

La base de données d'Ellis Island

À défaut d'avoir « un oncle d'Amérique », nombre d'entre nous avons des cousins, plus ou moins éloignés, qui ont émigré aux États-Unis. Il peut s'avérer dès lors très intéressant de rechercher les informations concernant leur arrivée dans le port de New York, plus précisément à Ellis Island, où débarquait la majorité des immigrants. Nous disposons pour cela de la gigantesque base de données mise en ligne il y a quelques années par les autorités américaines, concernant les arrivées dans le port de New York entre 1892 et 1924 de plus de 25 millions de passagers et membres d'équipage. Afin de vous présenter ici les informations disponibles sur le site d'Ellis Island, nous avons, en guise d'exemple, recherché les données concernant quelques passagers qui firent la traversée entre le Havre et New York, à bord du paquebot Lafayette appartenant à la Compagnie Générale Transatlantique, du 5 au 14 août 1922.

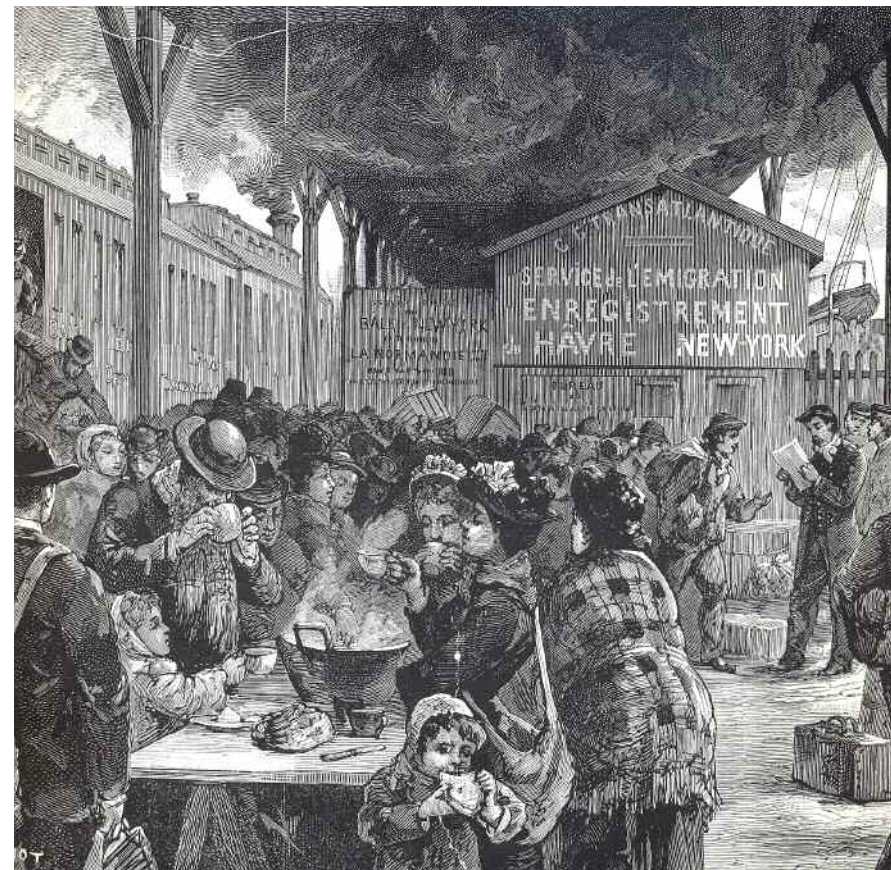
TÉMOIGNAGE

PAR LAURENCE ABENSUR-HAZAN

ACCÈS AU SITE

Le site www.ellisland.org permet, dès sa première page, un accès direct à plusieurs options de recherche. La seule information indispensable requise est l'indication du patronyme (« last name ») ou de ses premières lettres. Il est possible d'ajouter le prénom (« first name »), une année de naissance, précise ou approximative, ainsi que le sexe (« gender »). Quelques secondes plus tard, apparaît la liste des réponses, classées dans l'ordre alphabétique des prénoms. À ce stade, les informations fournies sont le nom, prénom, lieu de résidence, année d'arrivée à Ellis Island et âge à l'arrivée. Pour chacune des personnes indiquées, trois documents sont disponibles : la fiche du passager (« Passenger Record »), la page du registre d'émigration correspondant à la date d'arrivée du navire concerné (« Original Ship Manifest ») et la photographie du navire (« Ship Image »).

Pour accéder à l'un de ses trois documents, il est nécessaire de s'inscrire - gratuitement - sur le site par la simple indication d'un pseudonyme et d'un mot de passe. Il est possible ensuite de commander, moyennant finances, des copies de ces documents.



Les trains d'émigrants de la Compagnie Générale transatlantique. Arrivée au Havre sous la tente de la Compagnie : inscription et embarquement des émigrants. L'illustration, 1884.



Affiche de la Compagnie Générale transatlantique.

EXEMPLE DE RECHERCHE

Nous avons choisi de rechercher les informations disponibles dans cette base sur la famille Claquin, qui fit le voyage en cabine de première classe sur le Lafayette qui arriva à New York le 14 août 1922. Cette famille était composée de quatre personnes : Madame Claquin mère, Madame Claquin, Mesdemoiselles Andrée et Marthe Claquin.

Une fois saisi le patronyme Claquin sur la page initiale de recherche, la première personne de la famille à apparaître dans la liste des réponses est Andrée Claquin. En cliquant sur le « Passenger Record » ou sur son nom, nous obtenons les informations complémentaires suivantes à son sujet : elle réside de manière habituelle à New York, a débarqué le 14 août 1922, elle est âgée de 13 ans et 6 mois (arrondis à 14 ans sur la page initiale des réponses), elle est de nationalité française et a effectué une première traversée en 1916, à l'âge de 7 ans. Les autres informations concernent le sexe, la situation matrimoniale, le nom du bateau, le port de départ, ainsi que le numéro de la ligne sur laquelle est inscrit le passager sur l'« Original Ship Manifest ».

Pour trouver davantage de renseignements, il suffit maintenant de cliquer sur le lien qui renvoie à ce document qui permet, comme son nom l'indique, d'accéder à la page originale du registre d'immigration concernant les passagers du Lafayette. Il est important ici de bien veiller à laisser l'image apparaître en totalité, avant de cliquer sur la flèche permettant de l'agrandir. Ce document se présen-



Les autorités américaines souhaitent également savoir si le passager est polygame ou anarchiste, connaître son état de santé physique et mentale, les éventuelles blessures ou lésions qui peuvent l'affecter, sa taille, sa carnation, la couleur de ses yeux et de ses cheveux, ses signes distinctifs, son pays et sa ville de naissance. Les coordonnées du plus proche parent dans le pays d'origine sont aussi demandées, avec précision souvent du lien de parenté.

En accédant à la ligne où est inscrite Andrée Claquin, nous retrouvons dans les lignes précédentes et suivantes les trois membres de sa famille faisant partie du voyage. Nous découvrons que sa mère se prénomme Élisabeth, qu'elle est âgée de 34 ans et 2 mois, qu'elle n'a pas d'emploi, qu'elle parle et écrit le français et l'anglais, qu'elle est française. Comme nous le supposons à partir de la liste des passagers du navire, Andrée est aussi accompagnée de sa jeune sœur, Marthe, âgée de 9 ans et 11 mois. Comme leur mère, elles sont de nationalité française, mais ne parlent et n'écrivent, elles, que le français. Continuant notre recherche sur Andrée Claquin, nous découvrons de nombreuses informations supplémentaires qui répondent aux questions imprimées en tête de colonnes sur le registre : qui a payé la traversée ?, le passager possède-t-il au moins US \$50 (si non, préciser le montant), est-il déjà venu aux États-Unis et si oui, quand et où ?, le passager rejoint-il un parent ou un ami, et dans ce cas, préciser les coordonnées ?, quel est l'objet de la visite ?, quelle est sa profession ?...

La seconde page du « Manifest Ship Record » nous apprend qu'Élisabeth Claquin est venue deux fois à New York auparavant, en 1914 et 1921, qu'elle rejoint cette fois son mari, Mr Charles Claquin, qui demeure 453 w 115/St. à New York, que ses deux filles sont nées à New York et

qu'elles ont...les yeux bleus. Élisabeth est née à Paris, tandis que sa belle-mère, Rose, est née à Gendreville. Les informations sont tapées à la machine, un ajout manuscrit nous signale que Madame Claquin mère est atteinte de sénilité.

À partir de ces premières informations, obtenues à propos d'un seul et même débarquement à Ellis Island, nous pouvons poursuivre la recherche sur les

autres voyages effectués par la famille et retrouver encore d'autres d'éléments de sa vie.

Il faut pour cela revenir à la page de réponses initiales sur laquelle chaque passager apparaît autant de fois qu'il a débarqué à New York. Andrée Claquin, notre passagère de départ, y est donc signalée plusieurs fois, notamment en 1916 (et non 1914, contrairement à l'information donnée sur l'« Original Ship Manifest » de 1922). En suivant le même parcours sur le site, nous découvrons qu'elle a fait la traversée, lors de ce voyage, à bord du bateau Espagne venant de Bordeaux. Cette fois-là, elle était venue avec ses deux parents : Charles Claquin, alors âgé de 33 ans, déclaré comme « voyageur », et sa mère, Élisabeth, âgée de 28 ans. Sa petite sœur, Marthe, alors âgée de 4 ans, était également du voyage. Français, ils demeuraient en permanence à Paris cette année-là. Leur plus proche parent était Madame Claquin mère qui habitait 6, rue de Ecoles. Charles Claquin a indiqué en 1922 avoir effectué deux précédents voyages en 1907 et 1914, mais apparaît six fois sur la page de réponses initiale. Élisabeth, elle, a indiqué être déjà venue en 1908 et 1915.

En recherchant les informations relatives au premier voyage de Charles, en 1907, nous découvrons qu'il a débarqué à Ellis Island en février 1907 et qu'il était alors célibataire. En mai 1908, Charles et Élisabeth, mariés, firent le voyage ensemble et se déclarèrent résidents à Paris. Ils se sont donc mariés, probablement à Paris, entre février 1907 et mai 1908. Madame Rose Claquin demeurait en 1908, dans le même arrondissement parisien qu'un an auparavant, mais 14, rue Victor Cousin.

Nous pourrions évidemment poursuivre les recherches en parcourant les « Original Ship Manifests » de chaque voyage effectué par les membres de cette famille et mettre ainsi bout à bout quantité d'informations.

L'exemple donné ici à partir de quelques recherches partielles laisse déjà apparaître la richesse des informations présentes sur cette base de données et montre combien de nouvelles pistes s'ouvrent grâce à elles.

Comme tout travail de mise à disposition publique de données, certaines imperfections sont toutefois à signaler.

RÉSERVES

Du point de vue de la forme, certaines pages des « Original Ship Manifests » n'apparaissent pas, ou apparaissent dans le désordre, l'ordre d'apparition de la première et de la seconde page pouvant être inversé. Il ne faut donc pas hésiter à visionner les pages précédentes et suivantes en cas de doute.

Sur le fond, certaines données peuvent être très approximatives, voire fausses. Les informations ont probablement été communiquées verbalement par les passagers. Il s'ensuit dès lors certaines erreurs, comme nous l'avons montré précédemment s'agissant de la date de l'un des voyages effectué par Elizabeth Claquin (1916 au lieu de 1914). Cela est-il dû à une erreur ou à une mauvaise prononciation de sa part, ou bien à une mauvaise compréhension de la part de l'employé chargé d'enregistrer les passagers ? Nous ne le saurons jamais.

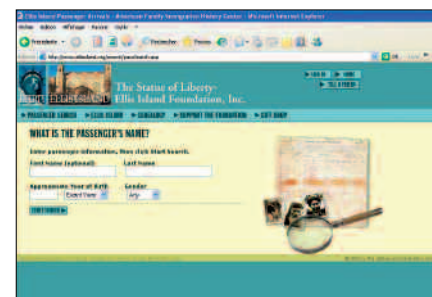
Certaines informations apparaissent clairement erronées car transcrites phonétiquement. En outre, des erreurs supplémentaires sont apparues lors de la saisie des informations pour la réalisation de la base, car celle-ci a été effectuée par des Américains, forcément peu familiers des noms de villes ou villages étrangers. La ville d'Angoulême, par exemple, est ainsi devenue ... Arigonlune sur la page des réponses !

Noms et prénoms peuvent être parfois franchement déformés. Un prénom féminin peut apparaître sous sa forme masculine si celle-ci existe : Andrée Claquin est répertoriée sous l'identité d'André Claquin pour l'un de ses débarquements. Il ne faut donc pas hésiter à naviguer et à visualiser tous les enregistrements correspondant aux noms et prénoms approchants. Il est d'ailleurs possible d'affiner la recherche en précisant certains critères : en excluant un prénom, en indiquant seulement les premières lettres du nom ou du prénom, en sélectionnant les sonorités approchantes, en indiquant une année approximative de débarquement ou de naissance, en précisant la ville ou le pays d'origine, ou même la nationalité. Les possibilités sont donc suffisamment larges pour ne pas « passer à côté » des informations recherchées. Ces nombreuses facilités permettent également de compenser les quelques défaillances de la base.

Ces quelques réserves émises, la base de données d'Ellis Island reste une extraordinaire source d'informations sur nos cousins d'Amérique, ou sur toute personne ayant traversé l'Atlantique au cours des années 1892-1924.

LISTE DES PASSAGERS DE CABINE			
Paquebot "Lafayette"			
DÉPART DU HAVRE POUR NEW-YORK			
Le 5 Août 1922			
Commandant BREVET, Victor, Capitaine au Long Cours, Chevalier de la Légion d'Honneur			
M. de KERENFLEG	Second Capitaine	M. AUTIN	Télégraphiste
M. LE HUËDE	1 ^{er} Lieutenant	M. DESPREZ	Chef-Mécanicien
M. LE GUIL	2 ^e " "	M. SAUVAGET	Mécanicien
M. FRIACH	3 ^e " "	M. LIOS	Officier-Mécanicien
M. CHAIN	Élève-Officier	M. OLLIVIER	" "
M. BOUMÉRIÈRE	Commissionnaire	M. DUPRAY Eugène	" "
M. GUILLERY	2 ^e Commissionnaire	M. GIRON	" "
M. LE GHEMBLE	Médecin	M. LE COZ	Mécanicien-Électr.
M. AUDOUARD	Télégraphiste	M. DUPRAY Raoul	Assistant-Mécanicien
M. BRINGAULT	1 ^{er} Maître d'Hôtel	M. BRETON	" "
		M. MENGVY	2 ^e Maître d'Hôtel

CABINES DE PREMIERE CLASSE			
M. Gratian Aldes Mme Gratian Aldes	M. P. Duran M. F. Dorval Mme F. Dorval	Mlle M. Girard Mlle M. Gibson	Mme Johnson Mlle E. Johnson M. A. Jenney
M. H. H. Downan M. Barreau Mme Barreau	M. G. Duthiers Mlle Marie O'Donnoghue Mme John Dwy Mlle R. S. Dwy Mlle G. Dessez	M. Haas Mme Haas Mlle J. N. Heyeman Mlle A. N. Heyeman Mme Grace Houston Mlle Anne Hobert M. Pierre Hurta	M. F. Kirsch Mme F. Kirsch M. R. Kirsch
Mlle Lucy Chandler Mme Claquin, mère Mme Claquin Mlle Andrée Claquin Mlle Marthe Claquin Mlle J. St. Grignon M. F. R. Cox	M. Thomas Fawc M. Sherman Fawc Mlle Ellen Fawc M. J. L. Gillet M. Gramme-Isquid		Mme Aida Lantz Mlle Alice Logan



Page d'accueil du site d'Ellis Island.

Le BOURRELIER et le SELLIER

et quelques autres métiers du harnachement.



Parmi les métiers occupés à l'équipement des bêtes de somme ou de monte, notre mémoire n'a conservé que les dénominations de bourrelier et de sellier. Deux métiers dont le parcours historique est lié à quelques autres oubliés aujourd'hui.

PAR JEAN-LOUIS MOREL



Détail du harnachement d'un cheval. Photo ACTIF.

Harnachement de deux chevaux de front. Photo ACTIF.

Détail de la bride. Photo ACTIF.

CORPORATIONS AU MOYEN ÂGE

Parmi la centaine de corporations qui soumet ses statuts au Prévost des métiers de Paris en 1268, on trouve déjà les bourreliers et les selliers, mais aussi les lormiers dont la trajectoire est intimement mêlée à celle des selliers. En ce XIII^e siècle le harnachement occupe également d'autres corps de métier :

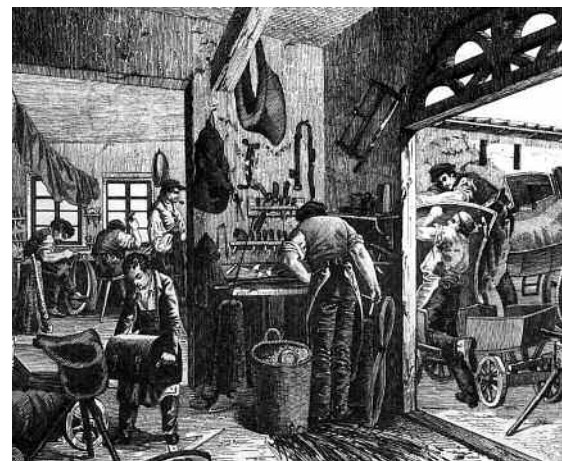
- les bâtiers (ou bastiers) qui fabriquent plus particulièrement les selles destinées aux ânes et aux mulets.
- les chapuseurs qui construisent les charpentes de selles.
- les blasonniers qui garnissent les charpentes de selle avec du cuir. On les appelait aussi cuivreurs de selle.

Dans leurs statuts, les bourreliers sont définis comme « feseres [faiseurs] de coliers à cheval et dossières de seles, et de toute autre manière de bourrelerie appartenant à charreterie fête de cuir de vaches et de chevaux ». Le métier est alors relativement libre et il n'a pas de contraintes. Les statuts évolueront régulièrement jusqu'au XVIII^e siècle. Charles VI les reformera une première fois en 1404 à la

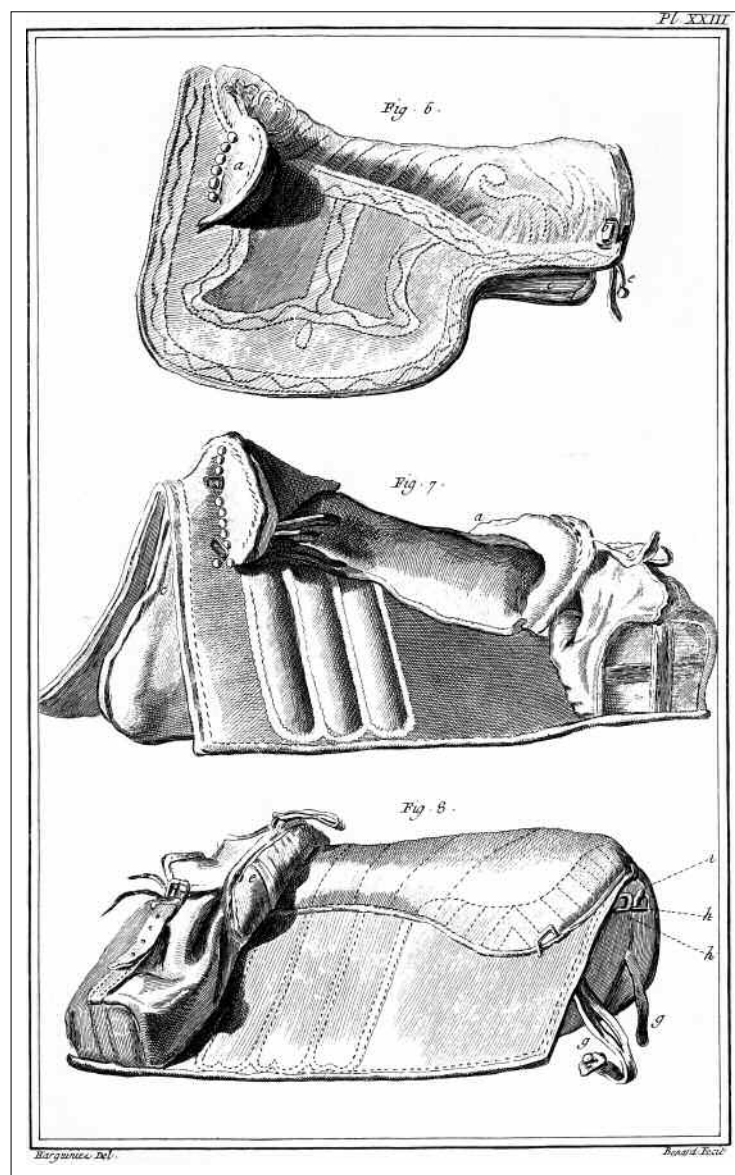
demande des maîtres bourreliers établis à Paris. Ils changeront encore en 1578 et en 1665. En 1734, les maîtres de la profession auront le titre de bourreliers-bâtiers-hongroyeurs. Les bourreliers avaient depuis 1716 le droit de hongroyer leur cuir. Le hongroyage est une façon de tanner le cuir issue d'anciennes méthodes venues de Hongrie, d'où



Détail d'un collier. Photo ACTIF.



L'atelier du bourrelier.



Quelques types de selles. Encyclopédie Diderot.

BASTIERS ET SELLIERS

Les bastiers (ou bâtiers) ne prendront l'appellation de bourrelier qu'à partir du XIX^e siècle. Ils fabriquaient les bâts, mais aussi le harnachement pour les ânes et les mulets. Sans être riche, le bastier gagnait bien sa vie. Il avait une clientèle nombreuse, surtout dans les régions au relief accidenté, impraticable pour les charrettes. Le paysan qui va au marché, le tisserand ou le meunier avaient un âne ou un mulet. Les colporteurs les plus aisés pouvaient se payer une bête pour transporter leurs marchandises de village en village. Ce métier restera très florissant jusqu'à la fin du XVIII^e siècle en raison du mauvais état des voies de communication. Ainsi au XVII^e siècle, on trouve à Martel (Lot) treize bastiers. Il s'agit souvent de familles, bastiers de père en fils, qui ont fini par être à l'aise financièrement, possédant maisons et terres.



L'atelier du bourrelier au musée Albert-Demard (Champlitte, Haute-Saône).

Si les outils et les méthodes sont pratiquement les mêmes, le métier de sellier est quelque peu différent de celui de bourrelier. C'est en quelque sorte son pendant « aristocratique ». Au Moyen Âge seuls les seigneurs peuvent se permettre d'avoir des chevaux de monte. Jusqu'à la Révolution la clientèle du sellier est aisée : nobles et riches bourgeois, gens de cour. La selle et ses accessoires, en plus d'être utilitaires, sont également une distinction sociale. Au Moyen Âge, la selle est richement peinte, rehaussée d'or et d'argent. Plus tard, elle sera recouverte des plus beaux velours, ornée de dentelle, décorée avec les métaux les plus précieux. Plus tardivement apparaîtra le sellier « ordinaire » qui fabrique des selles pour ceux qui chevauchent par nécessité plus que pour l'apparat : les notaires et les médecins visitant leurs clients ou quelque marchand aisé faisant le tour de ses magasins (voir encadré). Le développement des diligences, des carrosses et des malles-poste donnera au sellier l'occasion d'exercer son talent dans la vie quotidienne des bourgades.

LA FIN D'UN ARTISAN

Avec le progrès et la mécanisation, tous ces métiers vont devoir s'adapter. Au XX^e siècle, le cheval-vapeur remplace les animaux. Les selliers et les bourreliers vont se reconverter ou tout du moins chercher un revenu de remplacement dans d'autres activités. Certains deviendront matelassiers ; des selliers pratiqueront la sellerie et le garnissage des voitures automobiles.

Les sports équestres, la randonnée et les manades procurent encore du travail aux selliers qui sont maintenant polyvalents ; ils sont devenus selliers-bourreliers. Quant au bourrelier de nos campagnes, il a bien disparu aujourd'hui.

Remerciements : Alain DUCHARME / Association du cheval de trait d'Ile-de-France (ACTIF)



Les outils du bourrelier. Coll. Personnelle. J.L. Morel.

(a) - À ne pas confondre avec le hongreur, homme qui châtré les chevaux.
(b) - Histoire des artisans quercynois - Françoise Auriscote.

LES SELLIERS AU XVIII^e SIÈCLE

« Le 28 septembre 1781, l'inventaire des biens professionnels de Gérome Calmel, maître sellier à Figeac, permet d'apprécier l'évolution vers la simplicité des selles vendues à Figeac. La noblesse rurale s'est appauvrie, la bourgeoisie d'affaires accorde peu d'importance aux cérémonies. Chez le sellier Calmel, étaient vendues des selles sans luxe[...]. Géraud Calmel, marchand sellier, s'était marié dans le milieu des selliers puisque c'est son beau-frère présumé, Antoine Lacombe, qui fait l'estimation des matières premières et des outils encore à l'atelier à la demande de la veuve Jeanne de Lacombe. Les Lacombe sont selliers de père en fils et très considérés socialement puisque le 29 septembre 1730 à Notre Dame du Puy, Marie Lacombe, fille d'Estienne Lacombe, maître sellier, et Marguerite de Guary, épouse un bachelier François Espeilhac, fils du notaire Espeilhac. Parce qu'elle avait épousé un maître sellier, Jeanne de Lacombe avait été nommée héritière universelle par son père Etienne Lacombe le 12 janvier 1725. L'inventaire des marchandises entreposées dans l'atelier de son mari est restreint : 6 peaux de moutons pour le rembourrage de la selle sont évaluées à 5 livres, 2 coupons de cuir blanc à 0 livre 90, 2 croupières, éléments du harnachement du cheval, tous les articles en cuir : deux paires de bourses à 2 livres, 2 garnitures de brides à 2 livres, 5 licols à 3 livres 15, 2 paires de courroies à 9 sols, 3 fourchettes de croupières à 1 livre 15. Il y a les équipements en métal : 3 éperons à 15 sols, 2 arceaux de selle montée, les articles de confort : 2 coussins de selle. Et enfin Lacombe estime les outils nombreux de son parent et confrère : 2 marteaux, 2 couteaux à pied, 1 paire de ciseaux, un compas, 1 passe corde, un emporte-pièce, 1 paire de tenailles, des râpes en bois, limes, étau, et 4 âlènes, le tout valant trois livres. »⁽¹⁾

SUR INTERNET

• Le site de Bernard Lacuche, sellier depuis plus de vingt ans : <http://www.sellerie-lacuche.com/>



Les outils du bourrelier. Coll. Personnelle. J.L. Morel.

Salon Généalogique

ENTRÉE
LIBRE

egan92@club-internet.fr
01 47 80 54 42

**18 et 19
novembre 2006**

Salle des Fêtes
10 rue Louis Jean
92 La Garenne-Colombes

Cercle généalogique de
**Colombes,
Bois-Colombes,
La Garenne-Colombes**