

# LA GRANDE HERMINE

# THE "GRANDE HERMINE"

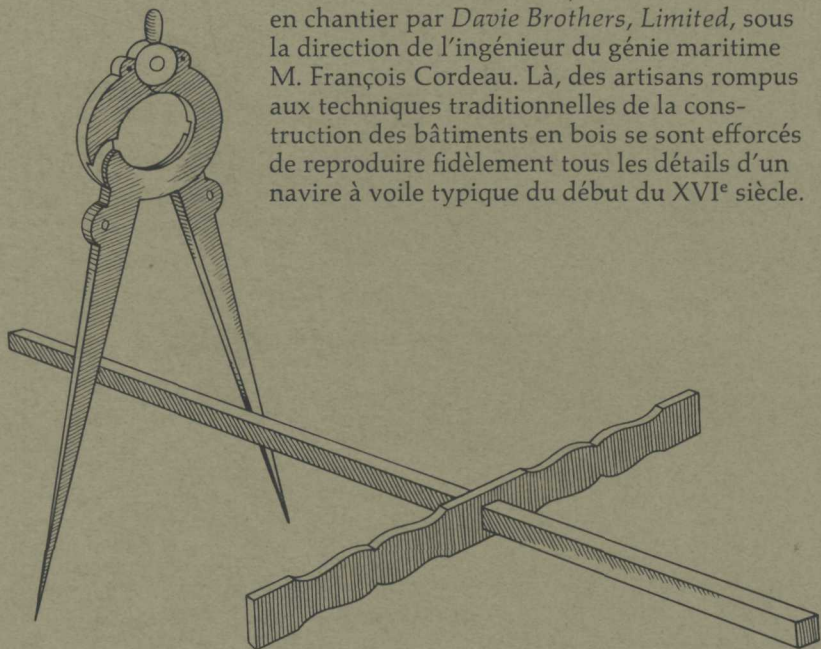
SERVICE DES LIEUX HISTORIQUES NATIONAUX

NATIONAL HISTORIC SITES SERVICE



Poursuivant l'exécution de son programme commémoratif des lieux et des événements importants de notre passé, le Service des lieux historiques nationaux du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a fait reconstruire une réplique du navire qui servit à Cartier dans son expédition hivernale de 1535-1536. L'École Polytechnique de Montréal, chargée des recherches pertinentes, a poursuivi ses investigations dans divers pays, de façon à produire une réplique aussi fidèle que possible du type de bâtiment qui avait fait ce voyage historique. Après plus de deux ans de recherches, le navire fut mis en chantier par *Davie Brothers, Limited*, sous la direction de l'ingénieur du génie maritime M. François Cordeau. Là, des artisans rompus aux techniques traditionnelles de la construction des bâtiments en bois se sont efforcés de reproduire fidèlement tous les détails d'un navire à voile typique du début du XVI<sup>e</sup> siècle.

As part of a continuing programme of commemorating the important sites and events of our past, the National Historic Sites Service of the Department of Indian Affairs and Northern Development undertook the reconstruction of a replica of the ship used by Cartier on his wintering expedition of 1535-36. Research carried out by the *Ecole Polytechnique de Montréal* involved consultation of sources throughout the world to ensure that the replica would be as faithful as possible to the type of vessel used on that historic voyage. After more than two years of research, the actual construction was begun at *Davie Brothers, Limited Shipyard*, under the direction of the naval architect, François Cordeau. Workmen skilled in the traditional techniques of wooden ship building have been employed to reproduce the construction details of a typical early sixteenth century sailing vessel.



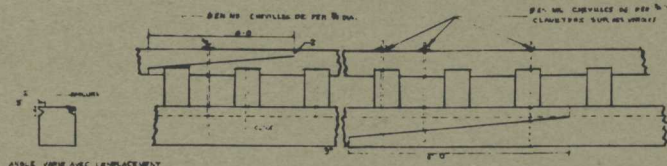


En l'an 1523, le Portugal et l'Espagne, pionniers des explorations transocéaniques, récoltaient déjà les fruits de leur hardiesse. Les Portugais, découvreurs de la route orientale des Indes, avaient la mainmise sur le commerce lucratif des épices; les Espagnols, qui tout d'abord croyaient avoir atteint le même but en faisant voile vers l'ouest, avaient fini par se rendre compte de leur erreur, tout en se montrant on ne peut plus satisfaits de leurs propres découvertes. Cortez venait d'entreprendre le pillage du Mexique, Pizarro était à la veille de conquérir le Pérou et l'or commençait d'affluer dans les coffres de Charles I<sup>er</sup> d'Espagne. Les Européens du Nord, avec un certain retard, se mirent bientôt de la partie pour accéder au pactole. Pendant plus d'un siècle, les Anglais allaient suivre l'exemple de Jean Cabot, explorateur originaire de Gênes et mandataire des marchands de Bristol, en quête d'un passage hypothétique vers l'Ouest, qui, assurément plus court sous les hautes latitudes, leur permettrait d'atteindre plus rapidement le Cathay. Cabot ne parvint pas à trouver ce passage en 1497, mais les descriptions qu'il rapporta des grands bancs de morue à proximité de son « île nouvelle » attirèrent les flottes de pêcheurs de la très-catholique Europe: les Anglais, les Portugais, les Basques et, après 1504, les Français.

En 1523, Sa Majesté très chrétienne, François I<sup>er</sup> de France, décida qu'il était temps de prendre sa part de richesses. Le navigateur florentin Jean Verrazzano fut donc chargé de faire voile à la recherche de la route de

By 1523 Portugal and Spain, the pioneers in transoceanic exploration, were reaping the harvest of their boldness. The Portuguese had found the route east to the Indies, and now controlled the lucrative spice trade; the Spaniards, who at first thought they had come to the same goal by sailing west, had discovered their mistake, but were more than satisfied with what they had found. Cortez had just begun to plunder Mexico, Pizarro was on the eve of the conquest of Peru, and bullion was starting to pour into the coffers of Charles of Spain. The northern Europeans, though slower to start, soon tried to get in on the bonanza. For over a century Englishmen would follow the lead of John Cabot of Genoa and Bristol, searching for a will-o-the-wisp western passage to Cathay which, it was believed, must surely be shorter in the higher latitudes. Cabot did not find his passage in 1497, but the reports he brought of the great banks of cod off his "New Fownde lande" drew the fishing fleets of Catholic Europe: English, Portuguese, Basque and, after 1504, French.

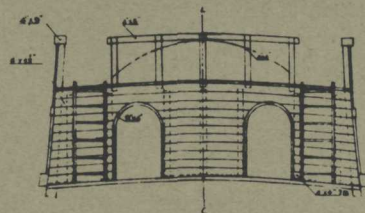
In 1523 His Most Christian Majesty, François I of France, decided that it was time for him to share the wealth. The Florentine navigator, Giovanni da Verrazzano, was commissioned to sail in search of the passage to Cathay; failing that, François would surely be satisfied with another Mexico. Setting a western course from Madeira, Verrazzano made his first landfall near Cape Fear, North Carolina, in the spring of 1524. Rather than risk encroaching on the



DETAIL DE LA QUILLE

Chine. En cas d'échec, François se contenterait bien d'un autre Mexique. Verrazzano met cap à l'ouest à hauteur de Madère et, au printemps de 1524, arrive en vue de terre, près du cap *Fear*, en Caroline du Nord. Plutôt que d'empiéter sur les territoires des Espagnols, il longe la côte vers le nord jusqu'au Cap-Breton, traverse le détroit de Cabot jusqu'à Terre-Neuve, et, de là, regagne la France. Il n'avait trouvé ni une route du nord-ouest, ni un nouveau Mexique, mais il avait dressé, pour la première fois, la carte du littoral oriental de l'Amérique du Nord dans sa partie tempérée. Il ajoutait aussi deux nouveaux noms sur la carte: l'*Arcadie*, terre des arbres (rebaptisée à tort *Acadie* par les géographes), et la *Gallia Nova* — ou Nouvelle-France.

Bien que le récit du voyage de Verrazzano ait influé profondément sur la cartographie contemporaine, il n'impressionna guère les autorités françaises avant une décennie. Par contre, les pêcheurs de Bretagne, de Normandie et de Saintonge se familiarisaient avec les eaux de l'Ouest. Puis, en 1534, maître Jacques Cartier met à la voile vers l'ouest, avec deux petits navires, pour reprendre la recherche. Il avait un objectif précis, la *Baye des Chasteaux*, qui constituait peut-être le passage longtemps cherché vers l'Asie, selon les pêcheurs, lesquels le situaient, heureusement, à une latitude voisine de celle des ports de France. Cartier pénétra dans la *baye*, le détroit de Belle-Isle, fit le tour (dans le sens d'une aiguille d'horloge) de la vaste étendue d'eau qu'il découvrait, abondant en plusieurs endroits (notamment à Gaspé, où après avoir fait du troc avec les indigènes, il en retient deux à son bord) et s'en revient en France par la même route. Cartier avait découvert le golfe Saint-Laurent, sans soupçonner, cependant, l'existence du grand fleuve qui s'y déversait de l'ouest, ni remarquer le détroit qui le reliait à l'océan vers l'est. Toutefois, son récit était si prometteur qu'on mit en branle des préparatifs plus importants pour l'expédition de l'année suivante.



FRONTON GAILLARD A

Spanish territories, he coasted north as far as Cape Breton, crossed Cabot Strait to Newfoundland, then returned to France. He had found neither a north-west passage nor a new Mexico, but he had charted for the first time the temperate east coast of North America, and added two new names to the map: "*Arcadia*," the land of trees (which subsequent geographers corrupted to "*Acadia*"), and "*Nova Gallia*," New France. Although Verrazzano's voyage profoundly affected contemporary map making, French officialdom did little about his discoveries for a decade. But the fishermen of Brittany, Normandy and Saintonge were familiarizing themselves with western waters. Then, in 1534 Master Jacques Cartier of St-Malo sailed west with two small vessels to continue the quest. He had a definite goal, the *Baye des Chasteaux*, which fishermen's reports indicated might be the long-sought passage to Asia, and which lay, conveniently, in about the same latitude as the French ports. Cartier entered the "bay" — the Strait of Belle Isle — made a clockwise circuit of the large body of water he discovered, landing at various places (including Gaspé, where he traded with the natives and abducted two of their number), and returned home the way he had come. Cartier had discovered the Gulf of St. Lawrence without, however, being aware of either the great river which flowed into it from the west or the strait which connected it with the ocean to the east. Still, his reports were promising enough to set in motion plans for a more imposing expedition the following year.

In the fall of 1534 Cartier received the King's pledge for 3,000 *livres*, half the cost of the expedition, and instructions to fit out and man three ships. François I was already engaged in his long struggle with the Emperor Charles V (who was also the King of Spain), and now the rivalry was to be extended to the west, to the Indies. On his first voyage Cartier had been primarily concerned with finding a way through the "New Fownde

Au cours de l'automne de 1534, Cartier reçut du Roi l'assurance que 3,000 livres, la moitié des frais de l'expédition, lui seraient versées pour l'armement de trois navires. François I<sup>er</sup>, déjà en conflit avec l'Empereur Charles Quint (également roi d'Espagne) prolongeait ainsi une rivalité qui allait se propager à l'ouest jusqu'aux Indes. A son premier voyage, Cartier visait surtout à trouver un chemin au delà de l'« île nouvelle », et rien ne nous porte à croire qu'il en était autrement en 1535.

En pieux chrétiens, Cartier et son royal patron cherchaient, sans doute, des âmes à sauver; et, peut-être avaient-ils entendu parler par leurs otages Indiens de l'existence du fabuleux Royaume du Saguenay comme d'un *nouveau Mexique*. Nous pouvons présumer que les Indiens avaient révélé à Cartier que leur village était situé sur la rive du grand fleuve du Canada qui descendait de l'ouest. Enfin, c'était peut-être la route vers le Cathay . . .

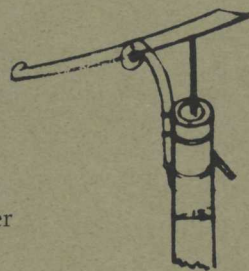
Pendant l'hiver de 1534-1535, Cartier procéda au choix de ses navires et de ses équipages. Ces trois vaisseaux étaient de Saint-Malo: *la Grande Hermine*, de 120 tonneaux, *la Petite Hermine*, de 60 tonneaux, et *l'Emerillon*, de 40 tonneaux. Ils étaient minuscules au regard des normes actuelles, mais le vaisseau amiral était encore plus gros que la plupart des bateaux qui voyageaient annuellement de Saint-Malo au banc de Terre-Neuve. Dotés d'un équipage d'une trentaine d'hommes, ces bâtiments peu spacieux ne devaient guère offrir de confort, mais les bateaux bretons étaient étanches et tenaient bien la mer. Il est probable, toutefois, que Cartier, aidé par le Trésor royal, ait choisi les meilleurs de l'époque. Il s'est montré tout aussi prudent, d'ailleurs, dans le choix de ses hommes.

Nous avons les noms de la majorité des 110 hommes qui prirent la mer avec lui en 1535. C'étaient, pour la plupart, des Malouins: marins, marchands et bourgeois; hommes sûrs et respectables, dont bon nombre étaient parents avec le capitaine. Ces hommes connaissaient bien la mer et sans doute avaient-ils déjà navigué sur les flottilles de pêche.

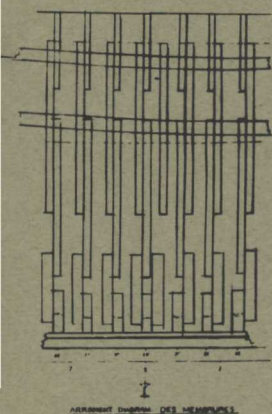
landes," and there is no reason to suppose that the aims were very different in 1535. Undoubtedly, as devout Christians, Cartier and his royal master would be on the look-out for souls to save; and perhaps they had already heard from their Indian captives of the fabulous Kingdom of Saguenay, that "other Mexico." Almost certainly Cartier would have been told by the Indians of their home on the great river of Canada flowing out of the west. This, at last, might be the road to Cathay.

During the winter of 1534-5 Cartier chose his ships and crews. His vessels were three ships of St-Malo: *La Grande Hermine*, 120 tons, *La Petite Hermine*, 60 tons, and *L'Emerillon*, 40 tons. By modern standards all were tiny, but the flagship was probably bigger than most of the vessels which made the annual trip from St-Malo to the Newfoundland banks. Even with their crews of thirty or less they would have been crowded and uncomfortable, but Breton ships were tight and seaworthy, and with the King's money to back him Cartier would have chosen the best available. He was just as careful in his choice of crew. We have a list of most of the 110 men who sailed with Cartier in 1535. They were residents of St-Malo for the most part, sailors, tradesmen, bourgeois; solid, respectable men, a number of whom were relatives of the Captain. Such men were familiar with the sea, and probably a fair number had already sailed with the fishing fleets.

To guide him Cartier had little more than his own experience from the previous voyage. Perhaps he had access to the records of the Verrazzano voyage, but it is doubtful whether he can have had any useful maps or charts, for few had been published, and fewer still were accurate. Even had there been charts available, they would have been of small use, for the art of navigation was still in its infancy. Cartier had a compass, but since magnetic variation was but imperfectly understood, this could serve only as a rough



POMPES

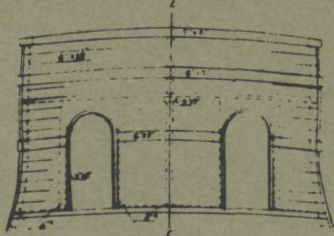


Cartier n'avait pratiquement aucun moyen d'orientation, si ce n'est son expérience du précédent voyage. Peut-être eut-il accès aux relations de voyage de Verrazzano, mais nous doutons fort de l'utilité des cartes dont il a pu se servir, car il y en avait peu de publiées et encore moins de précises. Même si des cartes marines avaient existé, elles auraient été d'un faible secours, car l'art de la navigation était encore rudimentaire. Cartier avait un compas, mais sujet à caution, puisque la déviation magnétique était mal connue à l'époque. Il avait aussi sans doute un astrolabe et peut-être une arbalestrille, instrument de navigation tout à fait récent à l'époque. Muni de ces instruments, le ciel étant clair et la mer calme, il pouvait déterminer la hauteur du soleil et des étoiles, et calculer sa latitude (distance de l'équateur en degrés) avec une certaine précision, mais pas autant que sur la terre ferme. Les observations de Cartier quant à la latitude sont exactes, à un degré près, ordinairement en trop. Il n'y avait pas de méthode éprouvée, cela viendra un siècle plus tard, pour déterminer la longitude (distance à l'est ou à l'ouest d'un certain point, mesurée en degrés). Les calculs de Cartier au sujet de la longitude sont rares et totalement imprécis. Avec des moyens techniques si limités, il a probablement suivi la pratique courante de navigation sur un parallèle. Par cette méthode, on faisait voile vers le nord ou le sud jusqu'au point de latitude désiré, puis on mettait franc cap vers l'est ou l'ouest.

On éliminait ainsi le besoin de connaître la longitude. L'ennui majeur de cette méthode de navigation, c'est que faute de loch, on ne pouvait pas mesurer la vitesse. D'où, aucune idée de la distance parcourue et de la date approximative du débarquement. La navigation sur un parallèle offrait au navigateur transatlantique deux routes possibles: il pouvait, à l'instar des Espagnols, et tout comme Cartier en 1541, voguer vers les Açores, puis vers les Indes à l'ouest, et ensuite longer la côte vers le nord; ou bien, suivre la route septentrionale que préféraient les explorateurs

guide to direction. He also probably had an astrolabe, and perhaps the newest of navigational instruments, a cross-staff. With these, provided the sky was clear and the deck steady, he could observe the elevation of sun and stars, and calculate his latitude — the distance, measured in degrees, from the equator—with reasonable accuracy, although this was still best done ashore. Most of Cartier's observations for latitude are within a degree of being correct, although usually slightly high. There was as yet no accurate method of fixing longitude — the distance, measured in degrees, east or west of a given point; this lay over a century in the future. Cartier's calculations of longitude were few, and wildly inaccurate. Within these navigational limitations, he probably followed the customary practice of parallel sailing. This involved sailing north or south until one hit the latitude of his objective, then shaping a course due east or west along the parallel of latitude. The need to know longitude was thus eliminated. The major difficulty of parallel sailing was lack of a log with which to estimate speed. Hence, there was no way of knowing the distance sailed, and the time of land-fall could not be predicted accurately. Using parallel sailing the transatlantic navigator had two possible routes: he could, as the Spaniards did, and as Cartier did in 1541, sail south to the Azores, then west to the Indies, and coast northwards; or he could take the high latitude crossing favoured by British explorers and probably most French fishermen. The former had the advantage of following the north-east trade winds, the latter was shorter. Although Cartier left no record of his 1535 course, he probably used the northern route.

Once across the ocean Cartier would rely on pilotage or coasting techniques which were more highly developed in the sixteenth century than deep-sea navigation. Here his principal instruments would be the compass, for taking bearings on known landmarks, and a sounding lead and line for testing the



anglais et, vraisemblablement, la majorité des pêcheurs français. La première permettait bien de profiter des vents alizés du nord-est, mais la seconde était plus courte. Cartier ne laissa aucune indication quant au cap des vaisseaux lors du voyage de 1535, mais on croit qu'il suivit la route du nord.

L'océan traversé, Cartier se serait fié aux techniques du cabotage ou pilotage côtier, qui étaient beaucoup plus répandues au XVI<sup>e</sup> siècle que la navigation hauturière. Dans ce cas, ses instruments les plus utiles auraient été le compas, pour faire le point d'après certains amers bien connus, ainsi que la sonde (un plomb au bout d'une ligne) pour connaître la profondeur de l'eau. Nous savons que Cartier avait une sonde et, de plus, il appert que les croix qu'il a érigées en ses lieux de débarquement, lui servaient de points de repère. Finalement, en l'absence de « routiers » ou guides de navigation à l'usage des pilotes dans les eaux européennes, Cartier avait ses deux Indiens Domagaya et Taïnoagny, qui le guidaient le long du fleuve du Canada.

Les trois navires levèrent l'ancre de Saint-Malo le 19 mai 1535 et, après une traversée mouvementée, *la Grande Hermine* atteint l'île Funk à l'est de Terre-Neuve, le 7 juillet.

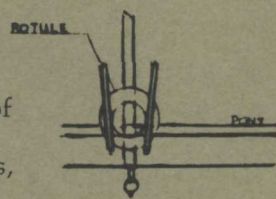
Cartier pénètre dans le détroit de Belle-Isle et jette l'ancre au Blanc-Sablon afin d'attendre les deux autres bâtiments qu'il avait perdus de vue pendant la traversée. Ils arrivent le 26, et, après avoir fait quelques réparations et provision de bois et d'eau fraîche, ils remontent de concert la côte Nord. Arrivé à hauteur du passage entre Anticosti et la côte Nord, Cartier se trouve dans des eaux inconnues, se fiant à ses deux Indiens qui, capturés à Gaspé, habitent cependant un village en amont du grand fleuve, vers lequel ils guident maintenant Cartier. Le 17 août, ils passent devant le Saguenay, entrée légendaire du fabuleux royaume du Nord. Cartier s'arrête pour explorer la côte, à la recherche d'une anse où abriter ses navires, mais n'en trouvant point, il pousse vers l'ouest, passe l'île-aux-Coudres, com-

bottom. Cartier we know had the latter, and most of the crosses which he erected at his landing places were intended as navigational landmarks. Finally, in the absence of the "rutters," or books of sailing directions which served the pilot in European waters, Cartier had his two Indians, Domagaya and Taïnoagny, to direct him along the river of Canada.

The three ships left St-Malo on May 19, 1535, and after a stormy crossing *La Grande Hermine* made her first landfall, as expected, at Funk Island east of Newfoundland on July 7.

Cartier entered the Strait of Belle Isle, and anchored at Blanc Sablon to await the other two ships, which had become separated from him during the crossing. They arrived on the 26th, and after refitting and taking on wood and fresh water, began coasting along the North Shore. Once inside the passage between Anticosti and the North Shore Cartier was in unknown waters, and dependent on his two Indians. Although they had been captured in Gaspé, their home was further up the great river into which they now led Cartier. On August 17 they passed the Saguenay, the reputed gateway to a fabulous kingdom of the north. Cartier stopped to explore the coast for an inlet up which he could take his ships, but finding none continued west, past Ile aux Coudres "where the lands and provinces of Canada begin" on September 7, to Stadacona, the Indian village under Cap Diamant. On the 16th the two larger vessels were warped up the St. Croix (St. Charles) River, and into the mouth of the Lairet at high tide; the tiny *Emerillon* was left in the roadstead for further exploration.

The Indians of Stadacona were friendly, but when Cartier expressed a desire to travel further upriver they tried to discourage him with stories of great dangers ahead, and refused to provide him with guides. Nevertheless, on September 19 *L'Emerillon* set sail up river with about two dozen men, and no guides or interpreters. At the head of



MANUELLE



# DEUXIÈME VOYAGE DE CARTIER

# LA THE GRANDE HERMINE

# CARTIER'S SECOND VOYAGE

ITINERAIRE DE  
JACQUES CARTIER EN 1535-1536  
CARTIER'S ITINERARY  
(1535-1536)



--- arrivé en 1535  
— retour en 1536

0 50 100  
Milles

OCEAN ATLANTIQUE



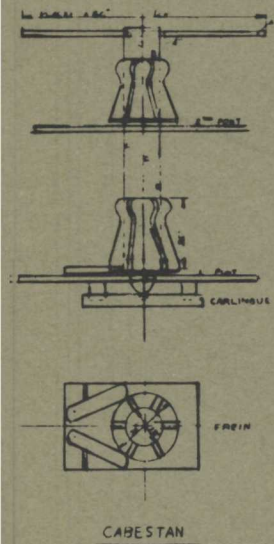
mencement de la province de Canada, pour mouiller à Stadacona, village indien établi sous le cap Diamant. Le 16 septembre, les deux plus grands navires sont toués dans la rivière Sainte-Croix (aujourd'hui appelée Saint-Charles) jusqu'à l'embouchure de la rivière Lairet, à marée haute; *L'Emerillon* reste en rade afin de poursuivre l'exploration. Les Indiens de Stadacona prodiguent les marques d'amitié, mais s'efforcent de dissuader Cartier de pousser plus avant, lui faisant entrevoir mille dangers, et refusent même de lui fournir des guides. Néanmoins, le 19 septembre, *l'Emerillon* lève l'ancre avec deux douzaines d'hommes, sans guide ni interprète. A la tête du lac Saint-Pierre, après avoir dû amarrer le navire, ils continuent en barques jusqu'au village fortifié d'Hochelaga, dans l'île de Montréal. Cartier débarque le 3 octobre et trouve les Indiens prêts à se lier d'amitié et à faire du troc. Ils lui vantent les riches territoires traversés par la rivière du nord-ouest ou des Outaouais, mais lui déconseillent de s'aventurer plus à l'intérieur. L'absence d'un interprète est un sérieux handicap et, après avoir contemplé le pays du haut de la colline, qu'il nomme Mont-Royal, il décide de retourner à Stadacona. Le 11 octobre, *l'Emerillon* remonte la Sainte-Croix où les hommes avaient commencé à se cantonner pour l'hiver. Entre-temps, les relations avec les indigènes s'étaient détériorées. Reprochaient-ils à Cartier d'avoir abordé directement les Indiens d'Hochelaga, les privant ainsi du rôle d'intermédiaires? Ou bien les Français les avaient-ils offensés? Quoiqu'il en soit, les marins de Cartier avaient commencé à ériger une palissade de pieux, entre le havre et l'intérieur des terres, afin de protéger les navires. Cartier fait renforcer la palissade, creuser un fossé, dresser un pont-levis et, la nuit, poste des sentinelles, après avoir organisé quatre tours de garde. Les navires mêmes devaient servir de quartiers aux premiers Européens à hiverner au « Canada. »

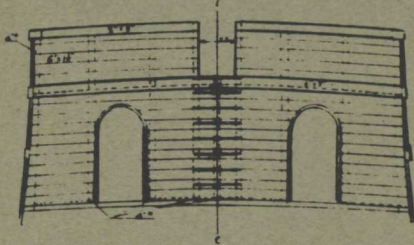
Cet hiver-là fut la pire épreuve que les

Lac St-Pierre they were forced to moor the ship and proceed in longboats to the fortified town of Hochelaga on Montréal Island. Cartier landed on October 3, and found the Indians friendly and willing to barter. They told him of the riches that lay up the river flowing out of the north-west (the Ottawa), and of the dangers to travellers venturing any further inland; but the lack of an interpreter hampered communication, and after surveying the country from the hill he named Mont Réal, Cartier decided to return to Stadacona.

On the 11th *L'Emerillon* was brought into the St. Charles where the rest of the men had begun preparing wintering quarters. During her absence something had happened to disrupt relations with the natives. Perhaps they were upset that Cartier had made direct contact with the Indians of Hochelaga, depriving them of the rôle of middlemen; or the Frenchmen may have done something to offend them. At any rate, Cartier's sailors had begun construction of a log palisade on the landward side of their harbour to protect the ships. Cartier reinforced this wall, dug a moat and built a draw-bridge, and divided the men into four watches to do nightly sentry duty. The ships themselves were to provide quarters for the first Europeans to winter in what is now Canada.

The winter, when it came, was beyond anything the Frenchmen had experienced or expected. From mid-November till mid-April the ships were frozen in. Snow piled up to a depth of four feet, and the river ice reached the gunwales of some of the ships. Drinking water was hard to get and fresh food almost impossible; even the Indians suffered, and were unable to send out hunting parties. Then the scurvy appeared. Cartier first noticed the disease among the Indians, and attempted to quarantine the ships, but he was too late; by December his own men were sick. By mid-February there were less than ten men still on their



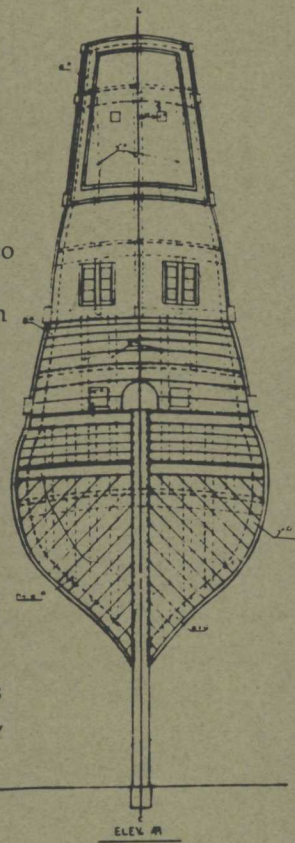


Français eussent jamais vécue ou imaginée. De la mi-novembre à la mi-avril, les navires sont pris par les glaces. La neige atteint une hauteur de quatre pieds et la glace de la rivière monte jusqu'aux plats-bords. L'eau potable se fait rare et se procurer des vivres frais est pratiquement impossible; les Indiens mêmes souffrent au point de renoncer à toute expédition de chasse. Puis, le scorbut fait son apparition, tout d'abord chez les Indiens, comme le constate Cartier, qui veut mettre les navires en quarantaine, mais il est déjà trop tard. En décembre, ses hommes contractent la maladie et, à la mi-février, dix hommes à peine sont encore valides, plusieurs sont déjà morts. Il fallut les enterrer dans la neige, car les hommes étaient trop faibles pour creuser la terre gelée. Alors que les hommes valides ne sont plus que trois ou quatre, Cartier constate enfin que Domagaya, victime du fléau, a fini par guérir. Ce dernier révèle aux Français, l'existence d'un remède indien, une infusion de rameaux de conifères, appelés *annedda*, d'une efficacité telle que Cartier, dans un élan d'enthousiasme, salue cette tisane comme une panacée. Les Français se méfient toujours des Indiens, surtout de Taïnoagny, et leur cachent leur faiblesse; mais tant que dure l'hiver, leurs relations sont bonnes. Au cours de longues soirées, les Indiens émerveillent les Français avec leur histoires du royaume du Saguenay, (*l'or, les rubis et bien d'autres richesses y abondent et l'on y voit des hommes blancs comme les Français, vêtus de robes de laine*); et ils leur parlent aussi de pygmées, d'unijambistes et d'autres monstres. Ces récits, si les Français ont vu juste, n'étaient que contes invraisemblables pour tromper l'ennui des froides soirées d'hiver; mais Cartier y croyait. Comme l'hiver touche à sa fin, les Indiens se montrent plus hostiles, à la suite sans doute de rivalités internes auxquelles ils voudraient mêler leurs visiteurs. Dès la mi-avril, à la débâcle, Cartier commence ses préparatifs de retour. Vingt-cinq de ses hommes sont morts au cours de l'hiver

feet, and several had already died. The bodies were buried in the snow, for their companions were too weak to dig in the frozen earth. Finally, when his able-bodied men were reduced to three or four, Cartier noticed that Domagaya, who had been ill, was now well. He revealed to the French the Indian remedy, an infusion of evergreen boughs which they called *annedda*, and this proved so successful that Cartier in his enthusiasm hailed it as the universal panacea.

The French remained suspicious of the Indians, especially Taïnoagny, and took pains to conceal their weakness from them, but through the winter they were friendly enough. In the long evenings the Indians regaled the French with tales of the Kingdom of Saguenay "where there is an infinity of gold, rubies and other riches, and men white as Frenchmen, dressed in woolen robes," of pygmies, and one-legged men, and other monsters. These stories, if the Frenchmen understood them aright, sound very much like tall tales told to while away a cold winter evening; but Cartier believed them. As winter drew to a close the Indians seemed to become more hostile. This may have been merely the result of internal rivalries into which they tried to draw their visitors.

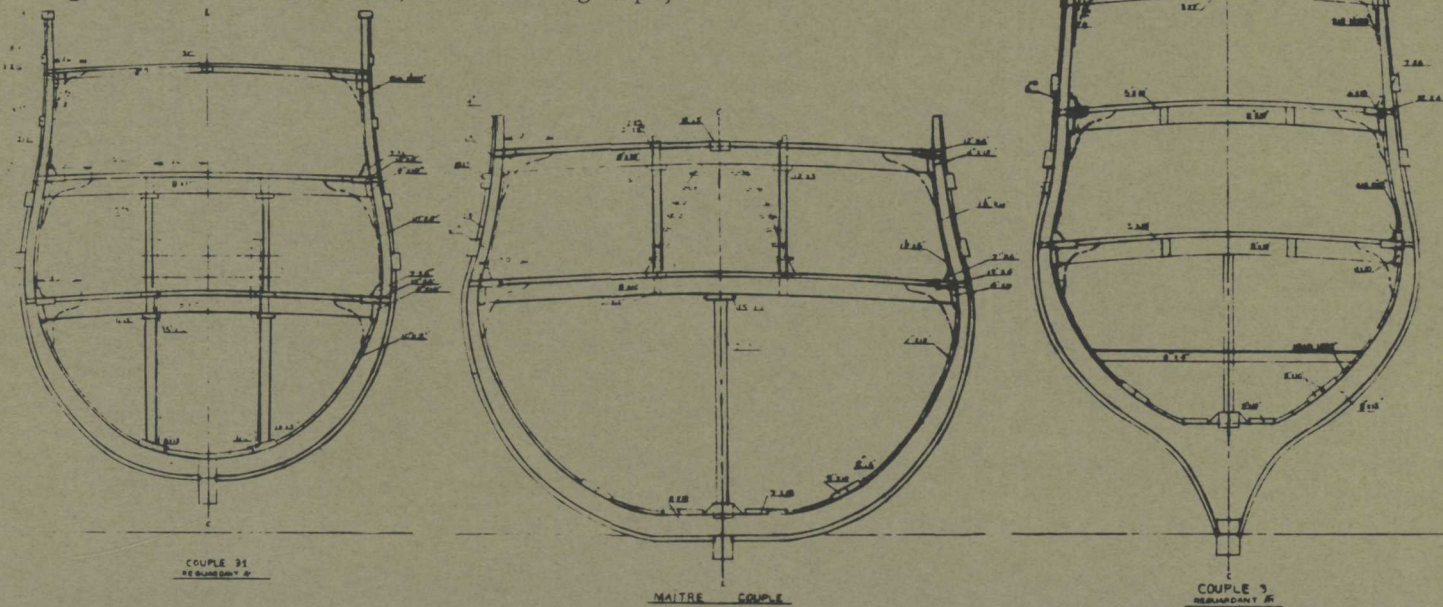
The ice broke in mid-April, and Cartier began preparations for his return to France. Twenty-five of his men had not survived the winter, leaving him with too few men to man all his ships, and it was decided to leave one behind. The *Petite Hermine*, while not the smallest, was probably the least seaworthy, and after the useable tackle had been removed the hulk was given to the friendly Indians of Sitadin (a neighbouring village) to salvage for nails and bits of iron. The feast of the Holy Cross fell on May 3, just as Cartier was preparing to leave, and to celebrate the occasion he erected a large cross bearing the legend "FRANCISCUS PRIMUS, DEI GRATIA FRANCORUM REX, REGNAT." These celebrations over, he departed on the 6th, taking with him a num-



et, faute d'équipages complets, il décide d'abandonner un navire. Si *la Petite Hermine* n'était pas le plus petit de ses bâtiments, sans doute tenait-il moins bien la mer, et, après en avoir enlevé tout le gréement utilisable, on abandonne la coque aux Indiens amis de Sitadin, village voisin, afin qu'ils récupèrent les clous et le fer. La fête de la Sainte-Croix tombait le 3 mai, juste avant le départ de Cartier, et pour célébrer l'occasion, il érigea une grande croix portant l'inscription: *FRANCISCUS PRIMUS, DEI GRATIA FRANCORUM REX, REGNAT*. Après ces fêtes, il lève l'ancre le 6, emmenant avec lui plusieurs indigènes, dont le chef Donnacona.

La descente du fleuve s'effectue sans incidents, mais elle constitue l'étape finale des découvertes de Cartier. Jusque-là, bien que les côtes situées à l'est de Terre-Neuve et de l'île du Cap-Breton aient été connues des Européens, personne ne semble avoir remarqué le détroit qui les séparait. A deux reprises, Cartier était entré dans le golfe par le détroit de Belle-Isle, mais cette fois, cap sur l'est, il longe la côte sud de Terre-Neuve et, par le détroit de Cabot, rejoint l'Atlantique. Le 16 juillet 1536, *la Grande Hermine* et *l'Emerillon* jettent l'ancre à Saint-Malo. Leur absence a duré un an, un mois et vingt-sept jours.

ber of natives, including the chief, Donnacona. The downriver trip was uneventful, except that it completed the final stage of Cartier's discoveries. Hitherto, although the eastern coasts of Newfoundland and Cape Breton Island were known to Europeans, no one seems to have been aware of the strait that lay between them. Twice Cartier had entered the Gulf via the Strait of Belle Isle, but this time he sailed east along the southern coast of Newfoundland, and through Cabot Strait to the Atlantic. On July 16, 1536, *La Grande Hermine* and *L'Emerillon* dropped anchor at St-Malo. They had been gone a year, one month and twenty-seven days.



## DESCRIPTION DE LA REPLIQUE DE LA GRANDE HERMINE

### 1. — *Dimensions principales.*

Longueur hors-tout: 78 pieds et 9 pouces.

Largeur hors membrures: 25 pieds.

Creux sur quille: 12 pieds.

Jauge, selon les mesures de l'époque,  
de 100 à 120 tonneaux,  
selon les mesures d'aujourd'hui, 242 tonnes.

### 2. — *Détails essentiels de la construction.*

Quille, en sapin de Douglas, de 55 pieds et 4 pouces de longueur, par 12 pouces de largeur et 12 pouces de hauteur.

*Etrave*, en chêne de 12 pouces de largeur par 14 pouces de profondeur.

*Etambot*, en sapin de Douglas de 10 pouces par 12 pouces.

*Couples ou membres*, en sapin de Douglas, de 12 pouces d'épaisseur par 12 pouces de largeur aux varangues, s'amenuisant à 10 pouces de profondeur aux genoux et à 6 pouces aux allonges.

*Serres bauquières*, en sapin de Douglas, mesurant 10 pouces par 4 pouces au premier pont et 10 pouces par 3 pouces aux autres ponts.

*Bordage*, en cyprès jaune, variant en épaisseur de 3 pouces à 1 pouce et demi du bas au haut du navire.

*Vaigrage*, ou revêtement intérieur, en cyprès jaune d'épaisseur variant entre 2 et 3 pouces.

*Baux et barrots*, en sapin de Douglas, mesurant 8 pouces par 10 pouces, avec un bogue de 6 pouces.

*Bordés de pont*, en sapin de Douglas, d'une largeur de 8 pouces et d'épaisseur variant entre 1 pouce et demi et 3 pouces selon l'importance du pont, le tout traité sous pression au pentachlorophenol.

### 3. — *Description.*

La Grande Hermine est une barque à deux ponts dont l'étrave est prolongée par un éperon, la *Poulaine*.

La structure qui s'élève au-dessus du pont principal, à l'avant, est le *gaillard d'avant* et celle de l'arrière s'appelle le *gaillard arrière*.

## GENERAL DESCRIPTION OF THE REPLICA OF THE GRANDE HERMINE

### 1. — *Main Dimensional Specifications*

Overall length: 78 ft. 9 in.

Overall width: 25 ft.

Depth of hold: 12 ft.

Burden, rating of the time 100-120 Tons.  
today's rating, 242 tons.

### 2. — *General construction details*

*Keel*: Douglas fir, 55 ft. 4 in. long,  
by 12 in. square.

*Stem-post*: oak, moulding 14 in., siding 12 in.

*Stern-post*: Douglas fir, 10 in. by 12 in.

*Bracings*: Douglas fir, floor-timbers 12" x 12",  
tapering to 10" at the knees and to 6" at  
the stern-timbers.

*Beam-clamps*: Douglas fir, 10" x 4" at main  
deck and 10" x 3" at the other decks.

*Planking*: yellow cedar, varying from 3"  
thick at top to 1" at bottom.

*Inner plankings*: yellow cedar, 2" to 3" thick.

*Beams and Joists*: Douglas fir, 8" x 10",  
with a 6" rounding.

*Deck flats*: Douglas fir, 8" wide and from  
1" thick at the orlop-deck, to 3" thick at  
the main deck, pressure impregnated  
with pentachlorophenol.

### 3. — *Description*

The GRANDE HERMINE is a two decked ship, with its stem extended by a spur, called the Head.

The structure rising at the fore-part of the main deck is called the *Forecastle*, and the one aft is called the *Quarter-Deck*. The upper decks of these are called respectively the *forecastle-deck* and the *poop-deck*.

The hold between the keel and the lower deck is divided both fore and aft in 6 compartments or bunkers, as follows:

1. the officers' quarters
2. the cable-locker
3. the sail-locker
4. the cargo hold
5. the powder-magazine
6. the sea-biscuit store-room, above the

Les ponts supérieurs de ces deux gaillards se nomment, respectivement, *dunette avant* et *dunette arrière*.

La cale, entre la quille et le pont inférieur, est divisée, de l'avant à l'arrière, en 6 compartiments ou soutes, comme suit:

1. la soute des maîtres
2. la soute aux câbles
3. la soute aux voiles
4. la soute aux provisions
5. la soute aux poudres
6. la soute aux biscuits, située au-dessus de la soute aux poudres.

L'entrepont est divisé en deux compartiments. Celui de l'avant, le plus vaste, constitue les *quartiers de l'équipage* dans lesquels la *cuisine* est également aménagée. On y gardait aussi quelques bestiaux de provision.

Le compartiment de l'arrière de l'entrepont s'appelle la *Sainte-Barbe* dans laquelle logeaient le *canonnier*, l'*aumônier*, le *chirurgien* et l'*écrivain*.

Sur le pont principal, dans le gaillard arrière, se trouvent deux cabines: le *Corps de Garde* et la *cabine du capitaine*.

Le Corps de Garde est surmonté d'un *Dos d'Ane* qui accomode la *barre du gouvernail* et qui donne au timonier une vue sur l'avant du bateau.

Le deuxième pont du gaillard arrière se divise en deux parties: L'une sur l'avant, à ciel ouvert, constitue le *pont de veille* des officiers de quart et on y trouve deux *abris rudimentaires pour les pilotes*. Ouvrant sur le pont de veille, se trouve la cabine des officiers pouvant loger quatre personnes.

Les parois de l'entrepont sont percées de 6 *sabords à canon*. Le pont supérieur et le pont inférieur portent deux *cabestans* servant aux manoeuvres et sur le pont inférieur se trouvent deux *pompes* servant à évacuer l'eau des cales.

#### 4. — *Mât, voilure et gréement*.

1. A l'avant le *mât de misaine*, surmonté du petit *mât de hune* et d'une *flèche*, mesurant 82 pieds et 8 pouces dont 65 pieds et 2 pouces au-dessus du pont;

*powder-magazine*.

Between-decks, there are two compartments. The one fore, the largest, is called the *crew's quarters*, where the galley also is to be found. Sometimes, livestock was kept in the same area.

The rear part of 'tween decks is called the *gunners' storeroom*, which was also the quarters for the *master gunner*, the *chaplain*, the *surgeon* and the *writer*.

On the main-deck, inside the quarter-deck, are the *Guard-room* and the *captain's cabin*. Above the *Guard-room*, there is the *shelving-ridge*, which holds the *rudder-tiller*; from here the helmsman has a good view ahead of the ship.

The lower planking of the quarter-deck is divided in two parts: the one fore is called the *officers' watch deck*, and there are two simple *shelters* for the *pilots*. On the watch deck, there is the *officers' quarters*, with accommodation for four people.

The walls of 'tween decks have 6 *gun-ports*. The upper and lower decks support two *capstans* for the manoeuvring of the ship, and on the lower deck there are two *pumps* to pump out water from the hold.

#### 4. — *Masts, sails and riggings*

1. The *fore-mast*, standing on the stem, with at the top the *lower-yard* and the *mast-pole*, is 82'8" high, with 65'2" rising above the upper-deck;

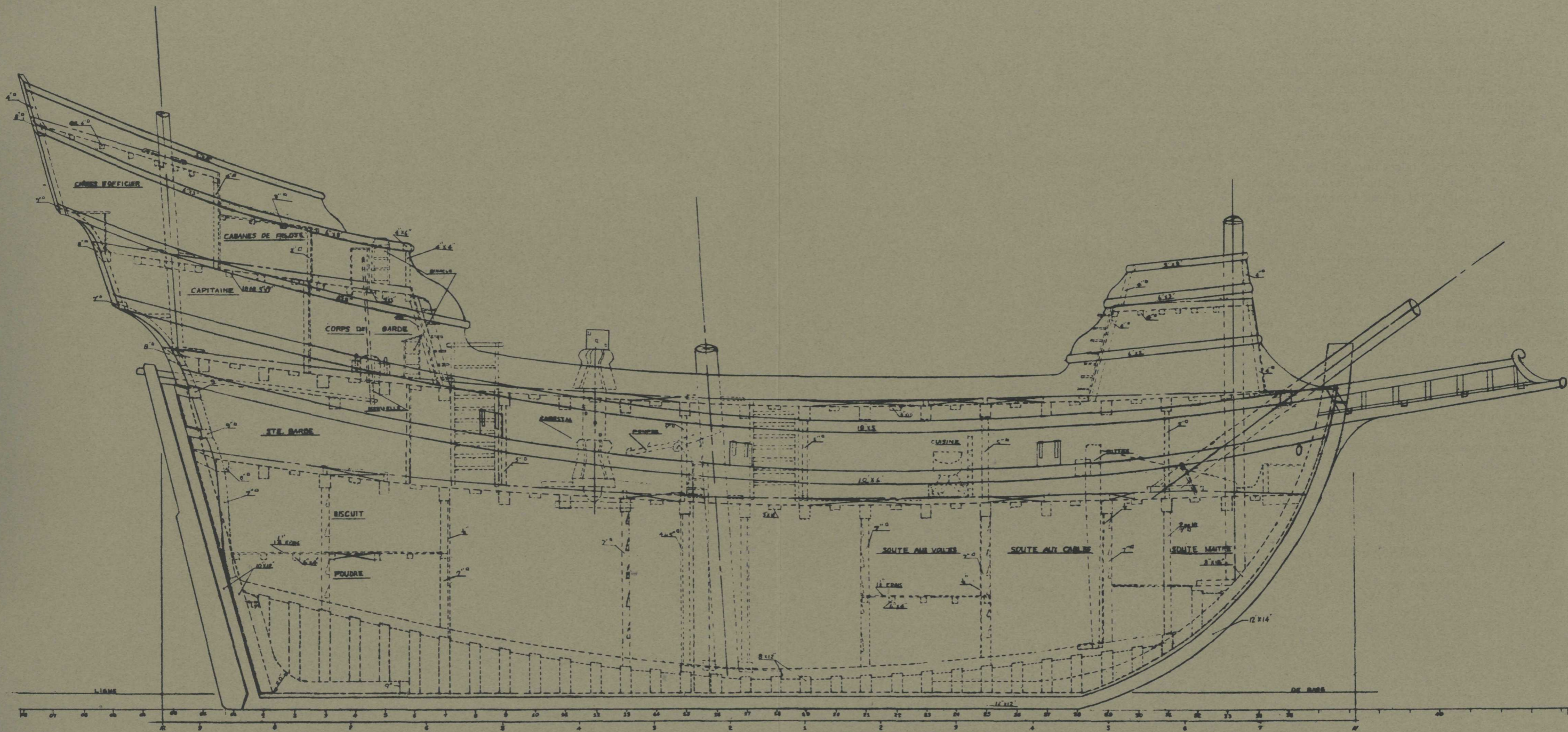
2. The *main-mast*, amidships, with at the top a *mast-pole* and a *main top-mast*, is 101' high, with 83' rising above the main-deck;

3. The *mizzen mast*, aft, 45'6" high with 32'6" rising above the main-deck.

Above the Head, there is the *bowsprit-mast*, at a 35 degree angle and jutting 42'6" outside the ship.

On the quarter-deck, placed horizontally, there is a "jib-boom", 11' long, jutting 3' outside the ship.

The *sails*, six in number, are of the *square type* for the foremast and the main-mast, and of the *lateen type*, for the mizzen mast. The sail hanging from the bowsprit-mast is called



DIST. ENTRE CENTRE DES MEMBRURES 25'00"  
 DIST. ENTRE COUPLES 5'0"

2. Au centre, le *grand-mât*, surmonté du grand mât de hune et d'une flèche, mesurant 101 pieds dont 83 pieds au-dessus du pont;
3. A l'arrière, le *mât d'artimon*, mesurant 45 pieds et 6 pouces dont 32 pieds et 6 pouces au-dessus du pont.

Au-dessus de la Poulaine se trouvera le *mât de beaupré*, incliné à 35 degrés et mesurant 42 pieds et 6 pouces hors du bateau. Sur le gaillard arrière, à l'horizontale, se trouve un « bout dehors » de 11 pieds dont 3 pieds débordant le bateau.

Les *voiles*, au nombre de six, sont de *type carré* dans le mât de misaine et le grand-mât, et de *type latin* au mât d'artimon. La voile attachée sous le mât de beaupré s'appelle *civadière*.

Le gréement, les manoeuvres fixes et courantes reproduisent, aussi fidèlement que possible, ceux de l'époque de Jacques Cartier.

#### 5. — Art héraldique.

Le fronteau du gaillard avant porte les *Armes de la Ville de Saint-Malo*.

Le fronteau du gaillard arrière porte les *Armes de France*.

Le tableau arrière illustre les *Armes de Bretagne*.

On peut obtenir de plus amples renseignements sur le Service des lieux historiques nationaux et se procurer des copies additionnelles en s'adressant au :

Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien  
Ottawa, Canada

the *spritsail*.

The standing riggings and the running riggings are as true reproductions as possible of the riggings made in Jacques Cartier's time.

#### 5. — Heraldry

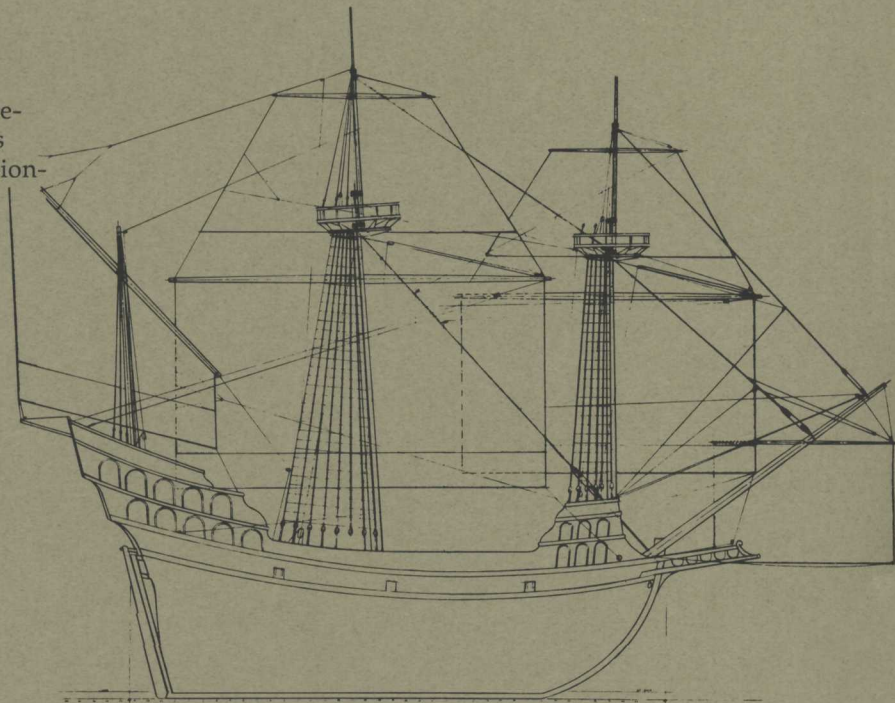
The forecastle breast-beam is emblazoned with the *Arms of the Town of Saint-Malo*.

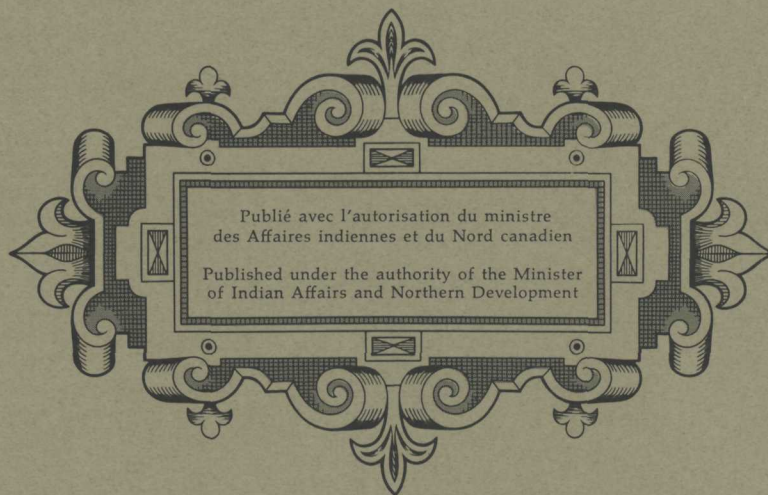
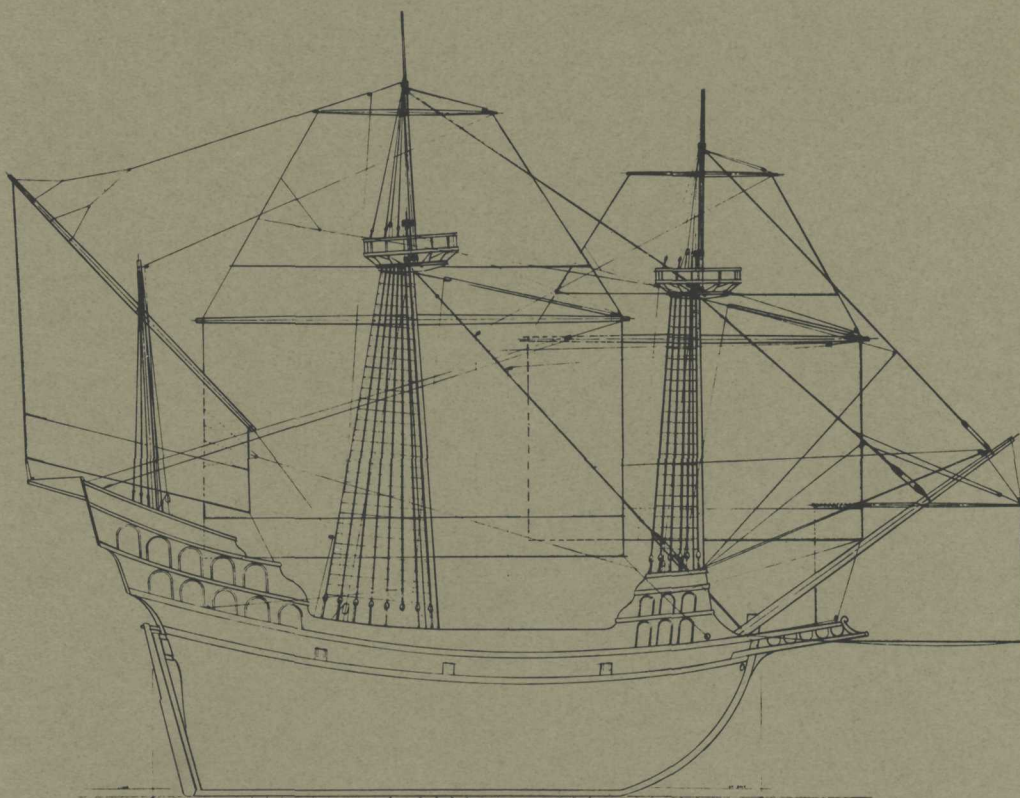
The quarter-deck breast-beam is emblazoned with the *Arms of France*.

The rear scutcheon is emblazoned with the *Arms of Brittany*.

For additional copies of this publication or other information on the National Historic Sites Service write to:

Department of Indian Affairs and Northern Development  
Ottawa, Canada





ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
Imprimeur de la Reine et Contrôleur  
de la Papeterie  
Ottawa, Canada  
1968

Prix: 25 cents

N° de Cat. R64-3468

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.  
Queen's Printer and Controller of Stationery  
Ottawa, Canada  
1968

Price: 25 cents

Cat. No. R64-3468