière, dans l'axe de la quille! Il fallut l'épopée de la navigation océanique des Découvertes pour qu'arrive cette innovation!



## 17. LOCH



Instrument qui indique la vitesse de déplacement du navire, celle du courant... Son fuselage en forme d'hélice, attaché au navire donne lecture du courant, de la distance parcourue.

Cette boîte toute neuve témoigne surtout de la fidélité de nos marins à se soumettre aux règles de la navigation qui précisait que cet instrument devait se trouver à bord de chaque navire. Pour inspection.





---

## 18. LE RENARD



Afin de suivre les déplacements de son navire, au temps des Grandes Expéditions, l'homme de roue ou l'homme de quart utilisait le "Renard" pour noter à chaque demi-heure les changements de caps suivis par le navire. Le navigateur faisait le relevé et pouvait suivre ainsi la position du navire à l'estime.

Comme les hommes de quart ne savaient pas tous lire ni écrire, le dessin de la Rose des Vents leur était familier et ils y plantaient les petites chevilles à chaque tour de sablier (aux demi-heures). Cette reproduction est de M. Delphis Bélanger.



---

## 19. LE GYROCOMPAS



Appareil de navigation indiquant le nord géographique et non magnétique, ceci par l'application d'une loi physique, découlant de la vitesse de rotation de la terre, et de la distance à parcourir, différente selon notre éloignement des pôles.

À l'équateur, la circonférence de la terre est de 40 075 kms. La terre prend 24 heures à faire un tour complet sur elle-même. La vitesse est donc de 1670 kms/hre à l'équateur. À mesure que l'on monte vers le pôle, la circonférence diminue, selon la latitude entre le pôle et l'équateur.

Cet appareil s'ajuste au mouvement de la terre, et non aux courants magnétiques qui, eux, ont des déclinaisons variables.

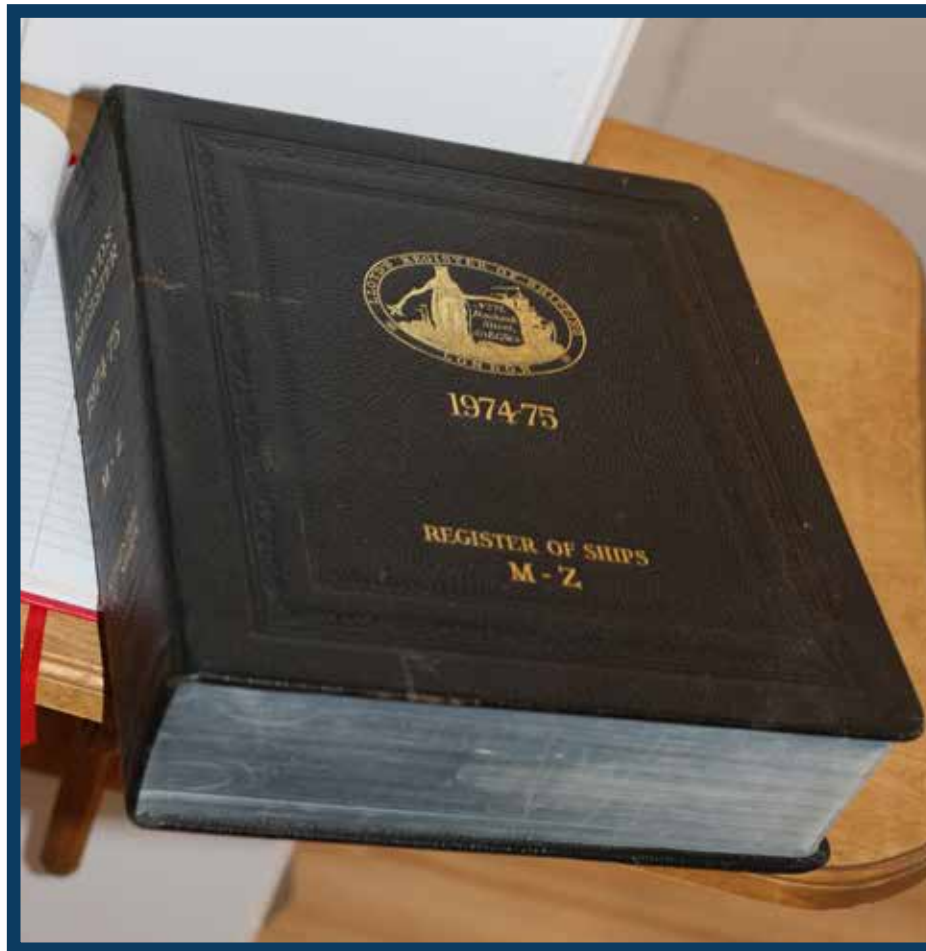
Historique: cet appareil est celui qui servait sur la traversier rail. L'appareil "enregistreur de course" nous permet de lire les diverses corrections que le navire a dû apporter à sa conduite pour lutter contre les courants.





---

## 20. REGISTRES DES NAVIRES DE LA LLOYD'S OF LONDON.



La réputation des assureurs maritimes Lloyd's of London est "universelle". La compagnie s'est assurée la plus grande part du marché de l'assurance maritime grâce aux nombreux comptoirs que les "Marchands anglais" ont entretenus sur tous les continents et dont ils tiraient les profits. Ces champions de la gestion des risques ont survécu à toutes les crises convaincus et convainquants lorsqu'ils citaient que "Partout où l'eau est salée, c'est l'Angleterre!" (Where it's salt water, it's England).

Histoire: Ces registres servaient à des sous-marins allemands à identifier les navires coulés en rayant leur nom des registres de la Lloyd's



## 21. LA BARGE DE PÊCHE



Modèle réduit 1/2 de ce qui'on appelait une barge de pêche, sur la rive nord de la Gaspésie. Elle mesurait, en réalité, entre 20 et 30 pieds (6 à 9 mètres) elle était propulsée à la voile ou à la rame, puis à moteur avec l'invention du moteur Acadia.

La barge est le premier instrument de l'économie qui réussit à faire vivre les familles de pêcheurs, les premiers "Blancs" à coloniser la côte nord de la Gaspésie.  
Modèle construit par Paul-Émile Cloutier, de St-Maurice (Gaspé)



---

## 22. TRANCHE, HARPON, LANCE, FOËNE.



Les pêcheurs de la région de Matane chassaient aussi une sorte de petit mammifère marin, un dauphin appelé "poursie". Leurs instruments de "chasse" se distinguent de ceux de la "pêche" parce qu'il n'y a pas de leurre, ni d'appât pour attirer le gibier: on doit l'approcher pour le tuer. Cette chasse a exercé tellement de pression sur les troupeaux de ces petites baleines (dont les plus grandes mesuraient 2 mètres) que très peu fréquentent nos eaux. La chasse en est maintenant interdite.

Ces anciens instruments de chasse servaient à trancher la bête; les deux harpons étaient faits pour être lancés, particulièrement celui qui a un cornet pour accueillir un long manche, l'autre servant aussi aux enfants qui "piquaient" les plies, à marée basse, au bord de la mer.

Le trident était employé pour capturer le saumon en le piquant directement sur le dos: la pointe centrale devait lui casser la colonne, les deux pointes extérieures, garnies de barbes, l'empêchaient de s'échapper, une fois immobilisé.



---

## 23. LA "BOUÉE DE MATANE" M0A



L'entrée de la Rivière Matane était "historiquement" balisée, car l'important trafic qui se faisait au "quai de la Rivière" devait orienter les utilisateurs en toute sécurité.

Elle était "mouillée" à un mille marin au large du quai, dans l'alignement de signaux fixes, d'abord sur les cheminées de l'hôpital, puis, sur la garde du pont de la route 132.

Pêches et Océans Canada ramassait ces bouées en automne, pour éviter que les glaces les transportent, et les réinstallaient au printemps avec des navires baliseurs. C'est maintenant le Club de Yacht qui s'occupe d'installer des bouées temporairement, lors du passage de régates internationales, ou interrégionales.



---

## 24. LENTILLE FRESNEL



Le travail de cette lentille est de grossir la lumière qu'elle entoure, afin de projeter le plus loin possible dans la nuit.

Jusqu'aux années 1950, la tourelle du phare abritait une lentille géante du même genre, dans laquelle on avait intégré d'autres lentilles qui projetaient en faisceaux très puissants des éclats lumineux dont le nombre et le temps entre eux variaient pour identifier chaque phare...

Le verre très pur de ces lentilles était produit à St-Gobain (France) reconnu pour la qualité de son produit.



---

## 25. LA CONTREBANDE SUR LE FLEUVE ST-LAURENT

Exposition thématique qui assure un roulement dans l'histoire maritime de Matane, celle des navires de contrebande qui ont fait diversion dans le développement de la Nouvelle-France, et de ceux qui ont pris la relève dans notre histoire plus récente de la prohibition. Nous suivrons la "Route 6" qui signifiait en même temps l'ouverture du chemin de ceinture de la Gaspésie, (1929) et la route de la contrebande dont le numéro de code était, lui aussi, N°6... Un "hommage" en quelque sorte aux 90 ans.

Cette exposition se complète par la publication d'un PETIT LIVRE NOIR DE LA CONTREBANDE", recueil d'histoires vraies, vécues, mais dont il ne faut pas parler...les familles de ces contrebandiers craignant que l'on "salisse" la mémoire de leurs vieux.

