

1851: UN INTRAPRENDENTE DALMATA APRE AL COMMERCIO TRIESTINO NUOVE RELAZIONI TRANSOCEANICHE

SERGIO MAUREL
Trieste

CDU 339.165:92GiovanniVisin(450.Trieste)"1851"
Sintesi
Settembre 2007

Riassunto – In questo contributo l'autore oltre a soffermarsi su alcuni interventi promozionali delle attività marittime nell'Austria del Settecento e dell'Ottocento e sull'istituzione di un'onorificenza al merito marittimo tratta della richiesta di conferimento della "Bandiera d'onore" inoltrata da Giovanni Visin (da Perzagno – Cattaro), circumnavigatore del globo, marinaio e commerciante. Gli ultimi due capitoli sono incentrati sui cenni attinti dal giornale di bordo del capitano Visin e sulla concessione dell'onorificenza imperiale.

1. – Alcuni interventi promozionali delle attività marittime nell'Austria del Settecento e dell'Ottocento

Pur essendo in possesso già da mezzo secolo di buona parte delle coste adriatiche, l'Austria a metà dell'Ottocento era ancora ben lungi dal potersi considerare una potenza marittima mercantile ed ancor meno militare.

La politica perseguita dalla corte viennese aveva sì suggerito di decretare, sotto la spinta del mercantilismo allora imperante, già nel 1717 la libertà di navigazione nell'Adriatico ma in via del tutto velleitaria e con la sola prospettiva, ma non già con la certezza, di poter in futuro soppiantare nei traffici adriatici Venezia e di trarre profitto dalla decadenza ottomana. Non esisteva cioè una flotta mercantile austriaca né una consolidata propensione commerciale verso lontani mercati d'oltremare, che si cercò di stimolare creando la "Compagnia Orientale" ben presto però posta in liquidazione per motivi di politica internazionale ma anche per l'assenza delle necessarie premesse economiche e di una tradizione mercantile.

Risalgono appena alla fine del Settecento i primi tentativi di avviare

commerci con paesi d'oltre Atlantico da parte di operatori per di più non triestini ed in possesso di esperienze mercantili acquisite altrove.

Un fiammingo di nome Verpoorten effettuò nel 1782 il primo viaggio da Trieste per i porti americani di Baltimora e di Filadelfia con merci originarie nel retroterra imperiale con un carico di ritorno costituito da prodotti coloniali. Un'analoga impresa, rimasta per altro isolata, venne attuata da un serbo, Jova Kurtovich. Poco dopo un altro fiammingo, Strohlendorf, sostenuto finanziariamente da alcuni patrizi triestini, tentò nel 1783 di avviare una permanente relazione di traffico con i porti americani dell'Atlantico ed a tal fine costituì la "Compagnia di Commercio di Trieste e di Fiume" che, dopo alcuni anni, malgrado le buone premesse commerciali, venne posta in liquidazione per subentrate difficoltà d'esercizio.

I rapporti commerciali austriaci con l'oltremare si svilupparono molto gradualmente ed appena dopo la caduta di Venezia e soprattutto dopo la crisi napoleonica si estesero al di là del mare Adriatico. Ancora nella metà del secolo XIX e quindi ben dopo la restaurazione asburgica nell'Adriatico, il naviglio mercantile austriaco, pur accresciutosi nei diversi centri armatoriali dalmati ed istriani, era costituito da unità di piccolo tonneggio, impiegate prevalentemente nei trasporti fra le due sponde adriatiche e tutt'al più nelle acque greche. Appena con l'affermarsi della navigazione a vapore il commercio austriaco iniziò ad intrattenere rapporti abituali con i grandi empori degli oceani Atlantico ed Indiano.

Allo scopo di promuovere l'allacciamento di nuove e proficue relazioni commerciali con i mercati d'oltre oceano il governo austriaco agevolò varie iniziative della Camera di Commercio di Trieste, che in quegli anni organizzò viaggi di studio per accertare le possibilità offerte dai lontani mercati d'oltre mare, fino allora rimasti estranei al commercio austriaco, se non proprio del tutto sconosciuti. L'Amministrazione centrale e la locale Camera di Commercio si rendevano ben conto che altri paesi con consolidata tradizione mercantile erano ormai da tempo attivi nei più importanti mercati asiatici ed americani con un nutrito corpo consolare e con rappresentanze commerciali, bancarie ed armatoriali.

Nell'ottica di quei tempi una penetrazione commerciale in paesi lontani non poteva prescindere da una presenza armata, per cui negli anni 1850-60 la Marina Militare austriaca venne rinnovata nei suoi mezzi e radicalmente riorganizzata. Di tale lavoro di riordino s'interessò l'arciduca

Massimiliano che, va detto a titolo di curiosità, prescrisse, fra l'altro, l'uso esclusivo della lingua tedesca nell'impartire gli ordini di manovra a bordo delle navi da guerra, fino allora espressi in lingua italiana, o meglio, in dialetto veneto-istriano-dalmata.

Un provvedimento di contenuto meramente formale che però rivela come la classe politica e militare austriaca di lingua tedesca, depositaria del potere, non avesse fino allora alcuna tradizione, esperienza od aspirazione in campo marittimo di cui, peraltro, erano ben permeate le popolazioni adriatiche da Venezia a Cattaro. Erano queste a fornire non solo gli equipaggi della marina da guerra e mercantile ma anche gli armatori, i commercianti-capitani, i costruttori ed i promotori di ogni iniziativa in campo marittimo.

In parallelo con il potenziamento della flotta militare vennero posti in essere interventi a favore dell'industria cantieristica e del rinnovo del naviglio mercantile con finanziamenti all'armamento. Di grande utilità si rivelò il prestito di un milione di fiorini concesso su richiesta della Camera di Commercio di Trieste e da questa gestito negli anni 1857-62.

2. – *Istituzione di un'onorificenza al merito marittimo*

Allo scopo di sollecitare anche sul piano individuale iniziative intese ad aprire nuove prospettive commerciali con l'oltremare ed incoraggiare i naviganti ad affrontare i molteplici rischi della navigazione in mari lontani e poco noti, si venne nella determinazione di istituire con la patente imperiale del 16 aprile 1850 una specifica onorificenza, la "Bandiera d'onore" da conferire in premio per distinte azioni in fatto di marineria secondo le seguenti norme:

1. *La Bandiera d'onore è di due classi, cioè la Bandiera Bianca e la Bandiera Rossa.*
2. *La Bandiera d'onore Bianca è destinata a premiare i capitani ed altri direttori di naviglio austriaci che saranno i primi ad aprire con successo nuove relazioni commerciali in remoti paraggi, oppure che per mezzo di loro viaggi e delle loro prestazioni marinaresche si sono in generale resi benemeriti in alto grado per l'incremento e l'estensione della navigazione e del commercio marittimo austriaco; inoltre a quegli che si distingueranno eminentemente per salvamento di naufragati o per simili azioni degne di lode.*

3. *La Bandiera d'onore Rossa compete ad ogni capitano od altro direttore di un naviglio austriaco che avrà difeso con successo il suo bastimento contro aggressione nemica o di pirati, oppure che durante una guerra marittima avrà attaccato e sostenuto un glorioso combattimento o prestato soccorso efficace alla nostra marina militare.*

L'onorificenza veniva conferita su domanda istruita dal Governo Centrale Marittimo di Trieste¹. Un'apposita commissione di esperti, nominata dalla Camera di Commercio ed attiva presso il Governo C.M. era chiamata ad esprimere un proprio motivato parere da trasmettere poi al Ministero del Commercio di Vienna, competente ad esaminare in via definitiva la domanda ed a proporla all'Imperatore l'accoglimento.

3. – Giovanni Visin, circumnavigatore del globo, chiede il conferimento della “Bandiera d'onore”

Con nota del 17 settembre 1859 il Governo C.M. si rivolse al signor cavaliere Antonio de Vicco, Presidente della Camera di Commercio di Trieste, pregandolo di nominare una commissione incaricata di provvedere all'istruttoria della pratica relativa alla concessione della “Bandiera d'onore” al capitano Giovanni Visin, che aveva inoltrato conforme domanda. Indubbiamente l'interessato aveva acquisito meriti notevoli nei sensi previsti dalla patente del 16 aprile 1850 avendo effettuato per primo fra i sudditi austriaci il periplo del mondo e lungamente navigato fra la Cina, le Filippine, le isole della Sonda e l'Australia, portando il vessillo austriaco in alcuni di quei lontani porti. Dal testo della domanda si evince che dovevasi trattare di un uomo di mare dotato d'iniziativa, perspicacia e coraggio non comuni ed anche di una certa modestia, qualità questa non rara in uomini di mare che pur non temevano di misurarsi con pericoli di ogni genere.

È ben noto per esempio che – come fa notare lo stesso Visin nelle sue relazioni – è consigliabile doppiare il Capo di Buona Speranza e specialmente Capo Horn durante l'estate australe con rotta da ovest verso est. A causa della predominanza di venti impetuosi e di tempeste dall'ovest, le navi provenienti dall'Atlantico e dirette nel Pacifico erano costrette, spe-

¹ Il Governo Centrale Marittimo era la massima autorità marittima a Trieste dopo il 1850.

cialmente nella stagione invernale, a sostare lungamente alla cappa ed a compiere lunghi bordi fra pericolosi ghiacci galleggianti. Il passaggio dalle Falkland alle coste meridionali cilene comportava non di rado 30-40 giorni di lotta contro gli elementi scatenati, con il termometro ben sotto lo zero e con scarsa o nulla visibilità a causa delle tempeste di neve e delle lunghe notti polari. Di tutto questo il Visin non fa cenno, pur avendo affrontato il passaggio di Capo Horn nei mesi meno indicati (giugno-luglio) con un brigantino di modesto tonnellaggio. Dalla descrizione del viaggio fino a Valparaiso sembrerebbe che si fosse trattato del passaggio in un tranquillo braccio di mare.

Nella sua memoria il capitano Visin presenta sé stesso nei seguenti termini:

“Sono Giovanni Visin da Perzagno del Circolo di Cattaro in Dalmazia, proprietario e capitano del brik ‘Splendido’ di ton. 311, fabbricato nell’anno 1850 con sommi sacrifici perché fitto [chiodato - n.d.r.] e foderato in rame.

Nell’anno 1851 mi sono staccato dal litorale austriaco con questo naviglio per trar vantaggio dalla mia professione, esercitata precedentemente con decoro come capitano dall’anno 1828, mentre già da ragazzo mi sono iniziato alla marina passando per tutti gli studi giacché questa professione fu esercitata in famiglia da molte generazioni ed è la prediletta nel paese cui appartengo.

In me fu costante ed ardente il desiderio di sostenere il decoro ed il buon credito anzi la rinomanza della nostra marina mercantile.

Mi proposi di promuovere questa fama e di palesarne lo splendore anche nelle regioni più remote del mondo e presso le nazioni alle quali era perfino sconosciuta l’esistenza di navigatori austriaci”.

Segue poi una brevissima relazione dei viaggi compiuti negli anni 1851-59:

“Consumai otto anni in questa penosa campagna di mare, ma protesto di non averne alcun’idea di farne vaga pompa e spero soltanto di poter francamente asserire che nessun legno austriaco mi aveva preceduto e riassumo il fatto irrefragabile di avere il primo spiegata l’Augusta Insegna Imperiale in cinque regioni assai remote del nuovo mondo, delle quali si ignoravano perfino gli emblemi, i colori e l’esistenza e cioè a Honolulu, a Melbourne, a Sidney nell’Australia, nella Nuova Caledonia ed a Siam nel Mar Cinese. Mi lusingo altresì che questo mio viaggio d’esperimento possa

e deggia aprire delle nuove sorgenti pel nostro commercio e che queste gioveranno alla navigazione austriaca, confermandosi nel caso mio l'assio-
ma che nulla è difficile a chi vuole.”

Il Visin fornisce, inoltre, esaurienti informazioni commerciali in merito ai paesi visitati ed indicazioni utili per la navigazione in quei mari, intrattenendosi pure sulla pirateria molto diffusa nei mari della Cina.

“Sarà utile di sapere che i Cinesi in generale sono industriosi ed avidi di conquista. Esercitano la pirateria in modo tremendo e pel numero delle barche che vi si impiegano e pella crudeltà del loro operare eccitata dalla più vile ingordigia di rapacità e di bottino. Quest'ingente turba di masnadi-
dieri di mare vanno a caccia di prede con barche armate d'artiglieria di grosso calibro e si uniscono in numero significativo nei punti convenuti per l'attacco. Nella mia campagna di otto anni in quelle parti mi trovai con essi loro a duro conflitto per due volte; ho superato la prima contro otto barche di pirati e la seconda contro sei una delle quali che era più minaccevole, ho dovuto colarla a fondo sormontandola onde sottrarmi più direttamente dal pericolo d'esser preso e trucidato, perché così procedono a sangue freddo contro chiunque viene da loro predato. Deggio osservare per altro che in pieno sono di carattere pusillanimi e vili e che basta vincere una barca perché le altre si diano alla fuga”.

Il Visin nella domanda non intende descrivere ulteriormente il suo viaggio perché “un uomo di mare è di rado provetto per sì fatte memorie”. D'altra parte, aggiunge, “notizie scientifiche potranno essere fornite con maggior dovizia e competenza dall'illustre Commodoro della I.R. Fregata 'Novara' che rientra da un viaggio di ricerca nell'Estremo Oriente”. L'intenzione del Visin è, infatti, quella di “contribuire anche aridamente all'estensione del commercio marittimo ed allo sviluppo della navigazione austriaca con nozioni pratiche. Devoto alla giustizia ed alla verità – [...] – non posso dispensarmi di partecipare che per tutta la mia campagna sono rimasto soddisfattissimo dello scrivano di bordo Federico Bellavita di anni 23 da Perzagno, mio patriota e quindi cittadino austriaco. Egli mi ha pienamente secondato e posso tributargli degli encomi raccomandandolo”.

Non viene citato l'equipaggio perché – come si vedrà – nel corso del viaggio, in conseguenza di ripetute diserzioni, è stato più volte sostituito. Vanno, invece, riportate alcune considerazioni maturate dal Visin negli ozi della navigazione e suggerite dall'esperienza, e cioè che “il coraggio, la speranza e la perseveranza mi condussero a buon fine. Ma in quanto al

coraggio commento a tutti che questo va distinto dalla temerità, espressioni che talvolta si confondono e delle quali assai spesso si scambia il senso. Queste voci mal si prendono per sinonimi poiché il coraggio procede con scienza e calcolo, la temerità ha per matrice l'ignoranza. Col coraggio si tende ad un fine e si scelgono i mezzi opportuni per conseguirlo. Nella temerità manca la bussola e spesso non si ha esatta notizia del fine che si vuole cogliere. Fui costante nella speranza poiché la disposizione del mio animo mi fece credere possibile l'adempimento dei desideri che mi agitavano, che erano quelli di farmi onore e di trarre vantaggio.

Fui perseverante perché non mi lasciavo stornare dall'impresa per irragionevoli scoraggiamenti.

L'ardire ponderato non deve avere misura. Io mi lasciai guidare da una luce pacata e ragionevole che mi accompagnò in questo lungo pellegrinaggio e che non mi fece metter passo inutilmente.

Mi sono convinto che la potenza dell'uomo consiste nel far di sé stesso la debita stima. Si ricordino adunque tutti quelli che volessero seguire il mio esempio che la perseveranza rassoda l'intelletto ed il cuore di chi la possiede. L'uomo presti fede a sé stesso e si convinca che la perseveranza ha alcunchè di decoroso che aggiunge nobiltà ed importanza ai concetti ed alle sue azioni".

Dopo aver descritto le qualità di cui deve essere in possesso chi si avventura in imprese rischiose, il Visin viene al sodo ovvero all'oggetto della sua domanda:

"In seguito alle cose esposte io sarei abilitato di chiederle entrambe [le bandiere - n.d.r.] ed è perciò che almeno per la Bianca ne porgo umilissima istanza supplicando l'eccelso i.r. Governo C.M. di rendermi meritevole di queste distinzioni da me ambite precipuamente per destare l'emulazione e per lasciare alla mia famiglia una prova che il contegno è stato premiato in modo solenne e sommamente prezioso".

Ricevuta la ben motivata domanda l'i.r. Governo C.M. tramite la Camera di Commercio chiese ulteriori particolareggiate informazioni su numerosi argomenti ed il capitano Visin puntualmente compilò un'ampia relazione, assimilabile ad un compendioso manuale di tecnica mercantile e della navigazione, soffermandosi sui seguenti argomenti: modalità d'ingaggio, trattamento degli equipaggi, approvvigionamenti e riparazioni della nave, pericoli della navigazione, caratteristiche dei contratti di noleggiamento, imballaggio del carico e stivaggio delle merci, regolamento delle

avaree, diritti di porto e pilotaggio, problemi sanitari, avviamento postale, cambi e trasferimenti delle valute, assicurazioni, rappresentanze consolari, prospettive per le importazioni ed esportazioni austriache.

Egli dovette inoltre esporre cronologicamente lo svolgimento del suo lungo viaggio, indicando i porti toccati, i carichi acquisiti, i cambi di equipaggio effettuati, etc.

4. – *Dal giornale di bordo del capitano Visin, marinaio e commerciante.*

Il racconto diretto del protagonista ci riporta con semplicità d'espressione ma vivezza d'immagini alla quotidianità del navigante, che in quell'epoca era chiamato ad operare in assoluta indipendenza in situazioni imprevedute assumendosi ogni rischio proprio dell'armatore, del commerciante e del marinaio. Il Visin era capitano della nave nonché armatore e commerciante in proprio. Egli operò nei mari dell'oriente quale vettore per conto di terzi ma anche quale commerciante caricatore affrontando così contemporaneamente le difficoltà connesse all'esercizio sia della navigazione che del commercio. La distinzione fra operatore commerciale o, più genericamente, caricatore e vettore marittimo, si consoliderà poco più tardi, nella seconda metà dell'Ottocento con la diffusione della navigazione a vapore e, per quanto riguarda la navigazione a vela, con l'affermarsi del commercio delle materie prime e di massa, di basso valore specifico, trasportate a carichi completi.

La relazione cronologica del cap. Visin, tratta evidentemente dal suo giornale di bordo, è qui di seguito riportata quasi integralmente nelle sue parti più significative.

“Partenza il 15 febr. 1852 del Brik austriaco ‘Splendido’ da Anversa con carico di manifatture, destino Valparaiso al nolo di Lst. 800 in blok.

Arrivo li 11 nov. 1852 in detto porto senza ostacoli di sorta.

Partenza 19 gen. 1853 dopo aver cambiato in parte l'equipaggio e rimpiazzato con sudditi esteri, con destino a San Francisco di California e con carico di commestibili al nolo di colonnati messicani 7000.

Arrivo li 17 marzo in California; il viaggio proseguiva felicemente e senza novità alcuna; qui però tutto l'equipaggio disertò per portarsi alle miniere aurifere² e fu ripiegato con tre austriaci e sei esteri.

² Il lavoro a bordo era certamente più pesante di quello del cercatore d'oro. Secondo il

Partenza 9 maggio 1853 dal suddetto porto col destino delle isole Sandwich nell'Oceano Pacifico con la metà del carico di farina per conto della nave.

Arrivo il 27 detto 1853 nel porto di Honolulu, capoluogo di quelle isole; il viaggio fu brevissimo e condotto pure felicemente; qui per la prima volta sventolò il paviglione austriaco e per speciale favore del Re indigeno fui esentato da qualsiasi diritto sul bastimento e carico, anzi ebbi una conferenza dietro richiesta del Re stesso, il quale mi ricercò [domandò n.d.r.] scrupolosamente a quale nazione appartenessi ed il motivo che in quel porto mi condusse; cercai di far conoscere l'importanza della navigazione austriaca anche in quelle lontane regioni, non mostrandosi egli lontano a contrarre relazioni a quanto gli esposi. S.M. accettò tutte le mie risposte favorevolmente lusingandosi che pure altri navigli austriaci seguiranno tale mio divisamento.

Partenza 31 maggio 1853 dal già detto porto, dopo una fermata di cinque giorni, con il medesimo equipaggio e con destino per Canton nella Cina, vacante in zavorra. Traversato il vasto Pacifico giunsi a Vampoa porto di Canton il 6 luglio 1853.

Partenza il 14 ago. 1853 dal detto porto per Manila, vacante in zavorra.

Arrivo li 19 ago. 1853 come dissi vacante in zavorra.

Partenza 10 ott. 1853 dal medesimo porto con pieno carico di zucchero, tabacco e corda di Manila al nolo di Lstg 5 per tonn. il primo e di Lstg 5 1/2 pure per tonn. per gli altri articoli con destino per Melbourne nell'Australia con equipaggio di marinai europei di varie nazionalità con stipendio di talleri 10 al mese con contratto di andata e ritorno.

Arrivo il 31 dic. 1853 a Melbourne, viaggio felicissimo senza avaree di sorta. In questo fu pure il Brik 'Splendido', il primo che sventolar facesse la bandiera austriaca. Qui pure parte dell'equipaggio, bramoso d'arricchirsi come erroneamente credesi, disertò per portarsi alle miniere d'oro e fu rimpiazzata con altri, pagandoli a Lstg 3 al mese.

Partenza 4 marzo 1854 dal suddetto porto dopo aver fatto alcune

regolamento del 1850 vigente a bordo delle navi amburghesi ed applicato pure a bordo di quelle austriache, l'equipaggio poteva essere chiamato alla manovra in qualsiasi momento su ordine del capitano di notte e di giorno. Nei porti, a giudizio del capitano, l'equipaggio era tenuto a lavorare, anche nelle operazioni di carico e scarico, oltre il normale orario (12 ore giornaliere) senza compensi particolari. Senza il permesso del capitano l'equipaggio non poteva abbandonare la nave durante le soste anche nel porto d'armamento. In caso di perdita totale della nave all'equipaggio veniva corrisposta la paga fino al momento della partenza dall'ultimo porto.

provviste di bordo e riparature di poca entità alla manovra, vacante in zavorra con destino per Batavia.

Arrivo il 4 apr. 1854 nel porto in discorso; il viaggio passò senza inconvenienti. Dopo una dimora che feci di giorni 30 per effettuare un carico di canne d'India ed imbarco di passeggeri per Hong Kong con arrivo in questo porto il 30 maggio 1854.

Partenza 18 luglio 1854 con pieno carico di tè e zucchero con destinazione Sidney dell'Australia con marinai europei a talleri 10 al mese fino al ritorno. Il giorno 27 luglio, seguendo la rotta per Sidney propriamente nel canale delle isole Formosa e Filippine fui sorpreso da un forte uragano di vento (tayfun) al quarto quadrante con compasso [bussola n.d.r.] che fecemi perdere le quattro vele maggiori e mi levò ogni cosa dalla coperta. Ripristinata ogni cosa, seguii il corso del mio viaggio e precisamente il 9 agosto fui pure sorpreso da altro uragano di vento dal terzo al quarto quadrante del compasso. Questo uragano pure mi cagionò moltissimi danni nelle vele e manovre del bastimento; riparata l'avarea come meglio si puòè proseguì il mio cammino.

Arrivo il 2 dicembre 1854 a Sidney. Qui disertarono da bordo alcuni marinai che sostituii con altri esteri.

Partenza 8 febr. 1855 dal suddetto porto colla destinazione alla Nuova Caledonia, colonia francese con trasporto di 12 passeggeri sudditi francesi e che pagarono pel medesimo Lstg 50.

Arrivo 5 marzo 1855. In queste acque pure per la prima volta si mostrò la bandiera austriaca.

Partenza 7 marzo 1855 dal detto porto vacante in zavorra con destino Manila.

Arrivo 28 apr. 1855 dopo brevissimo viaggio.

Partenza il 16 maggio 1855 con carico di riso, destinazione per Canton”.

Da Canton il cap. Visin ripartì il 14 agosto 1855 per Manila e da qui continuò il suo girovagare con il Brik 'Splendido' alla ricerca di carico fra i porti di Melbourne, Batavia, Surabaya, Singapore, Macao, Timor, Samar, trascorrendo così parte del 1855, il biennio 1856-7 e parte del 1858. Nella sua relazione il capitano Visin pone in bell'evidenza il fatto che lo 'Splendido' è stata la prima nave austriaca ad approdare a Surabaya ed a Timor. Il 25 maggio 1858 il brik arrivò a Singapore da dove, per mancanza

di noleggi soddisfacenti, partì, dopo aver levato i fondi in precedenza depositati alla Banca nazionale inglese, con destinazione al regno di Siam nel mare indo-cinese. In questo paese lo “Splendido” fu il primo bastimento austriaco ad attestare la presenza della marina mercantile austriaca. Il Visin con i fondi prelevati a Singapore acquistò a Bangkok un carico completo di riso per proprio conto. Egli osserva che “il clima del Siam [oggi Thailandia n.d.r.] è perniciosissimo, regnandovi le febbri cagionate dai luoghi paludosi come pure riesce di continuo molesta la quantità degli insetti congiunti al calore eccessivo specialmente nelle ore notturne quasi tutto l’anno”. Il resoconto poi continua:

“Lo ‘Splendido’ lascia il Siam il 2 luglio 1858 diretto a Hong Kong e da qui a Shanghai, ove giunse il 2 agosto 1858”. In quel porto trovò la I.R. Fregata ‘Novara’³, impegnata nel suo viaggio scientifico di circumnavigazione del globo. Il cap. Visin fu accolto dal commodoro Bernhard von Wüllersdorf, dallo stato maggiore della fregata e dai membri della commissione scientifica.

Il cap. Visin, partito da Shanghai il 22 settembre 1858 approdò a Manila il 15 ottobre, da dove proseguì il 15 febbraio 1859 diretto a Trieste, con pieno carico di prodotti giapponesi, cinesi ed indiani per proprio conto. La relazione continua nei seguenti termini:

“Dopo otto giorni di prospero viaggio passai lo stretto di Sonda e proseguì felicemente. Il 14 aprile, anno in discorso, diedi fondo all’ancora al Capo di Buona Speranza per colà rinfrescare i viveri ed il 15 ottobre continuai il mio corso con vento favorevole, cosicchè fui al 1° luglio cinque soli gradi a ponente dello stretto di Gibilterra; parlamentai con una nave americana che mi recò l’infausta nuova dello scoppio della guerra fra l’Austria e la Francia. Immediatamente cambiai direzione con la rotta verso l’Inghilterra. Arrivo il 9 luglio 1859 nel porto di Plymouth. Qui,

³ La fregata “Novara”, impostata nell’arsenale di Venezia nel 1843 col nome di “Minerva”, cambiata nel 1848 in quello di “Italia”, venne definitivamente battezzata “Novara” dagli austriaci ed entrò in servizio nel 1850. Era lunga quasi 50 metri e dislocava tonn. 2037 a pieno carico. Era armata con 42 cannoni. Il 30 aprile 1857 partì da Trieste per una crociera scientifica con circumnavigazione del globo, protrattasi fino all’estate del 1859. L’8 ottobre 1861 lo scafo in legno venne arripato sullo scalo del cantiere “San Rocco”, tagliato secondo la sezione maestra della mezzaria ed allungato di oltre 15 metri per alloggiare la caldaia e la macchina a vapore con propulsione ad elica, sistemata, previa sostanziale ricostruzione della zona poppiera. La “Novara” riprese il mare il 19 aprile 1862. Nel 1864 portò l’imperatore Massimiliano in Messico e ne riportò la salma in patria nel novembre 1867. Il 20 luglio 1866 partecipò alla battaglia di Lissa. Infine, adibita a nave scuola dal 1875, venne demolita nel 1899.

ricevuta dopo alcuni giorni, la rallegrante notizia della pace stipulata a Villafranca mi posi alla vela da Plymouth seguendo il mio viaggio già designato e giunsi felicemente in questo porto franco di Trieste il 30 agosto, dopo aver in ben otto anni consecutivi tragittato nei più remoti angoli del mondo. Ed è pur ben noto che il Brik ‘Splendido’ è il primo bastimento austriaco che ha percorso il grande giro del globo ed abbia fatto sventolare incontrastatamente per primo il glorioso paviglione austriaco di cui mi faccio l’onore di appartenere”.

5. – *La concessione dell’onorificenza imperiale*

Acquisita la relazione cronologica del Visin e completata così l’istruttoria per la concessione dell’ambita onorificenza, il Presidente dell’i.r. Governo C.M., Gutmansthal, invitò il Presidente della Camera di Commercio Vicco a convocare la commissione già in precedenza istituita per il giorno 10 marzo 1860 presso il suo ufficio al fine di esaminare gli atti, non senza però sottolineare che - vista la solennità della riunione - sia il Presidente Gutmansthal che l’attuario (segretario) sarebbero intervenuti “alla predetta pertrattazione in uniforme di stato”, circostanza questa che il Vicco si premurò di prospettare agli altri membri della commissione di nomina camerale affinché si regolassero in conformità

Finalmente il 19 luglio 1860 giunse la comunicazione ufficiale alla Camera di Commercio da parte dell’i.r. Governo C.M. che al cap. Visin era stata conferita l’onorificenza della “Bandiera Bianca” e la croce di cavaliere dell’ordine di Francesco Giuseppe, mentre al cap. Federico Bellavita, scrivano di bordo, era stata concessa la croce d’oro al merito marittimo.

Grazie all’interessamento del Ministro delle Finanze, il Comando della Marina Mercantile ospitò il giorno 31 luglio 1860 sulla fregata “Bellona” le massime autorità locali per la cerimonia della solenne consegna delle onorificenze ai capitani Visin e Bellavita.

Stabilitosi a Trieste, il cap. Visin fece parte di varie commissioni operanti nell’ambito della Camera di Commercio rendendosi particolarmente benemerito quale consulente della locale Accademia Nautica ed anche del *Veritas* austriaco. Morì a Trieste nel 1868 e la Camera di Commercio, nella riunione plenaria del 5 ottobre, tributò un deferente omaggio alla sua

memoria. Il suo esempio – affermò il Presidente Vicco nel discorso commemorativo – è stato di efficace stimolo per altri capitani ed imprenditori a cimentarsi nelle remote regioni dell'Oriente con nuove iniziative di grande impegno personale con beneficio per il porto franco di Trieste e dell'economia dell'Impero.

SAŽETAK: 1851.: *PODUZETNI DALMATINAC USPOSTAVLJA NOVE PREKOOCEANSKE ODNOSI ZA TRŠĆANSKU TRGOVINU*

– Doprinos autora odnosi se na istraživanje nekih promotivnih aktivnosti koje je Austrija poduzela za razvoj pomorskih djelatnosti u 18. i 19. stoljeću (poglavito u pomorskoj trgovini sa zemljama s one strane Atlantika) te o uvođenju posebnog priznanja “Počasne zastave” za pomorske zasluge Giovanniju Visinu (Prčanj - Boka Kotorska) trgovcu i pomorcu koji je oplovio Zemaljsku kuglu u razdoblju od 1851. do 1859. i stigao do Honolulua, u Melbourne i Sidney u Australiji, u Novu Kaledoniju te do Siama u Kineskom moru.

Posljednja dva poglavlja članka usredotočena su na podatke iz brodskog dnevnika te na dodjelu visokog carskog odličja kapetanu Visinu od Carske i kraljevske pomorske gubernije. Kapetan Visin je 19. srpnja 1860. odlikovan s “Bijelom zastavom” i viteškim križem reda Franje Josipa, dok je brodskom pisaru, kapetanu Federicu Bellavita dodijeljen zlatni križ za pomorske zasluge.

Zapovjedništvo Trgovačke mornarice priredilo je prijem 31. srpnja 1860. na fregati “Bellona” povodom svečane ceremonije dodjele odlikovanja kapetanima Visin i Bellavita, a prisustvovali su najveći lokalni dužnosnici.

Kapetan Visin, nakon što se nastanio u Trstu, bio je član raznih komisija pri Trgovačkoj komori, a posebne je zasluge stekao kao savjetnik lokalne Nautičke akademije i austrijskog *Veritasa*. Umro je u Trstu 1868., a Trgovačka komora mu je tijekom plenarne sjednice održane 5. listopada iste godine odala posmrtnu počast.

POVZETEK: 1851.: *DALMATINSKI PODJETNIK RAZŠIRJA TRŽAŠKO TRGOVINO Z NOVIMI ČEZOCEANSKIMI ZVEZAMI*

V tem delu avtor, razen kar se dotika razvoja pomorskih aktivnosti v Avstriji v XVIII. in XIX. stoletju (zlasti pomorske trgovine z čezoceanskimi deželami), opisuje tudi institucijo odlikovanj za pomorske zasluge v zvezi s prošnjo za dodelitev častne zastave, katero je vložil Giovanni Visin (iz Prčnja v Boki Kotorski), pomorščak, ki je objadral svet, pomorec in trgovec, ki se je v obdobju med 1851. in 1859. letom odtisnil vse “do Honoluluja,

Melbournu in Sidneyu v Avstraliji, Nove Kaledonije, ter Siama v Kitajskem morju”.

Zadnja dva poglavja sta osredotočena na beležke, ki so prevzete iz ladijskega dnevnika, ter na dodelitev visokega odlikovanja carske oblasti pomorcema: 19. julija 1860. leta je kapetanu Visinu vročeno odlikovanje bele zastave ter viteški križ reda Franca Jožefa I., medtem ko je kapetan Fridrih Bellavita, ladijski pisar, bil odlikovan z zlatim križem za pomorske zasluge.

Poveljstvo trgovskega pristanišča je 31. julija 1860. leta na vojni ladji “Bellona” pogostilo najvišje lokalne oblasti zaradi ceremonije slavnostne dodelitve odlikovanja kapetanoma Visinu in Bellaviti. Po nastanitvi v Trstu je kapetan Visin sodeloval v različnih komisijah v sestavu Trgovske komore ter se je pokazal zaslužnega kot svetovalec lokalne Navtične akademije in avstrijskeg Veritasa. Umrli je v Trstu 1868. leta. 5. oktobra istega leta je v znak spoštovanja in hvaležnosti ter spomina na njega Trgovska komora sklicala plenarno sejo.