

## SULLA VIA VERSO ORIENTE: NASCITA E SVILUPPO DELLE ROTTE VIA MARE DA TRIESTE ALL'ESTREMO ORIENTE. Tra memorie personali e resoconti ufficiali

SILVIA ZANLORENZI  
Venezia

CDU 339.165(450.361+5)<sup>19</sup>"  
Sintesi  
Dicembre 2010

*Riassunto:* Il contributo delinea le tappe che, entro la conclusione del XIX secolo, fecero mutare la percezione dei mercati asiatici da un'iniziale sfiducia dovuta alla già consolidata presenza di potenze coloniali quali l'Inghilterra in India, o l'Olanda in Indonesia, fino ad assestare la posizione austriaca a quella di partner commerciale, e non potenza coloniale, particolarmente attenta alle opportunità offerte dall'Estremo Oriente, vale a dire Cina ma soprattutto Giappone.

*Abstract:* This contribution outlines stages that contributed to a change of perception of Asian markets at the end of the 19<sup>th</sup> century. Initially, these markets were met with distrust owing to the already consolidated presence of colonial powers such as England in India or Holland in Indonesia. The perception changed when the Austrians became commercial partners rather than a colonial power, particularly alert to seize opportunities emerging in the Far East, namely in China and especially in Japan.

*Parole chiave:* viaggi; mare; Lloyd; Estremo Oriente; Vittorio Rotter, commerci; resoconti, colonie; Peter Erichsen; India; Giava; Canale di Suez; Pasquale Revoltella; Cina; Trattato di amicizia e commercio con il Giappone; Georg Hütterott.

*Key words:* travels; sea; Lloyd; Far East; Vittorio Rotter, trade; reports, colonies; Peter Erichsen; India; Java; Suez Canal; Pasquale Revoltella; China; Friendship and Commerce Treaty with Japan; Georg Hütterott.

Doveva essere il 1922 quando finalmente il quattordicenne Vittorio Rotter<sup>1</sup> riusciva a realizzare la sua aspirazione di sempre, quella di fare del lavoro per mare l'occupazione di una vita ("la mia passione era il mare"), così riscattando un'esistenza che, pur ancora breve, fino ad allora era stata travagliata da tante difficoltà. Nato a Fiesso ("borgata fuori paese"), vicino

<sup>1</sup> Vittorio ROTTER, *Storia e considerazioni di un nocchiero di porto di Trieste*, Trieste, L. Ricci, 1980, p. 5.

Pirano, alla fine dell'aprile del 1908 aveva raggiunto quella che oggidi é considerata la prima età adolescenziale, dopo aver già maturato esperienze dolorose che gli avevano temprato un carattere pacato ma risoluto, acuto abbastanza da riuscire ad individuare l'opportunità che gli avrebbe permesso di realizzare le aspirazioni che il suo ambiente di nascita sembrava dovergli precludere fatalmente : "La mia era una famiglia molto povera. La nostra casa era molto piccola (...). Era una di quelle casette piccole di campagna, e noi vivevamo in otto (...). Mio padre, pur essendo un gran lavoratore, aveva il brutto vizio di bere (...). Per il resto della mia vita non ho mai potuto sopportare ubriaconi e osterie. Iniziai ad andare a scuola nel 1914, all'età di sei anni, (...). Andarci non mi piacque per molte ragioni. Prima di tutto dovevo fare tre chilometri a piedi, passando per una strada che era poco più di un sentiero per capre. Quando il tempo era brutto, perché pioveva o faceva freddo e ghiacciava, mia madre mi teneva a casa dato che non avevo scarpe né mantello per ripararmi. Nei mesi freddi quindi andavo pochissimo a scuola (...). Naturalmente nelle stesse condizioni erano anche i miei rapporti con gli insegnanti, che mi detestavano, forse perché ero povero, malvestito e troppe volte assente. Andai avanti finché potei, e precisamente fino alla quarta elementare. Dopo, per necessità dovetti andare a lavorare, all'età di dodici anni". Ma l'occasione giunse appunto di lì ad un paio d'anni, a Trieste: "Finalmente un giorno, dopo tanto sospirare, fui chiamato di pomeriggio per prendere l'imbarco sulla nave Persia, della Società Lloyd Triestino. Andai alla visita medica e dopo nell'ufficio della Società, che si trovava nel Punto Franco Vecchio, al molo terzo, chiamato molo Lloyd. Fui assai sorpreso quando seppi che la nave doveva partire entro le 24 del giorno stesso. La nave viaggiava per raggiungere la Cina e il Giappone. L'ispettore mi disse di andare a casa a prendere la biancheria e di andare poi subito a bordo. Io la roba l'avevo a Pirano, e non potevo certo andarci, ma dissi di sì per paura di perdere l'imbarco che avevo tanto atteso. Pertanto, siccome la nave era attraccata allo stesso molo, andai subito a bordo".

Le esperienze ma soprattutto l'appagamento che la vita sulle navi del Lloyd gli regaleranno, confermano il buon senso dimostrato da Vittorio a non farsi sfuggire quella che effettivamente si rivelò l'occasione della vita, colta in così giovane età. Nelle pagine del breve volumetto delle sue memorie, che in chiusura preferì definire un "*curriculum* della propria vita", il marinaio piranese descrisse con lucidità l'impegno e l'attenzione

posta nei momenti più impegnativi delle sue esperienze per mare, come pure i contatti con i membri dell'equipaggio con cui ebbe modo di confrontarsi e maturare, per quanto su tutto emergesse il proverbiale ed innato buon senso istriano: "Ebbi fortuna perché il Nostromo, un Napoletano, anzi di Torre del Greco, era un brav'uomo. Mi disse di non preoccuparmi se ero senza biancheria, mi chiese se avevo fame e mi offrì la sua cena (...). Finito l'ormeggio il Nostromo venne sotto prora, dove ci trovammo tutti, e mi presentò (...). Veramente furono tutti molto buoni e racimolai quello di cui avevo bisogno (...). Sulla nave c'erano anche un dottore e un infermiere, e nonostante andassimo a carbone la nave era bella e pulita.(...) Si mangiava abbondantemente e bene. Il lavoro che svolgevo era assai leggero (...). Servivo i sottoufficiali di coperta. Durante le ore libere mi misi a fare il lavandaio per gli ufficiali e per tutti coloro che mi davano la loro roba perché la lavassi (...). Ero pagato molto bene, addirittura mi davano più di quanto chiedevo (...). Tutto era una novità, e passavo da una meraviglia all'altra. Quando giungemmo a Porto Said dopo aver attraversato il Canale di Suez, mi pareva di toccare il cielo con un dito".

Realisticamente, e ancora vigile la saggezza istriana, Vittorio aveva subito individuato anche quella parte della vita di mare da cui tenersi lontano, per non rischiare di sprecare la tanto agognata opportunità: "Molto numeroso era il personale, specialmente quello di macchina. Ed era anche poco disciplinato, specialmente i sei carbonai, che subito dopo la partenza da Trieste erano venuti alle mani rompendo tutto ciò che si trovava nella loro cabina, compresa la porta. Protestavano perché dicevano di avere freddo. Per fortuna il personale di macchina era alloggiato all'estremità della poppa e i marinai (*tra cui lui stesso, N.d.C.*) all'estremità della prora. Comunque i carbonai diedero molto filo da torcere al Comandante (...). Fino a Massaua tutto procedette bene, ma al momento di partire da quel porto, partenza che doveva avvenire a mezzogiorno (...), ci si accorse che mancavano i carbonai, scesi a terra (...). Era quasi l'una quando in distanza sentimmo delle persone avvicinarsi cantando sguaiatamente. Erano i nostri cinque carbonai, ubriachi naturalmente, che venivano barcollando verso la nave accompagnati da due donne e trascinando un maialino vivo (...). Salutate le donne salirono a bordo. Uno, probabilmente più fradicio degli altri, si infilò nella cabina del Comandante (...). Gli sciagurati, vedendo i carabinieri si ammansirono di colpo, e senza fare resistenza si fecero accompagnare a poppa nelle loro cabine, cosicché

potemmo finalmente salpare (...). Alle volte accadeva che la nave perdesse velocità perché loro non buttavano carbone; perché volevano del rum o dei limoni”. Il giudizio del figlio di un alcolista non poteva che essere drastico: “Questi bei tomi si autodefinivano comunisti, ma senza dubbio erano persone che si sarebbero dovute chiudere in una cella buttandone la chiave a mare. Io ho navigato con il Lloyd ben ventotto anni, ma gente così non ne ho mai più vista. Arrivammo a Bombay, in India, dopo aver toccato Aden per fornirci di carbone”. In sostanza, la pur sofferta maturità, gli diede modo sin dall'inizio di valutare la miglior maniera di affrontare tutte le circostanze, anche quelle spiacevoli.

“Ma ad eccezione di costoro e di qualche fuochista, gli altri, compresi i signori ufficiali, erano delle brave persone. A nessuno mancavano i soldi, sia perché erano tutti imbarcati da molto tempo, sia perché comperavano varie cose in India e Giappone che poi commerciavano in Italia con molto guadagno, rivendendole ad un prezzo due, tre volte superiore a quello che avevano pagato”. Al suo terzo imbarco, questa volta sulla nave Pilsna, pur ancora colpito da una qualche sventura tipica di simili viaggi (“Mi trovavo molto bene, ma purtroppo fui costretto a sbarcare perché a Bombay avevo contratto la malaria”), ricevette riconoscimento della serietà, impegno e dedizione che da subito aveva profusi nel lavoro: “Su questa nave nel 1924 fui promosso timoniere, quando avevo sedici anni. Il Lloyd Triestino volle onorarmi, in occasione di questa promozione, facendo pubblicare due righe sul giornale *Il Piccolo* di Trieste, in cui mi indicava come il più giovane timoniere del Lloyd Triestino. La nostra società apprezzava molto coloro che meritavano, e li premiava”. Non mancarono neppure le gratificazioni umane e personali, come confermano i passaggi a bordo di alcune personalità illustri dell'epoca, quasi a mettere il modesto Vittorio nel bel mezzo dei grandi eventi della storia umana. Del suo primo imbarco sul “Conte Rosso”, a seguito del capitano lussiniano Verbas, sappiamo dell'incontro con Guglielmo Marconi: “Un giorno a Brindisi imbarcammo il signor Guglielmo Marconi, che a Shanghai doveva fare quell'esperimento che sbalordì il mondo<sup>2</sup>. Marconi durante il viaggio era sempre col comandante Verbas, specialmente quando questi era sul ponte di coman-

<sup>2</sup> In attesa di ulteriori fonti e riferimenti, non si è attualmente in grado di identificare quale sia stato l'esperimento svolto a Shanghai dallo scienziato italiano, di cui tuttavia Rotter sembra fare sicura citazione (“che sbalordì il mondo”).

do. Alla fine del viaggio, quando arrivammo al porto di Brindisi e il comandante fece la solita manovra, che ripeté sempre in tutti i viaggi e con tutte le navi che comandò, andando senza ancora in banchina come se manovrasse una barca di diporto (il “Conte Rosso” era una nave di 22 mila tonnellate) e impiegando non più di un quarto d’ora per tutta la manovra, il signor Marconi rimase sbalordito da tanta abilità e sicurezza a tal punto che di slancio abbracciò e baciò il comandante. La sua ammirazione era così genuina che all’arrivo a Roma scrisse un articolo su un giornale, raccontando le doti di questo grande uomo di mare”. Ci sembra interessante notare che, seppur senza attribuire a quest’episodio alcuna particolare influenza, dopo il transito con a bordo dell’inventore della radio, il marinaio istriano chiedesse un congedo sulla nave-scuola “Amerigo Vespucci” per conseguire la licenza elementare, ma ancora, il secondo viaggio sulla “Pilsna” gli riservò un’altra importante esperienza: “Del secondo periodo passato sulla Pilsna, ricordo in particolare il viaggio nel quale imbarcammo a Brindisi il signor Gandhi, che tornava da un Congresso al quale aveva partecipato a Londra”<sup>3</sup>. Il “Congresso” a cui Rotter faceva riferimento, era in realtà la Tavola rotonda svoltasi nella capitale britannica nel 1931, dove il leader indiano, rilasciato dopo la Marcia del Sale del 1930<sup>4</sup>, venne invitato a partecipare come rappresentante del Partito del Congresso nazionale indiano. Giunti fin qui, dunque, si preferisce proseguire nella descrizione del personaggio fornita dal marinaio del Lloyd, allo scopo di addentrarci via via, come il titolo del saggio indica, almeno nella

<sup>3</sup> Nelle memorie di Vittorio Rotter le date sono rare: sembra quasi che il marinaio, a una sterile ricostruzione cronologica, abbia preferito una selezione di fatti, episodi e incontri particolarmente significativi che a suo avviso, dovettero contribuire a rendere la sua vita per mare non solo un importante riconoscimento alle sue capacità e ai suoi meriti, ma una vera e propria scuola di vita che arricchirono la sua personalità in maniera significativa.

<sup>4</sup> Il governo inglese, dopo la campagna non-violenta guidata da Ghandi nel 1930, una delle meglio riuscite tra quelle organizzate nella lotta per l’indipendenza indiana, accordò la negoziazione nella persona del viceré Lord Irwing. Dopo otto lunghi colloqui i due firmarono il Patto Gandhi-Irwing (o Patto di Delhi, sottoscritto nel marzo 1931) con il quale i Britannici si impegnavano a liberare tutti i prigionieri politici, legittimare la raccolta di sale per uso casalingo delle popolazioni costiere e riconoscere il diritto degli Indiani di boicottare i tessuti inglesi. Gandhi da parte sua, si impegnò a sospendere il movimento di disobbedienza civile, e venne quindi inviato a rappresentare il suo Paese nella “madrepatria” europea, per discutere su una nuova costituzione indiana. Soggiornò in Europa per tre mesi e riuscì a visitare anche l’Italia, e pur avendo espresso viva commozione nel corso della visita alla Cappella Sistina, impressionato soprattutto dalla figura del Cristo magro e sofferente sul Crocefisso posto accanto all’altare della cappella, non venne ricevuto dall’allora pontefice Pio XI, nonostante ne avesse espresso volontà. Il Mahatma Ghandi rientrò in India nel 1932.

parte relativa ai resoconti personali. In altre parole, la strada commerciale dall'alto Adriatico, aperta a raggiungere l'altro lato del Globo, via preferenziale di incroci di civiltà, attraverso il percorso che l'apertura del Canale di Suez nel 1869 consolidava, proseguiva ad avvicinare Occidente ed Estremo Oriente. L'impatto con la grande figura spirituale e politica dell'Oriente indiano, quella che ancora oggi incarna agli occhi di molti Occidentali "la saggezza orientale", veniva descritto da Vittorio con la stessa curiosità e naturalezza con cui il marinaio istriano aveva affrontato tutto ciò che gli si era parato dinnanzi, dal momento in cui la sua esistenza aveva preso a svolgersi sul mare: "Noi avevamo preparato un alloggio in coperta sopra il boccaporto della stiva n. 4. Avevamo messo l'incerata nuova e le tende intorno ai gabinetti e ai lavandini per il suo personale, mentre per lui c'erano a disposizione due cabine di lusso.

Quando Ghandhi venne a bordo ringraziò il comandante, ma preferì rimanere colla sua gente in coperta, pregando soltanto di poter avere sino a Bombay uno spiazzo libero per fare le preghiere. Gli mettemmo così a disposizione il cosiddetto belvedere, la parte della coperta dove stavano i bambini della prima classe. Era proprio compito mio sgomberarlo al sorgere del sole e al tramonto. Quando giungemmo a Bombay il segretario di Ghandhi mi diede due sterline di mancia. Non è questo però il motivo per cui lo ricordo, ma per un episodio che si verificò durante il viaggio. Una sera stavamo tutti a poppa ad ascoltare ciò che Ghandhi rispondeva a quelli dell'equipaggio che, conoscendo l'inglese, potevano fargli delle domande, quando fu lui a porre una domanda a quelli che gli stavano intorno: - Sapete dirmi chi fu il primo socialista della storia? - Questi risposero facendo i nomi di Lenin e Marx - No - rispose pronto Ghandhi, - Il primo socialista del mondo è stato il vostro Gesù Cristo, ucciso sulla croce dai ricchi perché voleva che dividessero coi poveri le loro ricchezze, e ricordatevi, io farò la stessa fine, e non verrò ucciso dai miei nemici, ma da uno della mia razza, perché loro non si sporcheranno le mani. Certo Ghandhi non poteva sapere quale sarebbe stata la sua fine, ma noi oggi possiamo dire che ebbe ragione, perché venne ucciso proprio da un Pakistano. Esperienze simili confermarono a Vittorio la sicurezza sulla giustizia delle proprie opinioni, così subito di seguito proseguiva: "Certo io di politica non m'intendo, ma se davvero stanno le cose come Ghandhi ci disse, non dovrebbe essere difficile in assoluto conciliare l'idea democristiana con quella socialista, e non dovrebbe esserlo specialmente in quei

momenti della vita, come quello che attraversiamo [le memorie di Vittorio Rotter sono del 1980, *N.d.C.*], in cui non bisogna difendere posizioni astratte bensì muovere passi concreti l'uno verso l'altro per realizzare insieme qualcosa di valido”<sup>5</sup>. I ricordi meno piacevoli sono quelli imminenti lo scoppio del secondo conflitto mondiale, ma di converso, ancora una volta le memorie del marinaio istriano sembrano ben prestarsi a farci conoscere i movimenti bellici e commerciali nei luoghi di quella che oggi gli storici chiamano “guerra del Pacifico”: “L'avventura peggiore la passai quando venni imbarcato sulla motonave ‘Fujiyama’. Si facevano viaggi di cinque mesi, per l'estremo Oriente, Cina, Giappone e Manciuria, arrivando fino al porto di Dairen (Talien)<sup>6</sup> (...) La Germania era già in guerra, quindi perceivamo anche il *rischio guerra* (...). Nell'occasione del viaggio seguente, l'ultimo, già all'arrivo a Karachi in Pakistan, dove dovevamo imbarcare tremila tonnellate di cotone da portare in Giappone, invece dei braccianti per le operazioni di scarico, vennero dei soldati inglesi a presidiare la nave, impedendo a tutti di scendere (...). Poi fino a Singapore, tutto procedette bene, anche se ci rendevamo conto dell'imminenza della guerra. Da Singapore, finite le operazioni, dirigemmo alla volta delle Isole Olandesi per Batavia, che ora si chiama Giakarta. Si doveva raggiungerla giungerci alla mattina dopo, ma poche ore prima dell'arrivo ricevemmo l'ordine di recarci al più vicino porto neutrale, e il nostro comandante scelse quello di Bangkok, nel Siam, che si trovava a tre giorni di navigazione. Andando a tutta forza riuscivamo a fare quattordici miglia, e sapevamo che non sarebbe stato tanto facile, dato che da un lato avevamo gli Inglesi, che sapevamo che erano partiti la sera prima, dall'altra i Francesi di Saigon<sup>7</sup>. Fu un vero miracolo quello che ci permise di raggiungere Kocis-

<sup>5</sup> Nel caso in cui l'opinione del marinaio istriano possa dar l'impressione di eccessiva semplicità, ci si domanderebbe allora quanti mai abbiano avuto l'opportunità di avere un anche solo informale scambio con una personalità come quella del Mahatma!

<sup>6</sup> Oltre alle date e alla collocazione cronologica degli eventi, la lettura del testo di Rotter richiede al lettore, in mancanza di una buona conoscenza dei medesimi luoghi da lui descritti, un accertamento per l'identificazione dei toponimi. Con buona probabilità, questa città portuale si trova nel sud della Cina, nella provincia del Guandong, alla foce del Fiume delle Perle, vicina dunque a Macao e Hong Kong.

<sup>7</sup> Anche qui Rotter non fornisce alcuna data, ma i timori e la chiara ostilità mostrata dagli Inglesi a Karachi, nei confronti di una nave del Lloyd che allora batteva bandiera italiana, ed anche la diffidenza verso la presenza francese nei mari dell'Indocina, fanno certamente pensare ai primi anni del conflitto, ossia prima dei rivolgimenti di alleanze causati dall'8 settembre.

han, isoletta del Siam, dove rimanemmo due anni”<sup>8</sup>.

Da quella parte del mondo, i pensieri del marinaio istriano andavano fino all'Europa, suo continente d'origine, non certo a cercar conferma per la sua incolumità personale nella complicata rete delle alleanze belliche bensì ad un'altra importante tappa della sua vita personale che evidentemente era riuscito a conquistare con la sua dedizione e schietta concretezza: “Nel periodo che passammo a Kocishan la mia preoccupazione più grande fu per la famiglia che avevo lasciato, mia moglie e un bambino di un anno, che chissà quando avrei potuto rivedere”. Il rientro a casa di Vittorio fu felice: “Un mese dopo il nostro arrivo a Bordeaux sbarcai per la prima volta dopo tre anni e mezzo, e scendendo la scaletta lanciai un bacio alla nave, ringraziandola di avermi riportato a casa. Per me era veramente una nave miracolosa. Ritornai a Trieste col treno, via Brennero. Quando giunsi a casa, i miei non potevano credere di rivedermi, e mia moglie continuò a ripetermi che era un miracolo. Erano due anni che non aveva mie notizie. Mio figlio neppure mi conosceva perché ero partito quando aveva un anno e ritornavo che ne aveva presto quattro”. La carriera via mare del Rotter, svoltasi chiaramente in uno dei periodi più tumultuosi e violenti della storia dell'umanità, si concluderà con una tranquilla pensione, sopravvenuta nel 1975.

La vicenda umana e di viaggio di Vittorio Rotter fornisce il pretesto per ricostruire le tappe, non più autobiografiche, ma istituzionali attraverso cui si consolidò la rotta percorsa dalle navi triestine del Lloyd (ma non solo, anche da quelle di altre compagnie come la lussiniana Cosulich)

<sup>8</sup> L'identificazione dell'isola resta problematica, a causa, a nostro avviso, di un' errata trascrizione del nome. Proseguendo nel racconto, Rotter fa sapere come da lì fosse facile raggiungere la capitale Bangkok: si può dunque solo supporre che l'isola in questione sia Ko Chang, posta nell'odierno Golfo di Thailandia, e quindi in prossimità della sua capitale. Ancora una volta, può venire in aiuto la cronologia della guerra del Pacifico: sapere che già nel 1941 fosse sotto occupazione giapponese, giustificerebbe poi la facilità con cui una nave italiana fosse riuscita a restarvi per due anni, in una fase storica, quindi, durante la quale, sul quel versante del globo, gli Italiani consideravano alleato il Paese del Sol Levante e perciò approdi sicuri, quelli posti nelle zone occupate dall'esercito nipponico. La costa della Cambogia (ex protettorato francese) non è poi molto lontana da Ko Chang, a giustificare cioè le preoccupazioni espresse da Rotter per la presenza dei Francesi presso Saigon, in Vietnam. Per quanto nel gennaio 1941 ebbe luogo nella costa sud-est di Ko Chang uno scontro tra la Marina thailandese e quella francese, vinta da quest'ultima, tuttavia in Cambogia l'occupante giapponese riusciva a trattare, sul versante europeo, col regime di Vichy, a sua volta sostenuto dalla Germania nazista, e anche perciò alleato italiano. Si ribadisce tuttavia che si tratta di congetture da ritenere plausibili solo nel caso in cui l'isola indicata da Rotter come “Kocishan” possa esser identificata con “Ko Chang”.

verso Oriente. Di seguito, dunque, si rivolgerà l'analisi al periodo esattamente antecedente, quello ottocentesco, a partire dalla prima metà del XIX secolo, per quanto le fonti di cui ci si avvarrà saranno di natura ambivalente: la consultazione di documenti protocollati nel fondo della Deputazione di Borsa, non escluderà il ricorso a testi più discorsivi ma soprattutto descrittivi. Nella scrittura infatti si spera di ripercorrere ed anche di riuscire ad evocare, le esperienze di un "viaggio verso Oriente" che, proprio i resoconti più personali redatti direttamente *in loco*, renderanno sceve di un certo polveroso "esotismo coloniale".

Risalgono al settembre 1842<sup>9</sup> i primi carteggi che confermano gli intenti nel complesso favorevoli della "Consulta" governativa che decise "di autorizzare la Deputazione di Borsa a mandare una Missione esploratrice del commercio nelle Indie Orientali per il Mar Rosso a spese dello Stabilimento di Consegna delle merci previa approvazione dell'eccelso Governo, e di eseguire il progetto senza essere limitata nelle spese e nell'estensione dei paesi da percorrere". La scelta del Capo missione ricaduta sul danese Pietro Erichsen avvenne tramite concorso, in una selezione finale di 18 candidati tra i quali sembrò unanimemente spiccare come il più adatto ("vale a dire una ben nota e distinta capacità mercantile, non limitata a sole cognizioni tecniche; l'aver sostenuto qualche più elevata mansione di confidenza nella sfera mercantile; e l'essere stato impiegato nella gestione principale di qualche commerciale stabilimento"). Fulvio Babudieri, già autore di una breve ma rilevante analisi della missione Erichsen, nello studio dell'intero carteggio<sup>10</sup>, ben collocava la nuova sentita necessità di entrare nei lontani mercati asiatici, come conseguenza di un fatto di politica internazionale, ossia la pace firmata a Nanchino nel 1842 tra Impero Celeste e Gran Bretagna, che metteva fine alla prima guerra dell'oppio, ma soprattutto apriva ufficialmente quattro porti, tra cui Canton, Shanghai e cedeva Hong Kong alla Regina Vittoria come "colonia della corona" data in cessione "in perpetuità". Lo scopo della missione era ben enunciato in una nota di qualche mese dopo, novembre 1842: "Dovrà la Missione occuparsi dell'esame di tutti i mercati

<sup>9</sup> Archivio di Stato di Trieste, Deputazione di Borsa, Serie VII, Carteggio, busta 17.

<sup>10</sup> Fulvio BABUDIERI, "Iniziativa austriache in Asia nell'Ottocento", in *Trieste e gli interessi austriaci in Asia nei secoli XVIII e XIX*, Padova, 1966, cap. VII, p. 94-108. Le fonti che cita nelle note, sono indicate nell'allora "Archivio Storico della Camera di Commercio di Trieste" (busta Indie Orientali).

ed esplorare i bisogni de' paesi che sarà a percorrere e rintracciare quali generi dell'industria austriaca ivi possono trovare smercio, quali prodotti di manifatture europee ivi han corso, e che potessero essere pur anche nelle nostre fabbriche austriache confezionati, quali i rispettivi prodotti dei Paesi, che potessero da noi prendersi in cambio e qui essere convenientemente recati (...). Quindi sarà sollecita di raccogliere campioni e modelli di tutti gli oggetti in uso di quelle tanto numerose che svariate popolazioni, con recare seco altresì campioni di fabbricati austriaci”.

In sostanza, la preparazione dell'intero progetto si sviluppò non solo con ampiezza di mezzi ma anche di vedute: in calce al memoriale, la Deputazione di Borsa aveva voluto sottolineare che “essa non veniva guidata da alcun interesse privato, ma bensì dalla sola brama di dare un impulso al commercio in generale di tutta l'Austria, con ispeciale tendenza di aprire agli articoli nazionali nuovi e vasti campi di collocamento”. A questo proposito erano stati tentati dei contatti con altre importanti città come Venezia, indirizzandosi alla sua Camera di Commercio, come pure a quello di Milano “e Cassa”<sup>11</sup>, oltre che alle Società industriali di Vienna, Praga e Graz, e del riscontro almeno da parte della prima, sappiamo ancora da Babudieri<sup>12</sup>, che i Veneziani non avevano visto la medesima urgenza a promuovere una simile missione, fornendo anche un'articolata argomentazione di risposta che tendeva a sottolineare la necessità di maggiori garanzie, oltre la nuova situazione diplomatica insediatasi in quei mari, ma soprattutto che fosse adeguato attendere l'apertura definitiva e utilizzo regolare del passaggio egiziano attraverso “lo stretto di Suez” verso il Mar Rosso, a quell'epoca ancora in costruzione. Nel carteggio preparatorio era stato aggiunto un resoconto in francese incentrato a descrivere gli scambi economici aperti tra Giava, Singapore e le Filippine, per mano del francese Maurice d'Argout<sup>13</sup>. Si tratta di un testo dai toni

<sup>11</sup> Anch'essa non definitivamente identificata, potrebbe far pensare all'italianizzazione della cittadina tedesca di Kassel, nell'Assia.

<sup>12</sup> F. BABUDIERI, *op. cit.*, p. 96-97, nota 3.

<sup>13</sup> *Java, Singapore et Manila*, par Maurice d'Argout, Paris, Vinchon imprimeur, Rue J-J. Rousseau, S., 1842. L'introduzione del volumetto non dà alcuna informazione sul suo autore, professione, incarichi istituzionali, ma neppure sulla finalità e destinatario della compilazione. Viene in mente un Antoine Maurice Apollinaire, Conte d'Argout (1782-1858), nobile parigino, più volte ministro nei governi di Carlo X e Luigi Filippo, ma soprattutto governatore della Banca di Francia. Non si conosce di alcun suo viaggio in Asia, per quanto gli incarichi istituzionali ricoperti avrebbero potuto giustificare il suo interesse a conoscere le potenzialità commerciali ed economiche per il suo Paese, nei confronti di quella parte del mondo.

davvero differenti da quelli autobiografici del marinaio Rotter, forse perché non è chiaro se l'autore abbia descritto luoghi da lui personalmente visitati, ma molto più probabilmente perché l'utilità doveva consistere nell'indicare ad Erichsen con quale criterio compilare i suoi resoconti, e quali gli aspetti più importanti sui quali concentrarsi. Nel testo francese si trova un'attenta descrizione dei mezzi istituzionali usati dagli Olandesi per appropriarsi definitivamente delle isole giavanesi come colonie da sfruttamento (società di commercio e banche), e un ritratto prezioso per conoscere la realtà sociale, economica e persino etnica dell'Indonesia di allora. Nell'isola di Giava viveva una popolazione di circa 9 milioni di persone, le principali città Batavia, Samarang e Surabaya erano già state collegate da una rete di ferrovie la cui arteria principale attraversava l'isola in tutta la sua lunghezza. L'organizzazione amministrativa si diceva equamente ripartita tra parte olandese e parte giavanese, vale a dire che ai funzionari olandesi spettavano "comando e sorveglianza (*le commandement et la surveillance*), mentre a quelli autoctoni "l'obbedienza e l'esecuzione" (*l'obéissance et l'exécution*). Ogni distretto era diviso in villaggi o *campong*. Quest'ultimo a sua volta era composto da un'associazione di famiglie di coltivatori in comune, tra i quali il *ratjah*, decideva l'attribuzione degli appezzamenti e la ripartizione dei compiti lavorativi, la scelta dei contadini maschi coltivatori di riso e le *corvéés* lavorative dovute al governo del distretto, la scelta degli incarichi particolari, il versamento della quota del raccolto data in tributo, e la distribuzione del *surplus* tra le famiglie della comunità. Il compilatore francese valutava dunque come l'appropriazione da parte dei colonizzatori olandesi degli antichi diritti riservati ai principi indigeni, avesse lasciata sostanzialmente intatta la struttura feudale del sistema socio-economico giavanese, basata esclusivamente sull'agricoltura; proseguiva menzionando la presenza dei gruppi malesi e cinesi, localizzati i primi sulla costa e dediti quindi all'attività della pesca e della navigazione, pur privi di una corporazione interna che tramutasse la loro attività in circolo economico di sostegno collettivo<sup>14</sup>, mentre i Cinesi risultavano residenti nei centri urbani, soprattutto a Batavia, "sottomessi

<sup>14</sup> Viene in mente a questo proposito il titolo salgariano *I pirati della Malesia*, del 1896. Il romanziere italiano non viaggiò mai in alcuna delle località esotiche di cui scrisse ma è risaputo che prima di accingersi alla scrittura, svolgeva un sostanzioso lavoro di documentazione storica. In altre parole, la *fiction* italiana di cinquant'anni dopo confermerebbe un dato storico effettivo, sulle attività alle quali le etnie malesi si dedicavano nei mari del Borneo.

ad una organizzazione speciale” (*soumis à une organization spéciale*), impiegati come manovalanti, piccoli commercianti e cassieri dei negozianti europei, funzione quest'ultima a cui sembrava sapessero dedicarsi con “scrupolosa probità” (*probité scrupuleuse*).

A livello governativo, data anche una non trascurabile condizione di agiatezza cui molti di loro pervenivano, l'amministrazione cittadina nominava un “capitano” (*capitaine*) cinese con l'incarico di sorvegliare e governare i suoi compatrioti, espletando funzioni quale quella di emettere e pubblicare delle ordinanze, percepire le imposte, e impiegare il *surplus* delle imposte ricavate nell'organizzazione di feste pubbliche o attività teatrali. Dichiarandosi unico proprietario della terra, il Governo olandese riuscì a divenire unico beneficiario del sistema di gestione agricola di cui si è già detto, dove le culture più redditizie risultavano essere caffè, zucchero, tabacco, thè e indaco. Il ricchissimo reddito tratto dalla madrepatria olandese sul Paese asiatico, si giovava di favorevolissimi contratti di affitto: stava ai locali principi giavanesi accordare con l'intermediazione di privati, le trattative su permessi e affitti dei latifondi, che divenivano esecutivi solo su provvedimento del residente olandese. Si definiva la quota d'affitto, sia in denaro che in natura, ma il tributo pagato poi all'amministrazione dai principi indigeni consisteva sempre in derrate. I prodotti invece venduti ai commercianti venivano spediti a loro volta in Europa o in altri porti dell'Indocina: nel caso olandese, il governo rimetteva al commercio una parte delle derrate spettantegli, in particolare la più larga parte spettava alla società generale del commercio “o Maats-Kap-pey”, fondata nel 1819 da Re Guglielmo che ne era il principale azionista. Il d'Argout faceva sapere come detta compagnia avesse il dovere d'acquisto di un carico fisso di merci, tanto di quelle in partenza dall'Olanda per l'esportazione, assicurando così a Re Guglielmo sbocco sicuro per un carico fisso di merci, quanto il medesimo obbligo in senso inverso, ossia per quelle che da Giava partivano alla volta di nuovi porti di smercio; soprattutto, la compagnia godeva del diritto esclusivo di trasporto tra madrepatria e colonia, e viceversa, provvedendo, a destinazione, anche alla vendita all'asta ai locali commercianti i quali, a loro volta, le avrebbero definitivamente collocate al dettaglio. In sostanza, concludeva il francese, la società commerciale di cui il sovrano era primo azionista, possedeva il monopolio del trasporti per conto del Governo, con aggiunto il privilegio delle spedizioni fino al Giappone, dove pur indicandone la diminuita

importanza di anno in anno, nei commerci del bacino del Pacifico, gli Olandesi erano insediati, unici Europei, già dal XVII secolo con un proprio approdo di uso esclusivo, l'isoletta artificiale di Deshima presso Nagasaki. Si riconosceva come la potenziale concorrenza di armatori privati in cui la società poteva incorrere, in realtà limitasse il potenziale abuso di un ruolo che in definitiva, restava dominante nel mercato delle spedizioni. Le forti garanzie che il sistema della società olandese offriva, ed i prezzi concorrenziali (la compagnia non era proprietaria degli stessi vascelli, che noleggiava, per la cui costruzione e manutenzione non sosteneva spese) portavano vantaggi considerevoli: l'arrivo periodico e puntuale delle merci europee necessarie alla vita della colonia, ed un sistema di trasporti regolari per tutti i prodotti da spedire in Europa. "Cette société – concludeva il d'Argout – fait en quelque sorte l'office de grande messagerie entre la Hollande et Java".

Il 20 aprile del 1845, tre anni dopo la pubblicazione francese, Erichsen, già partito da Trieste e dopo aver attraversato le tappe in terra africana (etiope) e araba dislocate lungo le coste del Mar Rosso, inviava il suo di resoconto dal grande centro della vita economica dell'India coloniale, Calcutta<sup>15</sup>: "Dai due fiumi giganteschi dell'Asia, il *Buhramporter*<sup>16</sup> ed il *Ganges* prima che essi raggiungano il mare dopo la loro confluenza in Bengalia, nasce una quantità di fiumi latenti che percorrendo il paese durante la stagione piovosa formano all'imboccatura principale altrettante foci. Il fiume *Hoogly*<sup>17</sup>, sulle cui rive orientali situate nella distanza di circa 25 miglia tedesche dal mare giace la città di *Calcutta* e la fortezza *Fort William* (...), è il più importante di queste braccia del Ganges (...). Calcutta è non solo la città più grande, ma anche la più bella dei possedi-

<sup>15</sup> Archivio di Stato di Trieste, Deputazione di Borsa, Serie VII, Carteggio, busta 20. Attualmente la città di Calcutta va cercata sulle mappe con il nome di Kolkata, nome che ha assunto a partire dal gennaio 2001.

<sup>16</sup> La trascrizione è quella del nome del fiume Brahmaputra, che nella sua lunghezza di 2.900 chilometri, attraversa tre stati per poi sfociare nel Golfo del Bengala. Nasce in Tibet, dal Monte Kailash, parte della catena dell'Himalaya, ed entrando in territorio indiano assume quindi il nome con cui è conosciuto. Visto l'attuale stato di occupazione del territorio tibetano, il fiume attraversa ufficialmente gli Stati di Cina, India e Bangladesh.

<sup>17</sup> Si segnalano alcune brevi descrizioni ed ambientazioni di questo fiume, trasmesseci dalla letteratura di Rudyard Kipling (1865-1936), celebratore dell'epopea coloniale inglese in India [http://www.telelib.com/words/authors/K/KiplingRudyard/prose/FromSeaToSea/dreadnight\\_IV.html](http://www.telelib.com/words/authors/K/KiplingRudyard/prose/FromSeaToSea/dreadnight_IV.html) e <http://www.telelib.com/words/authors/K/KiplingRudyard/prose/LandandSea/unqualifiedpilot.html>

menti britannici nelle Indie. Essendo la sede principale del Governo nonché della civilizzazione e del commercio, si deve senza dubbio considerarla quale emporio di quest'immenso regno, e quindi occupa sott'ogni rapporto il luogo più interessante ed importante nel commercio con questa parte del mondo. Non sono ancora trascorsi 90 anni, dacché questa città *europea*<sup>18</sup> consisteva soltanto di 70 case. Presentemente (...) ha una popolazione di 250.000 anime, che però stante i villaggi dilatati in grandi distanze ed i cui abitanti vengono giornalmente nella città è da calcolarsi del doppio ossia di 500.000 anime<sup>19</sup> il maggior numero delle quali formano gli Indu. (Gli Europei sono appena nel numero di 4000, gli Eurosiani ossia semibianchi<sup>20</sup> 5000, e i Portoghesi o loro discendenti 4000.)". Poche righe più in là, la descrizione del clima locale: "Il clima di Calcutta si considera con ragione come molto cattivo, pegli Europei e malsano anche pegl'Indigeni. L'aria del mare arriva nella città appena dopo di essere passata per le marenne formate dalle numerose foci dei fiumi. Queste paludi nominate *Sunderbunds* sono coperte di folti cespugli e pieni di vapori così pestilenziali, che sono inabitabili per gli stessi indigeni e servono soltanto di ricovero agli animali selvaggi"<sup>21</sup>. Come già detto, tuttavia, l'aspetto a cui

<sup>18</sup> Corsivo nostro.

<sup>19</sup> Ai nostri giorni ne conta circa quattro milioni e mezzo.

<sup>20</sup> Si è chiaramente in un'epoca di radicatissima mentalità eurocentrica: i mulatti vengono indicati nella loro valenza etnica europea, e non invece in quella asiatica, pur essendo l'Asia il loro continente di nascita.

<sup>21</sup> Come già detto alla nota 12, la descrizione fornita da Erichsen di una località da lui realmente visitata, conferma il solidissimo lavoro di documentazione storico-geografico che Emilio Salgari svolgeva prima di darsi alla scrittura. I *Sunderbunds*, infatti danno il titolo alla prima parte (*I misteri delle Sunderbunds*) del romanzo iniziale del ciclo indo-malese *I misteri della jungla nera* del 1895. Dalle prime pagine: "La imponente massa delle acque si divide e suddivide in una moltitudine di fiumicelli, canali e di canaletti, che frastagliano in tutte le guise possibili l'immensa estensione di terre strette tra l'Hugly, il vero Gange, ed il golfo del Bengala. Di qui un'infinità di isole, d'isolotti, di banchi, i quali, verso il mare, ricevono il nome di *Sunderbunds*. Nulla di più desolante, di più strano e di più spaventevole che la vista di queste *Sunderbunds*. Non città, non villaggi, non capanne, non un rifugio qualsiasi; dal sud al nord, dall'est all'ovest, non scorgete che immense piantagioni di bambù spinosi, stretti gli uni contro gli altri, le cui alte cime ondeggiavano ai soffi di vento, appestate dalle esalazioni insopportabili di migliaia e migliaia di corpi umani che imputridiscono nelle avvelenate acque dei canali". Sembrerebbe a questo punto davvero difficile credere che lo scrittore italiano, non a caso indicato anche come uno dei precursori del genere fantascienza, non abbia mai visitato i luoghi che descrive, efficace quasi a far sentire il lettore presente sul posto; ciò che più ha attirato l'attenzione di chi scrive su queste pagine del romanziere italiano, è ritrovarvi confermata l'impressione di impenetrabilità espressa già dal viaggiatore Erichsen; proseguiva infatti Salgari: "Di giorno, un silenzio gigantesco, funebre, che incute terrore ai più audaci, regna sovrano; di notte, invece, è un frastuono terribile di urla, di ruggiti, di sibili e fischi, che gela il sangue. Dite al bengalese di porre piede nelle *Sunderbunds* ed egli si rifiuterà, promettetegli cento, duecento, cinquecento rupie, e mai smuoverete

Erichsen avrebbe dovuto dare maggior attenzione nel corso del suo viaggio-missione, era quello economico-commerciale, e certo, scelto tra altri 18 candidati, seppe ben meritarsi il posto: le pagine dei testi inviati dalle destinazioni raggiunte danno il più largo spazio alla descrizione delle merci presenti già sul mercato locale, sia per l'importazione che per l'esportazione, dei mezzi di spedizione e transito, della loro effettiva rilevanza sul mercato, e quindi anche, degli incrementi o decrescita nella richiesta.

Da un punto di vista commerciale, la rilevanza di Calcutta era così descritta: “La posizione di Calcutta *in rapporto commerciale*, come emporio del Bangala e dei paesi circonvicini è molto favorevole. Nei possedimenti britannici dell'India dell'estensione di 1.200.000 miglia (...) inglesi con la popolazione di 126 milioni d'anime ed entrate di 23-24 milioni di lire sterline, sono le province sottomesse alla presidenza del Bengala di gran lunga le più fertili, le più ricche e meglio suscettibili ad ulteriore sviluppo, poiché con il territorio di 328.000 miglia (...) e circa 60 milioni d'abitanti contribuiscono con più di 15 milioni a queste vendite. Tutto il commercio, non solo di *Bengala* e *Bahors*<sup>22</sup> e delle Province al nord e nord-ovest (*Dehlies*<sup>23</sup>) ma anche quello delle Province orientali di *Birman*, *Assam*, etc. e delle province confinanti al nord ed ovest di *Nepaul* e *Punjab* si concentra in Calcutta. Questo luogo è quindi in possesso esclusivo dell'approvvigionamento d'uno dei Paesi più ricchi e colmi di risorse e prodotti naturali ed è il solo che ne acquista i prodotti”. Proseguiva subito il paragrafo *Movimento del commercio*: “L'andamento degli affari in Calcutta ha qualche rassomiglianza con quello di Bombay. Come i Parsi

la incrollabile sua decisione”. Subito Salgari proseguiva, oltre la finzione letteraria, a fornirci informazioni di rilevanza quasi etnografica: “Dite al molango che vive nelle *Sunderbunds* (in nota nel testo: *Molanghi chiamansi gli abitanti delle Sunderbunds. Sono uomini piccoli, gracili, neri, rosi dalle febbri e dal cholera, malattie causate dalle pestifere esalazioni dei putridi vegetali e dei cadaveri che gli indiani gettano nel Gange*”), sfidando il cholera e la peste, le febbri ed il veleno di quell'aria appestata, di entrare in quelle jungle ed al pari del bengalese si rifiuterà. Il bengalese ed il molango non hanno torto; inoltrarsi in quelle jungle, è andare incontro alla morte”.

<sup>22</sup> Potrebbe trattarsi di un'altra trascrizione errata dell'attuale stato indiano del Bihar, il cui territorio è costituito dalla fertile valle del Gange, posto proprio alle pendici della catena himalayana nepalese. Il controllo della Compagnia inglese delle Indie orientali su questo territorio iniziò nel 1757.

<sup>23</sup> In questo caso, è altamente probabile che si tratti della città di Delhi, anch'essa come Calcutta, situata nel territorio della pianura indo-gangetica, a tutt'oggi densamente popolata trattandosi di un'area molto fertile, in cui si incrociano ben tre fiumi, a ovest l'Indo, e ad est, proprio il Brahmaputra ed il Gange.

hanno qui le parti principali ed esercitano un'influenza predominante secondo quanto ho esposto nel mio rapporto del 20 maggio a.p. così è anche qui il caso con i cosiddetti *Boniani* ossia Baboos<sup>24</sup>, sensali o negozianti del paese<sup>25</sup>, di cui accetta uno ciascun europeo e mette in lui la sua fiducia. Sono spesso molto ricchi e possono prestare ognora considerevoli anticipazioni in denaro. Però mi sembra che l'influenza di queste persone in generale non sia qui così preponderante come in Bombay. Alcune delle primarie case d'Europa che possono disporre di capitali ragguardanti (come nel testo, *N.d.C.*) hanno le loro relazioni più importanti nella terra superiore e nell'interno ed eseguono con negozianti indigeni, ma specialmente coi coltivatori dell'indaco lucrativi affari, poiché prestano all'occorrenza delle anticipazioni, ricevono in commissione i prodotti o gli impiegano nelle operazioni coll'Europa. Il commercio coll'interno specialmente è di grande importanza con Calcutta, e non si trova come in Bombay esclusivamente in mano degli indigeni. Molti dei principali oggetti d'importazione passano subito all'interno per conto degli importatori, ove alcuni mercati, specialmente quello di *Minzapore*<sup>26</sup> (città situata al Ganges nella distanza di circa 500 miglia inglesi) acquistano un'importanza sempre crescente. Una strada ferrata che viene presentemente progettata in quella direzione verrà condotta ad esecuzione probabilmente in breve tempo (...). L'incremento del commercio in Calcutta è sorprendente. È anche evidente ch'egli non ha ancora raggiunto il suo colmo. *Le esportazioni* che si calcolavano nell'anno 1834 di circa 5 1/2 milioni di lire sterline, giungevano nell'anno 1843 alla somma di 9 milioni ed il *commercio d'importazione* presenta un uguale successivo aumento di 2 1/2 milioni nell'anno 1834 sino a 6 milioni nel 1843 (...). In nessun altro luogo cade più evidentemente sott'occhio il grande sviluppo del quale è suscettibile il maggior numero dei Paesi in quest'emisfero". Alla fine del paragrafo

<sup>24</sup> Di questo lemma, resta ancor oggi traccia nella lingua inglese. Attualmente il termine ha più di un uso e significato: oltre ad esser usato in Hindi come titolo di cortesia equivalente a *Mr* (Sig.re), due ulteriori accezioni semantiche sembrano più vicine all'origine socio-etimologica. La prima designa infatti un impiegato hindu che parla inglese, quella invece ad implicazione dispregiativa, si riferirebbe ad un nativo Indiano che abbia acquisito una superficiale istruzione in inglese. Ci vien da aggiungere che si doveva trattare di una parola appartenente al repertorio tipico della mentalità coloniale dell'epoca.

<sup>25</sup> È possibile che la funzione più vicina a ruolo di questi nativi Hindu, fosse quello di intermediari.

<sup>26</sup> Odierna Midnapore, situata nella piana delle foci del Gange, e non lontana dalla Sunderbunds di salgariana memoria.

Erichsen passava ai numeri, fornendo cioè ai suoi lettori triestini l'esatto volume delle attività commerciali della grande città-emporio indiana, nell'anno commerciale decorso dall'aprile 1843 al 1844: erano state importate 268.236 tonnellate di merci, ripartite su 1084 navigli, di cui 990 certamente britannici, altri francesi, "Bourbon"<sup>27</sup>, americani e di "diverse parti dell'India", per una valore commerciale totale, compreso il contante da carico, di 64.765.112 milioni di rupie. La natura delle merci constava principalmente in "metalli (rame, zinco, piombo, ferro, acciaio, argento vivo), manifatture di cotone, che costituivano l'ammontare di valore monetario più alto, e di seta, vetrami, majolica, perle di vetro, coralli, lamette, profumerie e seterie, conditorie, sale, vino e acquavite, bira, allume, zolfo, etc. etc". Per lo stesso anno l'ammontare delle esportazioni era pari a 270.966 mila tonnellate, giunte su 733 navigli battenti quasi le medesime bandiere di quelli delle importazioni ("pel continente di Europa per lo più per la Francia, per Bourbon, per l'America, per diverse destinazioni"), per un valore, contanti compresi, di 97.943.720 milioni di rupie; variava tuttavia la natura delle merci, visto che a volerle elencare in base al volume di smercio, il primato andava all'indaco, seguiva l'oppio<sup>28</sup>, lo zucchero, la seta, le manifatture di seta, salnitro, pellami e pelli, cotone, riso, canapa, lacca, semi di lino, rum, "zafferone"<sup>29</sup> e canape. Aggiungeva poi ulteriori dettagli che nel corso di questo scritto, metteranno in luce implicazioni di strategia commerciale davvero rilevanti per le potenzialità dei servizi del Lloyd e per la loro concorrenzialità in mercati dove altri evidentemente erano già ben radicati da molto<sup>30</sup>, il capitolo *Commercio coll'estero ed importazioni di fabbricati esteri* si apriva infatti così: "La maggior parte dei

<sup>27</sup> È probabile che il termine designi navi da carico provenienti dall'isola pacifica di Réunion, in prossimità della costa del Madagascar, colonizzata dalla Compagnia francese delle Indie Orientali a partire dal 1665. *Bourbon* altro non è che il nome della dinastia regnante dei Borboni, la cui caduta ufficiale avvenne nel 1793. Da quella data l'isola assume il suo attuale nome.

<sup>28</sup> La seconda Guerra dell'Oppio scoppierà più tardi nel 1856, ed è riconosciuto come i due conflitti con gli Inglesi abbiano contribuito a dare la spinta decisiva al declino dell'impero cinese. Il dato tuttavia fornito da Erichsen che pochi anni dopo il Trattato di Nanchino segnalava l'oppio bengalese come seconda merce d'esportazione in partenza da Calcutta, ci conferma quello che già molte altre fonti storiche hanno spesso messo in evidenza, ossia come l'apertura dei porti e quindi a commercio internazionale da parte della Cina, servì alla Gran Bretagna per proseguire uno smercio alle sue casse vantaggiosissimo.

<sup>29</sup> Zafferano.

<sup>30</sup> Ci sembra interessante segnalare un manoscritto inglese allegato al carteggio e conservato anch'esso nella busta 17, fasc. 482, i cui estremi sono già stati forniti alla nota 9. Il titolo *Foreign Commercial Intercourse. International Trade, and the Customs Regulations of India*, del 1837 dà un'idea,

fabbricati della Svizzera, Germania e del Belgio viene importata in Calcutta per la via di Inghilterra<sup>31</sup>. Nelle liste ufficiali della dogana non ne viene fatta special menzione.

Perciò non si possono ottenere i dettagli colla desiderabile esattezza". Risalire ancora a Babudieri permette di comprendere che tipo di conclusioni avesse presentato Erichsen quanto a strategia commerciale in Oriente alla fine della missione e dei numerosi e ben dettagliati resoconti che mai aveva mancato di compilare e spedire, in lingua tedesca, e tradotti a Trieste in italiano. Avendo già accennato ad un tentativo settecentesco di prender approdo commerciale nelle isole Nicobare, a nord dell'isola indonesiana di Sumatra, ma menzionando anche dell'attenzione che proprio la sua madrepatria, la Danimarca, vi stava ponendo, riteneva politicamente più saggio spostare l'interesse austriaco su Singapore, per farne la base d'appoggio dell'impero asburgico nell'area pacifica che evidentemente era risultata davvero ricca di opportunità. Come scrisse Babudieri<sup>32</sup> "Erichsen suggeriva la creazione in un tale porto di un - sufficiente fondaco di prodotti austriaci, per lo spaccio e l'occasionale vendita nelli diversi porti che la China ha aperto al traffico estero -. Egli (Erichsen, *N.d.C.*) raccomandava che Singapore fosse prescelta quale punto d'uscita per una regolare comunicazione fra l'Austria, da una parte, e le Indie Orientali e la Cina, dall'altra, aggiungendo che a tale fine sarebbe stata indispensabile la fondazione di uno stabilimento e di una serie di agenti consolari, oltre ad un Consolato". Non serve certo puntualizzare che la proposta del danese mai trovò riscontro concreto presso il governo di Vienna: la missione in sostanza, oltre a fornire agli uomini d'affari triestini, ed anche a noi, interessanti descrizioni sull'Asia di quell'epoca, non decollò in alcun piano che permettesse all'Austria di porsi come una nuova presenza in un bacino come quello del sud-est del Pacifico, nel quale altri si muovevano già con destrezza, conoscenze consolidate e sicurezza delle posizioni acquisite. In sostanza, prevalse il timore di venir in contrasto diplomatico con le altre Potenze, e soprattutto, la constatazione dei grossi costi e rischi che un'iniziativa pianificata avrebbe comportato.

a nostro avviso, ben chiara del livello di disparità che Erichsen aveva dovuto riscontrare tra l'impostazione prettamente investigativa della missione di cui era a capo, rispetto alla presenza di nazioni che erano in quella parte del mondo già da qualche secolo. In genere, la data ufficiale della dissoluzione della Compagnia inglese delle Indie Orientali vien fatta risalire al 1874, di lì a poco più di trent'anni.

<sup>31</sup> Corsivo nostro.

<sup>32</sup> F. BABUDIERI, *op. cit.*, p. 101.

Di lì a pochi anni era il barone Revoltella a suggerire tanto i nuovi traguardi da raggiungere, come pure quale dovesse essere il miglior criterio per avviare le trattative commerciali con l'agognato Oriente. In questa sede, quel che è più rilevante dell'opuscolo *La compartecipazione dell'Austria al commercio mondiale*<sup>33</sup>, sono le considerazioni prettamente strategiche che l'intraprendente uomo d'affari teneva a sottolineare non solo sull'apertura del Canale di Suez, ma anche sulla rilevanza di riprendere quanto lasciato cadere dai tempi della missione di Erichsen. Dal testo, sembra emergere un'implicita consapevolezza di come i tempi fossero cambiati ma, d'altro canto, forse anche maturati in meglio per sì riprendere un'idea di portata globale ma anche per proseguire qualcosa che forse mai in realtà si era del tutto interrotto. In altre parole, è stato detto<sup>34</sup> che il non aver dato alcun seguito a quanto seminato dalla missione degli anni Quaranta, fosse dipeso anche dal fatto che, a partire dal momento in cui si sarebbe dovuto iniziare ad agire concretamente dopo gli anni di ispezione, erano sopravvenuti gli eventi del Quarantotto europeo i quali, all'Impero austriaco avevano creato preoccupazioni non solo politiche, ma anche istituzionali, consistenti. Era divenuto chiaro come il multiculturalismo celasse nuove e forti spinte autonomiste da parte di più d'uno dei gruppi etnici sudditi di Vienna (Italiani ed Ungheresi tra i più conosciuti) e quale dunque dovesse essere la priorità politica per l'integrità ma soprattutto la conservazione di tutti i domini. Per converso, in politica estera, si consolidava la tendenza che forse era già emersa ai tempi di Erichsen, come unica possibilità che si apriva all'Impero asburgico in così lontane terre, ossia quella di proporsi come partner diplomatico e commerciale, evitando quegli attriti internazionali che sarebbero certamente sorti a voler individuare territori da sottomettere anche politicamente come, era chiaro, all'epoca era divenuta prerogativa quasi esclusivamente britannica<sup>35</sup>. Quello che Revoltella in sostanza auspicava era una presenza austriaca più diretta sui mercati internazionali: "che gli aviti sfoghi non sono più

<sup>33</sup> *La compartecipazione dell'Austria al commercio mondiale. Considerazioni e proposte di P. Revoltella*, Trieste, Tipografia del Lloyd austriaco, 1864, in Archivio di Stato di Trieste, Deputazione di Borsa, Serie VII, Carteggio, busta 55.

<sup>34</sup> Il testo di F. BABUDIERI fin qui citato non manca di far riferimento a questo punto.

<sup>35</sup> Forse il tragico epilogo della reggenza di Massimiliano d'Asburgo in Messico, nel 1867 andrà vista come definitiva conferma delle possibilità che si offrivano all'impero austriaco fuori dal territorio europeo.

bastevoli alla nostra industria, che dessa si sente in grado di entrar in lizza coi paesi industriali che vantano maggiori progressi, e che non invoca già più l'estensione del suo smercio per le vie indirette sinora calcate, che conducono ai porti del Nord-Ovest dell'Europa, ma bensì mediante i porti austriaci: cioè col mezzo del *nostro commercio marittimo*. Chi dubiterà adunque che il bisogno di emanciparsi *dalle attuali condizioni di transito*<sup>36</sup> non sia generale e profondamente sentito (...). Ciò può avvenire soltanto a condizione che l'Austria si scuota dall'indifferentismo addimosttrato sinora in punto di politica commerciale, e che conquisti colle esuberanti sue risorse cospicuo posto nell'attivo commercio mondiale; poiché sino a tanto che i rapporti esteri dell'Austria si aggireranno entro l'usata cerchia non è da sperarsi un risorgimento". In aggiunta, rispetto alla prospettiva locale e specifica a ciascuna località che gli uomini d'affari triestini avevano cercato di procurarsi tramite la missione Erichsen. Revoltella, per quanto a mezzi al loro pari, dimostrava però d'aver presente la visione geopolitica all'interno del quale questo nuovo piano avrebbe potuto trovar spazio, grazie ai traguardi di cui gli altri si erano già appropriati: "Gli Inglesi ritirano adesso i grani direttamente dal Mar Nero e d'Azoff<sup>37</sup>, il transito austriaco e la vendita intermedia delle frutta hanno cessato del tutto; i ricchi prodotti dell'Asia minore e dell'Egitto, incettati sul luogo di produzione per conto d'Inglesi e Francesi, vengono spediti direttamente per mare; *il Lloyd Austriaco che introdusse la navigazione a vapore in Oriente, resiste a stento alla potente concorrenza di società estere largamente sovvenute*<sup>38</sup>; i mercati del Levante riboccano di manifatture inglesi; in tutti i generi di lusso domina la moda francese, insomma la posizione dell'Austria in Oriente è divenuta assai scabrosa sotto ogni aspetto. Con ciò non sia detto però che alla richiesta energia, ed all'accorta utilizzazione del vantaggio della propinquità, non possa riescire (*come nel testo, N.d.C.*) di avvantaggiare i nostri rapporti col Levante; ma alla fin fine è quello un mercato da troppe parti invaso, e le condizioni politiche ed economiche della Turchia sono in troppo dissesto, perché si possa sperare

<sup>36</sup> P. REVOLTELLA, *op. cit.*, p. 6. Corsivo nostro, ad evidenziare quale fosse la funzione commerciale ed economica principale che in ambito marittimo, l'Austria fosse riuscita a ritagliarsi.

<sup>37</sup> Mare di Azov è il mare meno profondo al mondo, collegato a sud al Mar Nero, dallo Stretto di Kerch al Mar Nero. La costa nord è ucraina, quella est russa, mentre ad ovest la costa è quella della Repubblica indipendente russofona di Crimea.

<sup>38</sup> Corsivo nostro.

una notevole ripresa del nostro commercio con quelle parti”. Rilevantissima e di assoluta importanza la considerazione immediatamente successiva: “*Se vogliamo realmente portarci avanti è giuocoforza volger lo sguardo franco ed animoso verso più lontane regioni...*”<sup>39</sup>.

Le poche righe riportate dal libello di Revoltella dimostrano tutto il suo valore ben oltre la propaganda patriottica. A nostro avviso il breve accenno posto in corsivo sulle società estere “sovvenute” apre la possibilità di un breve *excursus* su di un problema che più d'uno ha già analizzato mettendo in evidenza quanto pesasse sul potenziale dinamismo delle navi in partenza da Trieste, la scarsa importanza attribuita da parte del governo di Vienna, ad alleggerirne almeno in parte la portata di finanziamenti, ed è in particolare uno il volume che a questo proposito ci viene in mente, quello di Astori e Stefani<sup>40</sup>. Già all'apertura del capitolo ottavo, infatti, ci viene fornita la fondamentale ragione di una posizione internazionale alla fine, meno brillante delle notevoli potenzialità che sia Erichsen che Revoltella avevano ben presente e neppure avevano mancato di sottolineare nei loro scritti: “l'Austria non decampò da questa sua riservata attitudine, da questo suo pratico disinteressamento nella partecipazione finanziaria alla grande impresa (ci si riferisce al finanziamento per i lavori di apertura al Canale di Suez, *N.d.C.*), che fu uno dei massimi errori della sua politica economica in quegli anni decisivi. Ma, mentre scarse per questo motivo affluivano da paesi soggetti a dominio asburgico le sottoscrizioni per la costituenda società, ancora una volta a Trieste l'iniziativa privata era chiamata a sostituire la deficientissima azione economica dello Stato”, e prosegue subito, a confermare come abbia senso, nella nostra odierna analisi, accostare le valutazioni postume del testo del XX secolo, al valore delle intuizioni del finanziere di origini veneziane.

“Spetta a Pasquale Revoltella, il cui vivacissimo ingegno era nato alle ardite speculazioni ed agli entusiasmi creatori, il merito d'aver intuito rapidamente l'immensa importanza dell'impresa, dovuta al genio di Luigi Negrelli e realizzata dal Lesseps, e d'avervi portato il contributo della propria esperienza e del proprio denaro”. Il testo ha il merito di ben enumerare ed illustrare tutte le opportunità che in seguito si presentarono

<sup>39</sup> Corsivo nostro.

<sup>40</sup> B. ASTORI – G. STEFANI, *Il Lloyd triestino 1836-1936. Contributo alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*. A. Mondadori, Verona, 1938. Anno XVI. Di particolare rilevanza il capitolo VIII *Verso le terre del Sol Levante*, p. 332-380.

al governo di Vienna per entrare attivamente in aree di enorme smercio commerciale, come appunto India e Cina, per le quali puntualmente da Trieste se ne segnalava l'opportunità pur magari per mano ogni volta di persone differenti, ma che pure troppo spesso finivano a non sbocciare in nulla di che. Accadde allo stesso Revoltella: sapeva che entro il 1861 le *Messageries maritimes* francesi, appoggiate al porto mediterraneo di Marsiglia, avevano istituito a seguito di convenzione governativa, un servizio di linea mensile da Suez ad Aden, Point de Galle<sup>41</sup>, Penang<sup>42</sup>, Singapore e Saigon, "nonché cinque linee mensili di diramazione per le isole Riunione e Maurizio, per Calcutta e Chandernagor, toccando Pondichéry<sup>43</sup>, e Madras, per Batavia, per Manilla e, infine, da Saigon a Sciangai e Hong Kong. Il percorso totale annuo ascendeva a 101.368 leghe e la sovvenzione iniziale a 7 milioni e mezzo di franchi, suscettibile di una riduzione triennale di 500.000 franchi". Nel 1864 Revoltella, passando per le medesime tappe, propose l'istituzione di quattro linee mensili di navigazione a vapore, per il transito dei traffici austro-germanici, svizzeri e neerlandesi verso Oriente. La sovvenzione statale doveva essere la medesima di quella concessa dal Governo francese alle *Messageries*. Per convincerne i governanti si recò fino in Olanda a proporre l'affare ai ministri della Marina e delle Colonie; rientrato a Vienna, e datone ampio resoconto ai governanti, non ne ricavò alcunché, ancora, molto probabilmente, per l'eccessivo onere finanziario che l'impresa avrebbe richiesto. Gli anni proseguirono ed il grande pioniere, dedito tutta la vita a lavorare per la prosperità della sua Trieste, veniva a mancare nel settembre 1869: solo qualche mese prima, a maggio, il Ministero degli Esteri austriaco ribadiva al Consiglio d'amministrazione del Lloyd che l'istituzione della linea tra Trieste e Bombay in nessun caso avrebbe potuto ottenere un sussidio da parte dello Stato. Ad ottobre dello stesso anno, ancora il Ministro austriaco in persona ritornava a far presente la necessità che le navi triestine della compagnia fossero "tra le primissime" a penetrare nei mari delle Indie per la via del canale di Suez", ma quanto al sussidio governativo, conveniva andar cauti "mancando dati che si fondassero su una pratica esperienza onde arguire con fondamento le eventuali perdite". Proseguendo nel testo, vengono

<sup>41</sup> Capoluogo della Sri Lanka meridionale, allora conosciuta come Ceylon.

<sup>42</sup> In Malesia, posta sulla penisola della Malacca.

<sup>43</sup> In India, posta sulla costa sud-orientale.

anche sottolineate tutte le aggravanti che dovevano rendere sempre più urgente stabilire canali di comunicazione stabili tra Trieste e l'Oriente, come ad esempio il fatto che anche Genova avesse avviato accordi per entrare a far parte dei servizi di trasporto via Mediterraneo e Suez, o che la compagnia inglese *Peninsular and Oriental Company* avesse spostato il suo scalo da Marsiglia a Brindisi, a seguito dello scoppio della guerra franco-germanica. Ancora, nonostante da Trieste il Consiglio d'amministrazione del Lloyd proseguisse a far presente come gli otto viaggi compiuti nel 1879 verso Bombay fossero costati 480 mila fiorini con una perdita di quasi due fiorini per miglio percorso, il Governo viennese proseguiva a non dar adito a simili sollecitazioni, fin quando non giunse da Genova un rapporto del locale console austriaco il quale, pur segnalando il persistere del porto di Venezia ad una sostanziale inattività che non ne avrebbe fatto una rivale in alto Adriatico, riteneva non si dovesse tralasciare che la città di Genova, oltre ad aver ottenuto il sostegno governativo per la comunicazione regolare con Bombay, si accingeva a giovare anche del collegamento con un lunghissimo retroterra che le veniva reso dall'apertura del traforo del Moncenisio, e, di lì a non molto, di quello del Gottardo, per il transito di merci da Francia, Svizzera ed area germanica. Le trattative tra la dirigenza del Lloyd e Vienna ripresero: l'accordo fu raggiunto il 22 dicembre 1871, tra i rappresentanti del Ministero del Commercio e la compagnia nella persona dell'allora presidente Elio Morpurgo e del direttore commerciale Giuseppe Bordini, accordo "fissato in una convenzione addizionale del contratto postale. Il Lloyd s'impegnava d'istituire un servizio mensile tra Trieste e Bombay, toccando Porto Said e Suez, eventualmente Gedda ed Aden, e di prendere accordi con società estere per l'inoltro di passeggeri e merci da Bombay ai porti della Cina, del Giappone e delle Indie olandesi. La sovvenzione statale per questa linea veniva fissata in 190.000 fiorini, più il rimborso delle tasse del canale. Il Lloyd si assumeva, poi, l'esercizio di una comunicazione bimensile fra Fiume e Rio de Janeiro". Proseguendo negli anni, con fortune alterne (come quella di porre le navi della compagnia a servizio di spola tra le coste del Mar Rosso, e rischiare di venir coinvolta nel conflitto anglo-turco per il controllo del territorio dello Yemen e soprattutto dell'importantissimo scalo di Aden, nel momento in cui il governo inglese mostrò il suo risentimento contro il Lloyd per il servizio di trasporti militari per conto del Governo turco), la compagnia ancora si ritrovò a constatare la scarsa elasticità di fondi in cui

operava rispetto alla sue concorrenti europee. Le sovvenzioni annuali delle *Messageries Maritimes* ammontavano a 4.621.420 fiorini per 1.823.805 miglia percorse; quella della *Peninsular and Oriental* a 5.390.000 fiorini per 483.404 miglia percorse, rispetto al Lloyd che nel 1875 ne poteva contare 1.980.000 per 1.296.698 miglia, “così che mentre la società francese poteva contare su un aiuto di fior.2, 53 e quella inglese di 3,63 per miglio percorso, il Lloyd raggiungeva appena la modesta cifra di fior. 1,56”<sup>44</sup>. Il nuovo contratto postale e di navigazione entrò finalmente in vigore il 1 luglio 1878, tuttavia questa data non andrebbe vista come un punto d'arrivo quanto invece di partenza verso la tappa che, soprattutto dalla fine del secolo, ossia dagli anni Novanta dell'Ottocento, permise al Lloyd ed anche alle altre compagnie che nel frattempo erano sorte in città, di divenir traino dell'economia cittadina, non solo per tramite del settore commerciale ma anche di quello cantieristico. Lo aveva quasi presagito Revoltella nel suo libello di circa quindici anni prima: la nuova frontiera austriaca doveva essere l'Estremo Oriente, o comunque quella parte della lontana Asia dove l'apertura all'Occidente era fatto più recente e strutturato o in una condizione semi-coloniale aperta come era il caso della Cina, o in condizioni di trattativa potenzialmente semi-paritaria come per il Giappone<sup>45</sup>. “Nell'Asia orientale avvenne a' nostri dì un sovvertimento di portata incalcolabile (...); l'Impero cinese che conta una superficie di 385,000 miglia quadrate, e 350 milioni d abitanti è stato astretto da un pugno di soldati e mariani europei ad abbattere le barriere repute insormontabili, che separavano da migliaja di anni il resto del Mondo dal Celeste Impero. Questo è ora aperto al commercio di tutte le Nazioni, in

<sup>44</sup> Il riferimento è ancora il capitolo VIII nel testo di ASTORI e STEFANI di cui alla nota 41, mentre per queste ultime cifre riportate, gli autori ponevano ad informare a nota finale (n. 17, p. 378), come tali “dati fossero tratti da uno studio comparativo sull'attività lloydiana”, pubblicato a Trieste dalla tipografia della stessa compagnia nel 1876.

<sup>45</sup> I trattati ineguali che, in più di un caso, avevano il nome istituzionale di *Trattati di amicizia e commercio*, erano convenzioni concluse tra Paesi dell'Asia Orientale e potenze europee, sottoscritti sotto pressione di queste ultime, per forzare ai primi concessioni commerciali, come, ad esempio, l'apertura di porti strategici. Nel caso della Cina, rientrano in questa categoria i trattati di Nanchino del 1842 e di Tientsin del 1858, conclusi a seguito delle due Guerre dell'Oppio; entro la medesima data, il 1858 anche il Giappone ne aveva sottoscritti cinque con le maggiori potenze europee, proprio col fine di evitare lo scontro militare. Il Sol Levante riuscì però ad essere il primo a liberarsi dei vincoli imposti entro la metà degli anni '90: l'esito favorevole della prima guerra sino-giapponese del 1894-1895 pose il Giappone in uno *status* di potenza vincitrice, essa stessa nella posizione di esigere concessioni ed annessioni dalle nazioni continentali di Cina e Corea.

virtù di solenni trattati (...), e persino le isole del Giappone che si tenevano più rigorosamente segregate che non la Cina, dovranno cedere all'urto della prevalenza europea; il loro processo di decomposizione si compie appunto in questo momento”.

Nell'autunno del 1879 la linea di Bombay veniva prolungata fino a Colombo, mentre il primo gennaio dell'anno successivo il piroscafo Ettore apriva il servizio tra Bombay e Singapore. Il 26 novembre 1880 il primo vapore lloydiano raggiungeva Hong Kong in linea regolare, per quanto in base al contratto stipulato col Governo, tale prolungamento dovesse divenire appena due anni dopo. Il proseguimento, ma soprattutto il consolidamento oltre i traguardi raggiunti, avveniva una volta senza sovvenzioni, finanziato ancora dagli investimenti dei soci azionisti: ulteriori settemila miglia marittime si aggiunsero infatti con la decisione, presa nel corso del 1881, di istituire nove viaggi per Hong Kong, via Bombay, ad intervalli di sei settimane e di aumentare di tre il numero dei viaggi per Calcutta, garantendo a Trieste di divenire punto obbligato di passaggio per l'importazione europea della juta. Shanghai fu raggiunta con un accordo di cartello stipulato nel 1881 con la *Peninsular*, per un servizio di trasbordo nel florido porto cinese di Hong Kong, mentre il Giappone fu raggiunto tramite un accordo con la Mitsubishi o con quella che Astori e Stefani chiamavano all'epoca “società di navigazione giapponese *Mitsu Bishi*”<sup>46</sup> per un servizio di trasbordo delle merci giunte con i piroscafi del Lloyd ad Hong Kong, destinate ai porti di Yokohama, Kobe, Nagasaki e Vladivostok. L'accordo si mostrò subito fecondo di promettenti sviluppi. Tra il febbraio 1881 ed il settembre 1882 vennero compiuti tra Hong Kong ed i porti succitati 30 viaggi con un carico complessivo di 4563 colli; in direzione inversa i viaggi furono 23 e i colli 359 con destinazione Singapore, Bombay, Aden, Odessa e Trieste”<sup>47</sup>. In prospettiva più ampia, sembra di poter dire, che certo il piano di ampliamento verso l'Oriente proseguiva, per quanto con notevole lentezza rispetto alle opportunità che l'apertura di Suez rappresentava, ma con una ristrettezza di mezzi che in pratica non proseguiva al pari degli intenti. Che pure sin dai tempi di Erichsen, e

<sup>46</sup> Ai nostri giorni il colosso tecnologico giapponese è popolarmente conosciuto per ben altro tipo di prodotti ma sembra che la cantieristica sia stata la prima attività, sin dalle sue origini: fu fondata a metà del XIX secolo, da una famiglia di proprietari terrieri nipponici, mentre la nascita del marchio risale al 1875 come azienda di costruzioni navali.

<sup>47</sup> ASTORI - STEFANI, *op. cit.*, p. 354-355.

proseguendo sul largo piano pubblicato da Revoltella, mantenevano, a nostro avviso, una certa congruità: mai era stata tralasciata la rilevanza di aver a disposizione resoconti aggiornati anche se di seconda mano, sulla situazione d'oltremare (si ricorderà a questo proposito il testo francese che era stato fornito allo stesso Erichsen, senza tralasciare la rilevanza informativa dei documenti di Commercio internazionale redatti dai funzionari inglesi della Compagnia delle Indie orientali). Ed infatti come ebbe a scrivere il finanziere veneziano nel 1864 tra “le misure in virtù delle quali sarà unicamente possibile di avviare un'abbondante e soddisfacente compartecipazione dell'Austria nel commercio dell'Oceano”, la terza era di disporre di “esaurienti studj locali dei principali porti dell'Oceano, i più vantaggiosamente siti pel commercio d'importazione e di esportazione dell'Austria, con riflesso benanco alla sua navigazione, tanto a vela che a vapore”. In altre parole, tutte valutazioni svolte qualche anno prima del raggiungimento dell'ultima frontiera di mare, quella del Sol Levante.

L'impero di Vienna si era accertato di avere informazioni aggiornate sui progressi della vita economica e commerciale dei Paesi asiatici, inviando una delegazione triestina all'Esposizione internazionale di Filadelfia<sup>48</sup>. Colui che ne era stato messo a capo, lavorando alacremente per qualche anno per strutturarne l'organizzazione, si trovò per la prima volta per poter dimostrare il valore delle sue capacità a contribuire allo sviluppo economico della città natale. Fu questo il primo, importante incarico che Georg Hütterott ricoprì nel mondo economico ed istituzionale di Trieste ed anche in questo caso, lo scritto compilato, fornisce ulteriori importanti informazioni sulla rilevanza commerciale degli espositori giunti negli Stati Uniti.

Di seguito quel che ebbe a scrivere sul Giappone<sup>49</sup>: “Un Paese la cui esposizione testimonia rapidi progressi verso un alto grado d'incivilimento, è il Giappone. Non indarno le acute menti di quei figli dell'Estremo Oriente cercano rapire all'Europa il segreto del suo sviluppo. Si comprende bene

<sup>48</sup> Su questo punto, chi scrive ha già in buona parte trattato in “Il Giapponismo della Belle Epoque asburgica: il caso del Barone Georg Hütterott a Trieste e Rovigno”, *Atti del Centro di ricerche storiche (=ACRSR)*, Trieste-Rovigno, vol. XXXVI (2006), p. 641-695, e in “Georg von Hütterott, giapponista e figura di spicco della vita economica e culturale triestina e roviginese”, *ACRSR*, vol. XXXVII (2007), p. 331-394.

<sup>49</sup> *L'Esposizione mondiale di Filadelfia nell'anno 1876. Relazione alla spettabile Camera di commercio ed d'industria di Trieste per suo delegato Giorgio Hütterott*, Trieste, Tipografia del Lloyd austro-ungarico, 1877, p. 48-49.

che un popolo non si trasforma radicalmente nel volgere di pochi anni, pure nei parti dell'industria giapponese si ravvisa tosto l'impronta di uno zelo indefesso che si prefisse a meta di raggiungere quella parte del mondo che lo antecede, di penetrarsi del suo gusto, imbevsi delle sue idee ed appropriarsene le ricchezze di spirito come le materiali dovizie. Filadelfia ci porge una bella occasione di paragonare quanto di giapponese racchiude la sua Esposizione con quello che abbiamo veduto a Vienna<sup>50</sup>, e dobbiamo ammirare quanto imparò del sole nascente dell'Europa nel brevissimo intervallo di un solo triennio". Proseguiva ad illustrare alcuni dei prodotti di fabbricazione manifatturiera ed industriale più interessanti: prima menzionata era la lacca, su cui tuttavia non sembra il caso di soffermarsi vista la forte valenza culturale, vale a dire la difficoltà di utilizzarla su larga scala in contesto che non sia quello asiatico d'origine; quasi alla stessa stregua, proseguiva sulla lacca, che secondo la produzione artigianale giapponese, resta ancora oggi prodotto di alto pregio mentre invece ben diverse si presentavano la potenziale appetibilità sul mercato, della seta giapponese.

Scrivava il triestino: "la seta in forma di prodotto greggio, come pure il seme da bachi costituisce di per sé quasi i  $\frac{3}{4}$  dell'esportazione giapponese. Fra le sete lavorate bisogna ammirare anche le finissime tinte per le quali il giapponese furò il segreto alla natura mescolando abilmente le più diverse materie vegetali e minerali. Molto adoprato è il zafferanone<sup>51</sup>, ma il paese non ne produce in quantità sufficiente per tutto il bisogno e dev'essere importato. Ultimamente l'anilina, esportata dall'Europa, forte della mitezza del suo prezzo, cominciò a contrastare il terreno delle materie coloranti giapponesi. La coloratura a figure e disegni suol farsi in vari modi, dei quali uno però è il più usitato: si dipingono sulla stoffa bianca fiori, uccelli, ecc. in posizioni per lo più molto irregolari, come lo esige il gusto giapponese. Queste figure si cuoprono di uno strato sottile d'un intriso di polvere di riso frammista a calce, ed a tal effetto si impiegano cartocci di carta lunghi circa  $\frac{1}{2}$  piede, munite l'estremità di punte d'ottone forate; questi si riempiono colla pasta suddescritta e premendo il

<sup>50</sup> Hütterott si riferiva probabilmente all'Esposizione di Vienna del 1873.

<sup>51</sup> Lo zafferanone è originario dell'Oriente e, in Europa, della riviera francese. Con il termine "zafferanone" un europeo come Hütterott pensava ad un'antica spezia il cui nome comune (*carthamus tinctorius*) deriva dall'arabo "kortum" e dall'ebraico "kartami", che significa appunto colore. Dallo zafferanone si otteneva una essenza pregiata, usata, anche in Europa, per colorare stoffe e tessuti.

cartoccio si tracciano colla punta di ottone gli esatti contorni delle figure, e quindi si aspergono di polvere finissima di bucce di riso rosolate e macinate, con che la pasta si solidifica. Comunemente basta cuoprire in questo modo la figura soltanto da un lato della stoffa. Compiuta dunque questa operazione, si distende la stoffa per colorirla in tutto il fondo con tinta molto liquida, mediante larghi pennelli simili a spazzoline e facendoli passare secondo il grado di intensità che si voglia ottenere sulla stoffa, da 1 a 6 volte, le figure dipinte e coperte della pasta, che viene lavata, restano preservate da questa tinta. Così si trattano tanto gli abiti di cotone azzurro portati dalle classi umili della popolazione, con grandi lettere sul petto e sul dorso, quanto i finissimi abbigliamenti di seta dei personaggi più ragguardevoli, ai quali non manca lo stemma gentilizio alla manica ed alla schiena. Un processo simile si tiene a Giava per tingere al *batek* i belli *sarongs* degli indigeni, sennonché la cera liquefatta sostituisce la pasta di riso”. Così scriveva nel 1876 colui che solo tre anni dopo sarebbe stato nominato Console Onorario del Giappone a Trieste, per conto dell’Impero Austro-ungarico, primo per ora di cui si abbia notizia in Europa. I contatti di Hütterott con il Giappone sarebbero proseguiti per tutta la sua vita, proficui da un punto di vista istituzionale ma pure molto profondi sul piano personale<sup>52</sup>. Tra il 1884 ed il 1885 compì quello che si reputa il terzo suo viaggio in Giappone e non a caso nell’introduzione della relazione su Filadelfia ebbe ad aggiungere: “Non mi astenni dall’innestarvi, secondo l’opportunità, di quando in quando, piccole nozioni da me raccolte durante un viaggio nell’Asia e nell’America del Nord e che mi parvero buone e di qualche utilità”, è probabile che dopo Filadelfia abbia proseguito verso l’Asia via Pacifico, ma certamente il primissimo viaggio doveva esser avvenuto persino prima del 1876. In quell’ultima occasione, tuttavia, viaggiò in compagnia della moglie, e la coppia rientrò a Trieste non solo carica di souvenir, collezioni di manufatti ed oggetti d’arte, e regali ufficiali, ma anche con i diari di viaggio personali, ricchi di importantissime descrizioni del Giappone dell’epoca, della società, e della sua cultura di quei tempi di grandi cambiamenti. Nel corso di quell’anno, Georg ebbe modo di concludere un testo sulla manifattura delle spade giapponesi, presentato presso i circoli di Europei lì residenti, interesse che rientrato a casa, gli valse il conferimento dell’Ordine del Sol Levante, riconoscimento istituito pochi

<sup>52</sup> Si rinvia ancora ai testi di cui alla nota 48.

anni prima dall'imperatore Meiji e concesso quasi esclusivamente alla classe civile. E dunque inquadrato il successo personale di Hütterott nella più larga prospettiva dei contatti tra Trieste e l'Oriente, si ritrova ancora un'originaria continuità con i decorsi del secolo: di Consolati già aveva parlato Erichsen, per quanto all'epoca, avesse indicato la sua ideale base austriaca in Asia a Singapore. Revoltella aveva confermato ancora la rilevanza delle figure diplomatiche, ponendo come secondo punto dei tre strategici "l'installazione, in forza del diritto risultante da cosiffatti trattati, di abili funzionari consolari austriaci, qualificati al rispettivo ufficio e meritevoli di fiducia", mentre invece quanto al primo punto citato, ossia i trattati di commercio e navigazione ("La sollecita stipulazione di trattati di commercio e di navigazione con quegli stati non europei, alle cui coste approdano o potrebbero approdare, dei navigli austriaci"), il piano di espansione, proprio relativamente al caso giapponese, prima ancora che asiatico, aveva subito una modifica nell'impostazione.

Il Giappone infatti veniva citato da Revoltella con una certa ricorrenza, quasi puntigliosità, al capitoletto *Sui Trattati di Commercio e Navigazione*: "I trattati di commercio e navigazione colle Nazioni incivilite si fanno in semplice via diplomatica, dappoichè procedendo da parità di discernimento e coltura vengono a conferma delle già sussistenti amichevoli relazioni, ed in riconoscimento del reciproco vantaggio di entrambe le parti contraenti. Ove però non si rinvengono cotesti elementi di agevole accordo, ove prevale da un lato l'impulso all'estensione della propria commerciale operosità, *in base al diritto delle genti europeo*, e d'altro canto una coltura a noi eterogenea insegna differenti principj di pubblico diritto nei rapporti con straniere nazioni; ove ci troviamo di fronte un'ostinata antipatia di schiatte, congiunta alla più esaltata opinione di propria superiorità, come ciò avviene p.e. lungo le coste della Cina e del Giappone, in casi simili non si possono avviare trattative, che sieno giovevoli e malleverdici dell'avvenire, senza appoggiarle ad una dimostrazione di forze fisiche più o meno imponente, secondo l'intento che si ha di mira. Presso popoli rozzi e incolti sono rispetto e timore sinonimi; essi rispettano e stimano unicamente chi è in grado di far sentire la propria possanza, che dimostra di superarli in ogni rapporto".

Alla fine di questo paragrafo, il finanziere veneziano aggiungeva una nota a fondo pagina, che tuttavia si preferisce riportare in quanto, a nostro avviso, meglio chiarisce a cosa di specifico facesse riferimento: "Le già

fatte anteriori esperienze ci insegnano che ogni argomento ed ogni persuasiva vengono meno con questo popolo (coi Giapponesi) qualora non sieno appoggiate all'autorità di forze imponenti (istruzioni del ministro della marina degli Stati Uniti dell'America settentrionale al contrammiraglio Perry in occasione della sua spedizione al Giappone)". I fatti in questione erano accaduti una decina d'anni prima: l'attracco di Perry a capo di una squadra di quattro navi cannoniere, alle coste giapponesi era avvenuto nel 1853, ancora in un'epoca in cui il Giappone si trovava in stato di isolamento istituzionale che proibiva l'ingresso a tutti gli stranieri ad eccezione degli Olandesi. Revoltella faceva evidentemente riferimento alla possibilità contemplata dal militare americano di ricorrere alla forza, in caso di rifiuto all'attracco delle sue navi, ed in effetti di lì ad un anno, si giunse alla firma della Convenzione di Kanagawa che apriva due porti al commercio con gli Stati Uniti. Tutto questo non faceva che confermare l'argomentazione, dai toni non completamente apprezzabili, intrisi di forte eurocentrismo, secondo la quale la diplomazia doveva agire con il supporto della forza militare, proprio ed in particolare con quel popolo. Revoltella, il veneziano, approfondiva ulteriormente: "Gli abitanti delle coste in generale i quali, stante la poca loro coltura o la grande distanza dall'Europa, hanno assai imperfetta idea della possanza degli altri stati, provano la necessità di far buona accoglienza agli stranieri che vi approdano, soltanto ove quest'ultimi attestino il loro potere mediante una dimostrazione sul mare, ed in uno la loro determinazione di avvalorare i propri diritti, occorrendo, anche colla forza delle armi<sup>53</sup>. I desiderj ed i reclami trasmessi mediante una squadra a nome del proprio Governo<sup>54</sup> trovano sempre evasione più o meno favorevole, più o meno sollecita, a seconda del numero di cannoni che li appoggiano, senza che siavi d'uopo disturbare menomamente i cordiali accordi (...). Sappiamo in genere, che un apparato di forze, seppur spiegato in pacifica festiva occasione non manca mai il suo effetto (...). Il commercio marittimo abbisogna di un siffatto appoggio in ispecialità nelle sue relazioni con popoli *semi-civilizzati* (...)<sup>55</sup>. Si prenda informazione presso quei Consoli, che sono animati dal desiderio

<sup>53</sup> In sostanza, par di capire che Revoltella appoggiasse l'approccio diplomatico americano nei confronti dei Giapponesi, ossia di supportare i piani di "mediazione" con il ricorso alla forza.

<sup>54</sup> All'epoca Perry trattava su mandato diretto dell'allora Presidente Fillmore.

<sup>55</sup> Corsivo nostro.

di esercitare il proprio ufficio nell'interesse del commercio dello Stato che rappresentano, circa all'influenza che esercita sulle trattative la comparsa di un naviglio da guerra della propria nazione, e si acquisterà certezza, che l'attività della marina da guerra è anche in tempo di pace *della massima importanza per commercio marittimo* (in corsivo come nel testo, *N.d.C.*). Riguardo ai mari cinesi e giapponesi è da prendersi in considerazione ancora un'altra circostanza di nociva influenza sul commercio di quelle Nazioni, che non vi sono garantite da appositi trattati e da propria rappresentanza, quella cioè che i pertinenti di Stati che sono impadroniti di fatto del monopolio in quelle contrade, del pari che in tante altre, mercè la loro solerzia, come a cagion d'esempio gli Americani del Norte e gli Inglesi, veggono di mal occhio la concorrenza altrui, si studiano di mettervi inciampo, e per denigrare i loro emuli nell'opinione degli indigeni (...). Se l'Austria vuol coltivare dei rapporti di commercio diretto al di là dell'Oceano, convien incominciare colla stipulazione di trattati commerciali e di navigazione, sostenuti da quella mostra di forza marittima, di cui abbiamo dimostrata l'indispensabilità. E in ciò da por riflesso a due gruppi di Stati, vale a dire a quelli dell'*America*, che non hanno peranco assunta stabile forma di governo e di amministrazione, quantunque si uniformino ad istituzioni europee, ed a quelli dell'*Asia*, che non sono colonie di Stati europei, ma bensì retti da Governi indipendenti, che s'ispirano a principj diversi da quelli della gente incivilita. La stipolazione di trattati di commercio e navigazione cogli stati appartenenti al gruppo americano non dovrebbe andar soggetta a difficoltà (...). Di ben maggiore difficoltà diviene però una dimostrazione militare appo il secondo gruppo, composto di Stati che conoscono l'Impero austriaco appena di nome, che hanno un'idea assai imperfetta della sua posizione e possanza, ed i cui rapporti col medesimo furono sinora o scarsi o affatto nulli. A quest'ultimo gruppo appartengono in primo luogo la Cina ed il Giappone, indi Siam e parte della Cocincina". Da parte nostra, la valutazione del testo di Revoltella è ambivalente: certamente dimostra come egli fosse aggiornato sui fatti della politica globale, e proponesse la sue valutazioni su base di conoscenze certe, d'altro canto emerge chiaramente la sua formazione di uomo d'affari tipico dell'epoca, alla ricerca cioè di nuovi orizzonti commerciali scevro da qualsiasi implicazione che oggi definiremmo "interculturale". In sostanza, ci sembra di poter dire che le parole di Revoltella erano mosse da una sottesa superiorità culturale, visto che anche nel caso in cui giusti-

ficasse il dispiegamento di forza militare verso Nazioni che dell'Austria avevano scarsa o nulla conoscenza, restava fondamentale il suo assunto di un minor grado di incivilimento al quale solo il linguaggio militare poteva sopperire. La frase che il Primo Ministro inglese Disraeli, due volte in carica dal febbraio al dicembre 1868 e dal febbraio 1874 al aprile 1880, in concomitanza agli eventi triestini di cui si narra, fece esclamare al protagonista del suo romanzo del 1847 *Tancred*, "L'Est è una carriera!"<sup>56</sup>, ci conferma come il finanziere vada considerato un tipico uomo dell'epoca ma di converso, questo non fa che accrescere il valore delle esperienze di Georg Hütterott così come ce le hanno trasmesse i suoi scritti già trattati in precedenza. Anche la descrizione sulla manifattura e coloritura della seta, scelta tra quelle disponibili nel testo redatto a Filadelfia (lacca, cera vegetale, carta, indaco, thé verde, *kanten*<sup>57</sup>, legnami, materie prime e petrolio) e qui riportata, sottolinea un atteggiamento mutato, effettivamente riconducibile alla persona, ma aggiornato proprio come Revoltella auspicava, sul fatto che nel frattempo il Giappone aveva compiuto passi da gigante sulla via di quello che altri avrebbero definito "incivilimento".

Gli anni in prossimità della fine del secolo sembrano essere quelli in cui il famigerato filone orientale prende maggior corpo, in vari ambiti della vita cittadina, non solo economici, commerciali e diplomatici<sup>58</sup>. Sembrano proprio questi gli anni durante i quali, nel complesso della sua attività consolare, Hütterott dimostrò di proseguire a lavorare ai piani di espansione verso Oriente. Alcuni documenti accennavano già nel 1879, anno della sua nomina a Console Onorario, ad un "trattato col Giappone"<sup>59</sup>, ma nel frattempo i suoi manoscritti e gli eventi che si aggiungeranno, porteranno a suo merito la sottoscrizione del secondo trattato di commercio tra l'Austria-Ungheria e il Giappone, nel 1897, questa volta con il titolo di "Trattato di *amicizia* e commercio", guadagnandogli il conferimento da

<sup>56</sup> E. SAID, *Orientalismo. L'immagine europea dell'Oriente*, Feltrinelli, Milano, 2001, p.15.

<sup>57</sup> Si ricava da un'alga conosciuta come *tengusa* e ha un alto potere addensante, una sorta di gelatina utilizzata per creme, budini, gelatine dolci e salate.

<sup>58</sup> Ancora del medesimo autore che scrive *Trieste e l'Oriente: l'Intermezzo quasi giapponese di Umberto Saba*, alla pagina web [www.arcipelagoadriatico.it/saggi/saba/saba.html](http://www.arcipelagoadriatico.it/saggi/saba/saba.html), e pure "Il Giapponismo di Argio Orell, tra esperienza individuale e contesto internazionale", *Archeografo Triestino*, Trieste, serie IV, vol. LXIX (CXVII della Raccolta), p. 557-603.

<sup>59</sup> Archivio di Stato di Trieste, Deputazione di Borsa, Serie VII, Carteggi, busta 101. Il documento è datato al 2 novembre 1879 in una seduta tenuta da una speciale Commissione nominata dalla Deputazione e di cui faceva parte, tra gli altri, Karl Hütterott, padre di Georg, da tempo membro del Consiglio della stessa, già nominato Console del Perù.

parte dell'Imperatore giapponese dell'Ordine del Tesoro Sacro, altro riconoscimento di alto valore civile. Il Console onorario aveva svolto il suo ultimo viaggio nel Sol Levante durante gli anni Ottanta nel corso dei quali, definite tutte le rotte fino all'Estremo Oriente, comprese Vladivostock e Melbourne, la priorità divenne sia incrementare la frequenza delle partenze ("vennero deliberati altri coraggiosi provvedimenti, che furono attuati agli inizi del 1886: il numero dei viaggi tra Trieste e Hong Kong da dodici venne portato a ventiquattro, le comunicazioni fra Trieste e Calcutta si accrebbero da sei a dodici mediante una linea laterale coincidente a Colombo con la principale in ambedue le direzioni")<sup>60</sup>, sia l'ampliamento e la migioria tecnica della flotta ("nel periodo in esame la flotta lloydiana passa da sessantatré unità - 1869 - ad ottantasei - 1886 - da 58 mila tonnellate di registro lordo, con 16 mila cavalli nominali di forza ad oltre 124 mila tonnellate con quasi 23 mila cavalli. Aumentarla non basta: occorre svecchiarla. In soli cinque anni, fra il 1871 e il 1876, si eliminano ben tredici piroscafi e se ne costruiscono diciassette di maggior portata (...). Perciò, tra il 1870 e il 1880, il Lloyd provvede alla sostituzione dei vecchi macchinari con motrici più moderne e di maggior rendimento (...). Abbandonato già da anni il legno come materiale da costruzione, i nuovi piroscafi varati dopo il 1870 hanno naturalmente tutti lo scafo in ferro; ma nel 1882 con il 'Pandora' ed il 'Medusa' scendono in mare dagli scali dell'arsenale i due primi piroscafi in acciaio; nelle successive costruzioni l'acciaio si alterna al ferro. Lo scafo metallico consente di realizzare gli straordinari progressi dell'architettura navale, sia come dimensione, sia come velocità"<sup>61</sup>). Proseguendo ancora, si ha conferma, come avrebbe voluto Revoltella, di una sferzata all'attività commerciale di Trieste a seguito dei contatti con l'Oriente più lontano. Tra i documenti, si viene a sapere di un progetto del 1871<sup>62</sup>, di "un'Esposizione natante dei prodotti dell'industria e del commercio della Monarchia Austro-ungarica" che doveva visitare oltre trenta porti dislocati lungo le rotte aperte dal Canale di Suez, da Fiume fino a Yokohama<sup>63</sup>.

<sup>60</sup> ASTORI - STEFANI, *op. cit.*, p. 356.

<sup>61</sup> IBIDEM, p. 363.

<sup>62</sup> Archivio di Stato di Trieste, Camera di Commercio, Serie VII, Carteggi, busta 138.

<sup>63</sup> Tra le tappe, dopo Batavia e Macassar in Indonesia, si legge anche di Sandakan. Sembra che sia questa la località malese che abbia ispirato Emilio Salgari per la scelta del protagonista Sandokan del secondo romanzo del ciclo indo-malese *Le tigre di Mompracem*. Difficilmente oggi, a cercare Mompracem su di una carta nautica, la si troverebbe, ma Mompracem è esistita, ed esiste davvero:



Ancora, l'8 gennaio 1881 il Molino a vapore Burger comunicava alla Deputazione di Borsa, quanto ad esportazioni verso il Giappone, di reputare "la spedizione con Navigli velieri troppo pericolosa per quest'articolo soggetto a facile guasto", vale a dire la farina, e di lì a poco, l'11 giugno 1881 arrivava la medesima risposta da parte del Molino a vapore Economo<sup>64</sup> a ribadire che "l'importazione di farina di frumento nel Giappone via Trieste" fosse per l'azienda monetariamente meno vantaggiosa rispetto alle prospettive offerte dal mercato brasiliano. Nel 1896, nel suo ruolo di Presidente dell'Associazione marittima<sup>65</sup>, Hütterott rispondeva positivamente alla Camera di Commercio sulla possibilità di avviare un'impresa marittima austriaca, "affine di esercitare il cabotaggio nei mari e fiumi della Cina con corrispondenti piroscafi", proseguendo ancora a confermare una parte delle argomentazioni di Revoltella, ossia di individuare "i rischi cui essa andrebbe incontro, *sia per la grande concorrenza già esistente fra gli esercenti di altre nazioni*<sup>66</sup>, accennata eziando nel progetto, sia per altre ragioni, che non ritensi opportuno di enumerare (...)", ribadendo dunque il Giappone non come mèta elettiva, ma come mercato di più facile penetrazione, almeno per l'Austria, al quale riusciva ad avvicinarsi in una posizione pressoché paritaria, visto che i legami più saldi si consolidavano in un momento in cui il Giappone aveva raggiunto lo *status* di potenza agli occhi della comunità internazionale.

Alcuni articoli del trattato sottoscritto nel dicembre 1897<sup>67</sup> confermano l'evoluzione diplomatica di cui oramai il Sol Levante poteva giovare in sede di trattative con Nazioni estere: il primo articolo confermava come la clausola dell'extraterritorialità per gli Europei in suolo giapponese, fosse un vecchio ricordo del passato, visto che sanciva piena libertà di circolazione per i sudditi di entrambi gli Imperi nei rispettivi territori, ma soprattutto la piena opportunità (*libre et facile accès*) di ricorrere a tribunali sia per reclami che per tutela personale, come pure, in caso di necessità di

appare nelle carte nautiche fin dall'Ottocento, dalle quali ha probabilmente attinto lo stesso Salgari. La Mompracem dei suoi romanzi sarebbe una piccola isoletta denominata Keraman (o Kumaran, o Kuraman), nel Mar Cinese Meridionale, disabitata e situata a sud di Labuan.

<sup>64</sup> Archivio di Stato di Trieste, Camera di Commercio, Serie VII, Carteggi, busta 101.

<sup>65</sup> IBIDEM, busta 134.

<sup>66</sup> Corsivo nostro.

<sup>67</sup> *Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen der osterreichisch-ungarischen Monarchie und Japan vom 5. December 1897: regierungsvorlage : begrundung : anhang: Japanischer Tarif, Verträge, Statistische Materialien*, Wien: Aus der kaiserlich-koniglichen hof- und Staatsdruckerei, 1898.

fronte a suddetti tribunali, la possibilità di scegliere ed assumere procuratori, avvocati e mandatarî; il terzo ribadiva completa libertà (*pleine et entière liberté*) di commercio e navigazione nei rispettivi territori, con accesso illimitato nei porti e coste appositamente resi accessibili, con l'applicazione in materia di scambi, industria e navigazione, per entrambi le parti contraenti, quindi anche per i Giapponesi, della clausola della Nazione più favorita<sup>68</sup>, dietro corrispondenza di quelle imposte o tasse o diritti di qualche natura che non fossero espressamente sanciti dalla stessa sottoscrizione della clausola. Il quinto articolo sanciva la libera circolazione di tutte le merci prodotte da ciascuno nei rispettivi territori, proibendo cioè che una qualche limitazione su di un particolare articolo, lo escludesse dagli scambi tra le due parti contraenti; mentre il settimo garantiva l'esenzione di tutti i diritti di transiti nei rispettivi territori, con assoluta parità di trattamento per tutto ciò che concerneva il magazzinaggio, i premi d'assicurazione, agevolazioni e inconvenienti (*le magasinage, les primes, les facilités et les drawbacks*). Con l'apertura del nuovo secolo, numerosi sono i riferimenti che testimoniano l'inversione di tendenza, vale a dire testimonianze sempre più frequenti della presenza asiatica in suolo austro-ungarico. Della visita del settembre del 1907 di una squadra navale composta da due incrociatori giapponesi, si è già ampiamente dato notizia<sup>69</sup>; in questa sede si vuol aggiungere della delegazione cinese che due anni prima, nel 1905, nella sua composizione veniva descritta ancora ad Hütterott, in questo caso in veste di Direttore dello Stabilimento Tecnico Triestino, come giunta in visita dei "principali stabilimenti industriali di questa monarchia"<sup>70</sup>, evidentemente autorizzata dai massimi ranghi governativi, visto che tra i suoi membri compariva un Principe, nipote dell'Imperatore Xianfeng<sup>71</sup>, un secondo vicepresidente del Ministero delle Finanze, un membro del Consiglio di Stato ed un caposezione del Ministero del Commercio. Nell'aprile del 1907, pochi mesi prima dell'arrivo della squadra navale con a capo l'ammiraglio nipponico Garo Ijuin, giungeva

<sup>68</sup> Essa implicava che il riconoscimento in via prioritaria ad una nazione di certe specifiche condizioni, richiedeva in realtà l'immediata estensione delle stesse a tutte le altre che ne facevano richiesta.

<sup>69</sup> I testi di riferimento sono ancora quelli segnalati alla nota 48.

<sup>70</sup> Archivio di Stato di Trieste, Camera di Commercio, Serie VII, Carteggi, busta 154.

<sup>71</sup> Il suo regno durò 11 anni tra il 1850 e il 1861; ottavo della dinastia Qing, la sua potente concubina Cixi diverrà poi la figura dominante della vita politica degli ultimi decenni di vita del Celeste Impero.

alla Camera di Commercio di Trieste una richiesta inoltrata da Vienna, a seguito di un contatto giunto dalla Camera di Commercio di Kobe in Giappone<sup>72</sup>. Era un'offerta presentata dalla ditta *Maruroku&Co.* attiva nel settore import/export con già, si sottolineava, una riconosciuta fama ed esperienza di servizi, condotti anche a prezzi ragionevoli, attraverso una rete consolidata di fornitori e manifatturieri, interessata a poter stabilire in suolo austro-ungarico una simile rete di *partners* locali, forte del solido appoggio di una banca di riferimento indicata nella "Yokohama Specie Bank Ltd". Non si ha in questa sede possibilità di conoscere la risposta triestina, mentre invece informazioni complete esistono su di un contatto dell'anno successivo, quello in cui a Pirano nasceva il marinaio Vittorio Rotter. La Direzione dell'allora Museo Commerciale, rispondeva alla Deputazione di Borsa in data 14 maggio 1908<sup>73</sup>, ad un'altra richiesta da Kobe, indirizzata tuttavia direttamente a Trieste, senza cioè la mediazione di Vienna. La *Yagi&Merrill, Manufactures and dealers of Japanese Goods*, con doppia sede anche a New York, si dichiarava da molti anni interessata di estendere i propri affari proprio nella città altoadriatica, e, a questo proposito, necessitava di sapere se vi fosse una qualche ditta locale interessata a prender contatti: la segnalazione indicava il nome della "Società triestina di commercio soc. in azioni" come "unica ditta della piazza che cerca relazione per importare prodotti giapponesi a Trieste".

In conclusione, è evidente come la strada verso Oriente costituisca per Trieste, una storia consistente e complessa, travagliata da difficoltà finanziarie ed economiche, per quanto non siano mancati fino ad oggi certi studi che hanno interpretato le diffidenze viennesi ad investire, in un'ottica etno-politica, ossia a tenere a guardia le velleità economiche di una città e di una compagnia, almeno nel caso del Lloyd qui considerato, dove forte era la presenza antagonista italiana. È anche probabile che le origini tedesche di Hütterott lo abbiano fatto apparire come mediatore ideale degli interessi viennesi, con un un più agile margine d'azione nella gestione degli affari asburgici con l'Estremo Oriente. Di converso ricorderemo come la sua storia personale ci faccia presente del piacevolissimo ristoro che la cittadina istriana di Rovigno, in quell'epoca di assoluta maggioranza

<sup>72</sup> Archivio di Stato di Trieste, Camera di Commercio, Serie VII, Carteggi, busta 163.

<sup>73</sup> IBIDEM, busta 179.

italiana, abbia rappresentato per lui, fino a ricevere lì, nella sua tenuta estiva, anche un principe imperiale giapponese. In definitiva, il fatto che il raggiungimento dei traguardi rappresentati dall'Estremo Oriente vada in larga parte fatto risalire ad iniziative sia personali sia di gruppi circoscritti come nel caso di un Consiglio d'amministrazione, permette all'occhio dei posteri, di accostarsi a figure di singoli uomini ognuno dotato di una sua peculiare singolarità: qualcuno non del tutto consapevole delle sfide anche culturali che una simile impresa richiedeva, come fu il caso dei toni "imperialisti" usati da Revoltella, o giunti a decisioni dalle conseguenze estreme come quella di Hütterott il quale dopo una vita di trionfi professionali e personali dati dal suo ruolo di mediatore col Giappone, concluse la sua vita tragicamente con un probabile suicidio nel 1910.

Concludiamo come avevamo iniziato: le parole del marinaio istriano Vittorio Rotter sono quelle di chi aveva preso al volo l'avventura verso Oriente e nel corso della sua personale "impresa", costruita nelle rotte battute da altri, prima di lui, era cresciuto prendendosi tutte le soddisfazioni di una vita appagata. Già prima del 1924, anno della sua promozione a più giovane timoniere del Lloyd, affermava sicuro: "Da Bombay a Londra, navigavano le navi inglesi chiamate 'peninsulari' che facevano ventidue miglia all'ora ed erano molto più grandi. Erano in pratica i postali delle Indie, e ciò spiega il perché dei loro nomi. Ciononostante noi eravamo sempre al completo di passeggeri e prenotati per tutto l'anno, mentre gli inglesi partivano sempre con dei vuoti. Ciò dipendeva dal fatto che il Lloyd Triestino e particolarmente noi degli equipaggi rispettavamo i passeggeri e li trattavamo nel miglior modo possibile, con una buonissima cucina, un servizio di camerieri speciale, un equipaggio sempre disciplinato. Sulle nostre navi il bar era aperto giorno e notte, i marinai tenevano pulita la coperta lavandola di notte, così quando i passeggeri salivano in coperta dopo le otto trovavano tutto lavato e già asciutto con le loro brave sedie a sdraio pronte ed i giochi per passare il tempo"<sup>74</sup>. E così era su tutte

<sup>74</sup> Nessuna gratuita autocelebrazione da parte del buon Vittorio, disponiamo infatti di qualche altra voce, in pieno estranea al marinaio piranese, che ne conferma del tutto le parole: si tratta di quella di Fosco Maraini che la prima volta raggiunse il Giappone a bordo di un piroscafo Lloyd, pur imbarcandosi a Brindisi, in *Case amori, universi*, Mondadori, Milano, p. 383: "Una settimana più tardi Clé, e i suoi, presero il piroscafo per la tappa finale del loro viaggio (*si trovavano in sosta a Shanghai, N.d.C.*). Si trattava di una nave della P&O (Peninsular and Oriental), la linea britannica di bandiera. Simpatica accoglienza a bordo, ottimo trattamento, ma quante sottili differenze d'atmosfera in confronto alle navi del Lloyd Triestino! Se qualcuno avesse preso a parlare di navi cattoliche e navi

le navi del Lloyd Triestino. Si dice che chi semina raccoglie e ancora oggi il Lloyd Triestino raccoglie i frutti di quanto seminato in quegli anni. Lo stesso succedeva con le navi da carico, dove si riscontrava la massima efficienza e serietà degli ufficiali di coperta, dei sottoufficiali e dei marinai (...). In questo modo succedeva che i posti-stiva sulle navi del Lloyd andassero a ruba. Questo sistema durò fino alla seconda guerra mondiale, poi anche il Lloyd fu costretto a ricorrere ai contenitori". La storia qui in parte raccontata, giungeva se non al tramonto, ad un traguardo epocale, soppiantata nella seconda metà del XX secolo, dal nuovo lusso rappresentato dalle comunicazioni intercontinentali via aerea.

protestanti, Clé lo avrebbe ascoltato con grande interesse. Navigando su scafi, per esempio del Lloyd Triestino, il viaggiatore, soprattutto in prima classe, si sentiva continuamente cullato dai più dolci ed insinuanti inviti a peccare (vino, cibi squisiti, pranzi, riposi comodi, occhi socchiusi su legami amorosi) (...) Sulla nave britannica regnava una luminosità senza misteri, ma fredda e perentoria".

**SAŽETAK: NA PUTU PREMA ISTOKU. NASTANAK I RAZVOJ BRODSKIH LINIJA OD TRSTA DO DALEKOG ISTOKA. IZMEĐU OSOBNIH MEMORIJA I SLUŽBENIH IZVJEŠTAJA** – Sve do današnjih dana skromno je istražena povijest postojećih odnosa između Trsta i Istoka u 19. stoljeću. U ovom su se djelu pokušale odrediti glavne institucionalne etape učvršćivanja brodskih linija prema Dalekom Istoku uspoređujući tri najvažnije faze. Pietro Erichsen je početkom četrdesetih godina 19. stoljeća obavio izviđačku misiju, ali iako je ostavio značajne opise o gospodarskom i trgovačkom životu u istočnim državama od Adena do Šangaja, u stvarnosti ona nisu uspjela doprinijeti razvoju nekog šireg strateškog plana. Nakon petnaestak godina, uslijed otvaranja Sueskog kanala, barun Revoltella je kao jedan od njegovih dioničara pokušao osobno promovirati avanturu prema najudaljenijim ciljevima u Kini i Japanu. Konačno krajem 19. stoljeća odnosi s Istokom postali su stabilniji i češći zahvaljujući strateškom uspostavljanju funkcije honorarnog japanskog konzula u Trstu, koju je obnašao počevši od 1879. Georg Hütterott, a čiju su korist već bili najavili Erichsen i Revoltella. Nastojanja više generacija urodila su očigledno uspjehom, pa su tako Trst, prvih godina 20. stoljeća, posjetile dvije carske delegacije iz Kine i Japana.

**POVZETEK: NA POTI PROTI ORIENTU. NASTANEK IN RAZVOJ POMORSKIH POTI IZ TRSTA PROTI DALJNJEMU VZHODU, MED OSEBNIMI SPOMINI IN URADNIMI POROČILI** – Raziskave s področja zgodovine odnosov med Trstom in Orientom od 19. stoletja naprej so vse do danes ponudile le malo ugotovitev. V tem besedilu sem skušala prikazati najpomembnejše postaje pri utrjevanju poti proti Daljnemu vzhodu s primerjavo treh pomembnih trenutkov. V začetku štiridesetih let devetnajstega stoletja je potekala odprava, ki jo je vodil Pietro Erichsen. To izvidniško potovanje je sicer zapustilo pomembne opise gospodarskega in trgoveškega življenja vzhodnih ljudstev od Adena do Šanghaja, vendar v resnici ni prispevalo k širšemu strateškemu načrtu. Nekaj več kot petnajst let kasneje je bil pri odprtju Sueškega prekopa navzoč njegov delničar baron Revoltella, ki je bil osebno angažiran pri organizaciji odprave proti najbolj oddaljenim ciljem, Kitajski in Japonski. Končno so se v zadnjih desetletjih devetnajstega stoletja odnosi z vzhodom utrdili, stiki so postali pogostejši. Pri tem je izstopala strateška osebnost, na koristnost katere sta opozorila že Erichsen in Revoltella. To je bil častni konzul Japonske v Trstu Georg Hütterott (ki je to dolžnost prevzel leta 1879). Prizadevanja

več generacij so bila očitno poplačana z uspehom, saj se je začetek 20. stoletja začel z obiskom dveh cesarskih delegacij iz Kitajske in iz Japonske.