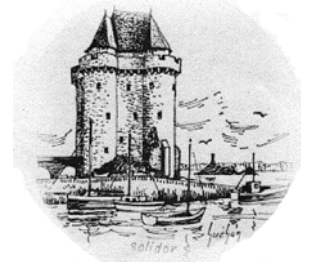


COMMUNICATION

N° 53 - Mai 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Construire le site www.caphorniersfrancais.fr est intéressant, certes, mais que l'histoire des Cap-Horniers soit encore une aventure humaine aujourd'hui est chaque fois une découverte émouvante.

« Mon arrière-grand-père a été apprenti sur le *Saint Rogatien* du 29 juillet 1905 au 5 février 1906 » nous dit un visiteur du site qui a réussi à trouver notre adresse et la Matricule de son bisaïeul (voir page suivante). « J'ai quelques questions sur ce document... ajoute-t-il :

- 1 - Le navire basé à Nantes effectuait des voyages réguliers de Cardiff (G-B) à Newcastle (Australie) via quels ports ? Transportant du charbon ?
- 2 - Que signifient port Nantes 599 et 263
- 3 - Lieu d'embarquement Cardiff... "Décédé" comme dans le dernier port de ce navire ? Ou irait-il vers un autre port comme Valparaiso ?
- 4 - Une question très importante sur ce document, la destination "L.C." représente-t-il "La Coruña" en Espagne, La Corbière ou un autre port ?
- 5 - Enfin, est-il possible d'obtenir le journal du capitaine de cette période, juillet 1905 - 1906 ? »

Après un premier échange laborieux de courriels (il traduit en Français ses courriels avec Google), nous finissons par comprendre que Philippe Jeanneau, né au Pérou puis installé en Floride, ne pratique pas notre langue et a du mal à naviguer dans les archives françaises. Grâce au rôle photographié par Jean-Yves Le Blévec et Jean-Marc Le Clainche et dépouillé par Philippe Jaquard, nous reconstituons un fragment de l'histoire de Léon Jeanneau pour le plus grand plaisir de son arrière-petit-fils. Nous en sommes très heureux.

Yvonnick LE COAT

Recherche : Léon Jeanneau, un arrière-grand-père déclaré mort, mais bien vivant !

Cher Philippe,

Je vous remercie pour votre long courriel qui nous permet de comprendre que nous devons vous aider, le mieux que nous pouvons, à avancer dans la connaissance de l'histoire de votre arrière-grand-père... qui est votre histoire... mais aussi la nôtre. Et merci pour les photos.

Léon Janneau, forgeron de son métier, embarque en 1905 à Cardiff (Pays de Galles) sur un voilier cap-hornier qui charge du charbon. Le *Saint Rogatien* va partir pour l'Afrique du Sud, l'Australie et le Chili. Léon a 23 ans, il est inscrit au bureau de l'Inscription Maritime de Nantes : inscrit provisoire n°1267. Il embarque comme chauffeur : il s'occupera en particulier de faire fonctionner la chaudière du bord (elle alimente en vapeur les différents treuils, treuil à brasser les vergues, guindeau pour manœuvrer les ancres, etc.) quand on le lui demandera. Le voilier fait une escale à East London (Afrique du Sud), où il décharge son charbon. Il repart alors sur lest pour un autre port charbonnier, Newcastle en Australie, où il charge à nouveau du charbon, pour les usines de traitement du nitrate à Tocopilla (Chili). Du Chili, le voilier repart chargé de nitrate pour Nantes.



Arrivé en Australie, Léon déserte le 5 février 1906, car tel était sans doute son objectif : aller tenter sa chance dans le nouveau monde. Souvent, les déserteurs réapparaissaient et demandaient à être réembarqués, car marin était leur seule perspective d'avenir ; ils devaient alors "faire un acte de soumission" et écopiaient d'une peine de prison au retour en France. Mais ce n'est pas le cas de Léon. Il veut aller au Pérou (mirage d'une réussite assurée ?).

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €, couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette
tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>

DESIGNATION DES CORPS, ESPÈCE et nom de bâtiment.	PORTS ET BÉNÉFICIAIRES d'armement.	DESTINATION.	FORCE numérique DE LA RÉGION.	LIEUX d'embarquement.	FONCTIONS à bord.	DATES D'ENTRÉE au corps ou d'embarquement.	DATES DE SORTIE du corps ou de débarquement.	LIEUX de débarquement.	POSTES ET BÉNÉFICIAIRES de débarquement.
<i>3/ Saint Rogatien</i>	<i>Port 363</i>	<i>S.C.</i>		<i>Cardiff</i>	<i>chauffeur</i>	<i>29 fév 1911</i>	<i>1 jan 1911</i>	<i>Devon à Newcastle</i>	<i>Port 363</i>
<i>Néanmoins provisionnellement comme absent sans nouvelles. (N° Prof. de 1^{er} janvier 1911)</i>									

Matricule de Léon Jeanneau (A. D. Nantes)

Alors même que le *Saint Rogatien* continue son voyage vers le Chili, Léon le quitte à Newcastle (NSW, Australie) et ne donne plus de ses nouvelles. Pourtant il passe en Amérique du Sud ; il a sans doute embarqué comme matelot sur un navire qui s'y rendait, et il s'installe au Pérou.

Trois ans après sa désertion, l'Inscription Maritime de Nantes - qui l'avait enregistré comme déserteur en 1906 - l'inscrit "décédé à Newcastle" en 1909... car peut-être l'est-il ? Il fallait en effet un délai de trois ans quand un marin avait disparu du bord sans que l'on ait retrouvé et identifié son corps pour le déclarer décédé... même si sa noyade en plein océan était une certitude dans le cas d'une disparition accidentelle. Ce sont trois ans pendant lesquels la famille ne pouvait pas faire le deuil du disparu !

Au Pérou, sa présence est notée officiellement par le Consulat de France... qui n'a semble-t-il eu aucun rapport avec l'Inscription Maritime de Nantes... Léon est inscrit comme résident français, même si pour l'Inscription Maritime il est toujours décédé. Il peut donc officiellement se marier là-bas, avec votre arrière-grand-mère, cher Philippe.

Quand arrive la Grande Guerre, Léon est mobilisé. Vous connaissez sans doute la suite. Nous avons pris connaissance de ses documents militaires (Matricule militaire), mais nous ne savons rien de sa vie ensuite : à Nantes ? ou/et au Pérou ? Peut-être pouvez-vous nous la raconter ? Quant à nous, nous restons à votre disposition, et nous continuons notre travail sur les Cap-Horniers... dès que ce sera possible, nous mettrons sur le site le voyage de Léon Janneau (ou Jeanneau ?) sur le *Saint Rogatien*.

Bien amicalement,

Yvonnick et Brigitte LE COAT

Cher Yvonnick,

Je souhaite avoir les mots appropriés pour vous remercier d'avoir partagé les informations et les documents concernant la vie de mon arrière-grand-père à bord du *Saint Rogatien*... Je vous suis toujours redevable de votre merveilleuse générosité et de votre volonté d'aider...

Je suis également heureux de savoir qu'en dépit des lacunes ou de ses lacunes, il (Léon) peut toujours

être considéré comme faisant partie de l'histoire maritime, inclus dans l'histoire de votre organisation sans implications négatives... Je dois essayer de comprendre les raisons et les circonstances de ses actions et acceptez-les. Je dis cela sans honte, car je sais quel genre de personne il était, et je n'étais pas là pour assister aux événements qui l'ont poussé à prendre la décision de désertir le navire...

Sans honte, je dirai également que je n'ai pas beaucoup de connaissances sur cette période de l'histoire (que j'ai toujours trouvée fascinante), mais seulement une idée approximative de l'inconfort, des dangers de la navigation et de nombreux sacrifices consentis à l'époque au nom du commerce...

Pour personnaliser cela à nouveau, ma compréhension de son rôle de "chauffeur" à bord d'un navire à propulsion à vapeur serait de devoir allumer le feu pour les chaudières, mais comme le *Saint Rogatien* était un voilier complet, je pensais que son rôle de "chauffeur" était celui d'un "timonier"... Eh bien, ici je montre mon manque de connaissances... Je n'avais aucune idée qu'un voilier pendant cette période aurait une "chaudière" pour actionner l'ancre ou d'autres treuils... Merci vous pour ce détail important.

J'essaie maintenant de peindre dans mon esprit les devoirs d'un "chauffeur" sur le navire au jour le jour ... J'imagine qu'il serait confiné au fond du navire la plupart du temps, donc les conditions devaient être brutales ... Seulement monter peut-être pour aider à faire fonctionner les différents treuils ou faire un entretien régulier... Autrement dit, une des pires positions sur le navire, surtout en tant que novice...

Et en examinant son entrée en tant qu'équipier n°11, je vois que son salaire serait de 75 francs toutes les deux semaines ? À la fin du voyage, il aurait eu 392 francs ? ... Je n'ai pas pu lire les autres notations sur son entrée malheureusement...

Sans aucun doute son objectif devait être de quitter le navire, et je ne peux qu'imaginer que ses conditions devaient être déplorables pour lui de ne pas envisager de revenir sur le navire et de terminer le voyage vers Tocopilla, Chili ... Cela aurait été beaucoup plus facile.

C'est un détail particulièrement important... Je me suis toujours concentré sur Valparaiso, mais son arrivée à Arequipa par la suite signifie qu'il a probablement navigué vers Tocopilla, Antofagasta ou Callao après le 5 février 1906 ; sans aucun doute avec une notion de "El dorado" après son voyage de 5 mois...

Il est étonnant que les familles devraient attendre si longtemps, pour avoir des nouvelles de leurs proches si elles sont perdues ou présumées mortes... Dans ce cas, je ne peux que supposer (espérons) que la famille en France a appris cela à son retour en 1915 ; sinon, cela aurait été en 1940, lorsque mon grand-oncle Ricardo était en route pour la France avec une lettre de présentation à la famille qui déclare qu'il (Léon) était vraiment désolé de ne pas avoir écrit depuis qu'il avait quitté la France ... J'ai une copie de cette lettre.

Au moins en 1920, au Pérou, il y est officiellement, et je ne suis pas surpris qu'il n'y ait aucun lien avec l'Immatriculation Maritime... Je suis plus surpris que, lorsqu'il est revenu en France en 1915, il n'ait pas eu de problèmes avec les autorités ; sauf pour le fait qu'une fois qu'il a été rayé en 1909 du registre maritime, ils ne le poursuivraient pas pour avoir quitté le navire. D'ailleurs, le monde avait à l'époque des sujets plus sérieux, une guerre mondiale...

En ce qui concerne la Grande Guerre et le reste de l'histoire, je peux seulement vous dire qu'il n'a jamais parlé de la guerre, mais qu'il a souffert de cauchemars récurrents au fil des années... Ce que j'ai appris, je l'ai découvert du "Matricule Militaire" (il y a quelques années) que vous avez si parfaitement traduit ... Merci pour cela ... S'il y a une question à ce sujet, ce serait le changement de classe de 1902 à 1900 en 1918 ... Personne dans les forums ou cercles de la Première Guerre mondiale n'a pu venir avec des réponses génériques à cette question...

L'homme lui-même était un homme calme et affectueux, et le plus doux des hommes, un amoureux des animaux qui aimait le plein air, une bouteille de vin (toujours) et un climat tempéré ... Il vivait autour de Lima après la guerre et travaillait comme mécanicien dans les ateliers de réparation pour le chemin de fer dans le port de Callao jusqu'à ce qu'il se retire et s'installe à Chosica, en dehors de Lima...

Il se serait séparé de mon arrière-grand-mère à peu près à la même époque, en 1945... Il semblait avoir un seul costume sombre et portait toujours une chemise

blanche. Une pipe à tabac n'a jamais quitté son côté et il a marché partout... J'avais un an quand il est décédé en 1969. Je donnerais tout pour pouvoir avoir une conversation avec lui sur la première partie de sa vie, ou n'importe quelle partie de sa vie, la vie d'ailleurs... Comme je l'ai déjà mentionné, j'essaie de la démêler depuis 20 ans et maintenant grâce à votre aide je suis plus proche que je ne l'ai jamais été.

Le travail que vous faites est merveilleux, pour faire avancer certaines parties de l'histoire ; pour aider les gens à comprendre les épreuves et les tribulations des générations précédentes qui ont contribué à forger le monde que nous avons aujourd'hui...

Si quoi que ce soit, je ne veux plus demander, mais je ne peux pas m'empêcher de demander, alors je m'excuse à l'avance... Si vous avez plus d'informations sur le membre d'équipage n° 11, ou si vous pouvez suggérer où écrire, où chercher... Peut-être un musée à Newcastle ou un autre endroit qui pourrait avoir quelque chose d'autre lié à l'affaire ou au navire...

Je suis maintenant très curieux au sujet du *Saint Rogatien* pendant cette période, au sujet du reste de l'équipage, des gens avec qui il aurait pu être en contact avec lui... En d'autres termes, toute information le concernant dans les années 1905-1906 est devenue particulièrement importante...

Vous avez éliminé tous les contes sur cette partie de sa vie et mis en avant des faits purs ... Merci. Autant j'aime une bonne aventure, et je pensais que sa jeunesse (y compris la guerre et le retour en France) serait un meilleur livre que "Papillon". J'apprécie les faits honnêtes et purs de la vie... En tant que

tel, le journal intime de quelqu'un de ce navire et cette période serait pour moi égale au Saint Graal ...

Je n'ai aucune objection à ce que vous publiiez sur votre page les informations ou les photographies de ma correspondance... J'aimerais en avoir plus.

Quant à l'orthographe de notre nom de famille, en tant que généalogiste amateur, je peux seulement vous dire que de la fin des années 1600 aux années 1900, j'ai vu une progression du nom de famille de Jasneau, Janeau, Janneau, Janot et Jeanneau. J'aurais vraiment aimé voir l'original "Matricule Militaire" pour voir l'orthographe, mais je peux seulement vous dire qu'il a toujours signé son nom Jeanneau, comme dans la carte postale de 1916 que j'ai envoyée.

Sincèrement et avec beaucoup de gratitude,
Philippe Jeanneau





Saint Rogatien à Sydney en 1907. Coll. Olivier Prunet

Voyage du trois-mâts *Saint Rogatien* en 1905-1906 :

Expédié le 28 août 1905 allant à Cardiff (G-B)
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié en sept^{bre} 1905 allant à East London (Afrique du Sud)
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le ... 1905 allant à Newcastle (Australie)
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 15 février 1906 allant à Tocopilla (Chili)
Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le ... juillet 1906 allant à Nantes
Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le ... octobre 1906 allant à Nantes
Ayant 18 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Cardiff le ... septembre 1905 venant de Belle-Île
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à East London le ... 1905 venant de Cardiff
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Newcastle le 14 janvier 1906 venant de East London
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Tocopilla le 7 avril 1906 venant de Newcastle
Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à St-Nazaire le ... octobre 1906 venant de Tocopilla
Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Nantes le 18 octobre 1906 venant de Tocopilla
Ayant 18 hommes d'équipage et pas de passagers

Rôle d'équipage du voilier pour ce voyage :

Nom	Prénom	Insc. n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Illiaquer	Louis	39-CLC	Belle-Île (56)	1880-08-28	Bangor (56)	Capitaine
Daniel	Alfred	6083	Dinan (22)	1878-10-11	Lancieux (22)	Lieutenant
Corouge	Auguste	4406	Binic (22)	1877-02-26	Téguidel (22)	Matelot
Le Roy	Marius	9280	Paimpol (22)	1883-03-28	Bréhat (22)	Matelot
Moyon	Joseph	909	St-Nazaire (44)	1867-09-30	Saint-Joachim (44)	Matelot
Picot	Félix	3923	St-Nazaire (44)	1879-12-01	Montoir (44)	Matelot
Marsac	Émile	1494-IP	St-Nazaire (44)	1888-02-13	St-Gildas-des-Bois (44)	Matelot léger
Palvadeau	Jean	257	Noirmoutier (85)	1877-05-01	Barbâtre (85)	Matelot léger
Bioret	Pierre	1004	St-Nazaire (44)	1886-01-06	Prinquiau (44)	Matelot léger
Gallen	Firmin	1044-IP	Belle-Île (56)	1889-09-25	Le Palais (56)	Mousse
Janneau	Léon	1267-IP	Nantes (44)	1882-06-17	La Chapelle-Basse-Mer (44)	Chauffeur
Royer	Jules	NI		1879-03-28	Saint-Nazaire (44)	Cuisinier
Coturel	Joseph	122-CLC	Vannes (56)	1877-02-28	Île-d'Arz (56)	Second
Guichon	Célestin	670-HS	St-Nazaire (44)	1850-06-20	Guérande (44)	Maître d'équipage
Kérignard	Jean	821	Vannes (56)	1872-01-02	Sarzeau (56)	Matelot
Richard	Ange	1184	Binic (22)	1865-07-02	Lantic (22)	Matelot
Friou	Jean	911	Noirmoutier (85)	1881-03-01	Noirmoutier (85)	Matelot léger
Ollivaud	Victor	782-IP	St-Nazaire (44)	1882-07-22	Montoir (44)	Novice
David	Joseph	3323-IP	Auray (56)	1888-10-29	La Trinité-sur-Mer (56)	Matelot léger
Loubet	Paul	681	Dunkerque (59)	1889-08-13	Le Vésinet (78)	Pilotin
Péroux	Vincent	1241-IP	Nantes (44)	1873-09-16	Nantes (44)	Charpentier
Plantard	Fernand	1270-IP	Nantes (44)	1888-07-20	Nantes (44)	Mousse
Le Courant	Maurice	[[NI		1885-07-28	Batz (44)	Cuisinier
Keay	Alexander			1887-08-09	Glenshee (G-B)	Novice
Galleberg	Martin			1884-08-28	Norvège	Novice
Hulsbuck	Paul			1883-06-21	Allemagne	Matelot
Lang	Roberto			1867-12-09	Zurich (Suisse)	Matelot