

Nos ancêtres LUBRANO di SCAMPAMORTE, originaires de Procida

par Vincent Chirié



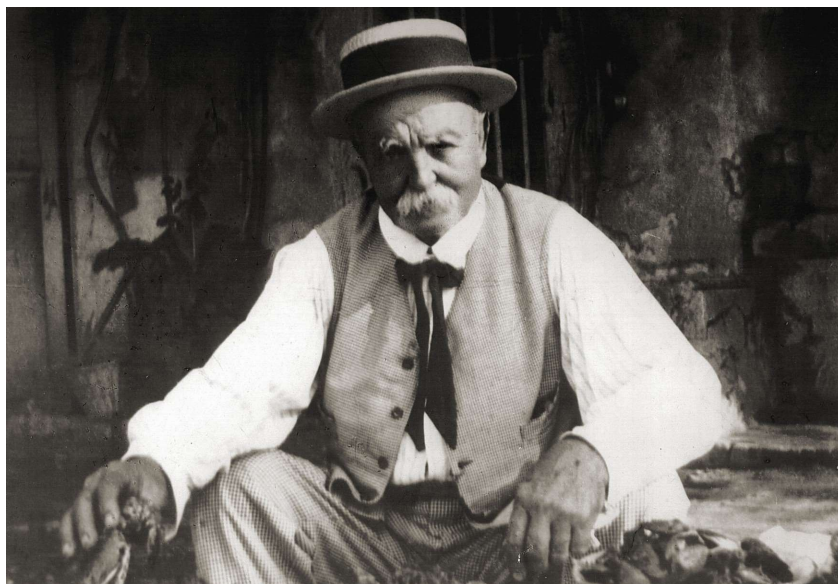
1ère partie : les Lubrano di Scampamorte, armateurs à Marseille

2ème partie : "Passions" maritimes et raisons marchandes des capitaines de Procida en
Atlantique (XIXe-XXe s.)

Annexe 1 : « Nuova Eleonora Madre » par Émile Lubrano di Scampamorte

Résumé :

Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte est né le 25 octobre 1817 à Sancio Cattolico, Procida. Il émigre à Marseille en 1854, accompagné de son père Pasquale (1794-1884), veuf de Celeste Scotto di Marazzo (1792-1852), de sa femme Eleonora Schiano di Zenise (1817-1906) et de ses cinq enfants Maria Celeste, Giuseppe, Francesco, Antonio (voir photo) et Pasquale, âgés de 2 à 13 ans. Il loue alors deux grands hangars dans la rue de la Guirlande à Marseille, près de l'hôtel de ville, pour ouvrir un restaurant. La communauté napolitaine se retrouve en ce lieu qui fit la fortune de Michele Arcangelo. A partir du capital amassé, il se lance dans l'armement naval en 1874 et s'établit rue du Chantier, sur le quai de Rive neuve. Il décède à Marseille le 22 août 1896, laissant cinq navires à voile (trois-mâts) à ses enfants : la 'Nueva Eleonora Madre', le 'San Leonardo', le 'San Antonio', la 'Leonora' et la 'Pieta'.



Antoine Lubrano, dans le jardin de son gendre Jules Imbert, propriétaire au Beausset

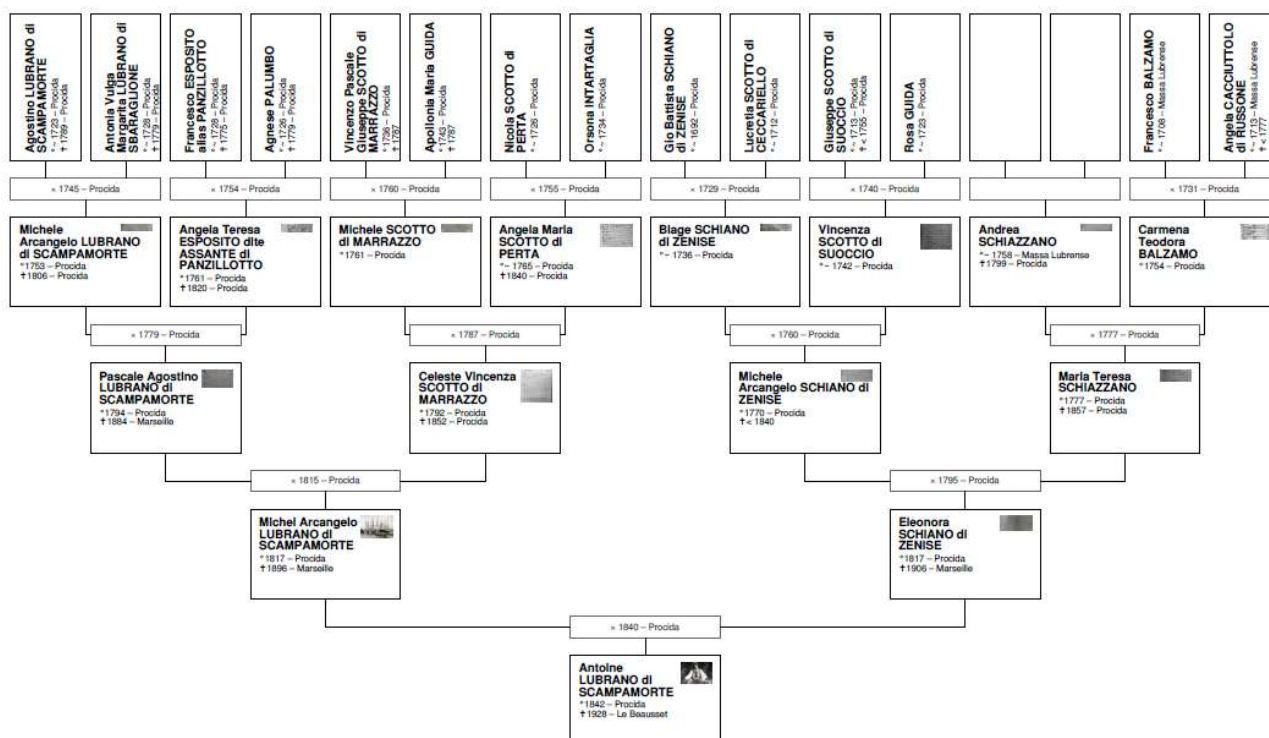
Son fils Antoine Lubrano di Scampamorte, né le 5 octobre 1842 à Procida, épouse en 1883 à Marseille, Laurence Ventre (1858-1934), couturière, orpheline originaire d'Évenos (Var). Devenu armateur, il cède ses parts à son frère Joseph en 1898 et se retire au Beausset (Var), où il décède le 3 juillet 1928. Antoine avait été naturalisé français par décret 1344-28 du 18 janvier 1928. Sa fille unique, Éléonore Lubrano di Scampamorte (1884-1973), épouse en 1904 Jules Imbert (1871-1940), propriétaire-rentier au Beausset. Est apporté en dot l'immeuble du 23, rue de l'Église Saint-Michel à Marseille, acheté le 12 novembre 1898 par Antoine Lubrano et son épouse.



Les navires Lubrano dans le bassin de carénage au Vieux-Port de Marseille.

1ère partie : les Lubrano di Scampamorte, armateurs à Marseille

Ascendance d'Antoine LUBRANO di SCAMPAMORTE.



Grâce aux dépouillements des registres, et notamment ceux de l'abbaye **San Michele Arcangelo di Procida**, effectués par l'association « La Grande Famille de Procida & Ischia »¹, nous pouvons remonter jusqu'au XVI^e siècle. Malheureusement, les professions des parents ou époux ne sont que rarement indiqués dans les actes².

L'abbaye San Michele Arcangelo di Procida



¹ <https://www.procida-family.com/>

² Toutefois, les actes d'état civil, disponibles à partir de 1810, mentionnent bien les professions des parties, contrairement aux actes religieux.

Michele Arcangelo est un prénom courant donné en l'honneur du saint de l'île. Une procession a lieu le 8 mai de chaque année, au cours de laquelle sa statue est transportée à travers les rues de Procida³.



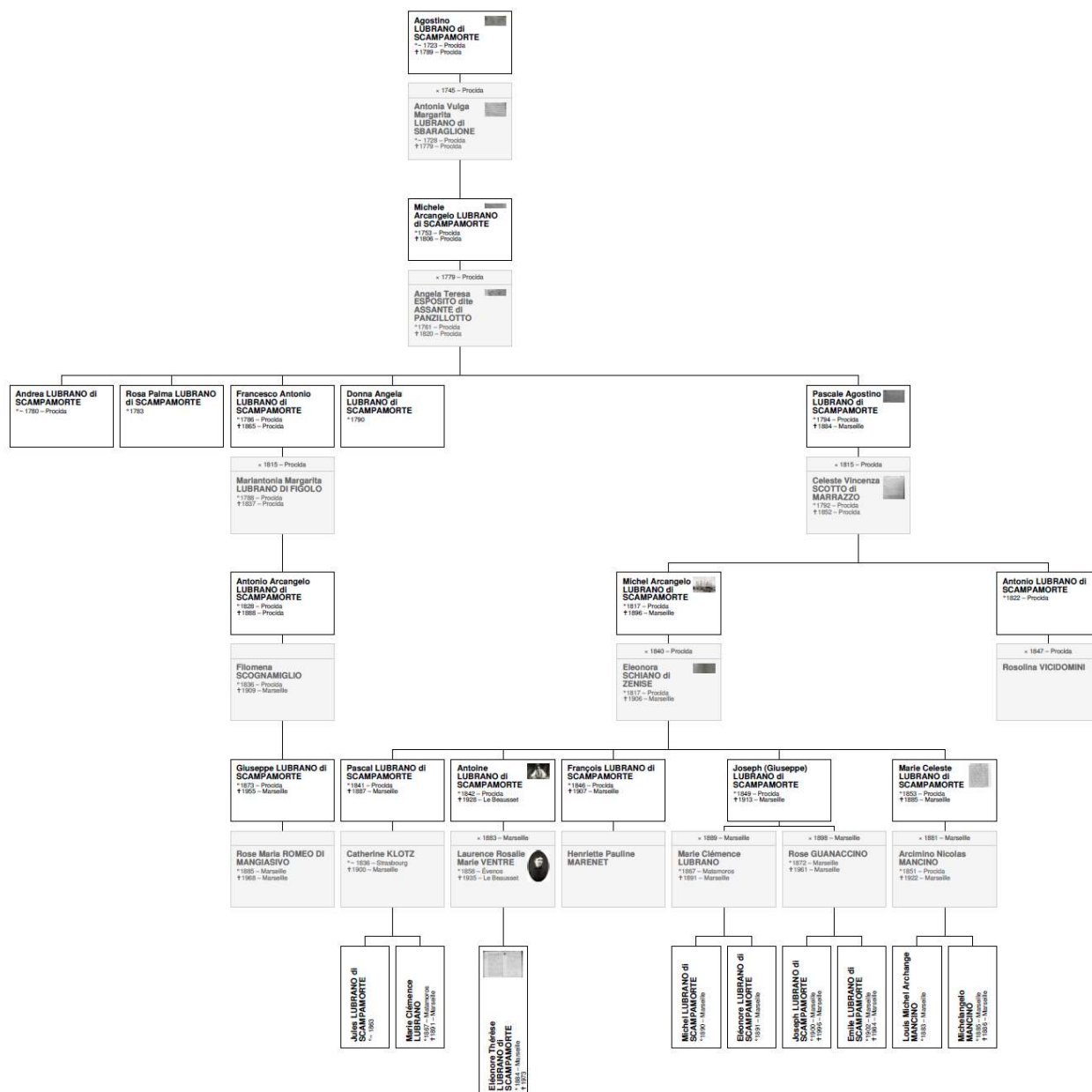
3 Photos du 8 mai 2022.

L'œuvre monumentale réalisée en 1690 par le peintre Nicolas Russo montre San Michele Arcangelo descendant du ciel pour terroriser et faire fuir les pirates qui attaquaient l'île de Procida⁴.



4 <https://storienapoli.it/fr/2021/01/15/san-michael-archange-procida-pirates/>

Descendance de Agostino LUBRANO di SCAMPAMORTE et Antonia LUBRANO di SBARAGLIONE



Il est intéressant de noter, que contrairement à nos campagnes françaises, on ne retrouve aucun lien de consanguinité au cours des trois siècles ayant précédé leur émigration à Marseille.

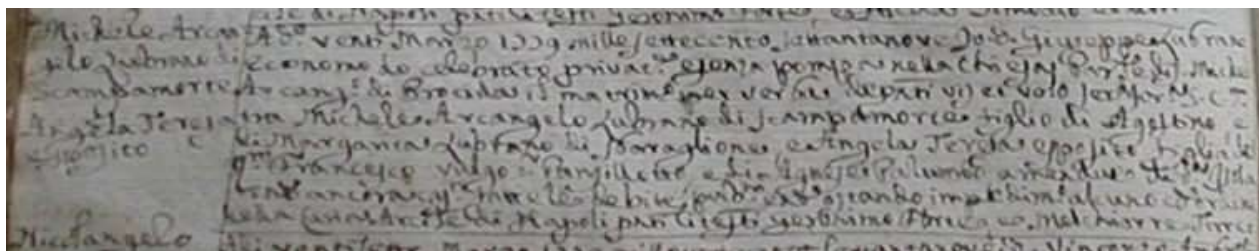
De même l'endogamie géographique était exceptionnellement forte, puisqu'on ne retrouve dans leurs ascendants que deux couples extérieurs à l'île de Procida (venant de Massa Lubrense, situé sur la pointe sud fermant le golfe de Naples).

On trouve également quatre enfants abandonnés (Sposito, Esposito) parmi nos ancêtres procidans.⁵

⁵ L'adoption par une famille d'un enfant de l'« Annunziata » était souvent consécutive au décès d'un nourrisson, la mère « adoptive » (ou nourrice) pouvant allaiter. Source : Pascal Scotto Di Vettimo

Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE, le trisaïeul de notre Antoine, est né le 2 mars 1753⁶ à Procida et décédé le 5 août 1806⁷, à l'âge de 53 ans. Il épousa le 20 mars 1779⁸, Angela Teresa ESPOSITO dite ASSANTE di PANZILLOTTO, née le 13 février 1761⁹, décédée le 16 février 1820¹⁰ à l'âge de 59 ans.

Acte de mariage religieux de Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE et Angela Teresa ESPOSITO



Traduction de l'acte en français

Le vingt mars 1779 mille sept cent soixante dix-neuf moi Don Giuseppe Lubrano Econome ai célébré en privé et sans faste en l'église paroissiale de San Michele Arcangelo de Procida le mariage *per verba de praesenti vis et volo servata forma*⁽¹⁾ S.C.T.⁽²⁾ entre Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte fils d'Agostino et de Margarita Lubrano di Sbaraglione, et Angela Teresa Esposito fille de feu Francesco vulgo Panzillotto⁽³⁾ et de Agnese Palumbo, tous les deux de cette île et encore célibataires, les publications obligatoires ayant été faites et aucun empêchement n'ayant été révélé avec l'accord de la Curie Archiépiscope de Naples, les témoins présents Geronimo Forte et Melchiorre illisible.

(1) Latin : « par la parole des présents « tu veux et je veux » selon la formule du Concile de Trente »

(2) Sacrosanto Concilio Tridentino / Concile de Trente

(3) « Panzillotto » est le diminutif de « Panzillo », probablement parce que son père adoptif s'appelait « Assante di Panzillo », puisque le nom « Esposito » sert à désigner les enfants abandonnés à Naples.

Lors du recensement de 1791^{11 12}, il habite (48-50) Canale di San Cattolico, avec sa femme Angela Teresa ESPOSITO di PANZILLOTTO, et leurs trois enfants Rosa Palma, Francesco et Donna Angela, âgés respectivement de 8, 3 et un ans.

⁶ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B14-2640

⁷ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre D12-0484

⁸ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre M10-0401

⁹ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B14-0825

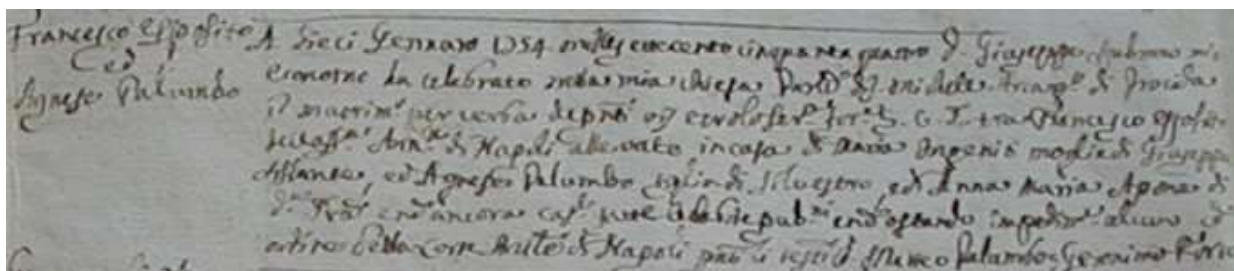
¹⁰ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre D13-1048

¹¹ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre des âmes A27-3029

¹² Il existe peu de registres de recensements dans les îles sauf à Procida où les curés étaient rigoureux et ont tenu depuis 1702 et jusqu'en 1907 des registres des âmes. Depuis 1702, les curés ont parcouru tous les 3 à 5 ans environ les rues et chemins de l'île pour recenser ses habitants. Il est possible aujourd'hui de retrouver une famille et d'avancer dans vos recherches, c'est-à-dire en retrouvant le lieu d'habitation de vos ancêtres et toutes les personnes (parents, grands-parents et enfants) habitant à cette même adresse au fil des ans. Source : Pascal Scotto Di Vettimo

Les parents de Angela Teresa sont Francesco ESPOSITO alias PANZILLOTTO, enfant abandonné de la Santissima Annunziata de Naples¹³ élevé chez Maria INGENITI femme de Giuseppe ASSANTE, et Agnese PALUMBO, mariés le 10 janvier 1754 à Procida.

Acte de mariage religieux de Francesco ESPOSITO «de la Santissima Annunziata de Naples, élevé dans la maison de Maria INGENITI femme de Giuseppe ASSANTE » et Agnese PALUMBO



Recensement de 1737 : habitent à Chiaiolella¹⁴, Giuseppe ASSANTE di PANZILLO, 64 ans, sa femme Maria INGENITI, 31 ans, et Francesco SPOSITO della Annunziata âgé de 8 ans.

C. Giuseppe Assante di Panzillo	64
C. Maria Ingeniti	31
C. Origino figlio della D. e del franc. Assante	17
C. Agnolo	14
Francesco Sposito della Annunziata	8

Son grand-père maternel était également un enfant abandonné, Silvestro ESPOSITO (?-1763), élevé par Domenico PALUMBO et Antonia INTARTAGLIA¹⁵, et marié à Anna Maria APONE (?-1756) le 6 juin 1712¹⁶.

Recensement de 1710 : habitent Cioppeta¹⁷ e Contorni, Domenico PALUMBO, sa femme Antonia INTARTAGLIA, leurs trois enfants Anna Maria, Aniello et Catarina, ainsi que deux enfants recueillis, Silvestro ESPOSITO della Annunziata di Procida et Teresa SPOSITO della Annunziata di Napoli.

C. Domenico Palumbo	53
C. Antonia Intartaglia	52
C. Anna Maria	18 1/2
C. Aniello	16 1/2
C. Catarina	11 1/2
C. Silvestro figlio della Annunziata di Procida	29
C. Teresa Sposito della Annunziata di Napoli	12

Recensement de 1782¹⁸ : Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE et Angela Teresa ESPOSITO habitent au (57-60) Canale di S. Cattolico, avec leur fils aîné Andréa âgé de deux ans.

C. Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte	29
C. Angela Teresa Esposito	21
C. Andrea	2

13 Voir article page 28.

14 Chiaiolella est le petit port de pêche (aujourd'hui une marina) situé au sud-ouest de l'île. C'était également le site de construction des bateaux de Procida.

15 La Grande Famille de Procida & Ischia, registres des âmes A03-2161 (1707) et A4-2321 (1710)

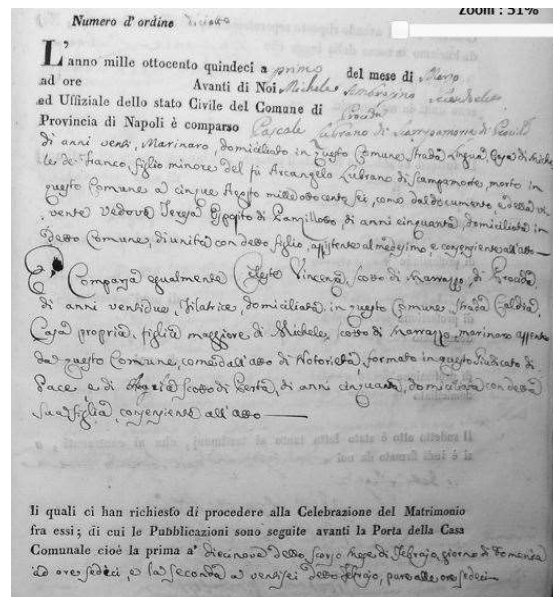
16 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre M08-1303

17 En 1826, existait une pêcherie de thon située entre la jetée et Punta di Cioppeta, lieu que l'on ne retrouve pas sur les cartes actuelles (il pourrait s'agir de la pointe nord de l'île, aujourd'hui appelée Punta di Poppieto). Source : https://archive.org/stream/newguideofnaples00deferich/newguideofnaples00deferich_djvu.txt

18 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre des âmes A25-108

Leur fils cadet, Pascale LUBRANO di SCAMPAMORTE, est né le 26 septembre 1794¹⁹ à Procida et décédé le 8 octobre 1884 à Marseille, à l'âge de 90 ans. « **Marinaro** », domicilié à Strada Lingua, il épousa à Procida, le 28 février 1815²⁰ Celesta Vincenza SCOTTO di MARAZZO, née le 25 août 1792²¹, **fileuse**²², décédée le 3 mai 1852²³ à Procida à l'âge de 59 ans.

Acte de mariage civil de Pascale LUBRANO di SCAMPAMORTE et Celesta Vincenza SCOTTO di MARAZZO



Lors du recensement de 1844²⁴, il habite au (47-50) Sancio Cattolico verso La lingua, avec sa femme Celeste SCOTTO di MARAZZO, ses deux enfants Antonio et Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE, ainsi que la femme de ce dernier, Eleonora SCHIANO di ZENISE et leurs deux enfants aînés, Pasquale et Antonio, notre ancêtre .

Pasquale Lub. di Scamp.	50
Celeste Sc. di Marazzo	50
Antonio	22
Michele Lub. di Scamp.	23
Eleonora Schiano di Zenise	23
Pasquale	3
Antonio	2

La « marina » de Sancio Cattolico au XIXe ou début du XXe siècle (1897?)



- 19 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B17.1- 4629
- 20 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre M12-1059 (voir acte ci-dessus)
- 21 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B17.1-1048; fille de Michele SCOTTO di MAZARRO, **marinaro**, et de Angela Maria SCOTTO di PERTA.
- 22 **Couturière** dans son acte de décès.
- 23 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre D15-3920 (acte de sépulture) et D43-0139 (acte de décès)
- 24 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre des âmes A42-2111 et 2113

Leur fils aîné, Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE, est né le 23 octobre 1817²⁵ à Procida et épousa Eleonora SCHIANO di ZENISE le 17 mai 1840²⁶, née le 28 août 1817²⁷.

Acte de mariage religieux de Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE et Eleonora SCHIANO di ZENISE

Acte de mariage civil de Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE et Eleonora SCHIANO di ZENISE

Traduction (par Pascal Sotto di Vettimo) : « L'année mille huit cent quarante le 11 mai à 24 heures, devant nous [...], se sont présentés à la mairie Michelarcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE, âgé de 23 ans révolus, **marin**, célibataire, né et domicilié à Procida, fils majeur de Pasquale, marin et de Celeste Scotto di Marrazzo, domiciliés avec leur fils, consentants au mariage [...], et Eleonora SCHIANO di ZENISE, âgée de 23 ans, célibataire, née et domiciliée à Procida, Marina Sancio Cattolico, fille majeure des époux Michele, **vendeur de poisson**, et Teresa Schiazzano, domiciliés avec leur fille, consentants au mariage, [...] lesquels en présence des témoins qui seront indiqués ci-après, nous ont demandé de recevoir leur promesse solennelle de célébrer devant l'Eglise, selon la formule du Saint Concile de Trente leur mariage qu'ils projettent. »

²⁵ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B17.1-4629

²⁶ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre M13-1063 (voir acte ci-dessus)

²⁷ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B18-5013.

Il émigre à Marseille en 1854 (après la naissance en 1853, à Procida, de sa dernière fille), accompagné de son père Pasquale, veuf, de sa femme Eleonora SCHIANO di ZENISE, et de ses cinq enfants Maria Celeste, Giuseppe, Francesco, Antonio et Pasquale, âgés de 2 à 13 ans.^{28 29}

Il loue alors deux grands hangars dans la rue de la Guirlande à Marseille, près de l'hôtel de ville, pour ouvrir un restaurant. La communauté napolitaine se retrouve en ce lieu qui fit la fortune de Michele Arcangelo. A partir du capital amassé, il se lance dans l'armement naval en 1874 et s'établit sur le quai de Rive neuve.³⁰

Lors du recensement de 1872, habitent au 47, quai de Rive Neuve : Michel LUBRANO, 55 ans, **cuisinier**; Éléonore, 55 ans, sa femme; ses enfants Antoine, 28 ans, François, 25 ans, Joseph, 22 ans, et Marie, 18 ans.

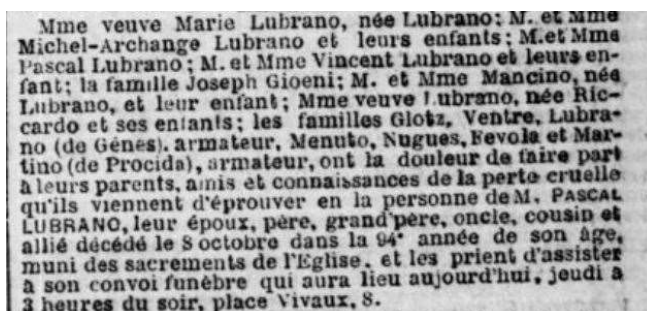
Lors du recensement de 1881, habitent à la même adresse Michel LUBRANO, 64 ans, sans profession, Éléonore, 64 ans, sa femme, Pascal, 40 ans, sans profession, Antoine, 38 ans, **journalier**, François, 36 ans, sans profession, Joseph, 32 ans, sans profession, Marie, 28 ans, Catherine LUBRANO [KLOTZ]³¹, la femme de Pascal, dite 'parente', 41 ans, et leurs enfants Jules, 20 ans, et Clémence, 14 ans.

Lors du recensement de 1886, habitent à la même adresse Joseph LUBRANO, 35 ans, entrepreneur, son père Michel Arcange LUBRANO, 69 ans, **entrepreneur**, sa mère Éléonore, 69 ans, son frère Pascal, 45 ans, entrepreneur, son frère François, 42 ans, entrepreneur, Catherine LUBRANO [KLOTZ], 41 ans, italienne [sic], la femme de son frère Pascal, Jules LUBRANO, 24 ans, entrepreneur, américain, et Clémence LUBRANO, 19 ans, américaine, les enfants de Pascal et Catherine, ainsi que son neveu Louis MANCINO, âgé de 2 ans, fils de sa sœur Marie Céleste LUBRANO (décédée).

La femme de Michel Arcangelo, Éléonore SCHIANO di ZENISE, âgée de 80 ans, y habite encore, seule, lors du recensement de 1901. Joseph avait déménagé rue du Chantier, et Catherine KLOTZ au 10, rue Corneille.

Pascale LUBRANO di SCAMPAMORTE, **marin**, domicilié 8, place Viveaux, décède le 8 octobre 1884 et est inhumé au cimetière Saint-Pierre³² à Marseille.

Le « Petit Marseillais », 9 octobre 1884



Mme veuve Marie Lubrano, née Lubrano; M. et Mme Michel-Archange Lubrano et leurs enfants; M. et Mme Pascal Lubrano; M. et Mme Vincent Lubrano et leurs enfants; la famille Joseph Gioeni; M. et Mme Mancino, née Lubrano, et leur enfant; Mme veuve Lubrano, née Riccardo et ses enfants; les familles Glotz, Ventre, Lubrano (de Gènes), armateur, Menuto, Nugues, Revola et Martino (de Procida), armateur, ont la douleur de faire part à leurs parents, amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de M. Pascal LUBRANO, leur époux, père, grand-père, oncle, cousin et allié décédé le 8 octobre dans la 94^e année de son âge, muni des sacrements de l'Eglise, et les prient d'assister à son convoi funèbre qui aura lieu aujourd'hui, jeudi à 3 heures du soir, place Viveaux, 8.

28 Il aurait été intéressant de savoir ce que devint son frère Antonio LUBRANO di SCAMPAMORTE (1822-?), « pilota di bastimenti », marié le 22 septembre 1847 à Rosolina VICIDOMINI, dont nous ne retrouvons pas trace dans les registres des âmes de 1862 et 1871.

29 On notera que le petit-fils de Francesco Antonio (frère de Pascale Agostino), Giuseppe LUBRANO di SCAMPAMORTE (1873-1955), marin journalier, émigrera aussi à Marseille, où il devint docker.

30 "Passions" maritimes et raisons marchandes des capitaines de Procida en Atlantique (XIXe-XXe s.). Christopher DENIS-DELACOUR, Université Paris 1- Panthéon-Sorbonne, 2017

31 Catherine KLOTZ (1836-1900) est née à Strasbourg (Bas Rhin). Ses enfants Jules et Marie Clémence ont la nationalité "américaine" lors du recensement de 1886 (Marseille, Bouches-du-Rhône). En fait Marie Clémence est née à Matamoros au Mexique (voir acte de mariage avec son oncle Joseph Lubrano)

32 "La Pinède", carré 6 - à l'Ouest du carré 6, concession n° 51 (enregistrée au nom de Michele Lubrano)

La chapelle du cimetière Saint-Pierre à Marseille, tombeau de la famille Lubrano di Scampamorte



Y seront également inhumés son fils Michele Arcangelo, sa femme, Éléonore SCHIANO di ZENISE, et leurs enfants Pascal (1841-1887), François (1842-1928), Marie Céleste (1853-1885) et Joseph (1849-1913), les deux épouses de Joseph, Marie Clémence LUBRANO (1867-1891) et Rose GUARRACCINO (1872-1961) ainsi que les enfants issus des deux mariages, Éléonore (1890-1969), Michel (1891-?), Joseph (1900-1991) et Émile (1902-1984). Antoine est lui inhumé au cimetière du Beausset.

Michele Arcangelo décède à Marseille le 22 août 1896, laissant quatre navires à voile (trois-mâts) à ses enfants.

Le « Petit Marseillais », 23 août 1896

M^{me} veuve Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte ; M. et M^{me} Antoine Lubrano di Scampamorte et leur fille ; M. François Lubrano di Scampamorte ; M. Joseph Lubrano di Scampamorte et ses enfants ; M^{me} Catherine Klotz, veuve Pascal Lubrano et son fils ; M. N. Arciminio Mancino et son fils ; M. et M^{me} Antoine di Martino et leurs enfants ; M. l'abbé Janvier di Martino ; M. et M^{me} Nicola Lubrano di Vavaria et leurs enfants ; M. l'abbé Janvier Nugues ; M^{me} veuve Thérésine Schiano di Zenizza ; M. et M^{me} Depirro et leurs enfants, M. l'abbé André Vallonne ; M. et M^{me} Rosato ; M. et M^{me} Emile Barry ; M^{me} veuve Marianna Mancino et ses enfants ; M. et M^{me} Nicolas Scotto ; M^{me} veuve Christine Guarracino et ses enfants ; les familles Lubrano di Scampamorte (de Procida et Gènes), Lubrano di Zaccaria, Lubrano di Vavaria, Ventre, Mancino, Schiano di Zenizza, di Martino, Nugues, Barry, Rosato, Vallonne, Depirro, Corvaja et Fevola ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de M. **Michele-Arcangelo LUBRANO DI SCAMPAMORTE**, armateur, leur époux, père, beau-père, grand-père, oncle, cousin, parent et allié, décédé le 22 août 1896, dans la 80^e année de son âge, muni des sacrements de notre sainte mère l'Eglise, et les prient d'assister à son convoi funèbre qui aura lieu aujourd'hui dimanche 23 août, à 8 h. 3/4 du matin, rue du Chantier, 1, quai de Rive-Neuve. — Il n'y a pas de lettres de faire part, le présent avis en tenant lieu. On ne reçoit pas.

La succession semble avoir été conflictuelle, puisque des scellés furent apposés le 21 novembre 1898 et renouvelés en 1899, 1901 et 1902.

Inventaire de la succession de Michele Arcangelo LUBRANO³³, armateur, malade depuis de nombreuses années : 1° un cabestan en fonte ; 2° quatre navires à voiles : « Archangelo Padre », 10.000 Francs, « Guido Clemenzo », 10.000 Francs, « San Michel », 15.000 francs, « Vierge de la Garde » 42.000 francs ; 3° société de fait sous la direction de Joseph.

Chacun reçut en fonction de ses besoins³⁴ : 1° Antoine, 11.560 francs ; 2° François : 11.560 francs ; 3° Joseph : 11.560 francs ; 4° Éléonore (sa femme) : 5.780 francs ; 5° Louis Mancino (fils de sa fille Marie Céleste, décédée) : 1.360 francs ; 6° Michele Arcangelo, capitaine marin : 5.780 francs ; 7° Michele Arcangelo Mancino (fils de Arciminio Nicola Mancino³⁵ et Marie Celeste Lubrano di Scampamorte, décédée) ; 8° Michele Arcangelo et Eleonora Lubrano (tuteur Me Célestin Vauvier, contrôleur des mineurs), enfants de Clémence, fille de Pascal, décédé en 1887, et remariée plus tard avec son oncle Joseph ; 9° Henriette Pauline Marenet, épouse séparée de corps et de bien de François.

33 Notes de famille, J.Chirié

34 Notes de famille, J.Chirié

35 Arciminio Nicola Mancino, né le 25 mars 1851 à Procida, fils de Luigi Mancino et Marianna Sichenza.

Table des successions (12 Q 9 16 138 - Août 1896 - avril 1897) : le 22 août 1896, décès de Michel Ange LUBRANO di SCAMPAMORTE, armateur, âgé de 80 ans, domicilié 1 rue du Chantier, époux de Éléonore SCHIANO di ZENISE

TABLE des Successions et Absences.									
INDIVIDUS DÉCÉDÉS ou DÉCLARÉS ABSENTS (successionnaires)									
NOM	PRÉNOM	PROFESSION	ÂGE	DATE	LIEN	LIEN	LIEN	LIEN	LIEN
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
2	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
3	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
4	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
5	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
6	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
7	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
8	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
9	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
10	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
11	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
12	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
13	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
14	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
15	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
16	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
17	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
18	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
19	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
20	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
21	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
22	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
23	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
24	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
25	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
26	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
27	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
28	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
29	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	
30	Lubrano	armateur	80	22 août 1896	Michel Ange	Éléonore	Scampamorte	di Zenise	

Le 19 avril 1898, année de la dissolution de l'association des frères armateurs, Antoine LUBRANO, domicilié 149 rue Sainte, fait un procès à son frère Joseph, domicilié 3 rue du Chantier, à Marseille, et demande les comptes de la société de participation depuis 1890. En janvier 1890, Antoine LUBRANO, commerçant, copropriétaire avec Joseph LUBRANO pour 1/3 des navires 'la Nuova Eleonora Madre', le 'San Francisco', le 'San Leonardo', le 'San Antonio', la 'Leonora', la 'Pieta' et le 'Sacro Cuore', demandait déjà la saisie-arrêt de 50.000 francs.³⁶

Résumé d'un litige entre héritiers³⁷

Les quatre enfants Pascal, François, Antoine et Joseph possédaient en association cinq navires : 'la Nuova Eleonora Madre', le 'San Leonardo', le 'San Antonio', la 'Leonora' et la 'Pieta'. François se retire de l'association, laissant Pascal, Antoine et Joseph. En 1887 Pascal meurt, laissant une fille Clémence. Aucun partage n'est fait. L'association continue entre Joseph, Antoine et Pascal représenté par sa fille Clémence. En 1889 Joseph épouse sa nièce Clémence, qui apporte donc à son mari 1/3 du capital représenté par les navires. A eux deux ils possèdent donc 2/3 de ce capital, le restant appartenant à Antoine. En 1891, Clémence, épouse de Joseph, meurt laissant pour héritiers deux enfants, Michel et Éléonore. A ce moment aucun inventaire ni succession ne sont faits. L'association continue donc entre Joseph, Antoine, et les héritiers de Clémence, ses deux enfants. En 1896, Michel Archange père meurt, laissant un testament. En 1898, Joseph se remarie sans contrat à la mairie de Marseille avec Rose Guanaccino. La même année et le 25 juin, il y a dissolution de l'association. Antoine reçoit pour sa part (1/3 du capital) 86.000 francs, dont acte. Le 1er avril 1906, Eleonora Schiano, femme de Michel Archange, meurt. Le 7 décembre 1913, Joseph meurt, laissant sa seconde femme, deux enfants du 1er lit et deux enfants du 2ème lit. Les enfants du 1er lit réclament : 1° la part de succession de leur mère Clémence; 2° la part de succession de leur grand-père Michel Archange; 3° la part de succession de leur grand-mère Eleonora; 4° la part de succession de leur père Joseph. En plus ils contestent la communauté que s'accorde la seconde femme de feu Joseph, ce dernier étant sujet italien et n'ayant jamais manifesté l'intention de devenir français.

36 Notes de famille, J.Chirié

37 Notes de famille, J.Chirié

Après la dissolution le 25 juin 1898, peu après la mort de leur père Michele Arcangelo, de la société de fait établie avec ses frères, Joseph LUBRANO di SCAMPAMORTE a continué son métier d'armateur à voiles au moins jusqu'en 1905.

Anecdote (par Hélène Imbert)^{38 39}

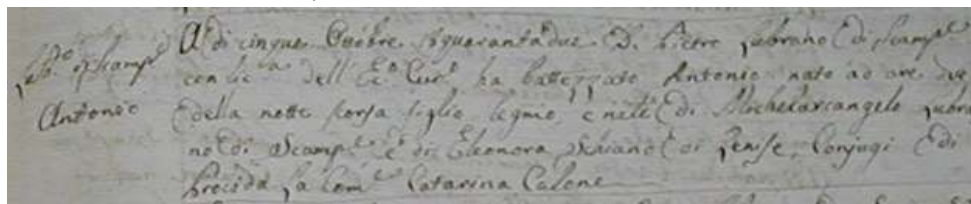
"Le frère d'Antoine, Joseph LUBRANO di SCAMPAMORTE(1849-1913) - le grand manitou - se marie en 1889, à l'âge de 40 ans, avec sa nièce (qu'il était allé chercher au Texas) Marie Clémence LUBRANO (1867-1891), née à Matamoros (Mexique), fille adoptive (?) de son frère Pascal LUBRANO di SCAMPAMORTE (1841-1887) et de Catherine KLOTZ (1836, Strasbourg - 1900); il a eu deux enfants de ce premier lit, Éléonore, notre sainte cousine, et Michel; cette première épouse meurt en couches. Joseph reste veuf. Mais il était coureur et avait deux servantes aguichantes. Il se remarie en 1898, à l'âge de 49 ans, avec sa servante Rose GUANACCINO (1872-1961), âgée de 22 ans, avec laquelle il a également deux enfants, Joseph et Émile. L'aîné Joseph a épousé une Roca-Serra. Joseph est devenu directeur du chantier naval de Port-de-Bouc. Émile, médecin, a eu deux filles : l'une louchait, l'autre habitait rue Sainte."

38 Notes de famille, J.Chirié

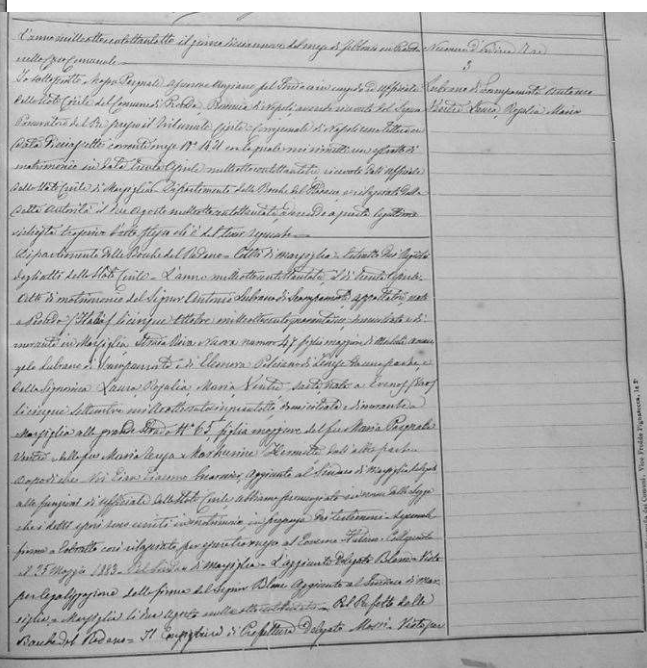
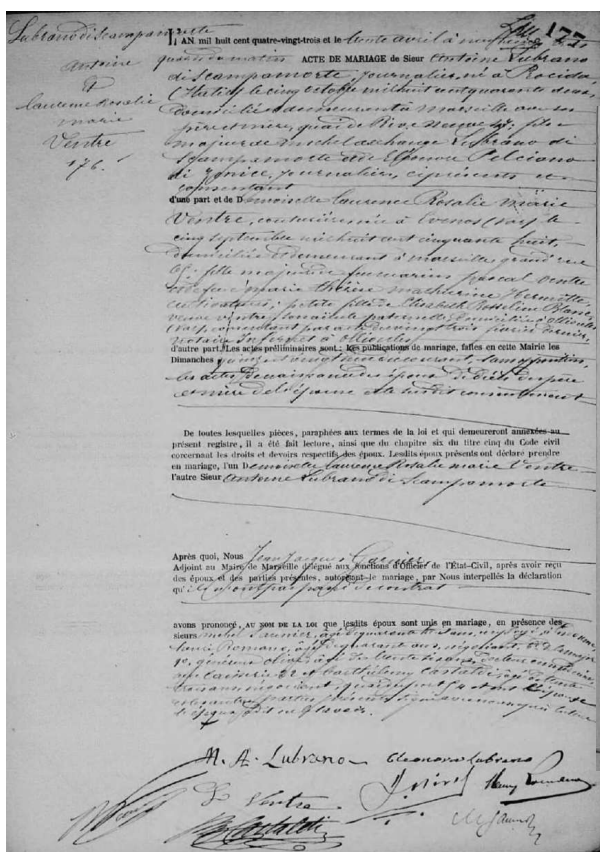
39 Petite-fille d'Antoine LUBRANO di SCAMPAMORTE

Antoine LUBRANO di SCAMPAMORTE, le fils cadet de Michele Arcangelo, est né le 5 octobre 1842 à Procida⁴⁰. Il épouse (à l'âge de 41 ans) le 30 avril 1883 à Marseille, Laurence VENTRE (1858-1934), couturière, âgée de 25 ans, orpheline⁴¹ originaire d'Évenos (Var).

Acte de baptême d'Antoine LUBRANO di SCAMPAMORTE.



Acte de mariage d'Antoine LUBRANO di SCAMPAMORTE et Laurence Rosalie Marie VENTRE, et retranscription dans le registre d'état civil⁴² de Procida (en 1888)



La mère d'Antoine est appelée Éléonore Pelciano di Zenice [sic]. Acte signé par : M.A. Lubrano [son père], Eleonora Lubrano [sa mère], L. Ventre [sa femme]. Il semblerait que cela soit du à une transcription erronée de l'acte de naissance. On retrouve une erreur similaire sur l'acte de mariage⁴³ de Vincenzo Giuseppe Scotto di Vittino avec Lucia Schiano di Colella le 27 février 1875 à Mers-el-Khébir (Oran, Algérie), dans lequel cette dernière est dite fille de Salvatore Pelciano di Colella, erreur corrigée par jugement rectificatif. En tout état de cause, il n'existe pas de Pelciano à Procida. Les parents sont correctement nommés dans l'acte de mariage de son frère Joseph en 1889.

⁴⁰ La Grande Famille de Procida & Ischia, registre B19-2358

⁴¹ Son père, Marius Pascal VENTRE, décède lorsqu'elle avait 5 ans, et sa mère, Marie Thérèse Mathurine HERMITTE, lorsqu'elle avait 12 ans

⁴² La Grande Famille de Procida & Ischia, registre M79-0075 (1888)

⁴³ <https://www.geneanet.org/archives/registres/view/342470/4>

Lors du recensement de 1891⁴⁴, habitent au 145, rue Sainte : Antoine LUBRANO, 48ans, **armateur**; Laurence Lubrano [VENTRE], 32 ans, ménagère, italienne [sic] et leur fille Éléonore, âgée de 7 ans.

Rue Sainte 145	Giampal	Maur	70	70	4/p	horte
	Bacini	Antoine	34	italien	commis	chef
	Bacini	Maur	26	70	mariage	époux
	Bacini	Gustave	4	70	4/p	fil
	Bacini	Éléonore	7 m.	70	4/p	fil
	Giribaldi	Maur	35	français	tailleur	chef
	Giribaldi	Maurice	54	70	marché fort	arche
	Giribaldi	Jacques	34	70	claypau	fil
	Giribaldi	Jules	36	70	tailleur	fil
	Lubrano	Antoine	48	70	armateur	chef
	Lubrano	Laurence	32	italien	ménagère	époux
	Lubrano	Éléonore	7	70	4/p	fil

Devenu armateur, il cède ses parts à son frère Joseph en 1898, et achète un immeuble sis 23 rue de l'Église Saint-Michel à Marseille le 12 novembre 1898, immeuble qui fut apporté à la dot de leur fille **Éléonore LUBRANO di SCAMPAMORTE** lors de son mariage avec **Jules IMBERT**.

Antoine LUBRANO



Laurence VENTRE



44 AD13, MARSEILLE, 1891 - Liste nominative 2ème canton – La Préfecture7 (Rue Grignan) / Sainte (rue), vue 23 sur 57

Antoine se retire au Beausset, dans le Var, où il décède le 3 juillet 1928.

Il réside au 15, boulevard Chanzy⁴⁵ au Beausset en 1904 (mariage de sa fille) et 1911 (recensement). Profession : **propriétaire, rentier**. En 1923, il réside au Beausset, 11 rue Portalis⁴⁶ ⁴⁷, dans la maison de son gendre Jules Louis IMBERT (voir également recensement de 1926).

DESIGNATION	NUMEROS				NOMS	PRENOMS	ANNEE de	LIEU de NAISSANCE	NATIONA- LITE	SITUATION PAR RAPPORT au chef de ménage	PROFESSION	Pour les militaires ou les marins, indiquer le grade, la fonction ou le poste qu'ils occupent
	PER QUARTIER, SECTEUR, bâtiment ou etc.	001	002	003								
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Il possédait au Beausset une maison 11, rue Bourgade, avec terrain (labour) et puits (vendue en 1924), une maison « à 3 étages » au 22, rue Saint-Louis⁴⁸ (vendue en 1913), ainsi qu'une vigne⁴⁹ avec bastide (quartier Saint-François), acquise en 1922 et revendue par ses héritiers en 1946.

Le Beausset, matrice des propriétés foncières bâties, case 433 (vue 131 sur 234)

MUTATIONS.				LIEU-DIT, RUE ET NUMÉRO.	NATURE de la PROPRIÉTÉ.	REVENU NET IMPOSABLE pour la période commençant le 1 ^{er} janvier										OUVERTURES IMPÔNABLES.		
ANNÉE de l'entrée.	TIRE de la sortie.	PORTÉ de la sortie.	NUMÉRO de PLAN.			1943										Portes coch. ou de mag ^s .	Over-tures ordi-naires.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Pour M. <i>Luciano Scamporrino Antoine Epoux Veuve Lucie R. Chanzy au Beausset</i> Case de l'assiette matrice : <i>918</i> Case 433																		
1924	746		1	644	Rue Bourgade 11	Maison	1874	50									1	8
1913	323		2	644	Rue St Louis 22	Maison	1874	50										1
			3															
			4															
			5															
			6															
			7															
			8															
			9															
			10															
TOTAL									347									
TOTAL									187									
TOTAL																		
TOTAL																		
TOTAL																		
TOTAL																		

45 Anciennement 11, rue Bourgade.

46 Anciennement rue Grande.

47 Aujourd'hui le 7, rue Portalis.

48 Aujourd'hui 38, rue de la République.

49 Voir la matrice des propriétés foncières non bâties, f° 999, vue 207 sur 309.



Antoine a été naturalisé français par décret 1344-28 du 18 janvier 1928⁵⁰.

Sa femme, **Laurence VENTRE**, perd en 1883 la nationalité française par son mariage avec un étranger. 44 ans plus tard, l'article 11 de la loi du 10 août 1927, stipule que "sont réintégrées dans la qualité de Françaises (...) qu'elles avaient perdue par leur mariage avec des étrangers naturalisés français". Son mari **Antoine LUBRANO** étant le même jour naturalisé français au titre de l'article 6 de la loi du 10 août 1927, "qui confère la nationalité française à des étrangers ayant épousé des Françaises", elle retrouve la nationalité française par décret du 18 janvier 1928 publié au journal officiel du 29 janvier 1928 (page 1353)⁵¹. Bienvenue au royaume d'Ubu !

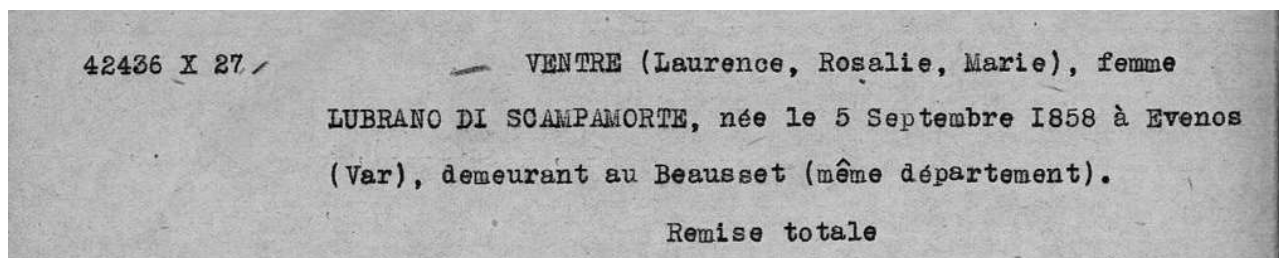
Extraits du journal officiel du 29 janvier 1928 (page 1344).



LUBRANO DI SCAMPAMORTE (Antoine), né le 5 octobre 1842 à Proclida (Italie), demeurant au Beausset (Var).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,
Décrète:
Art. 1er. — Sont naturalisés Français par application de l'article 6, paragraphe 1er, de la loi du 10 août 1927:

Extrait du journal officiel du 29 janvier 1928 (page 1353).



⁵⁰ Journal officiel du 29 janvier 1928, page 1344.

⁵¹ <https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/> : <https://urlz.fr/gWYY>

Acte de décès de Laurence VENTRE, veuve d'Antoine LUBRANO

Elle habite en 1931 au 11 rue Portalis, avec son gendre et sa fille Éléonore.⁵²

Elle décède le 15 octobre 1935, et non en 1934 tel qu'indiqué sur la pierre tombale du cimetière du Beausset.

LA 62790

Mairie de Beausset ARRONDISSEMENT DE Toulon

Le vingt Octobre mil neuf cent trente cinq à neuf heures, est décédé legueuse Nosatie Marie VENTRE veuve de Antoine Lubrano di Scampamorte domiciliée à Beausset née à Evreux (Var) le Cinq Septembre mil huit cent cinquante huit fille de Marius Pascal VENTRE et de Marie Chaise Mathurine Hermitte épouse décédée

Dressé le vingt Octobre mil neuf cent trente cinq à neuf heures, sur la déclaration de M. Jean Allègre propriétaire âgé de soixante vingt ans demeurant au Beausset qui, lecture faite, a signé avec Nous, Marius Mari, Marie du Beausset

(Signature) *(Signature)*

Acte de naissance d'Éléonore LUBRANO di SCAMPAMORTE

Leur fille unique, Éléonore LUBRANO di SCAMPAMORTE (1884-1973), épouse en 1904 Jules IMBERT (1871-1940), propriétaire-rentier au Beausset. Est apporté en dot l'immeuble du 23, rue de l'Église Saint-Michel à Marseille, acheté le 12 novembre 1898 par Antoine LUBRANO et son épouse.

Le vingt Septembre mil neuf cent vingt quatre, à neuf heures, est née legueuse Éléonore LUBRANO di SCAMPAMORTE domiciliée à Beausset fille de Marius Pascal VENTRE et de Marie Chaise Mathurine Hermitte épouse décédée

Dressé le vingt Septembre mil neuf cent vingt quatre à neuf heures, sur la déclaration de M. Jean Allègre propriétaire âgé de soixante vingt ans demeurant au Beausset qui, lecture faite, a signé avec Nous, Marius Mari, Marie du Beausset

(Signature) *(Signature)*

Acte de mariage de Jules Louis IMBERT et Éléonore Thérèse LUBRANO di SCAMPAMORTE

N° 23

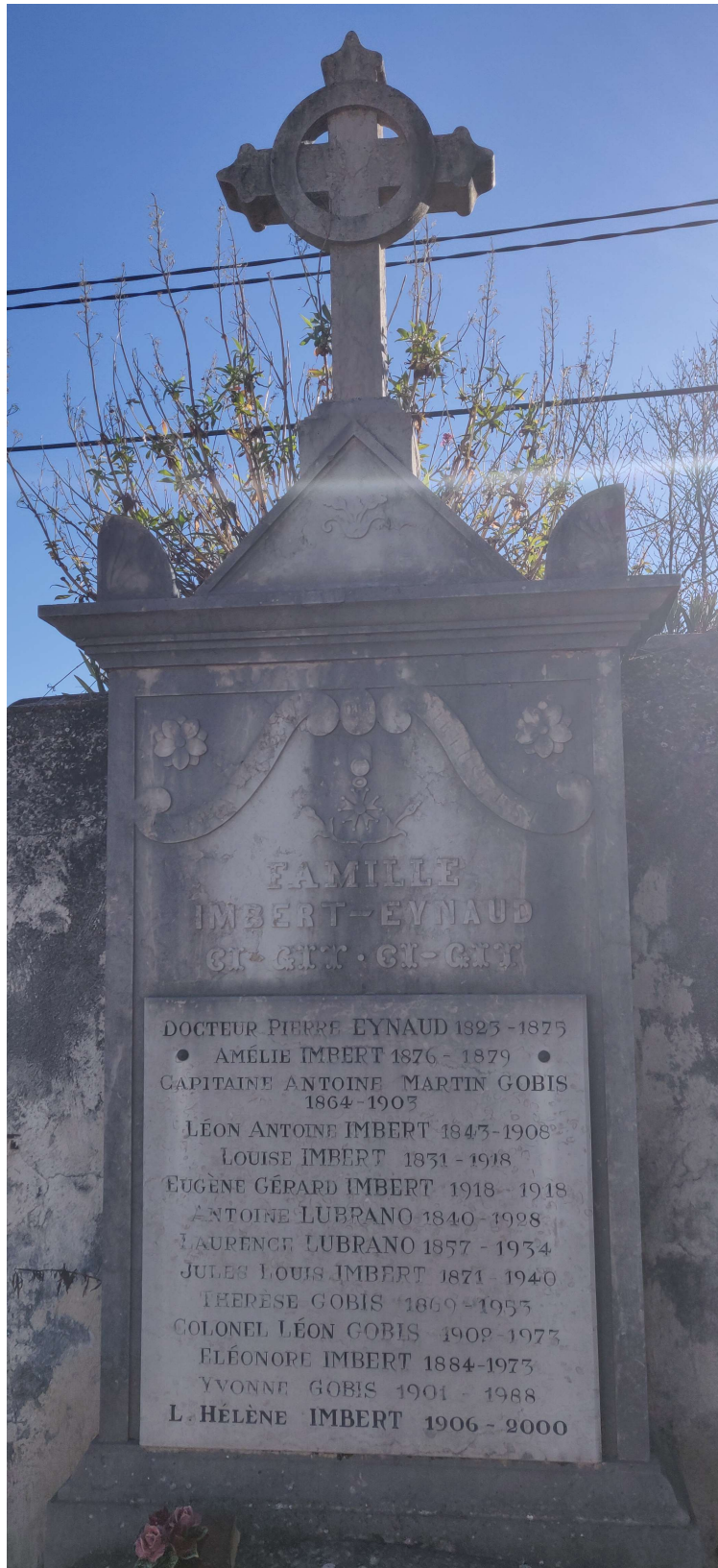
Imbert Jules
Louis
Lubrano Éléonore
Thérèse

Le vingt Septembre mil neuf cent vingt quatre, à neuf heures, est née legueuse Éléonore LUBRANO di SCAMPAMORTE domiciliée à Beausset fille de Marius Pascal VENTRE et de Marie Chaise Mathurine Hermitte épouse décédée

Dressé le vingt Septembre mil neuf cent vingt quatre à neuf heures, sur la déclaration de M. Jean Allègre propriétaire âgé de soixante vingt ans demeurant au Beausset qui, lecture faite, a signé avec Nous, Marius Mari, Marie du Beausset

(Signature) *(Signature)*

52 Recensement de 1931, vue 18 sur 33. Dite Laurence « LUBRANO »



Marie Louise EYNAUD est nommé Louise IMBERT [sic]. La date de naissance est erronée. La date de naissance d'Antoine LUBRANO est erronée. Laurence VENTRE est nommée Laurence LUBRANO [sic]. L'année de naissance et de décès sont erronées. Éléonore LUBRANO est nommée Éléonore IMBERT [sic].

L'association « La Grande Famille de Procida & Ischia » a inauguré en 2022 le **Mur des Migrants**, en souvenir de nos ancêtres migrants qui eurent la force de quitter les îles de Procida et d'Ischia vers d'autres contrées pour construire une nouvelle vie, ouvrir une nouvelle voie par le travail, la volonté et l'espérance.

Le Mur des Migrants se situe en surplomb du petit port de pêche de la Corricella à Procida face à la mer Méditerranée. Il a été inauguré le 3 mai 2022 par Pascal SCOTTO DI VETTIMO, Président de l'Association, Mons. Michele AUTUORO, Évêque auxiliaire de Naples, Michele ASSANTE DEL LECCESE, Adjoint à la Culture à la Mairie de Procida, et Laurent BURIN DES ROZIERES, Consul Général de France à Naples.



Ou habitaient-ils à Procida !

Planta topographica dell'isola de Procida, 1813, Firenze, Istituto Geografico Militare.



L'île était peu urbanisée, mais comptait environ 10.000 habitants en 1861. Les principaux quartiers sont la Terra (la vieille ville et sa citadelle), la Corricella, le village des pêcheurs, et Sancio Cattolico, le port de commerce, ces deux derniers reliés par le « canal » .

En 1844⁵³, habitent au (47-50) Sancio Cattolico verso La lingua, Pasquale LUBRANO di SCAMPAMORTE et sa femme Celeste SCOTTO di MARAZZO, leurs deux enfants Antonio et **Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE**, ainsi que la femme de dernier **Eleonora SCHIANO di ZENIZE** et leurs deux enfants aînés, Pasquale et **Antonio, notre ancêtre**.

Handwritten family record from 1844:

Pasquale Lub. di Scampamorte	50
Celeste Sc. di Marazzo	50
Antonio	22
Michele Arcangelo Lub. di Scampamorte	28
Eleonora Schiano di Zenize	25
Pasquale	3
Antonio	2

Le quartier de Santo (ou Sancio) Cattolico, aussi appelé Marina de Procida (aujourd'hui Marina Grande) est situé au nord de l'île. C'était le port de commerce, où se trouvaient aussi, à l'ouest, les chantiers navals, au lieu dit marina di Grotta. La Lingua est la pointe nord-est de l'île ; leur maison se trouvait donc probablement à l'est de Sancio Cattolico (photo ci-dessous), à moins que ce soit dans la volée d'escaliers partant de la plage de Lingua et remontant sur La Vigna.



En 1782⁵⁴, habitent au (57-60) Canale di S. Cattolico, Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE et sa femme Angela Teresa ESPOSITO, avec leur fils aîné Andréa âgé de deux ans.

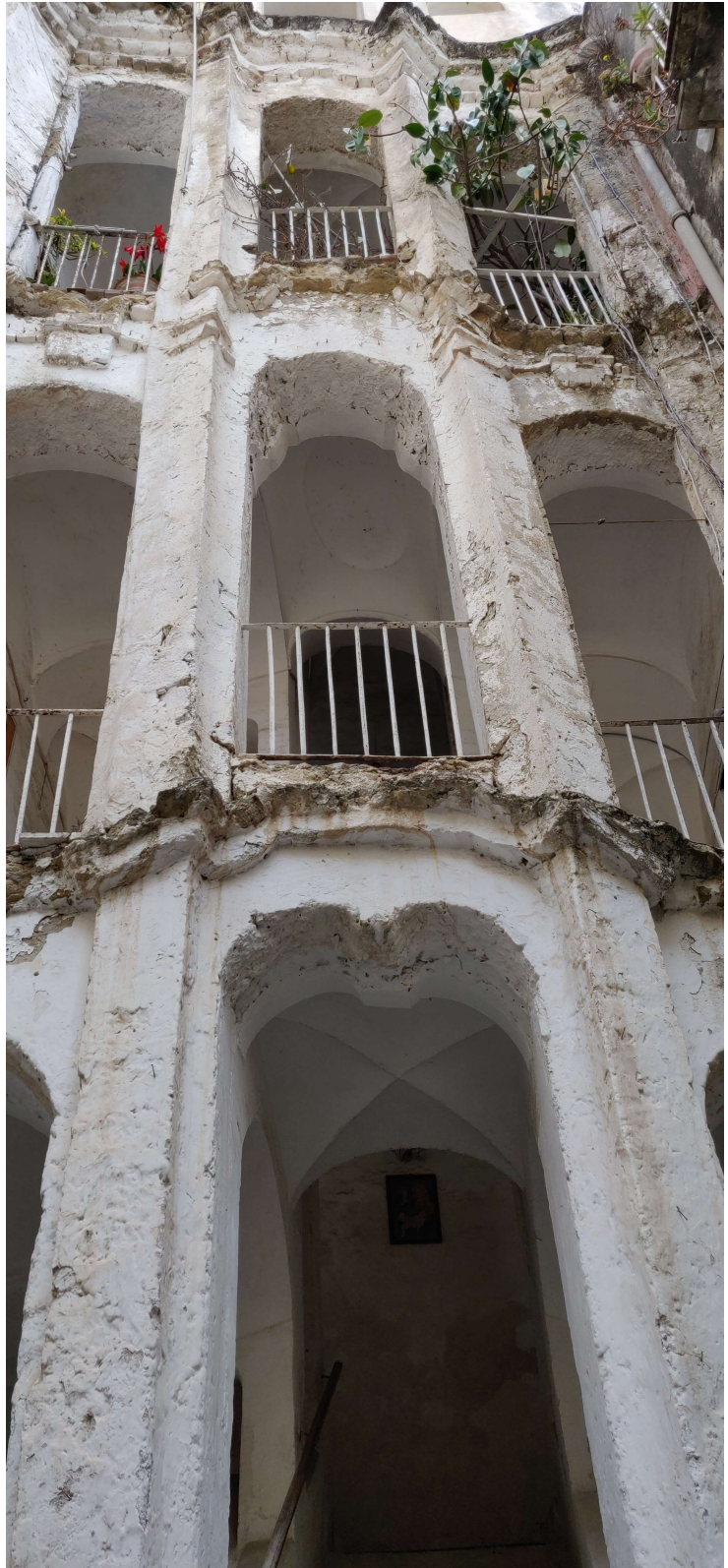
Handwritten family record from 1782:

Michele Arcangelo Lub. di Scampamorte	29
Angela Teresa Esposito	26
Andréa	2

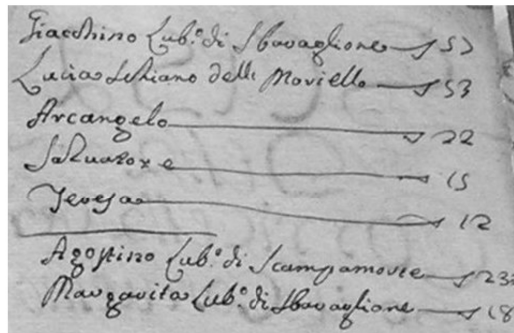
Était appelé le « Canale » la rue principale remontant de Sancio Cattolico, aujourd'hui la via Vittorio Emanuele. Le 57-60 pourrait être la maison ci-dessous, très typique, et située peu avant l'église San Leonardo.

53 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre des âmes A42-2111 et 2113

54 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre des âmes A25-1083.



En 1746⁵⁵, habitent au (25-27) Scesa di San Rocco, Agostino LUBRANO di SCAMPAMORTE et sa femme Margarita LUBRANO di SBARAGLIONE chez les parents de Margarita, avec ses trois frères et sœurs.



La Scesa di San Rocco existe toujours. C'est la ruelle descendant de la place des Martyrs vers la Corricella, le port de pêcheurs.



55 La Grande Famille de Procida & Ischia, registre des âmes A13-1457



Vue de Procida (La « marina » de Sancio Cattolico)
Aquarelle de Gioacchino La Pira (1839-1870)





Chiesa della
Santissima Annunziata
di Napoli

Les enfants abandonnés à Naples⁵⁶

Gli "*Esposti*" e "*Proietti*" dell'Annunziata di Napoli du XIV^e au XIX^e siècle



La "Ruota" della casa
dell'Annunziata di Napoli

Depuis le XIV^e siècle, l'institution religieuse de la Santissima Annunziata a eu pour vocation de recueillir les enfants abandonnés de Naples. Elle est devenue tristement célèbre pour sa "*Ruota*" (en français "*roue*") sous forme de tambour en bois dans laquelle étaient introduits les enfants abandonnés. En effet de 2000 à 4000 enfants y passaient chaque année ! Celle-ci fut utilisée jusqu'au 27 juin 1875, mais l'orphelinat fonctionna lui jusqu'en 1975.



"*Figli della Madonna*"
(Portail)

Ces enfants ainsi abandonnés étaient alors surnommés "*figli della Madonna*", "*figli dell'Annunziata*" et étaient nommés "*esposito*" qui signifie exactement "*ex positum*" = "*déposé à l'extérieur*" (sous entendu "*des murailles de la ville*" car l'Annunziata à cette époque se trouvait au niveau des murailles médiévales). Ainsi on retrouve des "*Esposito*" dans toute la Campanie car ils ont été placés dans des familles du Golfe de Naples comme à Procida et Ischia. On trouve sur les actes de Procida "*Esposito della AGP di Napoli*", les initiales AGP faisant référence à "*Ave Gratia Piena*" inscrit sur le portail de l'église.

Certains enfants ont pu porter le nom de leur mère lorsque celle-ci était fille mère et qu'elle le souhaitait en déposant son enfant. Pour tous les autres, on leur donnait le nom d'un donateur (en son honneur), ou le nom d'une étoile, d'une pierre précieuse (par exemple on trouve "*Diamante*", "*Brillante*"...), ou encore une référence à Dieu, à un Saint, à un lieu divin ("*Diotaiuto*" qui signifie "*Dieu t'aide*"). D'autres étaient nommés de manière plus pragmatique comme "*Ricevuto*" ("*reçu*") ou "*Dueluglio*" pour un enfant recueilli un 2 juillet. Pendant le XIX^e siècle, ces noms étaient suivis de "*proietto*" ou "*proietta*" (qui signifie "*projeté*",) pour indiquer un enfant abandonné.

Lorsqu'un enfant était déposé dans la "*Ruota*", celui-ci était récupéré aussitôt de l'autre côté par une Sœur qui lui donnait les soins nécessaires et inscrivait sur un registre tout ce qu'il lui semblait utile. Ainsi certains enfants étaient trouvés avec au cou un morceau de papier avec le nom de ses parents, ou portaient dans leur vêtement quelques pièces d'or ou d'argent. D'autres n'avaient absolument rien... Tous ces signes particuliers étaient alors enregistrés sur l'acte de dépôt.

D'autres "*Ruota*" existaient aussi à Procida et à Ischia, où les enfants y étaient déposés. Ceux qui n'étaient pas placés aussitôt en famille d'accueil étaient envoyés à l'Annunziata pour y être pris en charge et enregistrés.

Aujourd'hui, grâce à la coopération des Archives Historiques de Naples et à la gentillesse de leurs administrateurs, il vous est possible au travers de l'Association d'obtenir une copie numérique de l'acte de dépôt de vos ancêtres à l'Annunziata.

⁵⁶ Pascal SCOTTO DI VETTIMO, La Grande Famille de Procida & Ischia, juin 2005
(<https://www.procida-family.com/documentation.htm>)

2ème partie : "Passions" maritimes et raisons marchandes des capitaines de Procida en Atlantique (XIXe-XXe s.)

Christopher DENIS-DELACOUR, Université Paris 1- Panthéon-Sorbonne , 2017

« ...Que le navire soit un temple ou
un « enfer flottant », la cabine du
capitaine est sans contredit l'endroit
auguste dans tous les vaisseaux ...»

Le talent avec lequel Joseph Conrad restitue un part de son expérience au travers de ses récits nous laisse entrevoir des territoires « maritimes » qui restent inégalement connus par l'historien. Il s'agit de la vie à bord, et tout particulièrement du rôle des capitaines et des rapports que ces derniers entretiennent avec leur équipage. Des liens qui, malgré l'organisation sociale stricte d'un navire, ne sont pas exempts des « passions » humaines. Si ces « passions » sont particulièrement exacerbées par cet univers clos et le mystère des navigations, la « raison marchande » accompagne également ces hommes. Le commerce n'est jamais perdu de vue et on compte alors sur la force de caractère et de persuasion du capitaine pour que l'équipage mène à son terme des navigations bien souvent difficiles. Or, parfois le capitaine peut lui aussi franchir « la ligne d'ombre » et s'interroger sur le sens de son capitanat.

Nous proposons ici d'analyser cette dimension des trafics en nous basant sur des ego-documents extraits des archives privées de la famille Moreu-Lubrano. La correspondance des capitaines liés à **l'armateur Lubrano di Scampamorte de Marseille entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle** laisse entrevoir toutes les facettes de la vie à bord dans une perspective sociale, juridique et géographique inédite. Les écrits de ces marins de Procida affrontant le commerce atlantique témoignent en effet des difficultés liées à l'éloignement et de leurs limites face à l'adversité quelle soit commerciale ou climatique, et ce au-delà des aspects contractuels de leur engagement. Entre déchirements intérieurs et contraintes marchandes, l'exemple des capitaines de l'armateur Lubrano permet d'envisager le commerce maritime dans ce qu'il a d'essentiel : une entreprise humaine face aux incertitudes de la mer.

Appréhender la figure du capitaine

Les archives privées de la famille Moreu-Lubrano^{57 58} semblent en capacité de répondre à ces interrogations. Il y a d'abord une histoire, celle d'une famille qui a quitté Procida pour Marseille au XIXe siècle, plus exactement en 1854, et sur l'initiative de **Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte**, alors âgé de 37 ans et père de 4 enfants. Loin d'exercer originellement le métier de marin, Michele Arcangelo Lubrano semble avoir été cordonnier à Procida. Fuyant la misère, il a embarqué sur des navires, comme le fit son père qui a également beaucoup navigué^{59 60}. Par ailleurs, il semble qu'une branche parallèle des Lubrano di Scampamorte avait déjà investi le secteur de l'armement à la même époque. On en retrouve la trace dans les archives napolitaines⁶¹. En outre des Lubrano di Scampamorte sont présents notamment dans le chargement de bois sur les côtes romaines⁶². Si les liens entre ces différentes branches de la famille restent à confirmer, Procida et la mer c'est une histoire ancienne.

57 Je remercie tout particulièrement la famille Moreu-Lubrano pour son accueil et la confiance qu'ils m'ont témoignée en me laissant consulter des documents personnels inestimables.

58 Voir Annexe 1, dossier *Nuova Eleonora Madre* (1890-1905)

59 L'étude des actes de mariage civils mis en ligne plus récemment par l'association « La Grande Famille de Procida & Ischia » nous confirme que Pascale, le père de Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte était marin (« marinaro ») puis propriétaire de bateau. Michele Arcangelo était également « marinaro », probablement sur le bateau de son père.

60 En tout état de cause, après consultation des registres de l'Istituto Nautico de Procida, aucun de nos ancêtres Lubrano di Scampamorte ne semblent l'avoir fréquenté

61 Entre autres, le capitaine Antonio Lubrano di Scampamorte fait escale à Zante en provenance de Bagnara chargé de céréales pour Messine sur le Brick Schooner *l'Unione dei santi e la pietà* en juin 1849 (Archivio di Stato di Napoli)

62 C'est le cas du capitaine Pasquale Lubrano di Scampamorte venu dans les années 1780 charger du bois sur les plages du nord de l'État pontifical (Archivio di Stato di Napoli)



Carte : la baie de Naples (1865)

Durant tout le XVIIIe les capitaines et marins de Procida sont impliqués dans les trafics méditerranéens et n'hésitent pas, dès le XIXe siècle, à fréquenter l'océan Atlantique. La tradition maritime de l'île, largement contrainte par la pauvreté du terroir, incite le royaume de Naples, qui entend développer son commerce maritime, à implanter en 1807 une école de navigation à Procida.



Carte : le port de Marseille en 1891 (rue de la Guirlande et rue du Chantier)

Concernant l'émigration de Michele Arcangelo, s'il reste assurément une part d'ombre sur ses motivations, ce contexte économique a certainement participé à ce choix. En revanche, ce qui est certain, c'est qu'il décide de louer deux grands hangars dans la rue de la Guirlande à Marseille, près de l'hôtel de ville, pour ouvrir un espace de restauration⁶³. La communauté napolitaine se retrouvait en ce lieu qui fit la fortune de Michele Arcangelo⁶³. À partir du capital amassé, il se lança par la suite dans l'armement naval et s'établit rue du Chantier, à Marseille, sur le quai de Rive neuve, près de la place aux huiles.

Les liens de l'armateur Lubrano avec l'île de Procida restent cependant étroits. Pratiquement tous

⁶³ L'épopée de Michele Arcangelo nous est connue grâce au travail de compilation des documents familiaux effectué par Roseline Moreu-Lubrano de Scampamorte et son père.

ses capitaines et les équipages de ses navires seront recrutés à Procida et dans les communautés voisines (Ischia, Sorrento...). De plus, la plupart des embarcations sont immatriculées à Naples ou à Castellamare di Stabia et battent donc pavillon italien.

La famille Lubrano acquiert entre 1874 et 1903 près de seize navires à voile pour naviguer en Méditerranée, dans l'océan Atlantique, mais également dans l'océan Indien. Regroupée dans des classeurs et par embarcation, la documentation relative à l'entreprise des Lubrano se compose de documents nautiques et «économiques» en liaison avec les armements, les frets, les nolisements et diverses dépenses et bénéfices. Elle comprend surtout la correspondance entre l'armateur et ses capitaines qui, loin d'être impersonnelle, révèle l'envers du rôle du capitaine et l'univers clos des longues navigations. De ces précieuses sources c'est d'abord le rôle commercial du capitaine qui émerge et retient notre attention.

Le capitaine, pivot commercial de l'entreprise maritime

Le rôle marchand du capitaine ne constitue pas une surprise. Il existe une grande continuité entre la période moderne et l'époque contemporaine quant au rôle prépondérant que joue ce dernier dans le domaine commercial. L'armateur Lubrano, s'il se démène pour trouver des contrats d'affrètement, s'appuie bien souvent et presque totalement sur ses capitaines pour les déchargements, les problèmes qu'ils occasionnent et les économies ou bénéfices éventuels qu'ils doivent être capables de réaliser. Si c'est au capitaine qu'il revient de gérer la caisse de bord, le passage entre pratique contractuelle et portuaire est souvent difficile comme en témoigne la correspondance du capitaine Salvatore Albano.

Celui-ci commande le *Saint Joseph*, ancien voilier norvégien construit à Amsterdam, en 1888, portant 1017 tonneaux⁶⁴ brut pour près de 60 mètres de long¹⁵ et immatriculé à Naples à la suite de son achat par l'armateur Lubrano. Après plusieurs longues navigations, dont 104 jours de mer entre Marseille et Cape Town en 1904, le capitaine se plaint, à son arrivé au port d'Iquique au Chili, le 23 avril 1905, du contrat de l'armateur⁶⁵. En effet, une clause l'oblige à débarquer au minimum 80 tonnes de charbon par jour, ce qui est impossible avec la quinzaine personnes qui composent l'équipage du *Saint-Joseph*. Dans sa lettre il prend l'exemple du navire génois le *Marie Thérèse*, à Iquique avec le même type de chargement, et dont l'équipage, fort de 22 personnes, débarque avec beaucoup de peine, pareille quantité. Au reste, le capitaine Albano prévient l'armateur qu'il a omis de préciser qu'une certaine quantité de charbon devait rester à bord. Le réceptionnaire du charbon est donc en droit de faire débarquer l'ensemble de la cargaison, ce qui serait dommageable pour la sécurité du navire qui se retrouverait sans lest. Ces craintes étaient justifiées car Albano dut consigner les 1.540 tonnes prévues et informer par télégramme de la situation en demandant la marche à suivre, d'autant qu'une grève des barques d'allèges complique la situation. D'autres exemples puisés dans la correspondance des différents capitaines employés par l'armateur révéleraient la confiance que ce dernier doit placer en ses « hommes de pont » sur le plan commercial et la nécessité d'un dialogue soutenu malgré la distance.

Outre ces problèmes récurrents de gestion des déchargements et des engagements passés, le capitaine doit également porter ses efforts sur la recherche de nouveaux contrats d'affrètement dans les ports où il se rend. Il participe donc directement aux côtés de son armateur à assurer la rentabilité des navigations. Ainsi, le 31 mars 1896 le capitaine Domenico Romeo informe par télégramme de son arrivée à Point-à-Pitre mais également, non sans soulagement, qu'il a trouvé un fret de retour⁶⁶. Il commande alors un trois-mâts barque de 525 tonneaux construit en 1878 à Lussinpiccolo (Mali Losinj en Croatie) et donc anciennement autrichien. Il s'agit de *La Pietà* acheté en 1890 et dans un premier temps confié à un capitaine nommé Assante. La correspondance de Romeo indique qu'il cherche également à vendre son chargement au plus offrant, quitte à faire des enchères ou à négocier en propre avec les marchands locaux. Les réponses de Giuseppe Lubrano, fils de Michele Arcangelo qui décédera la même année, sont riches d'enseignement.

64 1 tonneau = 2,8 m³ depuis 1872

65 Archives privées Moreu-Lubrano (par la suite AML), dossier *Saint-Joseph* (1903-1910)

66 AML, dossier *La Pietà* (1890-1912)

Après les félicitations d'usage pour le contrat il lui demande, dans une lettre datée du 4 avril 1896, s'il peut intervenir auprès du courtier local pour obtenir un fret de retour pour un autre de ses navires, à savoir le *San Michele*, sur le point d'arriver, en essayant de fixer le nolis aux mêmes conditions. Pour obtenir une remise sur le courtage, les Lubrano s'appuient clairement sur le « savoir-faire » du capitaine Romeo, autrement dit sur ses capacités à négocier dans un milieu qu'il connaît et maîtrise.

L'armateur, globalement satisfait de son capitaine, lui en demande donc plus. Au vrai, toute la correspondance concernant le volet économique des navigations témoigne des attentes énormes qui pèsent sur les épaules des capitaines. Dans le cadre d'une entreprise économique, ces réponses, finalement normales car il s'agit d'assurer la rentabilité de l'outillage nautique, sont parfois interprétées par les capitaines comme un manque de reconnaissance et par là sources de tension entre les acteurs. Les capitaines invoquent à ces occasions les autres paramètres à prendre en compte, au-delà des aspects marchands, et qui ont une influence cruciale sur leur rôle commercial. Ainsi, alors qu'il est à la Barbade, le capitaine Florentino, commandant le *San Michele* cité précédemment (trois-mâts barque construit à Aberdeen, anciennement *Adam Siedgewick*, et jaugeant 459 tonneaux), reçoit en décembre 1901 une lettre pleine de reproches de son armateur lui faisant remarquer assez sévèrement le montant exagéré de ses dépenses⁶⁷. Le capitaine Florentino répond que celles-ci ont été surtout occasionnées par ses hommes d'équipage, ayant dû en enrôler de nouveaux à la suite du débarquement de quatre de ses marins. Il évoque d'ailleurs en termes peu élogieux ces derniers, indiquant qu'il devait constamment être aux aguets et « dormir avec le revolver sous l'oreiller ». Les tâches de bord tout comme les ordres étaient mal exécutés et la navigation entre Rio et la Barbade fut épuisante.

Quel crédit accorder aux propos de Florentino ? Ce discours, récurrent lui aussi, est important car il permet de lier le rôle marchand du capitaine à son rôle de commandant de navire. Il s'agit d'une gestion humaine qui va au-delà de la simple intermédiation économique qui, nous l'avons vu, est elle-même déjà âpre et difficile. Le capitaine doit être plus qu'un simple transporteur ou qu'un agent commercial : il doit assurer une gouvernance maritime en prenant en compte ces deux fonctions. C'est cet aspect particulier qui peut constituer une clé de lecture du rôle et des limites du capitaine. À ce titre, les archives de la famille Moreu-Lubrano mettent en lumière les aspects humains que doivent prendre en considération ce dernier.

Être un capitaine : surveiller et punir

Disons-le d'emblée : pratiquement aucune des traversées ne s'est déroulée sans ennui avec l'équipage. En général, celui-ci est recruté par un agent à Procida qui peut étendre ses recherches à toute la baie de Naples. Le capitaine participe parfois à ces opérations. C'est le cas du capitaine Salvatore Fevola, commandant la goélette *Vierge de la Garde* de 188 tonneaux, anciennement *Robert Peel* avant son achat en 1874⁶⁸. Au mois de novembre 1876, le capitaine Fevola est en effet à Ischia puis à Procida où il signe la convention d'enrôlement qui lui fournit un nouvel équipage. Cette convention fixe les droits des engagés, mais les soumet également à plusieurs obligations précises réglant le salaire et les navigations. Il s'agit par exemple de partir d'Ischia où se trouve alors le navire et de suivre les ordres de navigation du commandant au cours des divers voyages qu'il entreprendra le long des côtes de la Méditerranée, de la mer Noire, de la mer d'Azov et de « l'océan Nord ». Concernant la solde des équipages, celle-ci est de 80 liras pour le second ; 72, 25 pour chaque marin et pour les mousses 68 liras et parfois moins. Le mousse (*mozzo*) Lubrano Tommaso aura par exemple seulement droit à la gratuité de la nourriture, tandis que pour le reste de l'équipage elle reste à leur charge, moins l'eau. Les soldes sont réglées à la fin de l'engagement mais le capitaine accorde au départ une avance à ses marins pour les provisions et peut en octroyer en cours de voyage ; aussi il tient une comptabilité précise pour que le paiement final se fasse en fonction des dépenses et avances de chacun. Dans cette convention, il est précisé que le capitaine assure la gouvernance de ses hommes pour dix mois, pouvant en

67 AML, dossier *San Michele* (1883-1906)

68 AML, dossier 1er *Vierge de la Garde* (1874-1881)

licencier quand il le souhaite tout en étant tenu de les rapatrier jusqu'à Procida. Il est surtout spécifié que l'équipage a obligation de travailler en tout temps et tout lieu si nécessaire. Comment se traduisent ces conventions dans la réalité des navigations ? Si elles donnent un large pouvoir au « chef » d'embarcation, ce dernier n'en reste pas un moins un individu ayant une autorité qui dépend de sa personnalité et de sa capacité à faire face aux événements. La gouvernance maritime est également liée à l'équipage dont la motivation peut être fluctuante face aux difficultés et à la dureté des navigations, voire des aspirations personnelles. La correspondance des capitaines témoigne d'un jugement particulièrement sévère et unanime à propos de leurs équipages. Avant de quitter Cardiff pour l'Atlantique en octobre 1896, le capitaine Salvatore Albano évoque l'état de ses hommes sans s'appesantir sur leur sort⁶⁹. Il déclare avoir trois hommes malades, ayant les « poumons pourris », et surtout qu'il est difficile de naviguer avec « cette maudite race de chien ». Les traversées sont éprouvantes, avec des maladies aussi nombreuses que leurs simulations et de très fréquentes désertions. Au mois de juillet 1897, le capitaine Domenico Romeo, qui part Marseille pour Rio avec *La Pietà*, met 14 jours pour atteindre Gibraltar à cause de vents défavorables⁷⁰. Mais surtout le voyage est à peine commencé qu'il a déjà un homme malade, donc indisponible, et un autre, originaire d'Ischia, qui a menti sur son expérience maritime et qui s'avère être inutile à bord. Un matelot qui a perdu un œil au cours de la traversée est envoyé à l'hôpital à Rio, le 6 octobre, après 72 jours de mer. L'équipage arrive usé mais le capitaine ne les plaint pas. Il regrette d'avoir recruté de piètres marins, des *schifosi* (affreux, dégoûtants) paysans de l'île de Procida, et évoque sa solitude dans la gouvernance de l'embarcation. Aussi demande-t-il à l'armateur qu'on lui transfère un timonier du navire *Vierge de la Garde* afin qu'il puisse avoir au moins quatre hommes de barre à bord.

Pour les capitaines, les malades sont également sources de frais supplémentaires à cause des séjours hospitaliers qui grèvent leur comptabilité. Le 9 juin 1905 le nouveau capitaine du *Leonora*, Annibale Mancino, quitte Galveston (Texas) pour Malaga qu'il rejoint le 28 août avec trois hommes atteints de scorbut et un quatrième d'une maladie de peau⁷¹. Mais ce qui ennuie surtout Mancino dans sa correspondance avec l'armateur, c'est que ces problèmes de santé ont « plombé » son compte de caisse en fin de campagne.

De même, en septembre 1895, arrivant à Philadelphie le capitaine Romeo signale à son armateur que son maître d'équipage a fait une grave chute, et que l'hôpital se paie un dollar par jour ; si le marin vient à mourir pendant la période à quai, il fera le maximum d'économie pour l'enterrement, mais un départ avant son décès l'obligerait à déposer l'argent nécessaire au paiement des journées d'hospitalisation⁷². C'est ce qui arrive et le capitaine, étant obligé de quitter Philadelphie, doit payer au consulat italien huit semaines d'avance en frais de traitement tandis que l'équipage est complété par un cousin du capitaine Romeo qui se trouvait à Philadelphie.

L'empathie est un sentiment qui trouve difficilement sa place dans l'univers des acteurs maritimes. Loin d'être éludées par les équipages, la maladie et la mort sont le lot de navigations qui éloignent les individus de leurs foyers et de leurs intimes. L'interprétation du fait maritime oublie parfois la dureté de la vie à bord⁷³. Partir et prendre la mer ne vont pas de soi comme en témoignent certains recrutements. C'est le cas pour le capitaine Annibale Mancino qui se rend dans le sud de l'Italie au mois d'avril 1906 pour le recrutement de son équipage⁷⁴. Le navire est alors affrété pour le Brésil (Rio) mais personne ne veut partir pour cette destination car le pays est jugé malsain. Une précédente campagne brésilienne avait décimé les équipages à cause de la fièvre jaune. Le capitaine Mancino a beau se rendre à Procida, Ischia et Torre del Greco, il essuie les mêmes refus. Notons que les habitants de Procida, patrie de son armateur et de ses héritiers, ne veulent rien entendre et que le capitaine évoque les locaux comme des gens dont il convient de se méfier. Il peut finalement compléter son rôle d'équipage, mais les difficultés ont été grandes pour trouver

69 AML, dossier *Leonara* (1891-1910). Le *Leonara* est un voilier construit à Belfast en 1869 de 1367 tonnes et naviguant anciennement sous pavillon anglais avant son achat par l'armateur Lubrano en 1891.

70 AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

71 AML, dossier *Leonara* (1891-1910).

72 AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

73 Sur les conditions de vie à bord et la « vocation » maritime voir : Buti, Gilbert et Cabantous, Alain, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016.

74 AML, dossier *Leonara* (1891-1910).

des hommes, même du côté des Pouilles et de la Sicile.

Une fois réglés ces problèmes de recrutement, le navire quitte Marseille seulement le 14 juillet chargé de 1990 tonnes de tuiles et de carreaux. Très vite après le départ, le 31 juillet, le capitaine écrit à son armateur que l'équipage refuse de continuer car l'embarcation a une voie d'eau. Il semble qu'il ait pu raisonner ses hommes car le *Leonara* rejoint Rio après 103 jours de navigation. En revanche, dès le mois de novembre 1906, il signale des rixes entre marins à bord, puis la désertion de huit d'entre eux, avec des dépenses énormes à quai. Le capitaine fait appel au consul italien sur place pour arrêter les déserteurs, mais un seul est effectivement repris et les autres disparaissent. Les rapports entre le capitaine et son armateur se détériorent à la suite de ces événements et Mancino, qui se dit malade, insiste pour se faire remplacer.

Il est difficile de dire dans quelle mesure la sévérité des jugements des capitaines est justifiée. Comme en témoigne le dernier exemple, le rythme soutenu des navigations et certaines escales effectuées dans des espaces « malsains » provoquent de vives tensions que le capitaine doit gérer au mieux. La durée des navigations est-elle un facteur déterminant de ces tensions ? En creux se pose la question de la durabilité de l'entreprise maritime des derniers grands voiliers. Les navigations sont rythmées par une vie à bord bien réglée et si l'usure matérielle et humaine est certaine, peut-elle remettre en question toute l'organisation socio-économique de l'entreprise ? Ainsi, entre octobre 1880 et avril 1882 le capitaine Gerolamo Assante effectue près de 18 mois de navigation, avec son lot de péripéties, entre Marseille, Buenos-Aires, Le Havre, Cardiff, Santos et la Nouvelle-Orléans⁷⁵. L'Atlantique est sillonné cinq fois et malgré des frictions au sein de l'équipage Assante parvient à réaliser tous ses affrètements. Si l'on considère l'ensemble de la correspondance des capitaines, ce n'est pas la longue durée des navigations qui rendent compte des tensions dans les équipages.

Quelques épisodes sont certes à la limite de la rupture mais les capitaines savent en général prendre les mesures qui s'imposent pour l'éviter. En octobre 1894, le capitaine Domenico Romeo fait face à une mutinerie lors de son escale à Santos car l'équipage qui s'estime mal payé veut quitter le bâtiment⁷⁶. Selon Romeo cette rébellion aurait été compréhensible après treize ou quatorze mois de voyage, mais non après le récent départ, ce qui l'oblige à sévir. En d'autres termes, le capitaine accepte l'épuisement de son équipage et les protestations si elles sont justifiées par de longues navigations. Finalement le chef de la sédition et un autre membre de l'équipage sont envoyés en prison, un matelot est débarqué tandis que deux autres désertent. Les hommes sont remplacés sur place avec notamment un marin anglais. Le renouvellement des équipages et la gouvernance maritime font partie du quotidien des navigations et ne déstabilisent pas fondamentalement la fonction économique du capitaine. Les marins, lorsqu'ils vont jusqu'au bout d'une campagne, sont payés et disparaissent souvent, tout comme les tensions « maritimes » qui ne s'inscrivent pas dans la durée. Ce sont les dures conditions de travail à bord, le poids des fatigues et les effets du confinement qui expliquent les tensions. Mais lors de phénomènes précis, celles-ci se prolongent et mènent à la rupture. Or, ce dont témoignent les papiers de l'entreprise d'armement de la famille Lubrano di Scampamorte, c'est que cette rupture n'est ni provoquée par l'équipage, ni par l'intermédiation marchande. Elle se situe au niveau de la définition de la responsabilité du capitaine en tant que maître de son navire dans les procédures juridiques.

La possibilité d'appréhender de manière concomitante et sur une longue période les divers aspects des campagnes des capitaines permet de mieux comprendre les conflits juridiques, leurs enjeux et leurs motivations.

75 AML, dossier *Giulio e Clemenza* (1879-1901). L'embarcation est un brigantin construit en 1860 Sunderland et d'une portée de 357 tonneaux.

76 AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

Le capitaine face aux aléas maritimes, un homme comme les autres ?

Le 9 octobre 1904 le capitaine Nicola Muro quitte Fort-de-France pour Nantes. Après être resté près de cinq mois à quai il doit faire face à une fortune de mer au cours de sa navigation³⁰. Le 22 novembre une tempête provoque d'importants dommages sur son navire qui réussit tout de même, le 24 novembre, à rejoindre le port de Fayal aux Açores. Débute alors un intense dialogue à distance entre le capitaine et son armateur notamment au sujet de l'estimation des réparations à effectuer. Rapidement les difficultés s'amoncellent. L'armateur proteste des coûts énormes que lui communique son capitaine tandis que les assureurs conditionnent le début de la procédure de règlement de l'avarie à l'acheminement des marchandises à Nantes. Cette procédure qui permet le règlement des sommes dues à chacun est essentielle⁷⁷. C'est seulement le 2 mars 1905, soit plus de trois mois plus tard, que Nicola Muro peut quitter Fayal pour Nantes. Toutefois, il affronte à nouveau une mauvaise mer qui cause une autre voie d'eau : face aux vents contraires et aux périls le capitaine décide de relâcher à Falmouth le 18 mars 1905 et c'est le 8 avril seulement qu'il peut rejoindre Saint-Nazaire puis Nantes. Nicola Muro y est attendu de pieds fermes par le représentant de l'armateur spécialement dépêché à Nantes pour régler l'affaire.

Dès l'accostage s'engage la procédure. On dresse la liste exacte des dépenses faites à Fayal pour les présenter au liquidateur, mais le rapport de mer du capitaine est loin d'épargner l'armateur de la responsabilité d'une grande partie des avaries. On conteste également la note d'expédition de Fayal, jugée trop élevée, et on met en doute la probité de Nicola Muro. Depuis la fortune de mer les rapports entre le capitaine et son armateur sont extrêmement tendus et se dégradent, mêlant incompréhensions et rancunes. Aussi, face à tous ces reproches, le capitaine déclare que le navire ne partira pas de Nantes avant que ses comptes soient liquidés et démissionne de son capitanat. Il s'agit là d'une rupture définitive. Dans sa correspondance Nicola Muro évoque l'intervention du représentant de l'armateur qui lui aurait fait perdre toute crédibilité et autorité auprès de son équipage. Il passe à l'action et demande officiellement son remplacement et son rapatriement, en prévenant également le consul d'Italie en poste à Nantes.

Cependant, l'armateur est loin de se laisser impressionner. Il fait intervenir, par l'intermédiaire de son représentant, un certain Émile Davy, huissier à Nantes, qui met en demeure Nicola Muro de ré-embarquer sur le navire dont il est responsable pour rejoindre Marseille. Faute de quoi le capitaine n'obtiendra pas le règlement de ses comptes et devra régler les frais de son remplacement et de son rapatriement. Nicola Muro cède même si entre temps l'équipage se révolte à son tour. En effet, les marins demandent eux aussi leur rapatriement immédiat après une campagne qui n'a que trop duré. L'agent consulaire de Nantes intervient alors à la suite des réclamations de l'équipage. Si l'article 3 de la convention d'enrôlement oblige les marins à rapatrier le navire, ces derniers estiment que la procédure de liquidation pourrait encore prendre quelques mois. Contre l'avis de l'armateur, qui s'appuie sur la convention, le consul italien de Nantes juge qu'il n'est pas possible de retenir plus longtemps les marins car le navire n'est pas près de partir. L'équipage est débarqué au mois de mai et il faudra l'intervention du ministère de la Marine italien pour trouver les deux-tiers de marins italiens obligatoires pour naviguer sous le pavillon de la Péninsule.

Le 15 Juillet 1905 le capitaine Muro arrive enfin à Marseille puis se rend directement à Procida. Une nouvelle procédure judiciaire est alors engagée. Elle concerne le règlement du salaire du capitaine et sanctifie la rupture avec son armateur. À la suite d'un procès l'armateur Giuseppe Lubrano di Scampamorte est condamné à régler les comptes du capitaine le 22 décembre par le tribunal civil et pénal de Naples qui siège au Castel Capuano. Les lenteurs de la procédure tout comme les appels, notamment devant la Cour d'Aix, contribueront à un paiement tardif des sommes dues, le 30 août 1909. Or, ce type d'affaire est loin d'être isolé. C'est en général auprès du tribunal napolitain que la rupture est consommée entre l'armateur et ses capitaines.

À l'instar de Nicola Muro, le capitaine Gennaro Lubrano fait également appel à la justice

⁷⁷ Il s'agissait du calcul de la contribution commune à l'avarie. Il était fait en fonction du capital de chacune des parties impliquées, du capitaine aux destinataires, et en procédant à l'estimation des dommages subis par l'embarcation et les marchandises. Cette procédure ancienne remonte au droit romain (Vialard, Antoine, *Droit maritime*, Paris, PUF, 1997).

« napolitaine » pour régler le conflit qui l'oppose à son employeur⁷⁸. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que les événements ayant mené à cette situation sont similaires au cas précédant. Pour résumer, le capitaine Gennaro Lubrano doit faire face à plusieurs fortunes de mer successives entre 1903 et 1904, avec de nombreux dommages, qui occasionnent d'importants frais de réparations, et l'extrême fatigue de l'équipage. Il parvient cependant toujours à éviter l'avarie définitive. Néanmoins, Gennaro Lubrano se voit au final reprocher sa comptabilité et les frais engagés. Le 11 août 1904 il quitte Point-à-Pitre pour Bordeaux avec 508 tonnes de tafias. Quand il accoste à Bordeaux, le représentant de l'armateur l'y attend pour juger de l'état du navire, car après plusieurs campagnes successives, celui-ci n'a pas touché Marseille depuis près de deux ans. Si l'équipage souhaite quitter le bord, le capitaine demande qu'on lui accorde une période de repos avant de reprendre éventuellement la mer. Seulement l'armateur, qui conteste le compte de caisse et une partie des lourdes dépenses, refuse de lui payer son salaire. Le capitaine quitte alors définitivement le navire et proteste depuis Procida avant de s'adresser au tribunal civil et pénal de Naples. Un jugement du 17 août 1906 condamne l'armateur Giuseppe Lubrano di Scampamorte à régler à son capitaine une partie des sommes demandées. Dans son discours, le capitaine Gennaro Lubrano ne comprend pas pourquoi il est l'objet de tant de réclamations alors qu'il a sauvé plusieurs fois le navire et mené de longues campagnes pour son armateur. Il demeure certes difficile de démêler les fils des justifications de chacun des partis et inutile de chercher à savoir si l'exemplarité est du côté des capitaines ou de l'armateur de manière univoque. Il n'y a pas de coupables à proprement parlé. En fait ce sont surtout deux logiques commerciales qui s'opposent ici et se justifient. L'armement investit et définit les risques comme des accidents ponctuels et les envisage selon des aspects financiers à court terme. C'est une entreprise globale dont on doit assurer la sauvegarde. La logique des navigateurs intègre le risque à leur quotidien, l'envisage selon leur capacité à s'en prémunir et à l'éviter sur le long terme. Pour les capitaines, cette interprétation prévaut sur toute autre considération car elle se forme dans le cadre de « situations-limites » qui imprègnent leur manière d'appréhender leur environnement.

Si les archives consultées regorgent de ces « situations-limites », signalons qu'il existe un ou deux cas suspicieux de baraterie tant le capitaine semble ne pas avoir fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter la fortune de mer. Mais dans ces cas précis, il s'agit aussi de processus cumulatif où le capitaine invoque des difficultés techniques mettant en danger sa navigation. Ainsi, le capitaine Annibale Mancino, malade et manifestement aux limites de ses capacités de commandant après d'éprouvantes navigations, entre en conflit ouvert avec son armateur depuis Rio en novembre 1906⁷⁹. Il refuse d'abord de reprendre la mer, malgré les ordres de son armateur, et au début de l'année suivante, le 14 janvier, il annonce que le reste de l'équipage fait de même. S'il reprend finalement la navigation il prévient que l'armateur sera responsable des conséquences car il se dit toujours malade. Il quitte Rio le 31 janvier 1907 et atteint Cap Haïti le 20 mars. Après avoir terminé son chargement de bois de campêche le 6 juin, Mancino signale que le navire fait de l'eau et que l'équipage s'est révolté. Puis, le 8 juin le *Leonara* fait naufrage, sans blessé, à la sortie du port d'Haïti par grosse mer. Le capitaine Mancino ne se fait pas prier pour quitter ce port, après avoir remis son rapport, et rejoindre Procida. On embarque le chargement sur un voilier norvégien pour le compte de l'armateur. L'affaire se poursuit une fois de plus devant le tribunal napolitain, le capitaine attaquant son armateur au sujet de la solde de ses diverses campagnes. Après de nombreuses procédures, il est décidé de nommer un expert à Naples chargé de trancher le cas. Le tribunal, devant la complexité de l'affaire, nomme alors un arbitre le 7 janvier 1910, en la personne d'un éminent représentant du droit commercial et maritime, un certain professeur Serafini. Le procès menace d'être interminable car l'arbitre ne tranche pas. Finalement, les deux parties décident d'un accord à l'amiable et le capitaine renonce à une partie des sommes demandées le 22 septembre 1911. Il reçoit alors 1000 livres sur les 7777 qu'il espérait...

Les documents de la famille Moreu-Lubrano, dont il n'est ici donné qu'un modeste aperçu, permettent de reconstituer les différentes facettes ou « cycles » du capitonat avec ses composantes économique, sociale et juridique. Il s'agit bien entendu d'une étude de cas qui doit être étendue à d'autres entreprises d'armement, dans le temps et dans l'espace. En évoquant le

78 AML, dossier *San Michele* (1883-1906).

79 AML, dossier *Leonara* (1891-1910)

terme de cycle, cette présentation entend pointer les régularités de comportements des capitaines lorsqu'ils atteignent cette « ligne d'ombre » que matérialisent deux éléments précis.

Il s'agit des fortunes de mer et de leur négociation financière avec l'armateur. En d'autres termes, quel est le prix du risque ? Là est la rupture au niveau de la définition de la responsabilité juridique et de l'interprétation des aléas maritimes. Mais cette rupture ne revêt pas non plus un caractère ponctuel ou soudain. Elle est fonction de processus d'accumulation de défiance, de ressentiment et d'épuisement qui s'expriment par voie juridique.

Cette analyse remet également en question la supposée ignorance des capitaines italiens souvent cantonnés à un rôle de transporteur. Paolo Frascani dans son ouvrage *Il mare* cite les protestations d'un capitaine italien en 1899 contre l'injustice des tribunaux italiens et sa « honte » d'appartenir à cette nation. L'auteur souhaite ainsi illustrer la perception des institutions par les gens de mer qui subiraient les nouvelles institutions de l'Italie post-unitaire. Pourtant, l'exemple de l'activité des armateurs Lubrano di Scampamorte témoigne de l'utilisation des tribunaux napolitains par les capitaines et leurs équipages pour s'extirper des conflits avec leur employeur⁸⁰. Le postulat d'une passivité du capitanat italien mérite d'être révisé car les capitaines semblent savoir exploiter toutes les ressources dont ils disposent, des rivages atlantiques aux méditerranéens. Tribunaux de commerce, instances consulaires et autorités douanières sont en effet loin de s'imposer à eux de manière univoque et quand ils estiment nécessaire d'en user pour faire valoir leur droit, droit qui puise sa justification dans les aléas maritimes qu'ils affrontent, ils n'hésitent pas à franchir le pas.

80 Archives privées de la famille Moreu-Lubrano

Annexe 1 : « Nuova Eleonora Madre » par Émile LUBRANO di SCAMPAMORTE (1902-1984)

Notre cousine Roseline Moreu-Lubrano (1939-2020) était la fille d'Émile Lubrano di Scampamorte, fils de Joseph, et m'a adressé copie de l'histoire du trois-mâts "Nuova Eleonora Madre", récit écrit par son père, d'après les documents trouvés dans les archives de la flotte des frères Lubrano : factures d'achat ou de vente, contrats de fret, mais surtout lettres des capitaines écrites dans un vieux patois italien et qu'il a fallu traduire (le document complet comporte plusieurs centaines de page).

Extrait des registres du Llyods (Marseille, 1900).

« Nuova Eleonora Madre », propriétaire G[iuseppe] Lubrano di Scampamorte

NUM-NYM		LLOYD'S REGISTER										NAVIRES A VOILES					1900-01
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Numero Officiel	Port	Nom du Navire, Matériau, Grément, etc.	Tonnage Officiel	Détails de la Classi- fication				Construit			Armateurs		Dimensions d'après la Douane			Port d'Armement	Pré- senté au Lloyd's
Signaux	Visites Périodiques	Ex-nom, s'il y a lieu	Total	Cote	Port de Vieilles	Port de Nouvelles	Port de Nouvelles	Quand	Par qui	Où	Armes	Armes	Longueur	Largeur	Creux	Pavillon	Pré- senté au Lloyd's
37	HJBG	Nunmer Funf WoodBk	379					1863	Gebr. Mitalaff	Elbing	Paul Grampp		119-5	28-3	16-5	Rostock	
38	1859	Nunziata WoodBk	357					1873		Syrac	A. Tubino fu G.					Genoa	
39	1862	Nuova Annina WoodBk	339					1899	M. Tramburlo	Torre del Greco	R. Accetia fu A.		98-4	24-2	12-3	Naples	
40	1862	Nuova Eleonora Madre Comp	1028					1864	Stephen	Glasgow	G. Lubrano di Scampamorte		203-7	33-1	21-1	Naples	
41	1861	Nuova Giulia WoodBk	147					1884	F. H. Fava	Voltri	Bartolomeo Man- fronti		105-9	23-4	11-6	Spezia	
42	1861	Nuova Maria della WoodBk	140-140					1893	F. Bonifacio	Castella- mare	Filippo Arrigo		88-7	22-4	10-4	Palermo	
43	1861	Nuovo Cristoforo WoodBk	170					1866	Braschi	Rio Elba	F. H. Cignoni		91-5	25-5	12-5	Leghorn	
44	1861	Nuovo David WoodBk	157-152					1843	Picchiotti	Limite	F. Vannucchi di A.		80-9	21-6	10-1	Leghorn	
45	1861	Nuovo Francesco C. WoodBk	102					1890	E. Calamaro	Savona	G. Martinelli fu C.		90-2	21-9	11-4	Leghorn	
46	1861	Nuovo Manilla WoodBk	516					1869	G. Aschieri	Varazze	F. H. Soldi		132-8	30-8	19-8	Genoa	
47	1861	Nuovo Mondo WoodBk	536					1866	L. Tramburlo	Castellamare	F. Starace		144-6	30-1	20-1	Castellamare	
48	1861	Nuovo San Giuseppe WoodBk	297					1870		Savona	S. Ascione		112-8	27-8	15-5	Naples	
49	1861	Nuovo Talete WoodBk	222					1887	E. Calamaro	Savona	E. Mulinelli		110-5	25-1	12-4	Leghorn	
50	1861	Nürnberg IronBk	1204					1867	Barclay	Glasgow	F. H. Johannesen		229-0	36-0	22-1	Hamburg	
51	1861	Nunavff IronBk	1032					1882	Ramag & Ferguson	Leith	C. Brewer & Co. Ld. (O. Brewer & Co. Bos. Mass. Mgrs.)		211-3	34-0	19-6	Honolulu	
52	1861	Nyborg WoodBk	277					1866	F. Petersen	Nyborg	L. J. Jørgensen		132-3	26-9	12-4	Tønsberg	
53	1861	Nygart WoodBk	289					1881		Kimito	A. Gustafsson		105-3	28-7	13-9	Åbo	
54	1861	Nyhamn WoodBk	302					1869	P. Carlsson	Nyhamn	Lars Nilsson		122-0	27-6	13-4	Brantevik	
55	1861	Nymph WoodBk	434					1866		Granville, N.B.	Actieselakabet "Nymph" (E. Stang)		129-0	29-5	15-9	Fredrikshald	
56	1861	Nymphe SteelBk	2170					1892	Bremer Schiff- bau Ges.	Vegeack	Rhd. "Visurgin" Act. Ges.		275-5	39-6	24-0	Bremen	
57	1861	Nymphen WoodBk	324					1865	H. Oltmann	Rönnbeck	O. P. Bratland		119-0	27-1	14-3	Risør	
58	1861	Nymphen WoodBk	119					1886	Köpmans- varfvet	Carlskrona	U. G. A. Rosén		82-2	24-0	8-5	Lumme- lunds bruk	

*. Additional Ships are inserted in the Supplement at the end of the Register.

N.B.—All vessels assigned a character in the Register Book are required, under the Rules of the Society, to be submitted to Surveys by the Society's Surveyors periodically (annually, if practicable), in order to its being seen that their efficiency is duly maintained. It is also a condition that all repairs of ships or machinery, required at ports where there is a Surveyor to this Society, in order to their retaining the characters assigned to them in the Register Book, must be carried out under the inspection and to the satisfaction of the Society's Surveyors. Ships or Machinery repaired at ports where there is no Surveyor to this Society must be surveyed by one of the Society's Surveyors at the earliest opportunity.

The Date of Survey of a Ship only certifies to its efficiency at that time.

In reference to the Rules of the Society, and in order to prevent the disappointment arising from ships losing their characters from want of Survey, it is hereby intimated that the duty of giving Notice of Periodical Surveys required by the Rules, or when repairs are necessary in consequence of damage, or from other causes, rests with the Owners, Masters, or Agents.

" NUOVA ELEONORA MADRE "

Nous n'avons pas pu fixer la date exacte de l'achat de ce navire de 75 Tonneaux, construit en 1864. C'est vraisemblablement vers la fin de 1890 ou le début de l'année 1891 qu'il appartient aux frères LOBRANO.

Une charte-partie signée à LONDRES le 25 Fev. 1891 nous apprend qu'à cette époque, la "NUOVA ELEONORA MADRE" est à RIO DE JANEIRO, ou en cours de voyage pour s'y rendre. Le navire, d'après ce contrat devra après son déchargement, partir pour MIRAMICHI-NEW BRUNSWICK et là, charger en "DEALS" et "BATTENS" et les transporter à MARSEILLE.

C'est sous le Commandement de QUARTO que le navire part de Marseille vers le début Fev. 1891 peut être le 7, avec 13 hommes; sans compter les officiers et le Maître d'Equipage.

A la fin de l'année, après avoir exécuté exactement le programme fixé par la charte-partie, il rentre à Marseille. L'Equipage est réglé de ses comptes le 22 Dec. Le plus favorisé après 10 mois de travail, a touché 667 frs 52. Détaillons un peu ce compte, il nous permettra de comprendre avec plus de facilité les conditions assez dures dans lesquelles vivaient ces hommes.

DI SCALA, est parti de PROCIDA. Notez que ce n'est pas un matelot mais un mousse. Il ne touche donc que 45 frs par mois. Avant de quitter son pays d'inscription, PROCIDA, il a touché un acompte selon l'usage de 65 frs; puis à Marseille, à RIO, à MIRAMICHI, le Capitaine pour ses achats renouvelle les avances. Elles se montent en tout à 127 frs pour une période de 10 mois 22 jours. Ce n'est pas du gaspillage; mais ce mousse a été naturellement nourri à bord et cela est à sa charge, il lui en coûte 240 F. 48 pour le voyage, même pas un franc par jour et en somme la différence entre son salaire et les dépenses (avance et nourriture) est en sa faveur de III.62 !

Mais heureusement pour lui qu'il a des recettes supplémentaires : remplacement d'un homme payé 5 frs par jour, garde de nuit, dépenses imprévues faites de nuit à cause du mauvais temps, son passage et frais divers pour venir d'Italie en FRANCE, sa part sur les étaries, courant pendant 15 jours de retard et ce qui est important, car il touche de ce chef 348.20. Tout cela est payable par l'armateur, c'est une somme de 556.00, qui ajoutée aux 111.62 payée par le Capitaine à bord fait 667.62.

Je ferai remarquer d'ailleurs, que les matelots touchaient beaucoup plus; 40 frs par mois, mais les anticipations faites au cours du voyage, tant à eux qu'à leurs femmes ou à leur famille, réduisaient énormément les sommes à toucher à MARSEILLE.

Le voyage fini, on restait encore quelques jours à Marseille et puis on allait revoir la famille à PORT CIDA. Quelques mois de repos, un peu de pêche dans les eaux calmes du Golfe de MARSEILLE et un jour repris par l'envie de voyager, on retournait à l'inscription maritime pour une nouvelle traversée.

Qu'a fait la "NOUVEAU ELIAS RA MADEIR" pendant l'année 1892 EST-elle restée à Marseille ? A-t-elle navigué ? Ce n'est pas seulement au mois de déc. que nous voyons un nouvel équipage venir à Marseille sont 14, y compris le "nostromo". MARTIN en reprend le Commandement. Le navire est affrété pour HONG-KONG.

Il s'en va de MARSEILLE le 10 Janv. et le 3 Mars (47 jours de traversée), il mouille devant le service quarantenaire. Mais à cause du mauvais temps et de la neige, il n'a pu rejoindre son poste de déchargement que le 7. Les affaires ne sont pas brillantes, il n'y a absolument rien sur la place, on lui offre seulement un chargement pour PORT DE SINGAPORE à 1 shilling 6 pences, puis pour JAVA ou PADANG, mais rien de positif. Il espère tout de même, car le 15 Mars, le "St MICHEL" est parti.

La concurrence est grande. La "NOUVEAU ELIAS RA MADEIR", navire en bois lutte difficilement contre les voiliers en fer, qui en d'ailleurs prennent le frêt à un taux misérable de 17 à 18 cent ! Et le mois de Mars passé. MARTIN n'a plus qu'à se confier à la divine Providence, à s'occuper de son déchargement, harceler l'agent

pour obtenir un frêt, s'occuper de ses hommes qui désertent, les remplacer. Même pour les INDES, les frêts diminuent. On vit d'espérance!

A Marseille, l'Armateur ne désire pas ces voyages longs aux INDES. On tâche d'obtenir un frêt sur l'EUROPE. En attendant, on envoie à QUARTO les photographies de la famille, pour les faire agrandir, les Américains étant spécialistes en ce genre de travail qui est tout à ses débuts.

Avril, Mai, rien. "J'ai honte, écrit QUARTO de vous dire toujours la même histoire, aucune amélioration sur la place. Ne faisant rien, j'ai réparé le petit mât del palo et cela était nécessaire, ainsi que le petit mât de misaine qui était en deux morceaux, tant il était "pourri". J'ai trouvé aussi la corne (pic) et une vergue de perroquet rompues et j'ai été obligé de les changer. Pas d'affaires et beaucoup de frais, croyez-moi, je le regrette, mais je n'ai pu faire autrement".

Enfin, le 7 Juin, QUARTO signe la charte-partie qui lui donne un chargement de pétrole pour PORT de BOSC à 1 shilling 9 pence par baril de 40 gallons. Le 16, il est à son poste de chargement, on le remorque du Bassin BRIE à BAYONNE BASSIN. Le chargement est mené rapidement. Le 26 on fait régler les chronomètres. On a embarqué 6.167 barils de pétrole, et qui représentent 8085 frs.

Le départ se rapproche, QUARTO complète son équipage que la maladie et la désertion ont réduit. Il envoie le 28 le compte général des dépenses faites à NEW-YORK et le 29 Juin s'en va. La traversée se passe sans incidents. Il double GIBRALTAR le 31 JUIL moins d'un mois après, ce qui n'est pas mal du tout; et encore est-il resté 8 jours au CAP SPARTEL avec de forts vents du Levant. A 3 mill. à l'Est du Cap Couronne, un remorqueur vient le prendre et l'amarre à PORT de BOSC, le 14 Août 1893.

Mais il ne peut immédiatement commencer le déchargement car le navire n'est pas à une bonne place et doit changer le lendemain. QUARTO, soit que le voyage l'ait fatigué, soit que des affaires l'appellent chez lui, demande à venir à MARSEILLE. L'Armateur le lui

permet. Il envoie pour le remplacer ANNIBALE MANCINO. Celui-ci assurera le Commandement du navire pendant très longtemps, environ 8 ans.

Malgré son calme, FORT DE BOUC n'a pas une influence très heureuse sur l'Equipe. Une rixe éclate à bord et les deux antagonistes sont blessés, un est envoyé à l'hôpital de Martigues avec une blessure au nez, l'autre est resté à bord, blessé, très légèrement à la tête. En somme peu de chose, et MANCINO qui avait réclamé la présence de l'Armateur, le rassure.

Pendant ce temps, on continue le travail, on a remplacé les blessés par deux autres hommes, et le 30 Aout, on a mis sur quai 4966 barils. La pluie, interrompt un peu les opérations. Le 4 Sept. le navire est de retour à MARSEILLE. Il y passe à peu près deux mois.

Le 24 Oct. de nouveau les provisions sont embarquées. La "NUOVA ELICONORA MADRE" est affrétée pour la NOUVELLE ORLEANS, sous le Commandement d'Annibale MANCINO. Le 30 Dec., il prend le pilote de la Rivière Mississippi et le lendemain envoie à MARSEILLE son télégramme d'arrivée à NEW-ORLEANS.

Se navigation fut très mauvaise. "La Méditerranée a été très fatigante, avec des vents très forts, soufflants en tempête de NORD-OUEST et du SUD-OUEST. Le 17 Nov. je perdis les grands huniers et petit foc. La nuit du 27, je passais GIBRALTAR. Dans l'OCEAN, je me suis efforcé de récupérer le temps perdu et je réussis 32 jours après avoir quitté GIBRALTAR à mouiller à la NOUVELLE ORLEANS. Hier, j'ai été mis personnellement en libre pratique et le navire avec l'équipage est resté en quarantaine. Aujourd'hui, c'est le premier jour que je suis allé en ville, c'est une misère, aucune offre, j'espère en la VIERGE de la LIBERA qui rapidement me fera affréter". Les Saints jouent un grand rôle même dans les opérations commerciales. C'est à eux qu'en dernier ressort, se confient les Capitaines, soit pour leur trouver du chargement, soit pour protéger leurs périlleuses traversées. Et les Saints sont nombreux, surtout à PROCIDA où les Eglises foisonnent.

Mais, est-ce l'éloignement ou l'inefficacité de leurs prières; toujours est-il que si loin de la NOUVELLE ORLEANS à

PR-CIDA, les vœux ne sont pas toujours exaucés.

"Voilà la première semaine de Janv. finie et aucune offre ne m'a été faite, le calme est parfait". Aussi MARCIN, change de Saint ou plutôt de VIERGE. Ce n'est plus la Vierge de la FILERA qu'il implore, mais celle de LOUPET. Quand il aura ainsi trusté le PARADIS peut-être qu'il obtiendra quelque frêt.

Tous les navires attendent ainsi dans le Port. En plus de la "MIVA ELEONORA ADRI", nous avons en ce moment à la NOUVELLE BELLEAU; "DAIMACALATA", "La 2^e VIERGE DE LA CARRE", "La FIATA", et la "LEONORA". Cinq bateaux de la maison qui se morfondent depuis des semaines.

Annibale MARCIN essaie d'avoir un chargement de coton. Le frêt en est misérable, aussi il serait préférable avec cette marchandise d'aller en CALIFORNIE plutôt qu'en Méditerranée. Il croit obtenir un chargement de douelles pour l'ESPAGNE, mais il est resté les mains vides. Les affrêteurs trouvent le navire trop grand. En désespoir d'attendre à NEW-ORLEANS, "La FIATA" est partie le 31 Janv. pour PENSACOLA. Quelques jours après, la "MIVA ELEONORA ADRI" fait de même. Elle va y prendre un chargement de bois pour BUENOS-AYRES.

Le matin du 5 Fev., je suis parti de PORT LAKE et le lendemain vers 4 p.m. j'ai mouillé à PENSACOLA. Je suis en quarantaine depuis mon arrivée (il écrit le 1), mais on essaie de me faire éviter la fumigation, car si on m'y oblige, je dois débarquer tout le lest, et puis reprendre la quantité que vous avez exigée.

Le temps est toujours mauvais, empêchant le travail. Le 2 Fev., le lest est débarqué, il en reste à bord environ 180 tonnes d'après les instructions de l'armateur. MARCIN trouve cette quantité trop élevée, car le bois qu'il doit charger est très lourd.

Aux ennuis du chargement, de la pluie, s'ajoutant encore ceux causés par l'équipage. Deux hommes ont déserté, et pour les remplacer, c'est assez difficile; de plus, ici, l'enrôlement se fait à 17 dollars au mois et la nourriture n'est pas payée par le marin.

Pendant que la "NOVA ELEONORA MADRE" charge, la "PIETA" fait de même et va bientôt pouvoir fermer ses cales. "LA LENA RA" à NEW-ORLEANS obtient un frêt de douelles pour TARRAGONE. Le bois est d'une manipulation difficile. Le navire quitte le port pour aller compléter son chargement sur rade. Il cale 1 1/2 à poupe

152

Dans l'hémisphère NUD, il rencontre une brise fraîche de S.E. et toutes les 24 heures, la "NOVA ELEONORA MADRE" faisait ses 190 à 210 milles, donc à peu près une moyenne de 8 n.3 ! la vitesse commerciale de nombreux cargos actuels.

Le 2 Juin, le navire est prêt à entrer dans le PLATA, et MASIN est content de sa navigation rapide, mais laisse lui la parole :

"Mon LIEU! je tremble encore maintenant, en écrivant, mais vous devez tout connaître. Au coucher du soleil, le 2 Juin éclate une forte tempête de S.E. Coup de vent, mer épouvantable, la batterie (le pavois) effondrée en plusieurs endroits, toutes les saisines du tillac stappat et celle-ci risquait d'avoir des dommages graves. Voyant la mauvaise situation, je décidais de mettre en fuite et pour sauver le tillac j'ai été contraint de jeter quelques planches du chargement à la mer. Le lendemain 3 Juin, j'ai mis en travers croyant que la tempête déclinerait, mais au contraire, elle a continué jusqu'au 15. Le 16, le vent saute au S.E. et comme un désespéré me poussait à la côte. "LA VIRGE DE MARPE" et les Ames du Purgatoire piu giorni leate (plusieurs jours liés) sur le gaillard d'arrière, m'ont exaucé et le 18 à midi, distant de Macdonald à peu près de 4 milles, je pris le pilote. Mais deux heures après, la tempête reprit et avec le pilote à bord, j'ai été contraint de mettre à poupe et cette deuxième fois, le mauvais temps dura jusqu'au 21.

Le 21, j'ai atterri pour la troisième fois avec vent N.E. faible et en doublant "MONTVIDEO", j'ai rencontré les eaux basses et le pilote m'a fait mouiller en attendant qu'elles croissent pour passer la barre. A la fin j'ai réussi à m'ancrer en grande rade le soir du 1^{er} Juil. J'ai jeté 60 tavolini (madriers) à la mer. A signaler des avaries au pavois, et une voile de misaine perdue.

Le 2 Juil., après la libre-pratique, je suis allé à terre, me présenter au consul d'Italie; au sujet des dommages du navire, il m'a conseillé de ne pas déclarer les avaries pour ne pas avoir de fortes dépenses et en même temps de ne pas scrotitare () le navire; c'est pour cela que si malheureusement je trouve du bois en moins, je suis obligé de le payer.

On ne m'a pas encore donné ordre de porter le navire à la BOCCA, il n'y a pas assez d'eau, à cause des forts pampéros qui ont sévi. Nous sommes une quantité de navires qui attendons.

Monsieur l'Armateur, ce n'est pas un port à envoyer un navire qui cale 22 pieds. Le temps mange le peu de bénéfice qui reste. Depuis un mois, je suis malade, me voyant contrarié en tout et pour tout.

C'est à vous maintenant de décider et par cette lettre, je vous demande de me dire si ma façon de faire a été bonne ou bien si je me suis mal comporté.

Je souffre de toutes ces avaries subies, mais la main de DIEU, en ce voyage est tombée sur moi, et si vous croyez en ma négligence, faites ce que vous voulez de ma vie, mais j'espère que les journaux vous mettront au courant et vous apprendrons que les autres navires ont eu des navigations plus longues et des avaries plus importantes."

On est un peu étonné de lire de pareilles lettres, nous ne sommes plus habitués à un tel esprit de soumission. Mais je crois qu'il ne faut rien exagérer, et que tout cela est finesse de Capitaine pour endormir les soupçons d'un Armateur lointain et qui doit se demander si le récit de toutes ces tempêtes, dégâts, est bien exact, et qui voit déjà s'accumuler les factures impressionnantes de fournisseurs, experts etc., etc.,

Pendant que la "NUOVA ELEONORA MADRE" essuie sa tempête près des Côtes Uruguayennes, on a déjà à Marseille affrété le navire pour le retour. Il doit prendre du grain à BUENOS-AYRES. La lettre qui expédie les contrats d'affrètements, est partie de Marseille, vers le 6 Juin. Mancino la reçoit le 6 Juil. L'Armateur lui recommande d'accélérer le déchargement. Il doit prendre ensuite du blé de la graine de lin, du granone il lui recommande de bien veiller à ce qu'il n'y ait pas de rouille aux barrots près des panneaux. Pour le Capitaine, le contrat prévoit 10 livres de gratification qu'il doit encaisser après le chargement.

Dès qu'il est en possession de cette lettre, MANCINO se rend chez le courtier. Mais il n'a pu s'entendre avec lui et prie l'Armateur de leur écrire directement pour qu'au dernier moment, il n'y ait

pas de discussion et lui recommande de ne pas céder, parceque cette ville est composée de voleurs !!!

Pour le moment, il n'a pas quitté la rade, l'eau manque et n'arrive à 22 pieds que deux ou trois fois par mois ! Il désespère de pouvoir commencer son déchargement, discute avec les négociants,

loç important de malades; influenza et bronchite, et voici encore trois hommes à l'hôpital. Il tarde à Mancino d'arriver en Angleterre et cette date lui semble éloignée de 1000 ans, il désire vivement être en Europe pour y recevoir une nouvelle "glumia" et faire un voyage tranquille.

Le chargement continue, le 11 Sept., 560 tonnes sont à bord, et le 4 Oct., il l'achève ayant embarqué 1060 tonnes. Le navire va en rade afin de diminuer les dépenses, les frais de quai. puis après la rade la haute mer et en route directement pour DUNDEE. Vous croyez qu'après ce voyage, MANCINO aspire à se reposer. Pas du tout, il écrit à Marseille avant de partir de BUENOS-AYRES pour demander que dès son arrivée à DUNDEE, il sache où il doit aller, et si il lui faut reprendre la mer pour une longue traversée. Il demande qu'on lui envoie un équipage nouveau en Angleterre, car il a passé ici avec ses gens, trois mois et demi "d'enfer". Voici les noms de ceux qui ont empoisonné le séjour du Capitaine. En plus du Second Salvatore SIMONE, et du Maître d'équipage, COSTABILE Antonio, nous voyons ;

MAESTRO	CATAZANO	Giuseppe
Matelots	MERALLA	Francesco
	ESPOSITO	Michele
	DELUCA	Giuseppe
	GALIFANO	Vincenzo
	TULIERCIO	Gaetano
	SPENNATO	Luigi
	CONTO	Francesco
	MENDU	Francesco (Austriaco)
	MERLIK	Giovanni (Austriaco)
MOUSSES	ARMA	Giuseppe
	GUARRACINO	Domenico

Avec cet équipage, il s'en va de BUENOS-AYRES le 10 Oct. et le 20 Dec., il se trouve en dehors de PLYMOUTH (Angleterre) 71 jours de traversée. Un remorqueur lui a amené le pilote qui doit le faire mouiller dans le port de destination. Il fait tout ce qu'il peut pour ne pas relâcher, mais le temps est très mauvais. Les vents soufflent du N.N.E. Il va à NORTHSHIELDS après avoir tenté, avec le pilote, de rejoindre DUNDEE, mais le 4 Janv. 1895, il se trouve très près de terre, et craignant de perdre le navire, il décide d'aller à NORTHSHIELDS.

MANCINO comprend bien que les fortes dépenses qu'a entraîné sa décision sont une ruine", mais il y est contraint. On lui offre de ce port un remorqueur pour DUNDEE, si la différence est de peu d'importance, entre ce qu'il doit payer ici pour sortir (1 pence 1/2 par tonne) et ce qu'il doit payer à DUNDEE (4 p. 1/2) s'il peut avoir le remorqueur pour 30 à 32 livres sterling, il le prendra.

En attendant, les frais s'accumulent, remorquage 10 livres droits de port 10 £, télégrammes 1 £. Encore estimons-nous heureux. Les autres navires qui sont partis de BUENOS-AYRES le même jour que la "EUVA ELEONORA MADRE" viennent d'arriver et ils ont beaucoup souffert au cours de la traversée. Grâce à DIEU, MANCINO n'a endommagé qu'un morceau de "farcotto" et un sabord de batterie.

Enfin, le 19 Janv. le navire est à DUNDEE. Il n'y est pas arrivé sans mal, car dans la nuit du 7 au cours d'une tempête d'E.N.E. un vapeur qui était amarré sur la même bouée (à SCILSI) lui a causé pour 20 livres de dommages à la goitière, consignation de l'accident a été faite immédiatement, et ensuite le navire est parti pour DUNDEE.

Voici le Capitaine MANCINO, au bout (de ses peines), de ce "maudit" voyage. Le Second ne veut pas rester à bord, en somme c'est tout l'équipage qu'il faut changer, à la grande satisfaction de MANCINO qui est persuadé qu'il y a un complot à bord. Le mieux est de renvoyer tous ces gens par GLASGOW qui est la voie la plus rapide, il faut compter 4 livres par personne, à moins de trouver à NEWCASTLE un charbonnier direct pour NAPLES qui pourrait prendre l'équipage.

Pendant ce temps, Mancino s'occupe d'affréter le navire. On offre BUENOS-AYRES 10 shillings 14 pence; le BRÉSIL, PENSAOLA 8/150 NAPLES 5/5; ADRIATIQUE 5/6; tout cela est peu intéressant. Mais il est désireux de trouver quelque chose pour l'intérêt du navire, et il remercie chaleureusement l'Armateur qui malgré tous les désagréments qui lui sont arrivés ne lui en tient pas rancune, et il reconnaît lui-même que ce n'est plus que ce qu'il mérite.

Il débarque deux hommes de l'équipage, les deux autrichiens qu'il payait 13 dollars et la nourriture. Quant aux autres, ils

n'ont pas accepté de recevoir le solde de leur compte à PROCI DA, seul le second y a consenti. Aucun n'a voulu rester disant que le navire ne va que dans des pays malsains où ils peuvent mourir!... Que d'ennuis !..ajoutez à cela qu'il fait très mauvais temps, si bien qu'il n'a pu charger les voiles, car le navire est couvert de glace. On peut tout de même commencer le déchargement le 14 Janvier et Mancino a bon espoir d'être prêt la 1ère semaine de Février.

Mais il lui faut rapidement un autre équipage, l'ancien va partir sur un vapeur pour GENES. Tout cela demande beaucoup de discussions avec l'Agent, avec le Consul d'Italie....qui ne parle pas italien, aussi dit-il "si ce voyage-ci je n'apprends pas l'Anglais je mourrais âne"!..

Les offres du frêt continuent, mais pour BUENOS AYRES, c'est assez difficile, car les charges de la MOCCA incombent au navire. Aller à GOTHENBURG, prendre des bois pour l'AUSTRAIE à 65 shil. et là-bas du charbon à 15 sh. pour VALPARAISO lui paraît un voyage bien long, mais aussi la seule chose à tenter car il lui permettrait de gagner un peu d'argent, et couvrir un peu les frais qu'il a fait ici et à SALSJ où il a fait relâche. Pour la dixième fois il s'en excuse, pour la dixième fois, il répète qu'il a fait ces dépenses contre sa volonté, mais "la main de DIEU ainsi l'a voulu, patience"!...

Le 22 Janv. enfin, il se libère de ses hommes, "de sa giurma".

Le débarquement va, mais il s'aperçoit avec terreur que les os sortent secs de la cale, et que le poids a diminué beaucoup. Tout cela parceque à BUENOS-AYRES, il a été obligé d'accepter cette marchandise du même Agent qui avait reçu le chargement de PENSACOLA, et il est vrai qu'en faisant ainsi, il a évité de payer deux fois la Commission, mais il s'est vu contraint de prendre ce "cimatière". Quelle expression suggestive en parlant de ces tonnes d'os.

De Marseille on autorise Mancino à fixer un chargement de charbon à 8/9 pour BUENOS-AYRES, mais il ne peut obtenir ces conditions de la part des Agents. A DUNDEE, les frêts sont plus bas

qu'ailleurs, il faudrait aller à LEITH ou à LONDRES. Le 15 Fev. on continue toujours le déchargement qui a été interrompu plusieurs fois à cause du froid intense qui sévit en Angleterre. Le réceptionnaire se lamente disant que les os sont sales. En réalité, Mancino affirme qu'ils sont blancs comme neige, légers comme de la paille, quant à ceux qui ont une coloration brune, c'est qu'ils sont encore frais.

Le 21 Fev., il reçoit enfin son nouvel équipage. Tous en bonne santé, "pero carrice di pitacchi questa classe di animale significa providenza"!

Il va pouvoir ainsi activer le débarquement, remettre le navire en état et le préparer pour un nouveau voyage. Un nouveau voyage! Il n'a pas l'air de s'annoncer bien vite. "La crise du commerce m'avilit." Il a donné sa signature pour 24 H.A. un courtier qui propose 300 tonnes. DUNDEE à B/S, compléter à LEITH à 1/3 pour MONTVIDEO. Quant à l'équipage, la moitié est dans la cale à gratter la rouille, l'autre moitié à peindre le navire, le Maître et le second réparent les voiles.

Et les télégrammes succèdent aux télégrammes, les lettres aux lettres. Il serait fastidieux et interminable de citer toutes les affaires proposées de DUNDEE, Leith, ou Londres, Buenos-Ayres, New-York ou Lima.

Enfin, le 15 Mars 1898, on signe à GLASGOW la charte-partie qui engage le navire à transporter 1400 tonnes de charbon direct pour Montevideo là y débarquer 100 tonnes et ensuite aller à Buenos-Ayres pour les 400 autres, et cela au tarif de 8 sh. 6 pence pour Montevideo et 8 sh. pour Buenos-Ayres. D'ailleurs le Capitaine a la liberté de débarquer les 400 tonnes à Montevideo, mais au même tarif qu'à Buenos-Ayres.

Les moyens de chargement sont rapides dans ces ports spécialisés dans la manutention du charbon. A la fin du mois de Mars tout est prêt au point de vue marchandises, seul le règlement des avances sur le fret n'est pas fini et le départ est retardé.

Enfin, le 6 Avril ayant à bord 1410 tonnes de charbon dont 14 pour l'usage du navire, et 16 hommes d'équipage, la "NUOVA ELEONORA MADRE", quitte DUNDEE dans la nuit. Il part avec vent du Sud-ouest qui ne le quitte pas jusqu'à START POINT, qu'il double le

14 à 11 h.a.m. et où il laisse le pilote. "J'ai passé le canal en louvoyant, tout m'est contraire, quelque sort est tombé sur moi."

Vraiment, il n'a pas de chance, car après avoir quitté le pilote un fort coup de vent de S.S.O. s'abattit sur le navire, et du perroquet tombe sur le pont le matelot SCOTTO d'Abasco Antonio, fils de François et Durazzano Rosa, de PROCIDA. Il est tué sur le coup. Mancino ne nous donne d'ailleurs aucun renseignement sur ce tragique événement, ni si le cadavre a été immergé, ni si on l'a descendu à terre! Aucune oraison funèbre, aucune parole de regret, absolument, comme si du bord était tombé un objet quelconque.

Lui d'ailleurs qui dans les ports, écrit de nombreuses lettres, expédie en quelques lignes, la description de deux mois de voyage. "Le 6 Avril je laisse DUNDEE, le 14 je suis par le travers de START POINT, le 16 Mai, je double l'Equateur par 27° 12' N. Le 26 du même mois, je laisse les alizés S.E. Ensuite, vent variable jusqu'au 3 Juin par le travers de RIO GRANDE. Là, je rencontrai un fort pampero qui m'a fait peu de dommages à la batterie.

Après ce mauvais temps, s'est levée une brise légère de N.E. grâce à laquelle le 10 Juin, je fus en vue du Cap S. MARIA où je pris le pilot et ce matin, le 14, à 8 h. j'ai mouillé à MONTEVIDEO". A peine, à l'encore il apprend que son retour est déjà assuré par un chargement de quinquina à 17/6 sh. pour les U.S. ou le Continent.

Le débarquement se fait avec le cheval et donc assez rapidement. Fatigué de rester à bord, Mancino prend pension à terre à la rue Colon n°55 à la casa de HUSSEPHES de Jose Grimaldi, on le loge et le nourrit pour la somme de 1 peso 50 par jour. Tout cela d'ailleurs, c'est l'Armateur qui le paye. Mais depuis qu'il est arrivé le mauvais temps sévit et le 18 Juin seulement, il peut amener le navire à son poste de déchargement. Il reste plus de 15 jours sans donner de ses nouvelles. Il s'en excuse le 11 Juil., car il a été malade. On l'a opéré deux fois à la mâchoire, et il lui tarde d'arriver à Buenos-Ayres, pour se faire soigner par le Dr. Scotto.

Le 16 Juil., il quitte MONTEVIDEO, prend le pilote (coût 25 \$) et le 20 arrive à Buenos-Ayres. On l'amène à la BOCA et peut commencer le déchargement 4 jours après.

le négociant qui doit lui donner le quai, mais veut absolument que le navire soit visité.

Après ces formalités, et le navire étant allé à l'endroit fixé par les chargeurs, on commence le 6 tout le chargement qui est très fatigant. Quelques pièces de bois pèsent 3 tonnes et malgré toutes les précautions prises, le navire se "ruine" (se rovina.)

A Buenos-Ayres, la "NUOVA ELEONORA MADRE" a été rejointe par l'"INNACOL" commandée par CALABRESSE qui a beaucoup d'ennuis à cause de son équipage malade, y compris le second et le maître d'équipage, qui sont à l'hôpital. Ce navire vient aussi charger du bois, et à moins de difficultés pour la manutention que la "NUOVA ELEONORA MADRE".

Malgré tout les affaires vont mieux que sur l'"INNACOLATA" dont les hommes d'équipage ont été déclarés incapables à naviguer par les médecins de l'hôpital.

Les dépenses pour leur rapatriement seront très fortes, ajoutées à cela les frais déjà faits par le navire, tout le fret y passe. Toutes ces nouvelles de l'"INNACOLATA" que donne Mancino ne le regardent pas, mais il tient à renseigner son Armateur, lui prouvant ainsi qu'il s'occupe de ses intérêts.

Personnellement, il désirerait bien savoir où comptent l'envoyer les chargeurs de quai.

Il entend s'assurer qu'ils veulent expédier le navire à HAMBURG et cela ne lui sourit pas, car il va arriver en mer du Nord en plein hiver, avec la perspective d'y trouver de la glace qui souvent encombre ces parages.

Quelques jours après, le 15 Sep., il confirme ses craintes c'est bien à HAMBURG qu'il ira, il n'a plus qu'à se confier à la Vierge de POMPEI, comme il l'a déjà fait si souvent et qui lui accorde une traversée rapide, pour qu'il puisse transporter avec le gel ses 1338 tonnes de bois. Il espérait pouvoir partir aussitôt, mais le RIO est très bas, donc impraticable pour ses 20 P.I/2. Enfin, le 16 il amène la "NUOVA ELEONORA MADRE" en rade et le 20, quitte Buenos-Ayres avec le pilote qui amène le navire jusqu'à PUNTA INDIA où se trouve le ponton des pilotes.

Après 70 jours d'une très mauvaise navigation, le voici en dehors de Plymouth, où il se voit contraint de prendre le pilote le 30 Nov." Par la grâce de DIEU, nous sommes tous bien à bord, le navire n'a pas eu trop d'avaries. Le plus mauvais, ce fut entre les Açores et le Cap Lizard, 30 jours de traversée". Le 2 DEC., il double Douvres et dans la mer du Nord, rencontre du vent en tempête de l'O.S.O. temps bouché et mer grosse. Le 4, au coucher du soleil, le voici à l'entrée de l'ELBE, avec un temps très mauvais. Les remorqueurs "voulait manger le navire" et demandaient 200 livres. Heureusement, que le pilote a pu le rentrer à la voile et faire ainsi plus de la moitié du chenal entre la mer et HAMBOURG, jusqu'à ce que ayant rencontré la glace, il fut contraint de prendre le remorqueur (25 liv.

Après une si longue traversée, ne croyez pas que des paroles de réconfort l'attendent à son arrivée. Au contraire, on lui reproche d'avoir trop dépensé à Buenos-Ayres; mais dit-il: "Il y a déjà 200 livres de commission, les dépenses de la Boca à la charge du navire". Quant aux 113 dollars qui lui restaient de la balance de ses comptes à Buenos-Ayres, il n'a pas pu les expédier étant en rade et ne voulant pas retarder d'un jour son départ; "Ces 113 dollars sont chez moi, je ne les ai pas mangés". Excusez-moi si je vous écris ainsi, mais je me fatigue à faire tout mon possible pour vous satisfaire". Et ce qui prouve bien qu'il s'emploie de toutes ses forces dans l'intérêt du navire, c'est qu'il est prêt, malgré la longue absence de chez lui, malgré tous ces longs mois de voyage, tous ces ennuis, à reprendre la mer pour le long cours. Les frêts sont peu actifs à HAMBOURG, mais de GLASGOW on lui offre un voyage de SUNDERLAND ou TYNE à Montevideo, Buenos-Ayres à 10/3 franco de dépenses à la BOCA, ou bien de LEITH pour RIO à 13/6 p. CAP TOWN à 13/6, pour Marseille à 5/3.

A Hambourg, les opérations commerciales, quoique gênées par la neige qui depuis plusieurs jours couvre la ville, vont leur train. MANCINO régulièrement expédie à son Armateur des lettres de change et il ajoute à ses lettres quelques réflexions assez joyeuses. "Je vous ai envoyé deux billets à ordre, et j'espère qu'étant content vous me ferez pour le commencement de l'année, cadeau d'un bel habit

Après un nouvel envoi, il ajoute: "j'espère que vous y joindrez un chapeau".

Mais il peut faire le deuil de son chapeau et de son habit, car quoique les affaires qu'on lui offre, soient nombreuses assez rémunératrices, le navire a besoin de réparations et le LLOYD exige que pour un nouveau voyage au long cours, on change le cuivre de la coque. Aussi l'Armateur hésite. Il laisse continuer le déchargement qui devient un peu plus long à cause de la glace et réserve sa décision.

À la veille de Noël, le temps est devenu encore plus mauvais; la glace, les fûtes tout cela retarde la manutention du bois qui est sûrement la marchandise la plus encombrante. Le gel cause des dégâts au doublage en cuivre et l'Armateur est obligé d'y faire quelques réparations urgentes. Aussi, l'Armateur décide de faire venir son navire sur lest à HAMBURG. Le Capitaine prend ses dispositions de départ. Il embarque le lest, retient un remorqueur jusqu'à CUXHAVEN pour le 14 et de ce dernier point à Heligoland pour le 10, mais il espère que les vents favorables lui feront économiser cette dernière dépense. Les dernières formalités sont terminées il encaisse le samedi 25 Janv., 25 livres ster. pour deux jours de staries, mais il ne peut les expédier, car il est trop tard et il compte partir le lendemain. Sur ces deux jours de staries il n'y comptait pas.

Après 550 tonnes de lest, il quitte HAMBURG le dimanche 26 Janv. à 9 H. du matin à la remorque. À 6 H. du soir, il double CUXHAVEN et à minuit, laisse le remorqueur et le pilote de la rivière par le travers d'HELIGOLAND. Le temps était nuageux avec peu de vent de S.E. il poursuit la navigation en pleine brume et peu de vents variables, et le 1^{er} Fev., double QUINNESS où il quitte le deuxième pilote.

Le baromètre annonce du beau temps, il n'y a plus qu'à attendre des vents favorables, essayer de nettoyer le navire qui pendant son séjour à HAMBURG est devenu un "morceau de charbon". Mais dans la Manche, les pluies continuelles gênent les travaux de peinture, peut-être qu'au voisinage de l'ESPAGNE, on pourra faire un peu de propreté pour arriver fièrement à MARSEILLE.

Nous n'avons plus de renseignements sur le reste de la traversée. Mais le navire s'en s'amarrer vers le 25 Mars 1896 au Vieux-Port. Comme d'habitude, la plupart des membres de l'Equipage débarque; retourne se reposer dans leur petit pays, riches de quelques centaines de francs.

D'Avril à Oct., la "NUOVA ELEONORA MADRE" reste à MARSEILLE. Au commencement du mois de Nov. 1896, on embarque les provisions de cambuse pour un nouveau voyage au long cours. C'est vers SMYRNE, première étape de cette traversée que doit aller le navire avec des marchandises diverses.

UN nouvel équipage recruté soit à PROCIDA, soit à ISCHIA, soit à CAPOLI est expédié à MARSEILLE. Voici la note des frais faits pour le déplacement de 11 hommes de PROCIDA à MARSEILLE.

Barque à Procida pour 5 personnes	2.50
Vapeur pour aller à Naples	2.55
Pain à bord	2.50
Bexils de conserves	0.75
4 Marins Ischia	6.00
2 Marins Capoli	4.00
Manger et coucher à bord du vapeur	12.70
2 nuits logement pour l'Etat à Naples	10.00
Donné au Maître pour nourriture	20.00
Payé au Courtier d'hommes di MARTINO, comme note:	235.80
TOTAL:	301.30

Le 18 Dec. 1896, sous le Commandement d'Annibale Mancino, la "NUOVA ELEONORA MADRE", quitte Marseille.

Le 19, le navire est en Sardaigne, le 20, au MARETINO et le 21 passe devant toute la SICILE. Le lendemain, mauvais temps de E.S.E. qui le force à se mettre à la cape jusqu'au 26. Ensuite, le vent tourne au S.E. il prend de la toile et se dirige vers ZERICO dont il double le canal le 28. Le 29, le vent se maintient et lui permet de parcourir tout l'Archipel, passant ANDROS et CAPE DORO où il rencontre des vents en tempête de N.N.E.

Il perd la misaine et le "berile maestro" avec la respective cavalletta di fortuna. Ce temps oblige le Capitaine à aller à SIRA le 1^{er} Dec. il y va du salut de tous, mais dès que le temps le permettra, di

dès que le vent changera, il reprendra sa route vers SMYRNE qui n'est pas éloignée de plus de 24 H. d'ici avec des vents favorables.

En effet, son séjour à SYRA n'est pas long, il en part le lendemain, mais la navigation est longue et après avoir louché avec des vents de N.N.E. il mouille le 9 Dec. à SMYRNE. Il commence le lendemain le déchargement et espère finir rapidement si le temps le permet samedi prochain. Tout marche selon ses prévisions, les marchandises diverses et les tuiles débarquées; le 14 les premières balles de racines arrivent à bord, la douane les pèse au fur et à mesure. Le mauvais temps se lève pendant 4 jours, le fort vent du SUD et la pluie arrêtent tout travail qui d'ailleurs normalement n'est pas très actif; les ouvriers travaillent 7 heures par jour à partir de 8 H. du matin, c'est 400 à 420 balles par jour qu'ils pensent arriver.

Il est vrai que nous sommes dans la semaine des fêtes de NOËL et que toute une année de travail peut bien se terminer par quelques jours de demi-repos. Ces fêtes de NOËL, MANCINI aimerait bien les passer chez lui, il doit se contenter d'envoyer ses vœux à toute sa famille, et de souhaiter à son armateur, une nouvelle année prospère!..

Pour lui, dès qu'il sera prêt, il se mettra en route, mais ce qui l'inquiète c'est de retraverser cet Archipel Grec, qu'il a retrouvé tout changé quant aux phares! Les anciens ont modifié leurs éclats et de nouveaux ont été construits. Aussi son livre des phares et fanaux qui date de 1884 n'en marque à peine que le quart, et il demande à Marseille qu'on lui en envoie une nouvelle édition.

NOËL, et 1^{er} de l'AN passés, et fêtés à SMYRNE, on recommence activement le chargement, et le 11 Janv. 1897 on a embarqué 6.651, balles de racines, pesant 1056 tonnes destinées à BALTIMORE. Le navire cale 15 pieds 1/2 à l'arrière et 13 pieds à l'avant.

Il quitte SMYRNE le 14 Janv. au lever du soleil. Les vents l'obligent à louché pour sortir de ce "benedetto" golfe. Il laisse le pilote le lendemain par le travers du Cap. Le 21, il passe le Détroit ZENICO où il trouve des vents en tempête de O.S.O. qui ne le lâchent pas jusqu'au 16 Fev., il est en vue de

jour-là de MARETTIMO, là, le vent change après une journée de bonace, passe à l'est, ce qui favorise sa navigation, et le 21 à midi, hisse le nommatif du navire devant TARIFFA.

Le 19 Mars, par 22° lat. N. et 62° long. O. G., il laisse les alizes et le 30 Mars atterrit au CAP MATTEO, où il reste une semaine à cause des calmes et de la brume. Le 6 Avril, au coucher du soleil, vent frais du sud qui le met en vue du CAP HENRY à midi le lendemain; le soir de ce même jour, il prend le pilote et à la remorque, met les perroquets et les cacatois en bas et le "bastone" du foc dedans et arrive le 9 à BALTIMORE après 84 jours de navigation.

Pendant le voyage, on a travaillé aux voiles.

Avec la toile reçue de Marseille, il a fait une grand'voile et un foc 420 mètres pour la grand'voile, 82 pour le foc. Le restant lui a servi pour les réparations. Aucun incident bien notable pendant la travers. MANCINO fait remarquer tout de même que les pierres embarquées à Marseille comme lest rendent le navire difficilement maniable, à cause de la gîte, qui lui mettait quelquefois le "trincharinio" dans l'eau, ce qui aurait été peu de chose, si ainsi à la bande, il avait continué à marcher, mais dans l'eau de cette façon il ne se redressait plus et la "NUOVA ELEONORA MADRE", ressemblait à un rocher.

"Je vous assure, dit Mancino, que moi, comme le second pendant ces 84 jours de navigation, nous n'avons pas vu la couchette, autrement ce voyage n'aurait jamais fini".

Aussi en vue des chargements qu'on lui propose, principalement du pétrole de PHILADELPHIE, il demande qu'on lui permette d'embarquer 50 tonnes de lest.

Mais les frêts n'ont pas l'air très actifs. Les offres de transport de pétrole ne sont pas fermes; on peut tout juste espérer obtenir du charbon de NORFOLK pour GENES ou Buenos-Ayres. Mancino attend une réponse pour Marseille, au sujet de l'huile de coton quant au pétrole et aux douelles, rien.

A la fin Avril, le froid est encore intense. A Baltimore on ne peut mettre le nez dehors. Peut-être ont-ils été victimes du froid, les quatre hommes qui sont à l'hôpital. L'abonnement aux soins médicaux n'existant pas à Baltimore aussi les frais de médicaments

et de médicaments sont élevés.

L'armateur fixe la quantité de lest à embarquer à 40 tonnes, mais Mancino trouve ce chiffre trop bas. Il y a à bord 190 tonnes de pierres et la "NUOVA ELEONORA MADRE" exige 300 tonnes pour rester droite. Le dernier voyage de NEW-YORK avec le capitaine QUARTO qui avait 300 T. à bord, on a pris du bois pour la stabilité et maintenant avec seulement 250 T., à bord, il faudrait sortir en pleine mer ?

Le déchargement est terminé le 3 Mai.

La Commission de sécurité a fait des éloges sur l'état des marchandises transportées, arrivées en parfaite conservation à Baltimore, n'empêche que le navire n'est pas accepté pour le frêt de retour en huile, à cause du doublage en cuivre qui n'a pas été fait. Mancino devient "matte" (fou) de se voir au commandement d'un voilier aussi beau et aussi fort et d'être continuellement refusé.

Le mois de mai s'écoule en pourparlers, discussions, réparations à bord. L'équipage s'occupe à gratter la rouille, à peindre à réparer et refaire les voiles.

Il n'y a rien à faire à Baltimore. Aussi, le 10 JUIN, la "NUOVA ELEONORA MADRE" quitte ce port pour PHILADELPHIE à la remorque. Il y arrive le 13 Juin à minuit pour y prendre un chargement de pétrole. Mais il ne peut commencer le chargement que le 1^{er} Juil., suivant contrat. Le 16 Juil. tout est terminé: 6295 barils sont à bord, représentant un frêt de \$222 dollars.

Deux jours après, il quitte PHILADELPHIE à 8 H. du matin, après avoir laissé le pilote et remorqueur, il gagne la haute mer. Le temps est pluvieux. Le vent souffle du Sud modéré. Il met un peu plus d'un mois pour atteindre MARSEILLE, et le 20 Aout est remorqué au Parc à pétrole.

Mais la fin de l'année 1897, le voit de nouveau à Philadelphie. Après un séjour à Marseille du 22 Aout, au 11 Nov., il repart pour les Etats-Unis où il arrive le 30 Dec., toujours sous le Commandement de Mancino. Son séjour y sera beaucoup plus court que le voyage précédent. Heureusement, car le froid est intense. A la fin du mois de Janvier 1898, le chargement de pétrole est complètement terminé et en route vers MARSEILLE.

MANCINO va se reposer à PROCIDA et vers le milieu d'Aout recommence les démarches pour recruter un nouvel équipage, mais les hommes veulent exclure le BRÉSIL de ces voyages, pays malsain où la maladie a décimé déjà pas mal d'équipages. MANCINO vient à Marseille.

Nous possédons très peu de documents sur les années suivantes 1898, 1899....

Il est probable que le navire est allé à PHILADELPHIE, peut-être est-il retourné ensuite au début de l'année 99 à Marseille, pour repartir sur NEW-YORK. Toujours est-il qu'une lettre datée de New-York du 14 Avril 1899 nous apprend que la "NUOVA ELEONORA MADRE" a doublé SANDY-YORK la veille faisant route sur Buenos-Ayres. Son chargement se compose de 2000 Caisses de pétrole et 740 pièces de bois.

Au début d'Aout 1899, la "N. ELEONORA MADRE" est encore à Buenos-Ayres en fin de chargement. Il est ensuite affrété pour ABERDEEN (Ecosse) avec un plein chargement d'os. Il en part probablement vers la fin Sept. Au mois de Janv., nous le trouvons à ABERDEEN. Il a dû être affrété de ce port pour Philadelphie, car une police d'assurance, signée à Marseille le 17 Avril, stipule que les risques de navigation sont couverts à partir du 8 Mai, jour de son départ de Philadelphie. Il a à bord 6315 barils. A la marée de 5 H; il quitte le port pour Marseille. Son arrivée a lieu à peu près vers le milieu du mois de JUIN.

Et les mêmes voyages continuent ou plutôt recommencent. Novembre et Décembre 1900 voient la "NUOVA ELEONORA MADRE" de nouveau à PHILADELPHIE. L'équipage se compose de 14 hommes, Capitaine compris. Il est obligé d'y laisser son second, Esposito Francesco, malade, soigné à l'hôpital Méthodiste Episcopal. Il sera rapatrié par le Transatlantique "La NORMANDIE" en seconde classe pour 45 dollars. La "NUOVA ELEONORA MADRE", fait route sur CETTE où il arrive vers le début Fev. 1901. La moitié de l'équipage est malade. MANCINO lui-même se voit contraint au repos.

Guéri, il repart de Marseille quelque temps après et toujours pour Philadelphie d'où il écrit le 11 JUIN 1901; "J'ai fini le chargement avec 6296 barils, ce qui fait 8390 \$ de frêt. Je partirai après déjeuner. 13 hommes sont à bord dont 4 embarqués ici à \$ 20 par mois."

C'est au mois d'août 1901 (vers le 4) que le navire jette l'ancre à MARSEILLE.

Ce fut peut-être le dernier voyage de la "NUOVA ELEONORA MADRE". Nous ne possédons plus de documents qui nous permettent de supposer que ce navire ait navigué. Le VERITAS AUSTRO-HONGROIS le visite au mois de mai 1902 (le 18). On fait à bord quelques réparations, mais il semble bien que le navire n'ait pas quitté MARSEILLE, et qu'il fut probablement mis en vente. Une proposition d'achat, d'ailleurs sans que l'acheteur fixe un prix, fut faite vers le mois d'octobre 1904. Il fut enfin vendu en 1905 pour la somme de 18.000 francs.

Il serait intéressant de rechercher les mouvements de la flotte aux archives maritimes de Toulon (voir méthodologie de recherche sur <https://www.procida-family.com/reg-toulon.htm>).

Du texte ci-dessus, on peut extraire les voyages suivants du trois-mâts « Nuova Eleonora Madre » :

- a) Capitaine Quarto⁸¹ : 1° départ le 7 février 1891 de Marseille pour Rio de Janeiro – retour fin 1891 à Marseille ; 2° départ le 20 janvier 1893 de Marseille pour New York – retour à Port-de-Bouc le 19 août 1893
- b) Capitaine Annibale Mancini (ou Mancino)⁸² : 1° départ le 24 octobre 1893 pour la Nouvelle-Orléans - retour le 10 janvier 1895 à Dundee ; 2° départ le 6 avril 1895 de Dundee pour Montevideo - retour à Hambourg le 4 décembre 1895 ; 3° départ de Hambourg le 26 janvier 1896 pour Marseille - arrivée le 25 mars 1896 à Marseille ; 4° départ le 18 décembre 1896 de Marseille pour Smyrne - départ de Smyrne le 14 janvier 1897 pour Baltimore - retour le 20 août 1897 à Marseille ; 5° départ le 11 novembre 1897 de Marseille pour Philadelphie - retour à Marseille en 1898 ; 6° départ de Marseille en 1901 pour Philadelphie - retour à Marseille le 4 août 1901.

81 On trouve un Fernandino QUARTO, né le 10 juillet 1852, fils de Pietro QUARTO, étudiant à l'Istituto Nautico Francesco Caracciolo en 1879 comme **capitaine au long cours**. Source : La Grande Famille de Procida & Ischia, registres IN01 (1867-1914) réf. 0443

82 On trouve un Annibal MANCINO, étudiant à l'Istituto Nautico Francesco Caracciolo en 1877, 1878 et 1879 comme capitaine de grand cabotage, puis en 1886 comme **capitaine au long cours**. Né le 11 juillet 1856, fils de Luigi MANCINO et Marianna SICHENZE. Source : La Grande Famille de Procida & Ischia, registres IN01 (1867-1914) et IN04 (1875-1885). Donc le frère de Arciminio Nicola MANCINO, mari de Celeste LUBRANO di SCAMPAMORTE, également capitaine marin. Annibale Vincenzo MANCINO se marie à Procida le 18 février 1889 avec Carmela REFUTO. Source : La Grande Famille de Procida & Ischia, registre M80 (0011).

L'**Istituto Nautico Francesco Caracciolo**, situé à Procida sur la marina Sancio Cattolico est fondé officiellement en 1833, mais son origine remonte à 1788. Il forma des générations d'armateur et de capitaines au long cours.

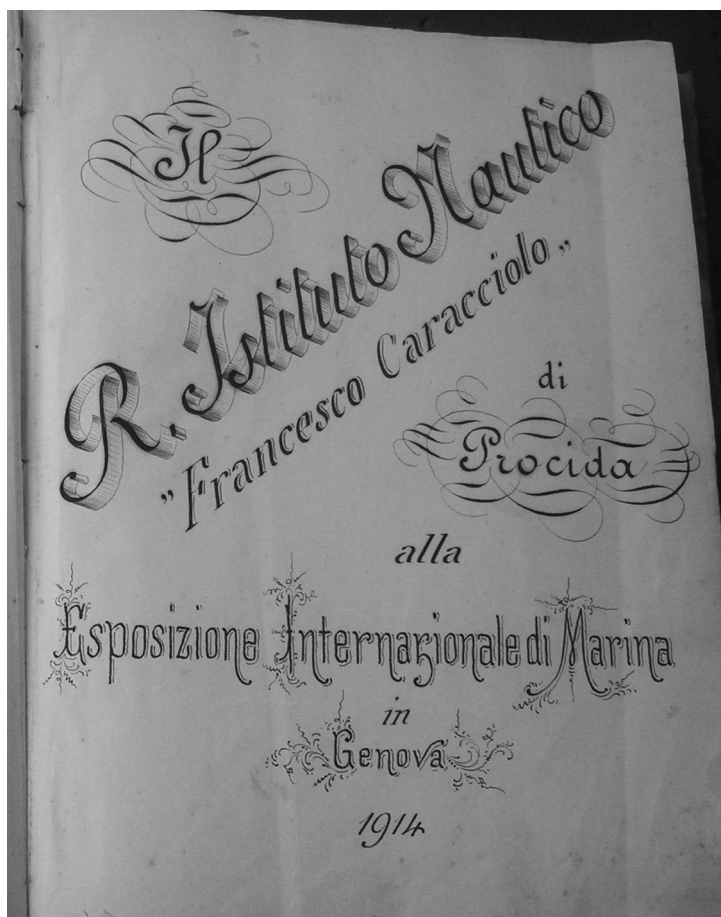


Le document que nous rapportons ci-dessous a été publié dans les lettres de "La Repubblica" du 20 mai 2009 signées par le Dr Raffaella Salvemini de Procida, première chercheuse à l'Institut d'études sur les sociétés méditerranéennes du Conseil national de recherche de Naples, qui reprend l'introduction au texte "Catéchisme Nautique" de Marcello Eusebio Scotti, réédité en 2001 par Pio Monte dei Marinai par le commissaire Cap. Nicola Scotto di Carlo, d'où il ressort que la fondation de l'Institut Technique Nautique remonte bien avant 1833, l'année de la naissance "officielle" de l'école⁸³. « Les controverses sur les différents niveaux d'alphabétisation dans les deux régions de notre pays et sur l'écart entre le Nord et le Sud en matière d'éducation durent depuis des années. Ainsi que les démentis se succèdent ponctuellement. Et c'est précisément dans ce climat caniculaire qu'il semble plus opportun que jamais de revendiquer une primauté du Sud dans l'enseignement nautique, primauté à laquelle l'île de Procida a également contribué. En effet, les sources historiques lui reconnaissent un rôle important dans l'histoire de la marine mais aussi dans la formation des marins du Mezzogiorno de l'Ancien Régime. Dans le sillage de ce qui a été réalisé pour la première fois au XVIII^e siècle par Venise, Trieste, Fiume et Livourne, également Procida avec Naples, Meta, Carotto (Piano di Sorrento), Palerme, Syracuse et Alberi (Piano di Sorrento), ont lancé un projet pour la diffusion de l'enseignement technique lié à la mer. Considérant que sur 11 écoles ouvertes au « Siècle des Lumières », pas moins de 7 sont nées au Royaume des Bourbons, il est indéniable de reconnaître au Sud la primauté dans ce secteur du savoir. Pour l'île de Procida, l'idée est venue du prêtre Marcello Eusebio Scotti qui en 1788 a imprimé son "Catéchisme nautique". Le livre contenait des préceptes importants pour tous les marins et donc aussi pour les Procidans. Le prêtre porte une attention particulière à ces derniers, louant les compétences des hommes, navigateurs experts, et des femmes, perles rares à qui les maris confient la lourde tâche d'éduquer leurs enfants et d'administrer les finances. En plus de cela, le prêtre a réitéré la nécessité d'ouvrir une chaire de nautique ainsi qu'une école normale sur l'île, selon la méthode introduite en 1784 dans le royaume des Deux-Siciles. Le projet, soumis à l'attention de l'amiral Acton par le maire de l'île, Salvatore Schiano, est accepté et l'école est ouverte. En raison de certains désaccords avec les autorités locales, le prêtre de Procida n'a reçu aucun poste officiel et le poste de directeur est resté vacant jusqu'en 1793, lorsque Don Francesco Schiano est devenu directeur et professeur de latin. Pour l'entretien de l'école, une formule

⁸³ Source : <https://www.ilprocidano.it/procida-listruzione-nautica-nel-settecento-un-primato-del-mezzogiorno/>

adoptée également à Palerme et à Syracuse a été choisie, qui prévoyait la participation à la fois de l'Université et des employés du secteur, à savoir le Tartane Compass. Malheureusement, le créateur du projet Marcello Eusebio Scotti quitta tragiquement les lieux : il fut exécuté sur la Piazza Mercato en janvier 1800. Mais l'île n'abandonna pas l'idée de former des marins et c'est ainsi que, entre hauts et bas, en 1833 l'École Nautique Municipale est née et en 1868 l'École Municipale a été transformée en École Royale Nautique; en 1874, l'Institut nautique est né du nom de l'amiral Francesco Caracciolo. Au XIXe siècle, tout le panorama de l'enseignement nautique en Italie s'est enrichi et profondément modifié : aux 11 écoles créées dans les années 1700, s'en sont ajoutées 26. Une page importante de l'histoire du secteur a été écrite par la Ligurie où 8 écoles fonctionnent dans : Gênes, Alghero, Cagliari, Savone, Oneglia, Chiavari, Spezia, San Remo, en plus de l'école municipale de Rapallo et de l'école privée de Camogli. Le Sud ne manquera pas le rendez-vous et continuera en effet à s'occuper de la formation des marins avec beaucoup d'attention et de professionnalisme. En conclusion, du XVIIIe siècle à nos jours, les marins de toute la péninsule ont été formés dans ces écoles, contribuant non seulement à donner du prestige à la marine italienne, mais aussi à montrer la validité d'un projet ancré plus que les autres aux besoins de un marché du travail qui a vu la mer, à différents niveaux, un grand protagoniste de l'économie, de la politique, de la culture et de l'identité de notre pays lui-même ».

A l'occasion de l'Exposition Internationale de la Marine à Gênes de 1914, l'Istituto Nautico Francesco Caracciolo di Procida publie un registre des élèves diplômés de l'école.



On retrouve Annibale MANCINO dans la la rubrique « Licenziati Capitani di Lungo Corso ».

42

N. d'ordine	Cognome e Nome	Paternità	Luogo e Data di nascita	Numero di anni compiuti
77	Scotto di Santillo Antonio	Nichilo	Procida - 22-1-1837	177
78	Costaghiola Giuseppe	Giuseppe	Procida - 12-12-1835	178
79	Gubiano Giovanni	Luigi	Procida - 14-11-1837	176
80	Scota Antonio	Vincenzo	Procida - 24-9-1839	174
81	Scotto Lu Chianca Michele	Giuseppe	Procida - 14-3-1835	178
82	Scotto Larina Pasquale	Giuseppe	Procida - 28-11-1837	176
83	Dufano Salvatore	Giuseppe	Procida - 25-12-1835	178
84	Mazzella Francesco	Scota	Procida - 21-9-1847	166
85	Lambicini di Nicosi Andrea	Cesario	Procida - 21-9-1835	180
86	Caccioppoli Vincenzo	Lucente	Vic. Episcopo - 14-5-1833	181
87	Muro Nicola	Nichilo	Procida - 5-11-1835	178
88	Scotto Larina Michele	Giuseppe	Procida - 14-5-1837	176
89	Del Campo Giuseppe	Antonio	Procida - 28-10-1835	178
90	Florentino Antonio	Domenico	Procida - 15-10-1835	178
91	Mazzella di Bosco Giuseppe	Antonio	Procida - 8-7-1843	170
92	Cesario Gaetano	Luigi	Procida - 30-5-1832	182
93	Parascandola Vincenzo	Vincenzo	Procida - 19-9-1839	174
94	Parascandola Vincenzo	Nichilo	Procida - 14-1-1835	178
95	Scotto di Nicosi Nihilotonic	Raimondo	Procida - 9-7-1845	168
96	Schiano Lemorillo Andrea	Nichilo	Procida - 25-2-1837	176
97	Reimer Domenico	Amelio	Procida - 15-1-1835	178
98	Genovino Giacomo	Luigi	Procida - 30-4-1839	174
99	Gubiano di Scamparotta Salvatore	Nichilo	Procida - 11-5-1835	178
100	Mancino Annibale	Luigi	Procida - 11-7-1835	178
101	Parascandola Salvatore	Vincenzo	Procida - 19-8-1837	176
102	Costaghiola Cesario	Vincenzo	Procida - 19-4-1839	174

N. d'ordine	COGNOME, NOME e paternità DELL'ALUNNO	PATRIA	CLASSE o Sezione	Tassa d'esame di Ammissione				Anno scolastico			
				UFFICIO presso cui fu fatto il versamento	Numero della quietanza	DATA della quietanza	Somma	Tassa			
								1° Rata			
29	Mancino Annibale fu Luigi	Procida	III classe	7	7	7	7	UFFICIO presso cui fu fatto il versamento	151	151	5
30	Bianco Pasquale di Pasquale	Procida	II classe	7	7	7	7	UFFICIO presso cui fu fatto il versamento	152	152	5
31	Scotto di Nicosi Giuseppe fu Vincenzo	Procida	II classe	7	7	7	7	UFFICIO presso cui fu fatto il versamento	153	153	5
32	Gubiano di Scamparotta Salvatore fu Michele	Procida	III classe	7	7	7	7	UFFICIO presso cui fu fatto il versamento	154	154	5

Photo et aquarelle : « Nuova Eleonora Madre »



Photo prise sur le pont d'un trois-mâts de la flotte Lubrano.



On distingue très bien Antoine LUBRANO, un verre à la main. A sa droite, sans aucun doute son épouse Laurence VENTRE et leur fille Éléonore (photo prise vers 1890 ?).

Le patriarche, Michele Arcangelo LUBRANO di SCAMPAMORTE, alors âgé de 70 ans environ, est sans doute aussi présent, ainsi que ses fils François et Joseph (au 3ème plan avec les mandolines?).

Les frères Lubrano.



Antoine Lubrano



Jules Imbert, sa femme Éléonore Lubrano, leur fille Antoinette Imbert et ses cinq enfants, dans le jardin du Beausset (ca. 1935).



