

## Cosmopoliti sull'Adriatico. Mercanti ed industriali tedeschi a Venezia e Trieste

di Maximiliane Rieder

La posizione preminente di Venezia nel commercio del mondo medievale aveva reso questo centro della finanza europea un luogo di forte attrazione per tutte le nazioni commercianti; per tale motivo, la città lagunare possedeva una lunga tradizione di immigrazione tedesca. Già nel 1228 il forte incremento di uomini d'affari tedeschi che vi erano affluiti indusse la Serenissima a far costruire, vicino al Ponte di Rialto, un *fondego*, una sorta di succursale che era ad un tempo alloggio, magazzino e luogo d'affari<sup>1</sup> per i membri della «nazione alemanna»<sup>2</sup>. Per sei lunghi secoli il Fondaco dei tedeschi avrebbe ospitato la corporazione dei mercanti tedeschi: la sua posizione centrale rimarcava il privilegio di cui questi godevano tra i mercanti stranieri di Venezia. Nel corso del Quattrocento, il porto veneziano si trasformò nello snodo principale di tutta la merce proveniente dal versante settentrionale delle Alpi e diretta verso l'area mediterranea e l'Oriente. I negozianti tedeschi, fra cui i Fugger di Augusta, la casa commerciale norimberghese Viatis e Peller, e i mercanti di Polonia, Ungheria e Boemia, erano obbligati a daziare le proprie merci al Fondaco, garantendo alle casse della Repubblica entrate crescenti. Fu di grande portata la decisione del doge Leonardo Loredan di conferire, all'inizio del Cinquecento, la cittadinanza veneziana ai membri della «nazione alemanna», e di autorizzarli al libero commercio in tutto il territorio dello Stato. Così, nel corso del Cinque e Seicento, i mercanti del Fondaco divennero gli intermediari più importanti per il traffico commerciale con la Germania meridionale, le Fiandre, l'Olanda, la Polonia, l'Inghilterra e l'Ungheria.

In seguito alla conquista turca di Costantinopoli nel 1453, il commercio mediterraneo perdette il suo ruolo dominante sull'Occidente. L'Impero ottomano chiuse il Mar Nero alla navigazione mercantile non-ottomana, spodestando le potenze commerciali italiane anche dal precedente ruolo di preminenza nel Mediterraneo orientale. L'impero veneziano, un po' alla volta, fu costretto a ritirarsi. Dopo la scoperta dell'America e l'affermarsi della circumnavigazione dell'Africa, il baricentro dei flussi commerciali globali si spostò verso l'Atlantico e Venezia perdette definitivamente la propria importanza per le merci tedesche in transito. Con la fine della supremazia veneziana sulle vie

---

<sup>1</sup> Un *fondego* era originariamente uno stabile fortificato, dedito alle funzioni di magazzino per le merci e di locanda, costruito dai veneziani in tutti i porti più importanti durante l'età dell'oro del loro commercio con il Levante; a Venezia, anche le *nationes* armena e turca furono ospitati in analoghe strutture.

<sup>2</sup> Le comunità di mercanti si suddivisero in *nationes*. A quella «alemanna» nell'accezione dell'epoca appartenevano tedeschi, austriaci, ungheresi, fiamminghi e altri abitanti delle aree situate a nord delle Alpi.

commerciali verso Oriente e il calo dei traffici marittimi della Repubblica con il Mediterraneo orientale, si prosciugarono anche i flussi di merce verso il Nord, territori dove, durante la prima metà del Seicento infuriava la devastante Guerra dei trent'anni. Nel corso del XVII secolo, la languente economia veneziana subì un'emorragia di mercanti stranieri residenti; anche l'imprenditoria mercantile tedesca si assottigliò entro il 1713, al punto di non contare più di 31 privilegiati. Ad essi andavano aggiunti commessi e altri dipendenti, fra cui annoveravano numerosi adepti della Riforma<sup>3</sup>.

Lo schiacciante dominio marittimo dell'emporio numero uno per i traffici tra Oriente e Occidente aveva per lungo tempo reso vana ogni velleità di sviluppo di Trieste<sup>4</sup>. Favorita dal declino graduale della potenza marittima veneziana e dalla concessione, nel 1719, del diritto di porto franco da parte degli Asburgo, l'economia della città portuale giuliana, situata tra i possedimenti veneziani della riviera adriatica e il Ducato di Carniola, iniziava a decollare. L'Austria, un tempo uno Stato continentale, da quel momento cominciò a cimentarsi nella competizione con le grandi potenze commerciali, a partire dai collegamenti della propria flotta mercantile con i porti dell'Adriatico e del Mediterraneo intero. Fin da quegli inizi Trieste fu caratterizzata da un ambiente cosmopolita. La popolazione, in gran parte dedita ai commerci, era plurilingue e curava i propri interessi anche oltremare e oltre frontiera; la città adriatica divenne però veramente attraente per i commercianti di tutto il mondo durante l'epoca della Restaurazione. Numerosi Stati tedeschi fecero rappresentare i propri interessi, in quello che era divenuto un nuovo caposaldo del commercio marittimo mondiale, da consoli residenti. Trieste non fu soltanto austriaca, ma fu al contempo l'unico porto mediterraneo della Confederazione germanica.

In tutto l'arco di tempo sotto esame nella presente ricerca, che va dagli sviluppi testé accennati fino alla Grande guerra, tra le pur alterne vicende politiche di Venezia e Trieste sotto l'autogoverno e i domini austriaco, francese e italiano, l'immigrazione verso le due città adriatiche da parte di grandi commercianti, banchieri ed imprenditori provenienti dagli Stati tedeschi e dalle libere città imperiali non cessò mai. Vale dunque la pena di analizzare più da vicino le comunità tedesche immigrate tra Sette e Ottocento, sulle quali finora manchiamo di studi particolareggiati<sup>5</sup>. Il periodo cui si fa qui riferimento può essere suddiviso in tre sottoperiodi: il primo che va dal conferimen-

---

<sup>3</sup> T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen und der deutschen evangelischen Gemeinde in Venedig*, Belhagen & Klarins, Bielefeld 1883 (Venezia 1883), riedito da E. Lessing, Firenze 1941, pp. 50-55; H. Simonsfeld, *Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, 2 voll., Cotta, Stuttgart 1887, ristampa Aalen 1968.

<sup>4</sup> Trieste si mise nel 1382 sotto la tutela di Leopoldo III come protettorato e rimase asburgica – a prescindere dalle ripetute occupazioni veneziane e dal periodo napoleonico – fino al 1918.

<sup>5</sup> S. Oswald, *Die Inquisition, die Lebenden und die Toten. Venedigs deutsche Protestanten*, Thorbecke, Sigmaringen 1989, e H. Patzelt, *Evangelisches Leben am Golf von Triest. Geschichte der evangelischen Gemeinde in Triest mit Abbazia, Görz, Fiume und Pola*, Evang. Presseverb. für Bayern, München 1999, offrono una sintesi della storia dei commercianti tedeschi luterani a Venezia e Trieste, focalizzando l'attenzione piuttosto sul loro ruolo come fondatori delle comunità evangeliche locali.

to dei privilegi di porto franco a Trieste fino all'occupazione francese di entrambi i porti e alla fine della Repubblica veneziana; il secondo, che attraversa il blocco continentale e il Congresso di Vienna per dipanarsi fino alla guerra del 1866, e che vede le due città accomunate dalla sovranità asburgica, l'una grazie all'appartenenza al Litorale austriaco e l'altra in forza del suo inglobamento nel Regno Lombardo-Veneto; il terzo, che si conclude con la cesura della Prima guerra mondiale. Sotto il profilo economico è importante distinguere, specialmente per Trieste, l'era preindustriale dalla fase di industrializzazione: mentre gli impulsi maggiori dell'ascesa economica provennero dall'istituzione del porto franco e della borsa, nel corso dell'Ottocento la fondazione di assicurazioni e compagnie armatoriali, l'avvio di raffinerie di zucchero e di cantieri navali e, non da ultimo, la costruzione delle linee ferroviarie costituirono i veri motori dello sviluppo economico e urbano del principale scalo marittimo austriaco. Vorremmo qui ricostruire le reti mercantili tedesche, le iniziative che portarono all'avvio di società di commercio e di assicurazione tedesche, e la stratificazione sociale dell'imprenditoria tedesca insediatasi nell'Alto Adriatico<sup>6</sup>.

### *Privilegi mercantili e libertà confessionale*

A Venezia, la maggioranza dei commercianti residenti nel Fondaco dei tedeschi si compose di luterani, che nell'enclave alemanna alloggiavano e svolgevano i propri affari. I primi scritti di Lutero usciti nei Paesi tedeschi apparvero sulla piazza veneziana quasi in contemporanea. Sotto il tetto del Fondaco nacque la prima comunità di fede protestante nei territori di lingua italiana e una delle più antiche, se non la più antica, d'impronta luterana fuori dall'area tedesca. La comunità evangelica tedesca di Venezia, un'affiliazione confessionale della comunità di Augusta, è documentata sin dal 1650 come istituzione avente sede presso il Fondaco<sup>7</sup>. La Repubblica frapponeva pochi ostacoli agli immigrati non appartenenti alla propria confessione ufficiale; se confrontata con le condizioni esistenti negli altri territori del futuro Regno d'Italia, la situazione a Venezia era favorevole ai non cattolici. Durante le guerre e le contese confessionali dilaganti oltralpe, la Serenissima osservò la neutralità per non compromettere le proprie relazioni commerciali con le città protestanti imperiali; certo, i protestanti di Venezia si trovarono a vivere nella sfera d'influenza dell'inquisizione, le cui competen-

---

<sup>6</sup> Desidero ringraziare, per il sostegno variamente concessomi, gli Archivi di Stato di Trieste (Dott. P. Dorsi) e di Venezia, l'Archivio Centrale dello Stato di Baviera (BayHStA) e gli Archivi comunali di Francoforte (Dr. M. Matthäus), Kaufbeuren (Dr. S. Fischer), Kempten (Dr. F.R. Böck), Lindau e Mannheim nonché R. Reimann e E. Winkler.

<sup>7</sup> Erano previsti un proprio regolamento ecclesiastico, una stanza per il culto in lingua tedesca e un predicatore. I potenti e influenti mercanti del Fondaco avevano un ruolo di centrale importanza all'interno della comunità protestante. Tuttavia la «nazione alemanna», in quanto corporazione di mercanti, non possedeva un carattere confessionale.

ze nella metropoli mercantile furono tuttavia limitate. Nonostante l'autonomia dello Stato veneziano dalla curia di Roma, l'integrazione nell'organismo sociale della città di una comunità di diversa nazionalità e fede non era priva di problemi; di solito il senato tollerava tacitamente i culti acattolici, a patto che non suscitassero scandalo tra la popolazione e osservassero una stretta riservatezza riguardo alle proprie convinzioni religiose. Gli ispettori veneziani vigilavano affinché nessuna delle idee eretiche dal Nord s'infiltrasse tra i locali. Nel Fondaco, peraltro, le riunioni della comunità religiosa furono ben protette, poiché i provvedimenti di sicurezza osservati fino al tramonto della Repubblica permettevano ai soli uomini d'affari tedeschi residenti e ai loro commessi di accedere alla casa di commercio germanica<sup>8</sup>.

Dopo la pace di Passarowitz del 1718, gli Asburgo riconobbero l'importanza dei commerci marittimi<sup>9</sup> e puntarono su Trieste, all'epoca una cittadina italiana di appena 5000 anime e di scarso rilievo commerciale, per farne la rampa di lancio delle proprie ambizioni marittime. A rafforzare la posizione di Trieste e anche di Fiume nei confronti di Venezia, contribuirono soprattutto la dichiarazione del 1717 dell'imperatore Carlo VI sulla libertà di navigazione nell'Adriatico e la sua concessione, nel 1719, del privilegio di libero commercio a entrambe le città marinare. Dopo il passaggio, nel 1714, dei Paesi Bassi spagnoli alla linea austriaca della Casa d'Asburgo (cui sarebbero appartenuti fino al 1795), l'imperatore decise inoltre di spostare la sede della Compagnia orientale, fondata nel 1719 in prevalenza con capitali di Anversa e Gand, a Trieste, per potenziarne i traffici con il Levante<sup>10</sup>. La patente commerciale istituì un Imperial regio tribunale mercantile che divenne operativo nel 1723, per essere confermato nel 1782 da Giuseppe II, che gli conferì anche la caratteristica di un consolato marittimo. Nel 1728, due ulteriori decisioni politiche a favore dello sviluppo economico dell'Austria diedero notevole slancio a Trieste: l'approntamento dei collegamenti viari tra la città portuale e Vienna attraverso il Semmering, e l'abolizione dei dazi di transito già gravanti sulle merci movimentate lungo tale linea di comunicazione. Così, il principale scalo per i traffici sull'asse nord-sud degli Stati ereditari austriaci poté iniziare a far concorrenza a Venezia.

A dire il vero, fu solo poco a poco che Trieste riuscì a incalzare e superare il monopolio adriatico di Venezia. La Serenissima applicava un dazio marittimo e poteva fare affidamento su una propria rete di agenti commerciali dislocati in tutto il Levante,

<sup>8</sup> Sugli influssi della Riforma nella città lagunare, vedi S. Oswald, *Inquisition*, cit., pp. 12 ss., 17-32.

<sup>9</sup> Vienna era entrata nella guerra veneziano-austriaca contro i turchi nel 1716 dalla parte di Venezia. Dopo il trattato di pace con l'Impero ottomano, gli accordi commerciali concedettero libertà di commercio ai sudditi della Sublime Porta residenti nel territorio della monarchia degli Asburgo. Ottenevano i privilegi e le libertà d'affari fino alla Russia anche i greci, in prevalenza oriundi della Macedonia e dell'Epiro; cfr. H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 17.

<sup>10</sup> Per motivi di conflitto con i mercanti triestini, la società fu sciolta nel 1742; cfr. *Nel primo centenario della Riunione Adriatica di Sicurtà (1838-1938)*, La compagnia, Trieste 1939, pp. 61 ss.; R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Österreichische Geschichte, hg v. Wilfram, Bd. 10, Wien 1995, pp. 119 ss.

mentre la sua agguerrita marina militare proteggeva la flotta mercantile contro gli assalti<sup>11</sup>. Per tutelare il commercio marittimo austriaco, dal 1729 fu di stanza a Trieste la marina da guerra del principe Eugenio, sottoposta al comando del conte genovese Pallavicini-Centurioni<sup>12</sup>. La monarchia degli Asburgo rimase per molto tempo dipendente da ufficiali di marina stranieri; spesso un austriaco fungeva da capitano pro forma, mentre un ufficiale straniero teneva l'effettivo comando della nave. La mancanza di ufficiali e marinai locali attirava a Trieste uomini di mare dall'Europa del nord, in particolare da città dell'Hansa come Amburgo, Brema e Lubeca. Solo nel 1754 vi fu istituita una scuola di matematica e nautica per formare ufficiali di nave austriaci<sup>13</sup>.

Ulteriori privilegi imperiali incentivarono l'arrivo di cechi, slovacchi, ungheresi, serbi ed ebrei da tutte le parti della monarchia, favorendo anche l'immigrazione di numerosi commercianti, artigiani e piccoli imprenditori stranieri. Furono attratti dal «porto di Vienna» soprattutto i navigatori e mercanti greci. Dopo l'autorizzazione imperiale a nominare dei consoli a Trieste, nel 1732 la colonia greca creò una propria rappresentanza commerciale, seguita da quella turca. La libertà di culto, concessa ai greci ortodossi nel 1751, incentivò l'afflusso di altri commercianti dal Levante; nel 1753 Maria Teresa, succeduta al padre Carlo sul trono d'Austria, concesse un prestito alla piccola comunità di greci levantini affinché potessero costruirsi una chiesa in città. Il più consistente afflusso di commercianti e imprenditori dall'estero si ebbe tuttavia dalle libere città e dagli Stati territoriali tedeschi<sup>14</sup>, seguito dall'immigrazione proveniente dalla Svizzera, dall'Egitto e dagli Stati italiani.

Fu sempre Maria Teresa a prendere, nei quattro decenni della sua reggenza, le misure più incisive per la promozione del traffico marittimo mercantile triestino e austriaco. Nel 1748-49 concluse dei trattati di protettorato con Tripoli, Tunisi e Algeri, concesse agevolazioni daziarie e tributarie, favori con un'apposita patente le merci in transito, fece ampliare il porto a cui prepose una capitaneria e fondò, nel 1755, una borsa per la libera contrattazione dei prezzi e per l'accomodamento delle vertenze commerciali<sup>15</sup>. Nel 1758, per attirare a Trieste una quota maggiore dei traffici che i Paesi rivieraschi del Danubio stavano convogliando su Amburgo, Maria Teresa promulgò la prima legge di navigazione e rafforzò in tutte le maniere l'espansione della

<sup>11</sup> W. Markov, *Die Triestiner Ostindien Kompanie (1775-1785) und die Nordsee-Adria-Konkurrenz*, Akademie Verl., in *Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag*, a c. di G. Heitz et al., Berlin 1961, pp. 293-302, qui p. 299.

<sup>12</sup> Dopo che l'attenzione dell'imperatore venne attratta da altri affari, e la marina da guerra austriaca sciolta nel 1736, la piccola flotta mercantile austriaca, che trasportava vino, cereali e pellegrini, fu subito nuovamente insidiata dalla pirateria; cfr. H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 17 ss.

<sup>13</sup> Fu elevata al rango di Imperial regia accademia reale e scuola nautica nel 1817-20; cfr. H. von Costa, *Der Freihafen von Triest. Österreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel*, Mechitar, Wien 1838, p. 142.

<sup>14</sup> L. Panariti, *Il «dannato commercio». Trieste nel secolo XVIII*, in «Metodi e ricerche», n.s., XVII, 2 (1998), pp. 111-127. A p. 117, l'autrice riferisce che nel 1730 fu istituita una fiera annuale che attraeva mercanti da varie regioni della monarchia e diverse città italiane. Arrivò anche «un folto gruppo di mercanti tedeschi», ricordava il podestà di Capodistria, preoccupato della «varietà delle merci presenti».

<sup>15</sup> H. von Costa, *Freihafen*, cit., pp. 115 ss.

presenza austriaca nel bacino mediterraneo. A livello di politica interna intraprese al contempo passi importanti verso la creazione di uno spazio economico unificato e liberalizzato, rimuovendo nel 1775 le barriere doganali tra Austria superiore e inferiore, Stiria, Carinzia, Carniola, Gorizia, Gradisca e il Litorale, Boemia, Moravia e Slesia<sup>16</sup>. Con la crescente potenza asburgica alle spalle, Trieste era ora in grado di sfidare Venezia. Godendo di ampie garanzie per la proprietà privata e le libertà contrattuali, il commercio marittimo triestino conobbe un'inaudita fioritura che pose le basi della sua durevole prosperità economica. La fervente città portuale, che nel 1785 arrivò a contare 17.600 cittadini<sup>17</sup>, fu sin dall'inizio della sua espansione marittimo-commerciale un crogiolo di molteplici provenienze etniche, che di lì a poco l'avrebbero trasformata in una vera e propria metropoli commerciale dai forti tratti multiculturali.

Una condizione essenziale per attirare mercanti evangelici come Georg Jacob Miller di Lindau, che si insediò a Trieste nel 1718, fu certamente la libertà di culto. Le prime famiglie di fede luterana – circa una mezza dozzina – erano approdate nella città portuale un anno prima di Miller, mentre una trentina di correligionari s'insediò nell'area tra Trieste e Fiume. Gli uomini d'affari di Monaco, Augusta, Kempten o Norimberga che si affacciarono sulla piazza della città portuale, oltre alla famiglia ristretta avevano spesso al seguito anche i domestici e un parentado più ampio, e questo trasferimento di interi gruppi familiari era l'indice più sicuro della loro volontà di stabilirvisi definitivamente.

Wolfgang Friedrich Renner, insediatosi in città sin dal 1720 provenendo da Kempten, fondò nel 1733 la più antica casa commerciale tedesca di Trieste<sup>18</sup>. Primo direttore della Compagnia orientale, nel 1736 Renner fu nominato presidente del Tribunale mercantile. Nel 1753 suo cugino e socio Johann Georg Dumreicher prese in mano le redini dell'impresa, per essere a sua volta succeduto, nel 1765, da Wolfgang Friedrich Renner<sup>19</sup> e Johann Heinrich Dumreicher (1732-1801). Così la famiglia Renner si accreditò come una delle più influenti e agiate famiglie dell'élite mercantile di Trieste, espletando per generazioni funzioni fiduciarie di prestigio, come quella di regio viceconsole e di console generale di Danimarca per Trieste, Fiume ed Istria, oppure

<sup>16</sup> R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 229; H. von Costa, *ivi*, pp. 86 ss.

<sup>17</sup> H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 18 ss.; *Nel primo centenario*, cit., p. 64.

<sup>18</sup> Questo primo personaggio di una certa importanza, nato nel 1685, giunse a Trieste dopo il tentativo di avviare un'attività commerciale a Fiume. Vedi *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950 (ÖBL)*, a c. di Österreichische Akademie der Wissenschaften, vol. IX, Wien 1988, p. 80; P. Dorsi, *La collettività di lingua tedesca*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. I, *La città dei gruppi 1719-1918*, a c. di R. Finzi, G. Panjek, LINT, Trieste 2001, pp. 547-571, qui p. 550; G. Carrari, *Protestantesimo a Trieste dal 1700 al 2000*, LINT, Trieste 2002, p. 11, 24 ss.; secondo P. Covre, *Mercanti luterani nella Trieste settecentesca*, in «Quaderni giuliani di storia» IV (1983), pp. 23-27, qui p. 23, i primi luterani (Giovanni Pietro Luityens, Mattio Michel, Johann David Lochmann e Johann Adam Wagner) si insediarono nel 1751.

<sup>19</sup> Nobilitato con il predicato «von / de Österreich» nel 1807, dal 1810 dirigeva l'impero commerciale *Pandolfo Federico Oesterreicher* con il figlio Joseph Friedrich (Trieste 1784-1865). Nel 1815 il nipote del fondatore dell'impresa, che rimase senza figli, divenne titolare unico dell'azienda che sciolse nel 1862.

come agenti del Ducato di Modena. Gli interessi commerciali olandesi e danesi furono rappresentati da J. G. Dumreicher, mentre Johann Adam Wagner<sup>20</sup> di Norimberga entrò alle dipendenze della Svezia. Famiglie molto pie come le loro si guadagnavano più facilmente di altre la fiducia dei partner d'affari, avendo spesso anche per questo motivo miglior fortuna e successo economico.

A dispetto dei privilegi concessi alla città in regime di porto franco, la posizione dei protestanti di Svevia, che dal 1750 cercarono di serrare i ranghi organizzandosi, non rimase incontrastata, visto il predominio della confessione cattolica che era anche religione di Stato. Frequentemente i commercianti evangelici inviavano note di protesta alle autorità locali e alla Corte di Vienna, lamentando delimitazioni e discriminazioni. Inizialmente dovettero celebrare il proprio culto tra le mura domestiche, raccogliendosi dal 1753 a casa Renner<sup>21</sup>. Essendo nel corso degli anni raddoppiato il numero delle famiglie protestanti, nel 1778 i mercanti Renner, Wagner e i due Dumreicher di Kempten, nonché David Büchelin, Sebastian Fels<sup>22</sup> e Johannes Weber di Lindau, Johann David Lochmann<sup>23</sup> di Lengenfeld (Vogtland) e Georg Heinrich Trapp<sup>24</sup> di Spira, procedettero alla fondazione di una comunità luterana tedesca, che è considerata l'istituzione più antica degli immigrati di lingua tedesca di Trieste. Come data di fondazione della comunità è indicato il giorno di battesimo di un membro della famiglia Renner<sup>25</sup>. Da quel momento in poi, la vita della comunità di Trieste poté uscire alla luce del sole. A Venezia, per contro, la comunità evangelica avrebbe potuto presentarsi pubblicamente solo dopo l'ingresso delle truppe napoleoniche, e soltanto da allora non perse più tale diritto, anche sotto la successiva amministrazione austriaca. Ma significativamente, a dirigere la comunità triestina furono, nei primi decenni, esponenti della primogenita comunità evangelica di Venezia: troviamo così, tra i «veneziani» del consiglio presbiteriale triestino, i mercanti di Augusta Markus Christoph Balthasar e Karl Friedrich Balthasar von Hößlin, e altri<sup>26</sup>.

<sup>20</sup> Wagner fu nel 1773 al vertice della Borsa; oltre una casa commerciale possedeva fabbriche ben avviate di cera e sapone e di canditi di cui, dopo la sua morte sopraggiunta nel 1781, la moglie Julia Ester assunse la direzione; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., pp. 25 ss. Quale console gli subentrò, intorno al 1808, Conrad Friedrich Wagner.

<sup>21</sup> Solo nel 1782 l'imperatore autorizzò definitivamente la costruzione della chiesa; cfr. P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 563; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 31.

<sup>22</sup> Dal 1768 al 1793 il patrizio rimase membro dell'associazione commerciale di Lindau (Sünfzen), benché visse a Trieste, dove morì. Dal 1793 al 1810 il figlio Johannes Elisäus, membro della stessa corporazione, si insediò a Trieste. A Lindau i vari Fels rivestivano uffici come quello del sindaco e del segretario comunale, o esercitarono professioni accademiche. Vedi A. O. Stolze, *Der Sünfzen zu Lindau. Das Patriziat einer schwäbischen Reichsstadt*, Konstanz, Lindau 1956, pp. 115, 231.

<sup>23</sup> Nel 1762 ricoprì l'incarico del direttore di Borsa, a nomina elettiva annuale; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., pp. 25 ss.

<sup>24</sup> Il ricco mercante Trapp (1731-1821) era, insieme al socio Rokert, titolare di una rinomata casa commerciale che sbrigava affari e spedizioni in tutta l'Europa e con l'Oriente e l'America settentrionale. Ivi, p. 26.

<sup>25</sup> Vedi P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 553; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 33 ss., 63.

<sup>26</sup> Inoltre Emanuel Felix Michaelis di Vienna, Johannes Jakob Braig della città imperiale di Biberach; Theodor Löhley di Simau (Coburgo), Wilhelm Friedrich Kern della città imperiale di Dinkelsbühl, e infine Johann Ludwig Weber.

Nonostante la perdita della precedente supremazia nell'area mediterranea, la Serenissima non si rassegnò ad abbandonare i commerci con l'Europa centrale e settentrionale. Tra il 1759 e il 1781 il ristagno portò però una serie di rinomate case commerciali della «nazione alemanna» alla bancarotta, mentre anche ad Augusta alcune imprese molto esposte nel commercio transalpino andarono in fallimento. Resistero alla depressione e continuarono a fare affari – anche di diversa natura – alcune famiglie mercantili da molto tempo residenti nella città lagunare, come gli Schorer, i Wagner, i Pfanz (di Augusta) e gli Schweyer (di Norimberga). In Giudecca, la fabbrica chimica Fratelli Svajer (Amadeus e Benedikt) produceva il medicinale «cremor di tartaro». Nel 1787 Amadeus Schweyer, che rivestiva anche funzioni di deputato al commercio, partecipò alla fondazione della Compagnia veneta di sicurtà<sup>27</sup>. Dopo la morte dei due fratelli, avvenuta rispettivamente nel 1790 e nel 1804, il nipote Davide Giovanni Weber s'incaricò di guidare la Fabbrica chimica tecnica Weber - Eredi Svajer, spingendo la produzione a 50.000 chilogrammi annui di cremor di tartaro, per cui l'Inghilterra rappresentava il mercato estero più importante. Dal 1823, alla produzione dell'impresa si aggiunse la ceralacca<sup>28</sup>.

Da Lindau, in Svevia, provenivano la famiglia mercantile evangelica dei Pfister nonché i patrizi Rader, specializzati soprattutto nel commercio del sale<sup>29</sup>. Gli Heinzelmänn, invece, commerciavano in tessuti. Questa dinastia di commercianti ebbe una parte notevole nello sviluppo della comunità protestante di Venezia, alla cui cerchia più ristretta i loro esponenti appartennero per un secolo e mezzo. Mentre Georg Jakob Heinzelmänn dirigeva il commercio di tessili all'ingrosso a Kaufbeuren<sup>30</sup>, i fratelli Johann Georg<sup>31</sup> (1689-1731) e Johannes (1697-1765) si trasferirono a Venezia. Il primo vi si fermò temporaneamente, mentre il secondo vi s'insediò stabilmente per fondare un'impresa mercantile che manteneva stretti rapporti con Kaufbeuren, da dove peraltro arrivavano anche dei familiari per assolvere all'apprendistato da commerciante. Così, anche un figlio di Georg Jakob, ricevette la sua formazione nell'azienda veneziana dello zio Johannes<sup>32</sup>, il quale nel 1753 divenne console della «nazione alemanna» presso il Fondaco.

<sup>27</sup> *Nel primo centenario*, cit., p. 58.

<sup>28</sup> F. Basaldella, *Giudecca. Storia e testimonianze*, Marcon uniongrafica, Venezia 1989<sup>2</sup>, pp. 121, 246.

<sup>29</sup> Membri iscritti della comunità furono Elisäus (dal 1719), Martin Matthias (1724) e Zacharias (1738); cfr. A. O. Stolze, *Lindau*, cit., pp. 120 ss.; T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., pp. 199 ss.

<sup>30</sup> La famiglia patrizia fece in origine parte della corporazione dei tessitori a Kaufbeuren. Diventati mercanti all'ingrosso e a lunga distanza, furono ammessi alla potente corporazione dei commercianti, riuscendo in seguito ad esprimere vari sindaci di questa città imperiale. La ditta *Gebr. Heinzelmänn* era ritenuta la più grande casa di commercio in tessuti sulla piazza di Kaufbeuren; essa gestiva filiali in diverse altre città nonché un deposito merci in Bolzano. E. Eggel, *Die Kaufbeurer Heinzelmänn im 18. Jahrhundert*, in «*Kaufbeurer Geschichtsblätter*», Verein, vol. 7, Kaufbeuren 1976, p. 224-232, qui pp. 230 s.

<sup>31</sup> Nel 1714 fu iscritto alla comunità luterana di Venezia, ma nel 1717 andò ad Augusta.

<sup>32</sup> Johannes fu iscritto nel 1715 alla comunità evangelica. I suoi cinque figli Johann Konrad (dal 1750 commesso e dal 1768 mercante, † 1810), Georg Daniel (1768 mercante, † 1816), Sigmund Christoph, Johann Georg Jakob e Seba-



Prima della diffusione dell'industria manifatturiera e di più efficienti sistemi di trasporto terrestre, i porti franchi imperiali di Trieste e Fiume non poterono fungere da porte d'ingresso per una consistente distribuzione di merce sul mercato interno dell'Impero. Non esistevano ancora le ferrovie né il canale di Suez, che poi avrebbe conferito al porto di Trieste una grande importanza. Per il momento, il Carso e le Alpi resero difficoltoso e oneroso l'avvio di merce verso nord, per cui Trieste e Fiume rimasero principalmente dedite alle esportazioni<sup>33</sup>. Anche i porti adriatici dell'Austria riscontrarono dunque i problemi con cui Venezia era alle prese da tempo, *in primis* il fatto che buona parte dell'Europa settentrionale e centrale aveva più convenienza di convogliare il traffico attraverso i fiumi e i canali verso i porti del Nord e da lì sulle rotte atlantiche. Attorno a quelle vie di commercio, era cresciuta e prosperata un'impresoria mercantile ricca di capitali e capacità d'investimento. Con la politica dei privilegi Vienna puntava ad attrarre almeno una parte di questi capitali stranieri, una strategia che produsse però anche effetti non desiderati. Accanto a mercanti pronti a insediarsi stabilmente, affluirono nei due porti franchi affaristi facoltosi e anche qualche cercatore di fortuna squattrinato. Molti stranieri inclini alla speculazione provvidero a riesportare i profitti, sottratti alla circolazione dell'economia locale. Nel 1775-85, ad esempio, le opportunità d'investimento attrassero dall'estero capitali cospicui, che però per la maggior parte ripartirono prontamente alla volta dei luoghi di provenienza. Ciò anche perché nei centri della finanza europea ancora si vedevano nei porti di «Trieste e Fiume più che altro agenzie di commercio levantine» che, in paragone ai porti sul Mare del Nord, apparivano solo come modeste «porte sul retro di casa»<sup>34</sup>.

L'élite mercantile di Trieste si reclutava tra i membri della Borsa, alla cui direzione parteciparono anche i commercianti tedeschi. Commercianti all'ingrosso accreditati presso l'Imperial regio tribunale mercantile potevano partecipare alle contrattazioni dietro una delibera unanime della Deputazione di borsa, che a sua volta rappresentava l'intero ceto mercantile accreditato. L'elezione dei sei, poi dieci, mercanti che componevano la Deputazione veniva effettuata con un voto di maggioranza da parte della corporazione della Consulta, che era un consiglio composto da quaranta negozianti di borsa particolarmente esperti<sup>35</sup>. Ebbene, per l'anno 1782 sono documentabili ben cinque deputati di borsa di estrazione protestante: Renner, Weber, Johann Leonhard Bogner, Fels e Büchelin. Naturalmente essi non rappresentavano l'unica comunità

---

stian Wilhelm († 1816), nel 1780 furono insigniti del titolo nobiliare da Giuseppe II; cfr. T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., pp. 84, 87, 232; H. Simonsfeld, *Fondaco*, cit., p. 183.

<sup>33</sup> Per una documentazione sull'interscambio triestino, per provenienza e destinazione dei carichi secondo la quantità e il valore delle merci movimentate nel 1767 e nel 1782, cfr. R. Finzi, *Trieste, perché*, «Working Paper» n. 63 (2000), Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Università degli Studi di Trieste, pp. 29 ss.

<sup>34</sup> W. Markov, *Triestiner Ostindien Kompanie*, cit., pp. 300 ss.

<sup>35</sup> Le nomine sia alla Deputazione che alla Consulta venivano avallate dal governatorato di Trieste (*Gubernium*); cfr. H. von Costa, *Freihafen*, cit., p. 117; M. Cattaruzza, *Cittadinanza e ceto mercantile a Trieste: 1749-1850*, in Id., *Trieste, Austria, Italia tra Settecento e Novecento. Studi in onore di Elio Aphi*, Del Bianco, Udine 1996, pp. 57-84, qui pp. 67 ss.

confessionale presente tra l'élite mercantile triestina: nello stesso torno di tempo, dieci tra le più grandi compagnie di commercio appartenevano a titolari ebrei, e altre a tedeschi cattolici, greci e italiani. Ma sembra certo che nella seconda metà del Settecento il ruolo dei protestanti fosse notevole.

I Fels, i Büchelin e i Weber provenivano dalla città imperiale di Lindau, che dominava la navigazione mercantile sul Lago di Costanza. I direttori dell'Imperial regia privilegiata compagnia di Trieste e Fiume, Renner, Weber, Johann Georg Trapp, J. A. Wagner e Johann Heinrich Frohn<sup>36</sup>, furono al contempo titolari di grandi società commerciali con sede a Trieste. Sulle navi di Frohn – di cui conosciamo i nomi: «Elisabetta», «Aurora», «Capricciosa» e «Filadelfia» – venne esportata un'ampia gamma di prodotti. Frohn promosse l'apertura di nuove linee di navigazione con il Nordamerica ed era considerato uno dei più facoltosi commercianti all'ingrosso nella Trieste del secondo Settecento; dal 1783 fu anche rappresentante della locale Compagnia delle Indie orientali, fondata nel 1775 ma destinata a fallire già nel 1785-86. Il ramo di commercio più importante fu la spedizione<sup>37</sup>. Tra gli accreditati in borsa si trovarono inoltre Elisäus Rittmeyer, anche lui esponente dei mercanti di Lindau<sup>38</sup>, il mercante G. H. Trapp, proveniente dal Principato elettore del Palatinato e attivo a Trieste sin dal 1775; e il mercante all'ingrosso Vinzenz Maurizio Edler von Mohrenfeld<sup>39</sup>, che nel 1780 venne nominato agente commerciale del Principato elettore di Palatinato e Baviera. Quello triestino divenne, così, uno degli uffici consolari più antichi della Baviera, che fino a quel momento aveva designato agenti commerciali con patente di nomina soltanto a Bordeaux (1762) e ad Amburgo (1769). Nel 1811 Johann Jakob Gaddum<sup>40</sup> assunse la posizione di fiduciario consolare a Trieste per il Regno di Baviera, in un momento in cui lo scalo era occupato dai francesi. Gaddum fu, come del resto Frohn, adepto della comunità evangelica elvetica, la seconda comunità protestante di Trieste, che praticava non il tedesco ma la lingua italiana. Da una stima fiscale del 1808-09 del valore dei beni immobili e del capitale societario dei contribuenti triestini, risulta che il patrimonio dei più facoltosi mercanti tedeschi non fosse – o non

---

<sup>36</sup> Johann Heinrich (1739-1794) fu il figlio primogenito di una famiglia patrizia di Mannheim, attiva nel commercio di ferramenta e ben inserita nella corporazione dei mercanti. Nel 1772 contrasse matrimonio a Vienna; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., p. 24.

<sup>37</sup> H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 19.

<sup>38</sup> La casa di commercio *Bartholomä Rittmeyer u. Comp.* fece parte dell'associazione mercantile di Lindau; cfr. A. O. Stolze, *Lindau*, cit., pp. 188, 197.

<sup>39</sup> *Beschreibung der Handlung und des Industriefleißes der K.K. Seestädte und Freihäfen Triest und Fiume*, Schumann, Leipzig, Orlandini, Triest 1804, p. 19.

<sup>40</sup> La famiglia di Mannheim s'associava alla corporazione dei mercanti e fu attiva nel campo dei frantoi di olio e dei mulini da cereali nonché dei torchi per la vinificazione della frutta; possedeva anche fabbriche di porcellana e filande di cotone (Heidelberg). I Frohn e i Gaddum providero a intessere relazioni matrimoniali. E. Bassermann, *Nachrichten über die Familie Frohn nebst Mitteilungen über die Familien Kußel und von Heiligenstein*, H. Haas, Mannheim 1906, pp. 59 ss.

fosse più – paragonabile a quella della borghesia commerciale di origine greca, ebraica e italiana<sup>41</sup>.

I germanofoni costituirono nella società triestina la componente linguistica più consistente dopo gli italiani e gli slavi. I censimenti effettuati nella città portuale negli anni 1765 e 1775 restituiscono una prima idea approssimativa riguardo alla provenienza geografica e alla stratificazione sociale degli immigrati di lingua tedesca<sup>42</sup>. Considerando che nelle province mistilingue di Carinzia e Stiria il tedesco fu prevalente, a Trieste i cittadini di lingua tedesca venivano in particolare dalla Carinzia, seguiti nell'ordine da quelli dell'Austria superiore e inferiore, di Vienna e della Stiria. Pur in misura minore, persone di lingua tedesca sono accertabili anche tra i nativi di Boemia, Moravia, Ungheria e Tirolo. Più modesta risulta la quota degli immigrati dai territori tedeschi, tra cui spicca la Baviera (con 10 e 35 abitanti rispettivamente)<sup>43</sup>. A quanto pare, si trattava soprattutto di commercianti. L'istituzione di filiali di case commerciali e di aziende manifatturiere tedesche nelle città adriatiche e l'invio di rappresentanti – spesso membri della famiglia titolare – seguirono una strategia consapevolmente elaborata per rafforzare le proprie attività economiche, estendendo la rete degli affari a livello internazionale.

Dopo la morte di Maria Teresa, Giuseppe II continuò a dare sostegno non solo al lancio del porto di Trieste; all'interno della sua monarchia, cechi, serbi e ungheresi venivano facilitati nello sviluppo della loro lingua e letteratura. Con la sua legislazione iniziò una nuova era anche per i sudditi non cattolici all'interno dello Stato plurinazionale. L'editto di tolleranza del 1781 diede quindi un impulso anche all'industria e al commercio, concedendo a protestanti e greco-ortodossi libertà di culto nonché il diritto di costruire chiese e scuole. L'imperatore concedette anche la possibilità di rientro per i profughi di fede in precedenza espatriati. Un editto del 1782 concedette maggiori libertà religiose anche agli ebrei. A Trieste, tuttavia, la libertà confessionale non nacque con gli editti di tolleranza, ma si basava sin da prima sulle disposizioni per il porto franco<sup>44</sup>.

Per i mercanti tedeschi di Venezia l'ingresso delle truppe francesi nel 1797 significò la fine di tutti i privilegi, mentre al contempo la città lagunare sembrava perdere ogni significato come base di commercio. I francesi introdussero il *Code civil* e imposero l'emancipazione degli ebrei. La pace di Campoformio, con la quale la stessa Venezia fu assegnata alla casa degli Asburgo, comportò un ulteriore declino della Serenissima,

---

<sup>41</sup> P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., pp. 550 ss. Nel 1809 i francesi obbligarono Weber e Trapp al versamento di contribuzioni.

<sup>42</sup> Gli austriaci di lingua tedesca e i tedeschi provenienti dalle città imperiali e dai principati formarono due ambienti contigui, ma differenti: da un verso accomunati da lingua e cultura, rimasero dall'altro divisi parzialmente per confessione religiosa. Nel corso dell'Ottocento si sarebbe aggiunta una certa divergenza politica, in quanto i secondi seguirono con interesse la politica di Berlino.

<sup>43</sup> Per le elaborazioni, vedi P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., pp. 547 ss.

<sup>44</sup> H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 38.

tanto più che anche l'intera costa istriana e dalmata, già sotto il dominio veneziano fino al territorio di Cattaro, era caduta in mano agli Asburgo. Durante il temporaneo ritorno del governo francese, avvenuto alla fine del 1805, venne progettato di adibire il Fondaco dei tedeschi a sede dell'autorità doganale, idea questa scartata con il ritorno all'Austria, quando vi si installò l'ufficio postale. A ogni modo, nel settembre 1806 i commercianti tedeschi dovettero abbandonare la loro secolare dimora, che per più di 150 anni aveva ospitato anche il luogo di culto della comunità evangelica. Per poter celebrare le proprie funzioni religiose, nel 1813 la comunità prese in affitto la Scuola dell'Angelo Custode; Sebastian Wilhelm von Heinzelmann, il cui padre Johann era stato console del Fondaco, nell'anno successivo anticipò la somma per l'acquisto della Scuola, regalandola infine alla comunità<sup>45</sup>.

L'opprimente dominazione francese, che nel 1797, nel 1805-06 e nel 1809-13 colpì anche Trieste, mise i commercianti di fronte al blocco del porto, a pesanti tassazioni e restrizioni delle libertà personali. L'Austria, per contro, in quei passaggi perse il suo accesso al Mediterraneo e un'importante posizione strategica. Il blocco continentale, proclamato dalla Francia contro l'Inghilterra nel 1806, avviò a Trieste un periodo di crisi economica il cui culmine sarebbe stato raggiunto durante la terza occupazione francese. Così, tra il 1808 e il 1812, la popolazione diminuì da 33.200 a poco più di 20.000 abitanti<sup>46</sup>. Dal 1807 la marina britannica bloccò le coste dell'Adriatico, facendo dell'isola di Lissa il proprio caposaldo. La supremazia della flotta militare inglese ostacolava pesantemente la navigazione di altri Stati fino quasi a paralizzarne il commercio marittimo. Johann Christoph Ritter, nativo di Francoforte<sup>47</sup>, riuscì a rompere il blocco continentale contrabbandando da Malta, che dal 1800 era un protettorato britannico, un carico di salnitro, importante per la produzione di polvere da sparo. Dopo la conclusione del suo apprendistato nel 1804, Ritter era stato assunto dall'impresa commerciale londinese Rougemont & Behrends compiendo numerosi viaggi d'affari, tra cui quelli a Lubeca, in Sicilia, a Malta, a Trieste, a Fiume e a Ofen (poi parte di Budapest). Nel 1807 fu attivo, per conto di un'altra casa inglese, sulle piazze commerciali siciliane e maltesi. In seguito si trattenne a Trieste, Fiume e Pest. Con il commercio di salnitro creò le basi del suo ingente patrimonio, che gli permise di fondare a Vienna, con il fratello maggiore Johann Karl, una Imperial regia casa di commercio all'ingrosso. Nel 1813 tornò a Trieste e aprì con la J. Ch. Ritter & Comp., un'altra impresa commerciale. Due anni dopo Ritter, detentore di pacchetti azionari

<sup>45</sup> T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., pp. 91, 98.

<sup>46</sup> Nel 1809 Trieste fu associata alle *Provinces Illyriennes*, ossia ai territori austriaci conquistati ed annessi dalle truppe napoleoniche sulle sponde orientali dell'Adriatico e nell'area delle Alpi orientali. Cfr. *Nel primo centenario*, cit., p. 66.

<sup>47</sup> Ritter (1782-1838) cominciò nel 1796 un apprendistato presso la ditta V. A. Mayer di Francoforte. Il quinto di nove figli del capo revisore doganale Johann Balthasar Ritter perse presto il suo padre. Dal 1533 al 1743 la famiglia aveva per sei generazioni espresso teologi e altri studiosi. Uno degli antenati di parte paterna era stato un teologo difensore di Lutero.

di varie compagnie d'assicurazione, comprò un'importante raffineria triestina di zucchero coloniale, che nel 1819 trasferì la propria sede nell'area doganale di Gorizia<sup>48</sup>; dal Goriziano lo zucchero bianco penetrava perfino nei mercati più remoti della monarchia.

Nel bel mezzo di quei tempi agitati, nel 1808, a Trieste la fondazione della casa commerciale per spezie, farmaci e caffè di David Joseph Buchler fu coronata da un successo dirompente. Buchler & Co. estese il raggio dei propri affari fino alla Russia, concentrandosi sempre di più sull'importazione del caffè. Egli era originario di una dinastia di commercianti in vino di Gerlachsheim, che disponevano di importanti filiali ad Augusta, Francoforte, Colonia e Amsterdam. Era sposato con Euphrosyne, sorella di Joseph Anton von Maffei, futuro grande industriale di Monaco dedito alla costruzione di locomotive. Nel momento in cui il commercio di vini quasi s'arrestò a causa delle guerre napoleoniche e delle nuove barriere doganali, Buchler sottopose al suocero Peter Paul von Maffei la proposta di aprire a Trieste una ditta di importazioni. Maffei, immigrato da Trento nella città di residenza della Baviera, aveva fatto carriera quale commerciante all'ingrosso; possedeva anche un tabacchificio e una banca. Decise di sostenere il progetto del genero concedendogli, tra l'altro, un credito di 30.000 fiorini. Nel 1817 la famiglia Buchler si fece naturalizzare a Trieste e poco dopo, all'inizio degli anni Venti dell'Ottocento, Davide divenne ombudsman dell'imprenditoria commerciale<sup>49</sup>.

### *Trieste e Venezia nell'epoca della Restaurazione*

Dopo il crollo dell'Impero napoleonico, l'imprenditoria mercantile triestina non mancò di mettere in buona luce il proprio porto davanti ai sovrani europei riuniti al Congresso di Vienna. Le misure protezionistiche disposte dalle autorità viennesi per ripristinare le precedenti relazioni commerciali, ebbero di nuovo un particolare riguardo per il porto giuliano<sup>50</sup>. Nel 1825 furono anche levate le barriere doganali tra l'Impero e il Regno Lombardo-Veneto. Dopo la loro reintegrazione nella compagine statale asburgica, i territori che avevano sperimentato l'amministrazione francese mantennero alcune di quelle che erano comunque delle conquiste sul piano giuridico.

---

<sup>48</sup> L'industria austriaca dello zucchero di canna inizialmente si concentrò a Trieste (importazione) e Vienna (consumo). La fabbricazione di zucchero dalla barbabietola, incominciata durante il blocco continentale, non riusciva ancora ad affermarsi. Dopo il 1819 la produzione di zucchero coloniale ricevette un nuovo grande impulso; cfr. R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 188; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 126; (G. Stefani), *Die Jahrhundertfeier der Assicurazioni Generali 1831-1931*, Trieste 1931, pp. 24 ss.

<sup>49</sup> W. Buchler, *Dreihundert Jahre Buchler. Die Unternehmen einer Familie, 1651-1958*, Braunschweig 1958, pp. 52 ss., 59.

<sup>50</sup> U. Cova, *Il ruolo decisivo delle società di assicurazione e del ceto mercantile di Trieste per la fondazione del Lloyd austriaco*, in *Lloyd Triestino 1836-1986. Dall'Adriatico al mondo*, Trieste 1986, pp. 28-35, qui p. 29.

In queste province, tra le più evolute dell'Impero degli Asburgo, il commercio ebbe un ruolo centrale e già prima della rivoluzione del 1848 si sarebbero visti spuntare anche i primi germogli dell'industrializzazione. Nel complesso dell'Impero, tuttavia, il settore secondario fu ancora asfittico, con la sola eccezione della Boemia. Privo degli stimoli che avrebbero potuto dare uno sviluppo industriale più significativo, anche il sistema bancario rimase abbastanza arretrato, ragion per cui Vienna tentò di favorire con misure legislative lo sviluppo di banche e casse di risparmio. Più dinamico fu invece il settore assicurativo, anche perché era legato non all'industria ma al commercio, piuttosto fiorente. Per quanto concerneva il traffico marittimo, con Venezia, Trieste e Fiume la monarchia degli Asburgo ora disponeva di tre grandi scali. Solo uno di essi tuttavia, Trieste, dal 1818 fece parte della Confederazione germanica – fino alla sconfitta austriaca contro la Prussia nel 1866, con la conseguente esclusione dell'Austria – e quindi fu anche formalmente privilegiata. Gli utili realizzabili nel settore assicurativo furono infatti notevoli, e costituirono una forte attrattiva; anche per questo motivo non pochi armatori e commercianti di Fiume, Venezia e dell'isola di Lussino trasferirono i propri affari a Trieste.

Il numero dei consolati insediati a Trieste da parte di Stati interessati al commercio con Paesi lontani aumentò fortemente. Già dalla metà del Settecento i mercanti residenti venuti dalle aree della Germania meridionale e delle aree costiere del nord, per lo più anche capi delle comunità evangeliche, ricoprirono il ruolo di consoli per gli Stati nordeuropei<sup>51</sup> e le città portuali della Germania settentrionale. L'anagrafe di Trieste registrò una quota crescente di naturalizzazioni di sudditi tedeschi: la quota più significativa di immigrati proveniva dalla Baviera<sup>52</sup>. A Trieste, 15 consoli rappresentavano altrettanti Stati<sup>53</sup>. Tre anni dopo la morte di Gaddum, avvenuta nel 1815, la Baviera nominò il commerciante all'ingrosso Johann David Schnell-Griot di Lindau regio console bavarese. Già prima della Rivoluzione francese la Baviera e la Prussia erano stati presenti sulle piazze adriatiche tramite consoli e agenti. La Prussia ripristinò l'attività consolare nel novembre 1817 a Venezia e dal 1818 a Trieste, per meglio curare i propri interessi nell'area adriatica<sup>54</sup>. Nella città lagunare, l'agente consolare Anton von Cornet curava gli interessi commerciali bavaresi nell'area del Mediterraneo. Tra i 13 consoli accreditati che in quel momento tutelavano gli affari mercantili di

---

<sup>51</sup> Johannes Ludwig Weber nel 1818 divenne console svedese. Titolare di una casa commerciale nel 1815, acquisì la cittadinanza austriaca, e nel 1817 insieme a J. F. Renner, Trapp e J. E. Ritter formò la sovrintendenza della comunità evangelica; cfr. P. Covre, *Mercanti luterani*, cit., p. 26.

<sup>52</sup> P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., pp. 554.

<sup>53</sup> Stati Uniti d'America, Baviera, Danimarca, Francia, Modena, Portogallo, Prussia, Roma, Russia, Sardegna, Svezia, Svizzera, Sicilia, Spagna, Toscana. Fu vacante la rappresentanza della Turchia.

<sup>54</sup> *Hof- und Staats-Schematismus des Österreichischen Kaiserthums*, Wien 1818; Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz, III. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Atti dei consolati di Trieste e di Venezia; BayHStA, Atti del consolato Venezia (I) e del consolato di Trieste.

vari Paesi esteri a Venezia, quello della Baviera fu l'unico di uno Stato tedesco<sup>55</sup>. Grazie all'alleanza con Napoleone<sup>56</sup>, il giovane Regno fu sull'Adriatico un passo avanti rispetto agli altri Stati tedeschi. Nonostante la politica ondeggiante di Monaco, gli agenti commerciali bavaresi di Venezia e di Trieste occuparono quasi continuamente il loro posto. Per l'organizzazione dei servizi consolari bavaresi ebbero gran peso le perizie e le proposte provenienti dagli enti di autogoverno corporativo delle categorie economiche. Particolare importanza nei dibattiti interni ebbe la corporazione mercantile di Norimberga, per la quale Trieste fungeva da testa di ponte per i suoi scambi con il Levante. Nel 1826 gli stessi organi esprimevano raccomandazioni per l'istituzione e l'assegnazione di agenzie commerciali nei giovani Stati dell'America centrale e meridionale. Nel 1830 e nel 1834, su incarico dell'amministrazione centrale delle dogane, formularono proposte per la nomina dei consoli sulle principali piazze mercantili europee<sup>57</sup>. A Trieste, intanto, il numero dei consoli continuava a crescere, assestandosi su 27 entro il 1836<sup>58</sup>. Tra questi, sette agivano per degli Stati tedeschi: le città anseatiche di Brema e Lubecca, i Regni di Hannover, Sassonia<sup>59</sup> e Württemberg e il Granducato di Baden<sup>60</sup>.

Non mi pare ancora sufficientemente appurato in quale misura la flotta mercantile asburgica, pur indubbiamente in forte crescita, riuscisse a rimpiazzare i traffici marittimi delle ex potenze coloniali dell'America latina dopo la fine dell'*Ancien Régime*. Un'analisi quantitativa dei flussi di merce proveniente da Messico e Brasile potrebbe forse dare una misura dei vantaggi che gli scali dell'Impero asburgico trassero dal declino degli storici capisaldi commerciali dislocati sulla costiera atlantica dell'Europa occidentale, tanto più che gli Stati indipendenti del nuovo mondo preferirono stringere contatti commerciali diretti senza più intermediazioni spagnole o portoghesi. Ad aprire le coste del Brasile alla navigazione triestina era stato il direttore del Banco illirico d'assicurazioni, Graziadio Minerbi<sup>61</sup>. Dopo la stipulazione di relazioni diploma-

---

<sup>55</sup> Gli altri furono: Danimarca, Inghilterra, Modena, Portogallo e Brasile, Roma, Russia, Sardegna, Svezia, Sicilia, Spagna, Toscana e Turchia. Il consolato di Francia fu vacante; *Hof- und Staats-Schematismus*, ivi, p. 225. Nel 1813 il von Cornet risulta attivo come agente, ma forse lo era già dal 1808; *Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Bayern*, München 1813, p. 96.

<sup>56</sup> Dal 1806 al 1810 l'espansione territoriale della Baviera portò all'inglobamento del Vorarlberg, della Contea di Tirolo, degli ex-Principati vescovili di Trento e Bressanone nonché dei *Welschen Confinen* intorno a Rovereto e il Lago di Garda; cfr. E. Weis, *Montgelas 1759-1838. Eine Biographie*, Beck, München 2008, vol. 2, pp. 428 ss.

<sup>57</sup> Solo dopo il 1871 la Camera di commercio di Monaco riuscì a rafforzare la propria influenza; cfr. G. Hetzer, *Die bayerischen Konsulate und ihre archivalische Überlieferung*, in «Archivalische Zeitschrift» vol. 80 (1997), pp. 139-155, qui p. 142.

<sup>58</sup> H. von Costa, *Freihafen*, cit., p. 115.

<sup>59</sup> Da circa il 1823, gli interessi di Dresda erano rappresentati dal mercante all'ingrosso F. T. von Reyer.

<sup>60</sup> Il mercante all'ingrosso e grande azionista Lutteroth (vedi nota 79), fu dal 1832 console per il Baden e dal 1837 rappresentò anche gli interessi commerciali del Granduca di Mecklenburgo, dal 1855 come console generale.

<sup>61</sup> Fin dal 1780, Minerbi, commerciante di origine greco ebraica, aveva fondato una delle più rilevanti case commerciali; fu uno dei principali proprietari delle saline di Trieste nonché giudice del Tribunale commerciale e, sotto Napoleone, anche membro del Consiglio comunale; cfr. P. Cova, *Lloyd austriaco*, p. 33; *Il centenario delle Assicurazioni Generali*, cit., pp. 26 ss.

tiche tra il Brasile e l’Austria nel 1825 e la conclusione di un trattato commerciale e di navigazione l’anno successivo, dal 1828 un console rappresentava gli interessi del Brasile a Trieste. Probabilmente i rapporti dinastici non erano estranei all’intensificazione del commercio transoceanico<sup>62</sup>. In tutte le regioni con condizioni climatiche adatte furono create nuove piantagioni di caffè; specialmente in Brasile il caffè divenne il prodotto nazionale d’esportazione numero uno, seguito dal caucciù e dallo zucchero grezzo da canna. In tutta Europa si diffusero caffetterie come centri della socializzazione borghese, talora fungendo anche da circoli politici o letterari. Già nel Settecento «la bevanda dei turchi» era divenuta di moda nei salotti borghesi dell’America settentrionale e del nostro continente. A Venezia già dal 1647 erano nate le prime botteghe del caffè, mentre a Trieste in particolare i greci e gli esponenti della comunità elvetica del Cantone dei Grigioni avevano aperto di questi locali<sup>63</sup>.

Se tutto questo fu di notevole stimolo per l’economia portuale triestina, a Venezia, per contro, nei primi decenni dopo il tramonto della Repubblica le costruzioni navali e l’industria ristagnavano (con la parziale eccezione dell’industria del vetro a Murano) e la laguna si stava insabbiando. Diminuendo l’importanza del porto, Venezia spostò l’epicentro di produzione dal bacino di San Marco verso la periferia nord-occidentale. Tuttavia, dall’apertura del porto franco nel 1830 e dalla franchigia doganale potevano trarre qualche vantaggio il commercio su commissione e le attività di import-export. Mentre la linea di navigazione a vapore verso Trieste era già stata avviata nel 1818, una più significativa possibilità di ripresa delle attività portuali si delineava con gli interventi di sistemazione del porto di Malamocco avviati negli anni 1840 e l’apertura, nel 1844, di linee di navigazione fluviale verso la Lombardia. Altri uomini d’affari austriaci, inglesi, norvegesi, francesi, tedeschi e svizzeri si stabilirono in laguna per diventare azionisti o soci di aziende commerciali e industriali insediate da tempo<sup>64</sup>. Tra questi, i commercianti e finanziari tedeschi furono particolarmente numerosi e attivi.

In generale, dagli anni Trenta dell’Ottocento la rivoluzione dei trasporti contribuì considerevolmente all’integrazione geografica dei mercati. La costruzione della Imperial regia privilegiata strada ferrata ferdinanda lombardo-veneta, tra Venezia e Milano, iniziata nel 1838 e completata a tratti solo tra il 1842 e il 1857, risale a un’iniziativa

<sup>62</sup> La figlia dell’imperatore Francesco II, Maria Leopoldine, consorte dal 1817 del principe ereditario portoghese, con l’indipendenza di Brasile e l’incoronazione di Dom Pedro, divenne nel 1822 imperatrice della nuova monarchia costituzionale. Dopo la morte dell’arciduchessa asburgica, Dom Pedro I nel 1829 si sposò con Amalie von Leuchtenberg, nipote del re di Baviera Massimiliano I Giuseppe. Tra il 1826 e il 1839 la Baviera nominò sei agenti commerciali in Brasile. Si veda *Hof- und Staatshandbuch der Königreichs Bayern*, München 1833, p. 99.

<sup>63</sup> I commercianti tedeschi frequentavano in particolare il Caffè Stella Popolare; cfr. N. Carboni Tonini, *Note sui caffè a Trieste dal Settecento al primo Novecento*, in *Dal Litorale austriaco alla Venezia Giulia*, a c. di F. Salimbeni, Del Bianco, Udine 1991, pp. 291-296, qui pp. 290, 294 ss.; L. Rischbieter, *Globalisierungsprozesse vor Ort. Die Interdependenz von Produktion, Handel und Konsum am Beispiel «Kaffee» zur Zeit des Kaiserreichs*, in «Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung» 17 (2007) 3, pp. 28-45, qui p. 36.

<sup>64</sup> A. Bernardello, *Iniziativa economiche, accumulazione e investimenti di capitale (1830-1866)*, in AA. VV., *Storia di Venezia. L’Ottocento*, a c. di S. Woolf, IEI, Roma 2002, pp. 567-601, qui p. 567.



congiunta del 1835 di Francesco Varé e di Sebastian Wagner. L'ingegnere veneziano e il mercante tedesco – che si era consigliato con gli uomini d'affari tedeschi di Venezia – si aspettavano dalla possibilità di raggiungere la città lagunare dalla terraferma un rilancio dell'economia portuale e cittadina. La Camera di commercio di Venezia esaminò il loro progetto di una società accomandita per la costruzione ferroviaria, incaricando una commissione di cinque esperti di precisarla; tra loro c'era Friedrich Christian Oexle, un industriale e uomo d'affari di Augusta. Nel 1838 questi fu tra i promotori della Società veneta per la ricerca ed escavo di prodotti minerali, l'anno successivo tra gli otto fondatori della Società veneta commerciale che importava beni coloniali e cotone dall'America<sup>65</sup>; nel 1840 avviò un mulino a vapore nell'ex chiesa di San Girolamo di Canareggio, con cui approvvigionava i fornai locali, ma esportava anche la farina fino in Brasile<sup>66</sup>. Nel 1851 Oexle assunse il posto di console bavarese a Venezia, rimasto vacante dal 1845. Il collegamento alla terraferma per mezzo del ponte ferroviario, inaugurato nel 1846, favorì un certo sviluppo del turismo e aiutò la ripresa delle attività produttive, con l'effetto anche di incentivare lo sviluppo industriale alla periferia della città lagunare, e la maggiore specializzazione delle posizioni centrali come San Marco e Rialto in attività del terziario.

Rientrata la rivoluzione del 1848-49 dopo l'assedio di Venezia, nel 1851 l'imperatore Francesco Giuseppe autorizzò la riapertura del porto franco e dell'arsenale. Quest'ultimo fatto fu di interesse anche perché isuo fratello, l'arciduca Ferdinando Massimiliano, quale comandante supremo dal 1854, doveva riorganizzare la marina da guerra. Nonostante le peripezie politiche dell'epoca, Venezia stava dunque in quel torno di tempo riprendendosi, sia ammodernando le manifatture tradizionali sia insediando *ex novo* impianti industriali di una certa importanza, spesso con il concorso di investimenti esteri. A Salomon von Rothschild (1774-1855) facevano capo un commercio all'ingrosso di carbone e una salina con sede legale a Venezia. Il secondogenito del fondatore della dinastia Rothschild, nato a Francoforte e morto a Parigi, che nel 1819 si era stabilito a Vienna, fu proprietario anche della fabbrica di bitume I. r. Priv. Stabilimento adriatico dei cementi idraulici ed asfalto, avviata in Giudecca nel 1842 con macchine a vapore dell'ultima generazione<sup>67</sup>. La decisione di Salomon di investire nell'estrazione del sale marino all'inizio degli anni Quaranta dell'Ottocento è da vedere «come parte di una strategia di espansione nella regione adriatica», come ha

---

<sup>65</sup> Wagner morì già nel 1835, Oexle (\*1801) nel 1864. Vedi A. Bernardello, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-regia strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta (1835-1852)*, Istituto veneto di scienze, lettere e arti, Venezia 1996, pp. 17 ss., 63, 159.

<sup>66</sup> L'impresa trasformata nel 1857 nella società per azioni I.r. Stabilimento di Molini a Vapore, con la perdita del mercato austriaco nel 1866 cadde in difficoltà; cfr. F. Bertuch, *Beiträge zur Vorgeschichte der Befreiung und Einheit Italiens*, Halle 1909, p. 80; A. Bernardello, *Iniziativa economiche*, cit., p. 578.

<sup>67</sup> F. Basaldella, *Giudecca*, cit., pp. 220 s., 258 s.

fatto notare Ferguson<sup>68</sup>. I suoi interessi, su cui si avrà ancora modo di tornare, erano volti a congiungere Vienna all'aerea industriale della Moravia tramite ferrovia e a prolungare tale linea dalla capitale austriaca fino a Trieste, integrandola con la navigazione mercantile nell'Adriatico, e inserendo nel circuito ad esempio la lignite e l'asfalto estratti e imbarcati in Dalmazia.

Le reti del commercio globale funsero in tutta Europa come canali di diffusione di innovazioni tecniche e organizzative. Dalla seconda metà del Settecento, i mercanti più agiati di Trieste allargavano frequentemente i loro affari all'armamento di navi mercantili. Per i proprietari delle singole navi o addirittura di piccole flotte mercantili, l'aspetto della sicurezza di nave e carico divenne sempre più importante<sup>69</sup>. L'attività armatoriale si fece finanziariamente più impegnativa, e la saldatura con il settore finanziario «naturale». I presupposti sembravano favorevoli per gli armatori e anche per le assicurazioni: per quanto lo Stato di polizia neo-assolutista di Metternich limitasse le libertà politiche personali, la libertà d'impresa e di commercio ne ricevettero per converso ampio sostegno. Gli enormi capitali accumulati nel commercio a raggio mondiale furono alla ricerca d'ulteriore impiego. La fondazione di banche e assicurazioni, costituite come società private di persone o di azioni, offriva una prospettiva redditizia. Già nel 1766 la casa commerciale triestina Brentano Cimaroli & Venino aveva partecipato alla costituzione della prima società assicuratrice negli Stati asburgici; Brentano, la cui impresa commerciale due anni dopo andò in fallimento per l'esito negativo delle proprie speculazioni<sup>70</sup>, fu di gran lunga il più importante tra i 52 azionisti fondatori della Compagnia d'assicurazioni, alla quale prese parte anche Renner. Questa esistette fino al 1811. I fondatori delle assicurazioni triestine provenivano dagli ambienti dei mercanti, fabbricanti, banchieri e avvocati, e furono dotati di notevoli mezzi. Nel 1826, ben 17 società lavoravano nel ramo dell'assicurazione marittima. Anche la crescente comunità tedesca della città adriatica fu attiva in questo settore. Nel 1830 fu istituito il Banco alemanno d'assicurazioni marittime, con un capitale sociale di 150.000 fiorini. Ma la banca d'assicurazione, diretta da Carlo D'Ottavio Fontana e altri due direttori, ebbe vita breve chiudendo i battenti già nel 1846<sup>71</sup>. In ambito marittimo una troppo scarsa dotazione di capitale e la mancanza di riassicurazione, al primo infelice combinarsi di grossi danni da rimborsare mettevano facilmente in forse la liquidità e sopravvivenza di un'assicurazione.

<sup>68</sup> N. Ferguson, *The World's Banker. The History of the House of Rothschild*, Weidenfeld & Nicolson, London 1998, p. 438.

<sup>69</sup> U. Cova, *Lloyd austriaco*, cit., p. 29.

<sup>70</sup> La famiglia Brentano si era insediata a Francoforte nel Seicento proveniente dal Lago di Como. Trafficcava soprattutto in vino, spezie, generi coloniali e agrumi. Dal 1750 *Brentano & Cimaroli* commerciava da Trieste con l'Italia meridionale inviandovi in particolare merci provenienti dalla Slesia, dalla Sassonia e dalla Svevia; cfr. *Il centenario*, cit., p. 23. Secondo L. Panariti, *Il «dannato commercio»*, p. 126, la società commerciale nacque a Genova ed ebbe filiali a Livorno e Amsterdam.

<sup>71</sup> *Die Jahrhundertfeier*, cit., pp. 38 ss.; H. von Costa, *Freihafen*, cit., pp. 125-135.

Divenne oltremodo importante per lo sviluppo del commercio e dei traffici a Trieste un renano di origine ugonotta di nome Karl Ludwig Bruck<sup>72</sup>. Sin dal 1836 si impegnò come presidente di un comitato triestino per la promozione di una ferrovia Milano - Venezia - Trieste - Vienna. Divenuto ministro del Commercio dell'Austria nel 1848-51, fece avanzare la costruzione del primo collegamento ferroviario con Trieste e le pianificazioni per il canale di Suez. Chi era Bruck? Dopo la sua partecipazione alla campagna militare prussiana contro le truppe napoleoniche, egli aveva lavorato prima in una libreria e poi come impiegato presso una fabbrica di Bonn. Al contempo, frequentava all'università qualche corso di diritto ed economia politica. Nel 1820 andò a Londra, per studiare ai Lloyds l'organizzazione della navigazione inglese e della borsa delle assicurazioni marittime, ma il suo tentativo di farsi assumere dalla *British East India Company* fallì. Nel 1821, Bruck arrivò a Trieste con l'idea di imbarcarsi per aggregarsi alla lotta d'indipendenza greca. Ma un primo impiego all'ufficio del console prussiano Carl Friedrich Brandenburg dissuase il filellenista di confessione protestante dai propositi rivoluzionari. Venne invece in contatto con il titolare di un grande emporio economico e finanziario, Franz Thaddäus von Reyer<sup>73</sup>; la Reyer & Schlick si accingeva a diventare una delle imprese triestine più quotate nell'ambito dell'importazione di zucchero e caffè nonché di cotone, rum, legno e spezie. Reyer divenne presidente dell'Azienda assicuratrice fondata nel 1822, ben presto assunta a una delle maggiori compagnie d'assicurazione d'Europa, con numerose filiali all'estero. Nel 1828 Bruck si era imparentato via matrimonio con la casa commerciale Buschek & Co., che deteneva una partecipazione nell'Azienda assicuratrice, oltre a un filiale a Bahia in Brasile. Nello stesso anno ne venne nominato segretario generale, gestendone più tardi la liquidazione. Bruck si conquistò velocemente la fiducia degli ambienti mercantili triestini. Nel dicembre 1831 contribuì anche, ma solo indirettamente, alla fondazione delle Assicurazioni generali austro-italiche, adoperandosi a favore del progetto attraverso i suoi molteplici rapporti personali e altolocati.

Le famiglie Minerbi, Morpurgo, Parente, Ralli e gli altri promotori delle Generali<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Bruck (1798-1860) era originario di Elberfeld (ora Wuppertal), che nel 1777 entrò a far parte della Baviera, poi, nel 1806, dell'Impero napoleonico e infine, nel 1815, della Prussia. Vedi *ÖBL*, vol. I, Wien 1957, p. 117; C. von Wurzbach, *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich*, II, Verl. der Typographisch - Literarisch - Artistischen Anst., Wien 1857, pp. 165-168; *Allgemeine Deutsche Biographie*, a c. di Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, vol. 3 (1876), pp. 376-388; H. Best, W. Weege, *Biographisches Handbuch der Abgeordneten der Frankfurter Nationalversammlung 1848-49*, Droste, Düsseldorf 1996, pp. 109 ss.; H. Urbanski, *150 Jahre Generali - 100 Jahre Erste Allgemeine. Ursprung, geschichtliche Motivation*, F. Molden, Wien 1982, pp. 12 ss.; R. Charmatz, *Minister Freiherr von Bruck: Der Vorkämpfer Mitteleuropas. Sein Lebensgang und seine Denkschriften*, Hirzel, Leipzig 1916.

<sup>73</sup> Nativo della Valcanale (allora in Carinzia), Reyer (1760-1846), dopo gli studi a Klagenfurt arrivò nel 1782 a Trieste. La sua azienda, fondata nel 1803, ebbe tra l'altro filiali a Londra e armò navi proprie. Vedi R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 188; *ÖBL*, cit., p. 106; P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 550; U. Cova, *Lloyd austriaco*, cit., p. 34.

<sup>74</sup> Tra cui più tardi fu anche Pasquale Rivoltella, cfr. H. Urbanski, *150 Jahre Generali*, cit., pp. 14 ss.

crearono una base finanziaria particolarmente solida, raccogliendo un capitale sociale dall'ammontare eccezionalmente alto di due milioni fiorini. Già nel primo anno di esercizio furono mandati agenti ad Alessandria, in tutta l'area d'interesse levantina e a Bordeaux. A Venezia, le Generali insediarono una seconda direzione. Inizialmente la nuova compagnia praticava soprattutto l'assicurazione marittima, ma offriva anche polizze contro i danni da incendio e grandine. Come nelle altre importanti società triestine d'assicurazione contro i rischi del trasporto marittimo, fluviale e terrestre, anche gli azionisti delle Generali furono in prevalenza grandi armatori oppure (com)proprietari di imprese locali del commercio all'ingrosso. Il primo consiglio d'amministrazione si compose di finanzieri greci ed ebraici, nonché di mercanti di lingua italiana e tedesca<sup>75</sup>. Vediamo un po' più da vicino chi fossero questi ultimi.

Nel 1832 e nel 1835 entrò a farne parte l'industriale di Augusta barone August von Eichthal, in qualità di socio della casa commerciale triestina Hößlin & Springer<sup>76</sup>. Il nipote del banchiere di corte di Monaco, Aron Elias Seligmann, rappresentava in quanto console gli interessi commerciali del Belgio, come del resto altri membri del consiglio di amministrazione, come Johann Wilhelm Sartorio, che era console della Sassonia, e Anton Tichy, rappresentante degli interessi della Prussia e del Brasile<sup>77</sup>. Uno dei maggiori azionisti fondatori delle Generali, il già menzionato Ritter<sup>78</sup>, nel 1835 si dimise dalla carica di primo presidente dopo aver avuto controversie con Johann Baptist Rosmini, dal quale venne rimpiazzato al vertice della società. Nel 1826 Hermann Lutteroth<sup>79</sup>, figlio di un regio consigliere commerciale in Prussia, lasciò la casa commerciale e bancaria del cugino Ascan<sup>80</sup>, la Lutteroth & Co., una delle prime

---

<sup>75</sup> L'assicuratore Sebastian Karl Rosenkart, socio della ditta Mayer & Rosenkart, costituì nel 1833 una casa commissionaria e di spedizione di generi coloniali; cfr. P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 555; *Il centenario*, cit., pp. 49-58.

<sup>76</sup> *Il centenario*, cit., pp. 51, 56, 90. La sorella di August, Caroline, fu la moglie del banchiere e commerciante Wilhelm von Hößlin, la cui impresa ebbe filiali, tra le altre, a Venezia e Trieste. Heinrich Hößlin, eletto nel 1835 "censore" delle Generali, fu socio delle imprese di Springer e più tardi di Uhlich. Fra i quattro direttori delle Generali, Gottlieb F. Springer fu considerato lo specialista dell'assicurazione marittima; ivi, pp. 55, 267. Anche D'Ottavio Fontana dal 1838 sedeva nel consiglio amministrativo.

<sup>77</sup> Sartorio trafficava in cotone e cereali. Dal 1829 al 1854 fu consigliere comunale, membro e dopo presidente della deputazione di Borsa. *ÖBL*, cit., p. 429. Tichy, dal 1810 socio della Wessely & Tichy di Trieste, era già attivo nel settore assicurativo. Con la fondazione della società commerciale Dutilh & Tichy (1828) divenne comproprietario di raffinerie di zucchero a Lubiana e Graz; cfr. *Die Jahrhundertfeier*, cit., pp. 28 ss.

<sup>78</sup> Il deputato di borsa manteneva rapporti estesi con i proprietari di fondi nei dintorni e con i circoli politico-economici. La famiglia venne in possesso di vasti poteri con giurisdizione proprietaria. Elevato, in riconoscenza dei suoi meriti, al ceto nobiliare ungherese nel 1829, Ritter fu conferito il titolo «von Záhony» secondo la cittadina nell'ex comitato Ungvár, dove possedeva uno zuccherificio da barbabietola. Il diploma di nobiltà venne conferito anche ai fratelli e commercianti all'ingrosso, Christoph e Hektor Wilhelm; cfr. *Die Jahrhundertfeier*, cit., pp. 24 s.; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 294.

<sup>79</sup> Lutteroth (1808-1890), nativo di una famiglia luterana di banchieri a Mühlhausen in Turingia, aveva iniziato la sua carriera di mercante a Brema.

<sup>80</sup> L'influente commerciante Ascan Wilhelm Lutteroth aveva fondato la sua impresa nel 1815; nel 1835 divenne consigliere della città anseatica.

di Amburgo, per trasferirsi a Trieste ed entrare come socio nella ditta mercantile Crampagna, Kern & Co., la quale faceva capo alle Assicurazioni marittime<sup>81</sup>. Quando nel 1834 la società fu sciolta dopo la morte dei titolari, Lutteroth costituì con Johann Jodocus Anton Brentano la ditta bancaria Brentano, Lutteroth & Co; nell'anno successivo, entrò a far parte del consiglio d'amministrazione delle Generali. Il socio Brentano, invece, nel 1836 divenne console triestino della libera città di Francoforte, carica questa rivestita fino al 1851, quando passò al dicastero delle Finanze a Vienna come consigliere<sup>82</sup>. Un altro membro ancora del primo consiglio d'amministrazione delle Generali fu il sassone Gustav Adolf Uhlich. Arrivato a Trieste nel 1826, gestiva con i fratelli Eduard e Gotthard – titolari di ditte con sedi a Dresda e Smirne tra di esse collegate –, l'importazione di frutta. A Bolzano fondò nel 1829, con la locale casa commerciale Holzhammer, un'impresa di commercio su commissione, di spedizioni e d'importazioni, che ebbe un notevole successo. Il socio Holzhammer divenne, per contro, il primo agente delle Generali a Bolzano.

Nel 1835, insieme a Ritter, ai direttori Anton Seipelt e Springer nonché al dirigente Rosenkart, Uhlich si ritirò dalle Generali per passare al Banco adriatico, società al vertice delle assicurazioni triestine dell'epoca grazie a un'imponente capacità finanziaria. Tale società per azioni, fondata nel 1826 da Angelo Giannichesi di Zante con soci triestini, è considerata l'antesignana di una nuova assicurazione marittima e del trasporto, la Riunione adriatica di sicurtà (RAS, fusasi nel 2006 con la tedesca Allianz AG), di cui Uhlich sarebbe diventato uno dei direttori. Nel 1836 Alessandro Daninos giunse a Trieste con l'intento di lanciare in Austria un'iniziativa nei rami marittimo, incendio e vita per conto di tre grandi compagnie d'assicurazione di Anversa. Convinse i direttori del Banco adriatico, Giannichesi e Vita Salem, ad agire di comune accordo. Dato che il governo austriaco negava la concessione, fondarono nel 1838 la RAS come affiliata locale del Banco adriatico, per cui era sufficiente l'autorizzazione del governo del Litorale<sup>83</sup>. Rimanendo membro della direzione fino al 1851, fu competenza di Uhlich espandere la rete di filiali della RAS in un entroterra triestino ampiamente inteso: il suo ruolo fu infatti decisivo anche per la costituzione dell'agenzia generale RAS di Vienna<sup>84</sup>. Tra i fondatori<sup>85</sup> di provenienza tedesca, oltre a Lutteroth – che

<sup>81</sup> Joseph Crampagna, Reyer e altri tre commercianti avevano costituito nel 1814 l'assicurazione marittima; cfr. H. von Costa, *Freihafen*, cit., p. 126; G. Sapelli, *Uomini e capitali nella Trieste dell'Ottocento. La fondazione della Riunione Adriatica di Sicurtà*, in «Società e storia» 26 (1984), pp. 821-874, qui p. 850.

<sup>82</sup> P. A. von Brentano di Tremezzo, *Stammreihen der Brentano, mit Abriß der Familiengeschichte*, Bad Reichenhall 1933, p. 12. Il primogenito (Francoforte 1803 - 1870 Vienna) Anton Brentano, mercante e cittadino di Francoforte, acquistò nel 1867 la cittadinanza austriaca. Maria Theresia Caterina Brentano di Cimaroli (1710-1785) fu la bisnonna. Il successore di Brentano nell'ufficio di console, il commerciante all'ingrosso Moritz Scharff, nel 1853 contrasse matrimonio a Trieste con la famiglia von Brucker (Aloysie).

<sup>83</sup> G. Sapelli, *Uomini e capitali*, cit., pp. 844 ss., 849 ss.

<sup>84</sup> Uhlich (Bautzen 1802-1882 Zagabria) nel 1848 fu capitano della Guardia nazionale a Trieste; cfr. *Die Jahrhundertfeier*, cit., p. 29; *Nel primo centenario*, cit., pp. 221, 421.

<sup>85</sup> Altri membri della direzione furono Marco Kulchnich (\*1786 Castelnuovo - Kotor) fino al 1855 e Stamaty Zizi-

sarebbe rimasto alla direzione della RAS fino al 1890 –, vi fu anche Carl Christian Schwachhofer. Nel 1815 il fabbricante di tessili di Magonza aveva assunto, assieme al fratello Ludwig, il controllo della manifattura di filo e panni di lana di Giuseppe La Brosse, considerato un agente segreto di Napoleone; nel 1835 divenne titolare unico della C. & L. Schwachhofer<sup>86</sup>. Insieme a Giannichesi, Daninos e i proprietari di alcuni dei maggiori empori mercantili triestini, Schwachhofer e Lutteroth, furono gli azionisti più importanti dell'assicurazione<sup>87</sup>. Lo strepitoso successo del nuovo istituto rese superfluo quella che sulla carta era stata la casa madre, il Banco adriatico, sciolto nel 1862.

Più ancora che non altri segmenti del settore, l'assicurazione marittima esigeva un'attenta valutazione dei rischi, tra i quali rientravano le condizioni geografiche, politiche e climatiche di ogni rotta marittima e il genere di ogni carico da assicurare su di essa. Spesso la mancanza di informazioni e statistiche affidabili stava all'origine di un'errata conduzione degli affari, per cui l'acquisizione di informazioni attendibili e soprattutto veloci divenne una premessa del successo commerciale. Anche i commercianti di caffè avevano bisogno di informazioni rapide sull'andamento dei mercati lontani. Le relazioni dei consoli ricevute dalle piazze più importanti sia per l'acquisizione che per lo sbocco del bene trafficato rendevano possibile una stima della raccolta, delle giacenze globali di magazzino e dello sviluppo futuro della domanda. Un'accumulazione localmente concentrata di *know-how* in ambiti contigui come esisteva a Trieste, poteva creare vantaggi particolari nella lotta concorrenziale globale per i traffici commerciali e finanziari<sup>88</sup>. Però ci voleva un'iniziativa coordinata per sviluppare questo potenziale, sgravando le assicurazioni e società commerciali dalle costose e impegnative indagini singolarmente intraprese. Nel 1833 Karl Ludwig Bruck finalmente riuscì a ottenere l'adesione del ceto mercantile triestino a un suo piano, presentato già nel 1830. Questo prevedeva di creare, sull'esempio dei Lloyd's londinesi studiato anni prima, un'istituzione dedicata a procacciare e prontamente trasmettere a mercanti, spedizioni e assicurazioni notizie precise su traffici e mercati, e sulla navigazione lungo le principali rotte del mondo, attraverso una fitta rete di corrispondenti commerciali. Il Lloyd austriaco, fondato come «catasto navi» da 19 assicurazioni marittime, varie banche e azionisti singoli – tra cui persino Stati come la Baviera, la Grecia e l'Egitto –, teneva le statistiche del traffico marittimo corrente di Trieste e aprì un servizio

---

nia, sostituito nel 1839 da Michele Delta di Salonico (membro fino al 1847); cfr. *Nel primo centenario*, cit., p. 421; G. Sapelli, *Uomini e capitali*, cit., p. 853.

<sup>86</sup> Già nel 1801 i fratelli erano attivi nella tessitura. C.C. (1776-1843) fu membro della direzione della RAS fino alla morte. Suo nipote Adolfo (1811-1880), che aveva un commercio di tappeti orientali, gli subentrò alla direzione fino al 1855. Nel 1864 la ditta *Schwachhofer & Vielli* fu liquidata; cfr. *Nel primo centenario*, cit., pp. 118, 221.

<sup>87</sup> G. Sapelli, *Uomini e capitali*, pp. 866-870.

<sup>88</sup> L. Rischbieter, *Globalisierungsprozesse*, cit., pp. 31-35.

d'informazioni che attingeva dati da ogni dove, tra cui i giornali stranieri<sup>89</sup>. La prima direzione del Lloyd riuniva 15 tra i personaggi più in vista del mondo economico di Trieste, tra cui Bruck e Carl Regensdorff. Quest'ultimo, nativo di Wangerooge nel Granducato di Oldenburg, fu attivo presso la Reyer & Schlick e aveva dato un deciso contributo all'istituzione dell'Azienda assicuratrice<sup>90</sup>. Direttore generale del Lloyd austriaco divenne Reyer, uno dei maggiori importatori di beni coloniali e forse il più facoltoso e potente mercante di Trieste dell'epoca.

Ad eccezione dei due piroscafi della compagnia inglese che manteneva il collegamento con Venezia, il traffico marittimo e il commercio di Trieste con gli Stati italiani, la Grecia, l'Egitto e il Levante ottomano dipendeva dalla navigazione a vela, in prevalenza greca. Con innegabile lungimiranza, Bruck proponeva la fondazione di una società di navigazione a vapore che doveva regolarmente collegare Trieste con i più importanti porti dell'Adriatico e del Mar di Levante. L'imperatore Ferdinando I rilasciò l'autorizzazione proprio alla direzione del Lloyd e nel 1836, con il sostegno del principe Metternich e di un azionista del calibro di Salomon von Rothschild, la nuova compagnia di navigazione fu istituita, sotto la direzione di Bruck e la presidenza di Reyer, come seconda divisione del Lloyd austriaco. Nell'anno successivo fu aperta la prima rotta, quella per Costantinopoli. L'area d'azione privilegiata per il traffico di linea della compagnia sarebbe diventata quella dell'Oriente, ma il ramo di attività principale sarebbe divenuto il trasporto a nolo, per il quale il Lloyd acquistò in Inghilterra piroscafi e carbone. Il trasporto di carbone, in prevalenza dalla Gran Bretagna, costituì la voce singola più cospicua del bilancio.

Quando nel 1838 la società cadde in una crisi finanziaria, un prestito della Banca Rothschild ne evitò il crollo. Come contropartita il banchiere, che dal 1834 controllava la miniera di Siveric, ottenne un contratto per la consegna di carbone dalmata valido per tutti gli anni 1840. Il carbone solforoso dell'Austria venne impiegato soprattutto nel servizio di linea per Venezia e sulle linee per la Dalmazia. Per il rifornimento delle navi in rotta verso la Grecia e il Levante, Bruck acquistò carbone Newcastle di alta qualità<sup>91</sup>. Ormai il Lloyd stava agendo come una vera e propria compagnia armatoriale. Con l'ottenimento della concessione del servizio postale nell'Adriatico, pose le basi per l'ulteriore espansione nell'ambito del nolo marittimo e del trasporto passeggeri. Nel

---

<sup>89</sup> R. E. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats. Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, F. Steiner Verlag, Wiesbaden 1975, p. 43; W. Rohrbach, *Versicherungsgeschichte Österreichs Bd. 1: Von den Anfängen bis zum Börsenkrach des Jahres 1873*, Holzhausen, Wien 1988, pp. 258 ss.

<sup>90</sup> Regensdorff (1792-1879), in quanto consigliere municipale e membro della deputazione di Borsa, promosse nel 1857 la nascita del cantiere Stabilimento tecnico triestino; cfr. *ÖBL*, cit., pp. 105 s.

<sup>91</sup> R. E. Coons, *Steamships*, cit., pp. 40 ss. Sul prestito Rothschild, vedi pp. 90-94. Secondo Ferguson, *The World's Banker*, cit., pp. 434-438, la visione imprenditoriale di Salomon prefigurava probabilmente un sistema di trasporto integrato in ambito asburgico. Possedeva miniere di asfalto e di carbone in Dalmazia nonché la miniera di mercurio d'Idra (Idrija; ora Slovenia). La sua strategia di integrazione verticale mirava a un approvvigionamento di ferro e acciaio per la fabbricazione di rotaie che fosse indipendente dalle importazioni inglesi.

corso dell'estensione della propria rete di servizi e comunicazioni con il Levante, la Grecia e l'Egitto, il governo viennese lo incaricò d'istituire anche nelle maggiori città portuali di quell'area uffici per le spedizioni postali. Infine, il Lloyd ottenne anche i contratti di spedizione postale per conto della marina da guerra.

Durante la trentennale reggenza in Grecia di Otto I, figlio di re Lodovico I, per la Baviera in particolare aumentò l'importanza del traffico marittimo con il Mar di Levante via Trieste. Ma per Monaco il commercio levantino riservava particolari problemi: da una parte mancavano un trattato d'amicizia, un trattato commerciale o la ratifica di rapporti diplomatici con l'Impero ottomano, per cui la Sublime porta rifiutava di accreditare i consoli bavaresi nominati nel 1831 per Costantinopoli e Smirne<sup>92</sup>; dall'altra, i consoli bavaresi installatisi nel 1836 ad Atene, a Patrasso e nell'isola di Siros nelle Cicladi, in forza dell'alleanza stretta con la Grecia quattro anni prima, non riuscivano ad assolvere alla loro missione. Nonostante i rapporti politici privilegiati, il collocamento dei prodotti finiti bavaresi sul mercato greco riusciva difficile a causa dell'agguerrita concorrenza prussiana. Di fronte a tali difficoltà il console bavarese a Trieste, Schnell-Griot, estese le proprie responsabilità anche agli affari in Grecia. Rimasto vacante il posto di Schnell-Griote, nel 1839 Bruck si offrì a Lodovico I come nuovo console bavarese. La Baviera prese in seria considerazione la domanda del direttore gerente del Lloyd, ma alla fine non l'accettò temendo di esporre gli interessi levantini della Baviera a interferenze austriache, ovvero del Paese ai cui interessi commerciali il Bruck sembrava troppo legato<sup>93</sup>. Entrò in servizio della Baviera per 26 anni Georg Gwinner, un commerciante di Augusta e presidente del consiglio ecclesiastico della comunità luterana di Trieste. Lutteroth<sup>94</sup> invece tutelava dal 1840 gli interessi prussiani, prima nella veste di viceconsole, poi dal 1844 come console e infine, dal 1851, come console generale, rimanendo al contempo tra i quattro direttori del Lloyd.

Il cuore degli affari commerciali e delle contrattazioni di borsa locali divenne il Tergesteo, un complesso di edifici a galleria creato da Bruck nel 1842 con il sostegno del governatore conte Franz Stadion. Divenne sede di varie assicurazioni, di un istituto per la letteratura mercantile nonché del direttorio e della tipografia del Lloyd. Dopo la morte del suocero, avvenuta nel 1848, Bruck ereditò l'impresa commerciale e la compagnia armatoriale di Buschek, che si trovava in difficoltà finanziarie causate da una sua accomandita in Brasile. Durante la rivoluzione del 1848 il liberale Bruck, che

---

<sup>92</sup> Esclusi rimasero i candidati dell'imprenditoria mercantile greca dell'Asia minore, poiché i sudditi del sultano furono indesiderati sul Bosforo nel ruolo di consoli stranieri.

<sup>93</sup> R. E. Coons, *I primi anni del Lloyd Austriaco: politica di governo a Vienna ed iniziative imprenditoriali a Trieste (1836-1848)*, Del Bianco, Udine 1982, p. 19, n. 19. Dal 1844 Bruck curava gli affari commerciali di Portogallo.

<sup>94</sup> Nel 1853 l'Austria elevò Lutteroth a barone, titolo nobiliare che la Prussia avrebbe poi confermato. Dopo la sconfitta dell'Austria contro la Prussia, la Confederazione germanica del nord gli affidava la rappresentanza a Trieste; cfr. H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 293.



l'anno precedente aveva acquisito il diritto di cittadinanza a Trieste, fu eletto deputato della città giuliana all'assemblea nazionale di Francoforte, e Lutteroth deputato supplente. Il parlamento designò Bruck alla commissione economica e lo nominò presidente della commissione della marina. Con le discussioni ancora in corso a Francoforte, il governo austriaco nominò Bruck ministro del Commercio, dell'Artigianato e delle Opere Pubbliche, un dicastero di nuova istituzione. In tale veste si prodigò nella costituzione di tribunali mercantili e di una rete di camere di commercio e di artigiano. Nel 1850 sostituì la Borsa mercantile di Trieste con una Camera di commercio e industria<sup>95</sup>. Egli si mostrò particolarmente impegnato nel voler migliorare le comunicazioni austriache con l'area dello *Zollverein*, l'unione doganale fondata nel 1834 senza l'Austria che di fatto comportò una divisione della Confederazione germanica sul piano economico. Bruck favorì l'avvicinamento dell'Austria – e ne avrebbe voluto l'adesione all'unione doganale –, nella speranza di creare uno spazio economico integrato di 70 milioni di abitanti in Europa centrale, di cui Amburgo peraltro non faceva parte, e che in Trieste avrebbe avuto il porto più importante quanto meno per il traffico con l'Oriente. Anche per questo motivo mise in primo piano l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria. Già nel 1848 era stato avviato il gigantesco progetto della *Südbahn*, il collegamento del centro con l'Adriatico, importante sia dal punto di vista economico che da quello militare. La mano di Bruck era anche dietro all'ampliamento dei due principali porti adriatici, e a Trieste il ministro istituì l'Imperial regia autorità centrale nautica, quale principale anello di congiunzione tra Stato centrale e navigazione marittima. Con lo sviluppo delle infrastrutture e la riforma delle poste e dei telegrafi diminuì la precedente asimmetria nella distribuzione delle informazioni tra le varie piazze finanziarie, rendendo realizzabili nuove tecniche mercantili come i contratti a termine. In quest'ottica, il ministro modernizzava anche il sistema consolare puntando, soprattutto in Levante, a rendere più sicuro il commercio. Dopo tre anni di grande fervore, nel 1851 Bruck tornò alla direzione del Lloyd di Trieste. Due anni più tardi riuscì a concludere un accordo commerciale con gli Stati dello *Zollverein*, pur vedendo fallire il suo progetto di adesione austriaca. Nel 1853, nell'imminenza della guerra russo-turca, Vienna lo inviò come internunzio a Costantinopoli. Né l'Austria né la Prussia intervennero direttamente, osservando una posizione neutrale percepita – in particolare dall'alleato tradizionale dell'Austria, la Russia – come filo-ottomana. Nel 1855, a guerra di Crimea ancora in corso, von Bruck fu richiamato a Vienna per essere di nuovo nominato nel Consiglio della corona, questa volta come ministro delle Finanze<sup>96</sup>.

<sup>95</sup> H. Best, W. Weege, *Handbuch*, cit., p. 405; R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 237.

<sup>96</sup> A causa delle sue benemeritenze per Trieste e dei suoi successi diplomatici, nel 1849 fu nobilitato con il predicato di barone. Uno scandalo politico suscitato da forniture per l'esercito durante la guerra del 1859, in cui fu coinvolto anche von Bruck, l'inducevano nel 1860 a togliersi la vita. R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., p. 241; *Primo centenario*, cit., p. 97; M. Cattaruzza, *Alle frontiere dell'impero: il litorale asburgico*, in *L'Adriatico. Mare di scambi tra Ori-*

Superata la crisi di Crimea, il 1857 sembrò di buon auspicio per chi da tempo sperava di legare il commercio greco più strettamente a Trieste. Ma le aspettative, nutrite soprattutto in Baviera, furono un'altra volta deluse, rimanendo precaria la posizione bavarese in Grecia, dove si fece fortemente sentire l'influenza delle grandi potenze protettrici Russia, Francia e Gran Bretagna<sup>97</sup>. Dopo la destituzione, nel 1862, della monarchia «bavarese» di Grecia, il navigato agente del Lloyd austriaco Hermann Bernau, che per lungo tempo aveva svolto l'incarico di console onorario bavarese ad Atene, subentrò nel consolato di Venezia. La Casa di Wittelsbach sentiva un vincolo di gratitudine verso chi aveva dato sostegno incondizionato a re Otto, mettendosi tanto nei guai da subire anche la cattura da parte del nuovo governo greco provvisorio. Nel 1863 la Baviera designò il Bernau anche a console generale per i porti marittimi austriaci a Trieste, in una posizione ritenuta strategicamente importante<sup>98</sup>. Dopo che l'Austria dovette cedere il Veneto a re Vittorio Emanuele II in conseguenza della propria sconfitta per mano della Prussia, Bernau rimase a Venezia come console di carriera (*consul missus*) della Baviera nel Regno d'Italia<sup>99</sup>. Nel 1866 assunse la gerenza d'affari a Trieste il commerciante all'ingrosso Julius Stettner, nativo di Feuchtwangen. Ma con il completamento della ferrovia del Brennero nel 1867, gli interessi commerciali della Baviera si orientarono sempre più verso il porto veneziano. In una perizia del 1869 la Camera di commercio di Monaco valutò le conseguenze dell'apertura del canale di Suez per i commerci bavaresi. Suggerì al governo di contrattare con la *Südbahn* austriaca tariffe agevolate per la tratta Monaco - Verona - Venezia, un collegamento più conveniente rispetto al percorso Vienna - Trieste<sup>100</sup>. L'apertura nel 1909 della ferrovia dei Tauri ridusse la distanza tra Trieste e Monaco da 722 a 515 km, indirizzando di nuovo la parte più cospicua delle esportazioni della Germania meridionale verso il più grande e meglio attrezzato porto giuliano.

Nella seconda metà dell'Ottocento, per le principali merci di trasbordo quali il caffè, lo zucchero e la frutta mediterranea e tropicale, nonché il vino, l'olio, il cotone,

---

*ente e Occidente*, IRSE, Pordenone 2003, pp. 91-105, qui p. 94; C. von Wurzbach, *Biographisches Lexikon*, cit., pp. 165-168.

<sup>97</sup> Nel 1858 la Baviera si decise di riassegnare i consolati rimasti vacanti da anni. Il posto di Atene venne dato a Hermann Bernau; cfr. G. Hetzer, *Die bayerischen Konsulate*, pp. 143 s.

<sup>98</sup> La Baviera desiderava denominare la sua rappresentanza «Consolato generale per i litorali austriaci», ma Vienna ne delimitò le competenze imponendo la dizione generale «Consolato generale per i porti marittimi austriaci con sede a Trieste»; G. Hetzer, *Die bayerischen Konsulate*, cit., p. 143, riporta che la monarchia degli Asburgo non gradiva di essere sotto osservazione da parte di rappresentanze francesi, inglesi o russe nei suoi territori adriatici confinanti con l'Impero ottomano, e quindi negò questa competenza anche ai bavaresi, per non creare un precedente. Oltre a Trieste, Venezia e Fiume, i porti marittimi furono Cattaro, Lesina, Lissa, Lusina e Cherso, Makarska, Portorè, Ragusa, Sebenico, Segna, Spalato e Zara.

<sup>99</sup> Nel 1871 entrambe le missioni sospesero le proprie attività con la soppressione dei consolati bavaresi fuori dall'Impero germanico. Per il *Reich* tedesco, il decano del corpo consolare, Lutteroth, mantenne il consolato generale a Trieste. Ivi, pp. 139 ss.

<sup>100</sup> H. Winkel, *Wirtschaft im Aufbruch. Der Wirtschaftsraum München-Oberbayern und seine Industrie- und Handelskammer im Wandel der Zeit*, Beck, München 1990, p. 46.

il ferro, il legno e i macchinari, Trieste confermava di essere lo scalo marittimo commerciale più importante dell'Adriatico. Dall'apertura del canale di Suez nel 1869, alla cui costruzione concorsero in misura consistente gli stessi ambienti commerciali e finanziari triestini, il porto marittimo nutriva le più rosee aspettative circa il proprio commercio di generi coloniali e di transito. Effettivamente, il commercio d'importazione realizzava fino al 1871 una crescita cospicua<sup>101</sup>. Rispetto alla rotta tradizionale attorno al Capo di Buona Speranza, l'idrovia artificiale più importante per i traffici mondiali dell'epoca accorciava di circa un quarto la via marittima tra l'Europa e l'India. Quale azionista della società di costruzione e di gestione del canale, la *Compagnie Universelle du Canal de Suez*, il Lloyd austriaco fu ora in grado di offrire collegamenti competitivi con l'Asia<sup>102</sup>. La prima società armatrice dell'Austria-Ungheria divenne così la compagnia di navigazione più importante del Mediterraneo e una delle maggiori al mondo. Il nuovo passaggio verso l'Estremo Oriente ridusse il prezzo allo sbarco delle materie prime e dei prodotti industriali. Dal 1857 la ferrovia transitabile da Trieste a Vienna senza più interruzioni consentiva spedizioni verso i maggiori centri di consumo. Tuttavia il porto di Trieste, a causa dell'insufficiente connessione ferroviaria con un entroterra più vasto in Europa e nella stessa Monarchia, non poté facilmente disfarsi della concorrenza dei porti del Nord e quindi non poté usufruire appieno delle potenzialità offerte dal canale di Suez.

### *Innovazioni industriali sull'Adriatico*

Durante la seconda metà del secolo diciannovesimo, entrambi i porti vissero una nuova fase di crescita economica. La rivoluzione nei trasporti e nelle comunicazioni contribuì enormemente non solo all'espansione del commercio internazionale; la ferrovia e i piroscafi velocizzarono anche l'industrializzazione e intensificarono la mobilità delle persone. Soprattutto in Austria, che non era certo lo Stato più dinamico d'Europa sotto il profilo economico, le costruzioni e i trasporti ferroviari ebbero un ruolo chiave per la crescita industriale<sup>103</sup>. Qui come in Italia, i capitali accumulati nei settori commerciale e finanziario vennero in misura crescente reinvestiti nell'industria. Ciò valeva anche per le nostre due città adriatiche.

A Venezia la cesura politica del 1866 creò un'entusiastica attesa di decollo. Sebbene le mancassero grosse aree di espansione periferica da adibire a nuovi usi industriali,

---

<sup>101</sup> F. Babudieri, *I porti di Trieste e della Venezia Giulia dal 1815 al 1918*, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», serie I, vol. XIV, fasc. 2, Roma 1965, p. 153.

<sup>102</sup> L'impresa sottraeva alla concorrenza tedesca, olandese e inglese numerosi passeggeri. Infatti, i collegamenti ferroviari giornalieri dal porto della Manica di Vlissingen a Trieste furono molto più veloci che non un viaggio in nave da un porto del Mare del Nord, via Gibilterra, fino al canale di Suez.

<sup>103</sup> R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik*, cit., pp. 236 s.

commerciali o abitativi, la città stessa ebbe uno sviluppo assai rimarchevole tra l'unificazione al Regno d'Italia e la Prima guerra mondiale. Presupposti ne furono gli interventi sulla navigabilità della laguna e la costruzione della nuova Stazione marittima, che crearono le basi sia dell'intensificazione del commercio di transito intensificato con l'entroterra, sia dell'insediamento di nuove industrie sia, infine, dell'avvio del turismo. I complessi alberghieri che durante quei decenni vennero ingranditi sopraelevazione dopo sopraelevazione, testimoniavano insieme la crescita del settore e la mancanza degli spazi per un'espansione in orizzontale. Un ramo fiorente a parte era il commercio delle opere d'arte, che quasi senza eccezione ricorse al patrimonio artistico locale. Le principali responsabili dell'incessante crescita dell'occupazione furono però le aziende industriali, i cantieri, le fonderie, le industrie alimentari e le fabbriche tessili. La crescita in generale, ma soprattutto la crescente espansione industriale comportarono un rapido incremento demografico. Salendo da circa 90.000 a 170.000 abitanti nel corso dell'Ottocento, il numero degli abitanti quasi raddoppiò.

Tra i fondatori delle nuove fabbriche industriali vi furono numerosi stranieri, dall'inglese Neville allo svizzero Stucky, per non parlare degli esercenti francesi del gasometro e altri. Tra questi, anche gli imprenditori tedeschi investirono a Venezia. Nel 1877 i fratelli Herion fondarono un maglificio, spostando nel 1887 la produzione in Giudecca all'interno di una chiesa sconsacrata. L'impresa, che nel 1891 cambiò la ragione sociale in Fabbrica maglierie igieniche G. C. Herion, rimase in attività per quattro generazioni. Avviando nel 1877 due ulteriori società – una fabbrica di scope e un'agenzia generale per gli orologi di marca *Junghans*, dell'omonima azienda con sede nella Foresta Nera – i fratelli Herion operarono non solo come fondatori immigrati di imprese locali, ma anche come gestori di filiale per conto terzi. Durante i suoi viaggi in America, Arthur Junghans aveva fatto la conoscenza dei nuovi metodi di fabbricazione meccanizzata degli orologi e, dopo la sua entrata nella Fratelli Herion, nel 1899 nacque in Giudecca la prima produzione meccanizzata di orologi in Italia. L'azienda modificò la ragione sociale in Arturo Junghans & Hans Herion e ancora, nel 1901, in Fabbriche riunite d'orologerie di Junghans, Herion & Thomas Haller. Quando, nel 1903, Hans Herion si ritirò dalla società, Junghans inglobò la fabbrica veneziana nella propria impresa gestendola fino al sequestro del 1919 sotto il nome di Arturo Junghans<sup>104</sup>. A suo tempo fu considerato uno dei massimi fabbricanti di orologi al mondo. Nel 1888, su invito del ministro della Marina Benedetto Brin, approdò in laguna un'altra impresa tedesca, la *Berliner Maschinenbau Actiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff*, già fornitrice di siluri. Fino al 1901, nell'area dell'ex giardino botanico, le Officine Schwartzkopff produssero siluri per conto della Marina militare italiana<sup>105</sup>.

<sup>104</sup> R. Petri, *La sfida lagunare: investimenti e imprenditori stranieri a Venezia*, in «Padania» n. 4 (1988), pp. 57-96, qui pp. 75-78; F. Basaldella, *Giudecca*, cit., pp. 227, 229.

<sup>105</sup> P. Hertner, *Industria degli armamenti italiana e capitale straniero: Il Silurificio Schwartzkopff di Venezia, 1887-1901*, in «Venetica», n. 8 (1987), pp. 65-93.

La posizione geografica di Trieste calamitava la navigazione internazionale e il commercio di transito verso l'Europa centrale. La popolazione ebbe nell'Ottocento un incremento da circa 36.000 a 155.000 abitanti nel 1890. Il porto di transito, divenuto così importante per l'industria e la vita dell'Impero, attraeva ormai una tale quantità di lavoratori, professionisti e uomini d'affari di varia nazionalità che non è facile farsi un'idea precisa del loro numero. Come attività complementari del commercio e della navigazione, nacquero nuove imprese industriali. Già nella prima metà dell'Ottocento erano sorti cantieri navali su iniziativa privata e del Lloyd. Una parte non secondaria nella nascita della cantieristica di Trieste ebbe un capitano di mare e ingegnere di Brema, Georg Simon Strudthoff. Dopo un impiego presso la Ibbotson Brothers & Co. di Sheffield, era giunto come comandante di una nave danese nella città adriatica. Dal 1822 l'ingegnere, dopo essersi sposato a Trieste, entrò come socio nell'officina di apparecchi nautici di precisione del cognato, l'ottico Giacomo Manzioli, rafforzando notevolmente lo sviluppo dell'impresa. Nel 1835 la produzione venne traslocata dal centro storico a Sant'Andrea, per essere notevolmente ampliata e diversificata. Strudthoff allestì le fonderie e officine meccaniche, le cui produzioni superarono ben presto la fabbricazione di apparecchiature nautiche e ottiche. Verso la fine degli anni Trenta, essendo la prima industria navalmeccanica di Trieste, lo stabilimento godeva in tutta la regione di una reputazione senza eguali. Ormai divenuto un «capitano d'industria», nel 1840 Strudthoff acquisì la cittadinanza triestina. I figli, che dopo la sua morte nel 1847 gestivano le Officine Strudthoff, ebbero ulteriori fortune grazie soprattutto alle commesse della marina militare. A Muggia, Wilhelm eresse un'altra fonderia e, dopo l'acquisto di un ulteriore terreno nella vicina località di San Rocco destinato alla costruzione di un secondo cantiere navale, dal 1854 si avviarono i primi due impianti per la fabbricazione di eliche di propulsione<sup>106</sup>.

Alle ricche sovvenzioni governative di cui il Lloyd Austriaco godeva sin dall'entrata in carica di von Bruck come ministro delle Finanze, furono legate condizioni come il mantenimento di determinati servizi di linea verso l'Oriente e l'avvio di nuove linee e servizi postali. Così, comprare per la propria flotta delle navi costruite all'estero fu da allora in poi autorizzato solo in casi eccezionali. Per lavori di manutenzione periodica, le riparazioni e il varo di nuove navi, il Lloyd eresse nel 1853-60 l'Arsenale di Sant'Andrea. Alla creazione e al finanziamento del cantiere di San Rocco, e alla sua trasformazione, nel 1857, in società per azioni Stabilimento tecnico triestino (STT), parteciparono oltre ai fratelli Strudthoff, la Reyer & Schlick<sup>107</sup>, il commerciante e armatore Edmund Bauer nonché il barone Pasquale Revoltella, banchiere e promotore del

---

<sup>106</sup> F. Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella regione Giulia dal Settecento agli inizi del Novecento*, LINT, Trieste 1986, pp. 20 ss., 66.

<sup>107</sup> Morto il padre, dal 1846 a gestire l'impero commerciale e l'industriale furono Karl Freiherr von Reyer (1800-1872) con i fratelli Konstantin August R. (1801-1875) e Franz X. (†1851). Carlo Reinelt (Trieste 1825-1900 Trieste), che ereditò l'immenso patrimonio dello zio Karl, divenne nel 1875 unico titolare dell'azienda.

Lloyd<sup>108</sup>. Con l'acquisto, nel 1897, del grande cantiere navale di Giuseppe Tonello, che era stato avviato nel 1852, lo STT divenne un vero e proprio colosso della meccanica navale e di gran lunga il più importante cantiere della Duplice monarchia, capace di varare anche gli incrociatori più possenti che la marina militare decidesse di commissionargli.

All'industrializzazione del Litorale austriaco, anche la dinastia di finanzieri e agro-industriali di Francoforte dei Ritter diede un contributo cospicuo. Hektor Ritter<sup>109</sup> portò avanti con i fratelli la gestione dell'impresa paterna J. Ch. Ritter & Comp. A Strazig (Podgora), vicino a Gorizia, dove era anche latifondista, Ritter creò un impianto per la filatura e tessitura del cotone, una filanda per un filato grosso di seta (il «fioretto»), un mulino e una cartiera. L'Isonzo gli fornì la forza motrice. Fu inoltre il mentore della Camera di commercio e artigianato di Gorizia aperta nel 1850, che come socio fondatore e presidente fino al 1878 sostenne con mezzi propri. Il Setificio Wilhelm Ritter & Co. di Strazig avviò la produzione nel 1853<sup>110</sup>. Eugen Ritter<sup>111</sup>, figlio di Hektor, dopo gli studi a Graz e una formazione professionale nel commercio subentrò nel 1869 al padre nella gestione delle fabbriche, che intanto comprendevano anche impianti per la produzione di cellulosa di solfito e di tessuti di paglia, nonché una fabbrica per pasta di legno in Carinzia. Dal 1885 al 1903, Eugen detenne la presidenza della Camera di commercio, come aveva fatto il padre. Heinrich, nipote di Hektor nato nel 1869, creò invece una fabbrica di ghiaccio artificiale a Trieste e partecipò in modo cospicuo alla costruzione di uno iutificio e di un'industria tessile, mentre a Pingente avviò delle cave di marmo.

Nel frattempo la struttura economica e sociale della città di Trieste si stava trasformando. Nella fervente zona industriale tra Sant'Andrea e Servola affluirono numerosi tecnici ed operai specializzati. Il vecchio emporio era ormai divenuto un dinamico porto di transito e un'importante città industriale. Il continuo arrivo di nuova mano d'opera dalle regioni circostanti e l'afflusso di capitale austriaco e internazionale sottraevano all'élite economica di Trieste parte del suo tradizionale predominio economico e sociale. La borghesia economica comunque si adattava alle nuove condizioni dell'età industriale. Anche il settore dei servizi richiedeva sempre più impiegati e si formarono nuove libere professioni<sup>112</sup>. Continuò anche l'afflusso di capitale umano imprenditoriale. Nel 1851 von Bruck aveva fondato con commercianti residenti il

<sup>108</sup> P. Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 555.

<sup>109</sup> Ettore Ritter (1816-1878) fu nobilitato nel 1855. Vedi note 47 e 78.

<sup>110</sup> *ÖBL*, cit., pp. 179 s.

<sup>111</sup> Il barone Eugenio Ritter (1844-1919) fu deputato alla dieta regionale dal 1883 al 1897. Ivi.

<sup>112</sup> I commessi delle società commerciali triestine, un tempo esonerati, ormai dovettero prestare anche il servizio militare austriaco. Si veda: H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 42, 113; A. Millo, *La formazione delle élites dirigenti*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. 1, cit., pp. 381-410; idem, *Trieste 1719-1954*, in *Alpen-Adria-Städte im nationalen Differenzierungsprozess*, a c. di A. Moritsch, Verl. Hermagoras Klagenfurt - Ljubljana - Wien 1997, pp. 111-135, qui pp. 124 ss.

quotidiano «Triester Zeitung», nella cui tipografia trovò impiego, per fare un esempio, Ludwig Hermanstorfer. Il tipografo era arrivato dalla Baviera sposando un'italiana. Dieci anni più tardi Hermanstorfer possedeva una stamperia e partecipò con successo alle speculazioni immobiliari<sup>113</sup>.

Dopo l'abolizione della franchigia doganale nel 1891, l'ampliamento degli impianti portuali e l'allestimento di una zona di porto franco, la città adempiva sempre di più a una funzione di snodo nelle reti di infrastrutture dell'intero Stato. Al tradizionale commercio internazionale con i generi coloniali si aggiunsero l'importazione di materie prime e l'esportazione di legnami e zucchero, voci di sbarco e d'imbarco, queste, sempre più fondamentali, mentre varie agevolazioni fiscali, disposte dalla Duplice monarchia, favorirono l'insediamento di nuove industrie. Così, anche la Hausbrandt Trieste 1892 S.p.A. godette di un'esenzione tributaria decennale per i nuovi investimenti industriali. Anche per i settori tradizionali, quindi, le condizioni mutarono: la navigazione a vapore aveva cambiato la struttura dei costi nel commercio coloniale, per cui dalla metà del secolo il caffè, da bevanda di lusso per pochi poté diventare un bene di consumo di massa per vasti strati di popolazione. Si sviluppò una filiera produttiva del caffè specializzata e diversificata nei rami coltivazione, trasporto e tostatura. La prima torrefazione meccanizzata venne introdotta in Austria nel 1892 da Hermann Hausbrandt, discendente di una famiglia con origini amburghesi. Suo padre aveva accompagnato a Trieste i piroscafi del cantiere Vulkan di Danzica per conto del Lloyd austriaco, dal quale era stato assunto nel 1863 come capo macchinista. Hermann, nato a Danzica nel 1863, iniziò la carriera a Trieste come magazziniere e poi impiegato di varie ditte. Dopo esperienze lavorative ad Amburgo, Vienna e in Tirolo, cominciò un'attività in proprio nel commercio dei vetri, operando poi per alcuni anni nell'import-export. Il successo maggiore venne con l'innovazione di mercato rappresentata dalla torrefazione, in quanto i chicchi di caffè tostati si rivelarono un articolo molto richiesto<sup>114</sup>.

Rispetto al porto di Venezia, quello di Trieste fu di più agevole accesso per le navi di grande stazza. Verso il 1908 occupava l'ottavo posto tra gli scali marittimi europei. Con la costruzione della ferrovia dei Tauri, la *boom town* adriatica disponeva di un secondo raccordo con le aree più industrializzate dell'Europa centrale. L'espansione del porto e quella dell'industria si stimolarono a vicenda. Nella Trieste tardo asburgica,

---

<sup>113</sup> La «voce della I. r. amministrazione provinciale e della comunità tedesca a Trieste» uscì fino al novembre 1918. E. Winkler, *Wahlrechtsreformen und Wahlen in Triest 1905-1909. Eine Analyse der politischen Partizipation in einer multinationalen Stadtregion der Habsburgermonarchie*, Oldenbourg, München 2000, p. 79; P. Dorsi, *Stranieri in patria. La parabola del gruppo minoritario tedesco nella Trieste austriaca*, in «Clio. Rivista trimestrale di studi storici» 37 (2001), 1, pp. 5-58, qui p. 41.

<sup>114</sup> Carl Friedrich Hermann morì di febbre gialla nel 1892 a Santos (Brasile). La tostatura di caffè Hausbrandt fu tra le prime industrie a introdurre ferie pagate e una gratifica natalizia. Il figlio di Hermann, Robert, e il nipote, Robert, avrebbero rivestito i ruoli di console o di console onorario della Repubblica Federale Tedesca a Trieste; cfr. G. Carrari, *Protestantesimo*, cit., pp. 108, 140.

182 fabbriche davano lavoro a quasi 19.000 operai<sup>115</sup>. Accanto all'industria metallurgica e navalmeccanica, anche le industrie tessili e alimentari lavoravano materie prime importate via mare. Alla vigilia della Prima guerra mondiale, Trieste rappresentava così, insieme all'Austria inferiore e alla Boemia, il centro economico più dinamico della monarchia austro-ungarica.

*Il reticolo dei rapporti: considerazioni conclusive*

In sede conclusiva varrà la pena di soffermarsi su alcuni tratti caratteristici dell'immigrazione imprenditoriale, tedesca e per la maggior parte protestante, che abbiamo esaminato in queste pagine. I commercianti immigrati quasi sempre mantenevano il contatto con le loro regioni e famiglie di provenienza, allargando così le reti commerciali e creando migrazioni a catena. La presenza di parenti, amici o partner d'affari nei porti marittimi favoriva lo spostamento di altri uomini d'affari con al seguito mogli, figli, parenti e domestici. Poter contare su dei soci d'affari fidati all'estero era per varie ragioni un presupposto indispensabile del commercio a lunga distanza. Ad esempio, qualcuno doveva fungere da firmatario di fideiussioni e prestiti quando ciò occorreva alla conclusione di affari su una piazza lontana. Questa esigenza creò una circolazione a vasto raggio di informazioni riguardanti prodotti, prezzi, fornitori, clienti e situazioni politiche ed economiche locali.

Anche i matrimoni arrangiati per interesse servirono all'ampliamento dei rapporti internazionali degli affari. Celibi e figli della prima generazione di immigrati volentieri s'imparentarono con dinastie mercantili locali di successo e non di rado anch'esse della stessa origine straniera. In varie fasi il «mercato matrimoniale» della borghesia economica tedesca di Trieste sembrava intrecciarsi fortemente con quello omologo di Venezia. Per fare alcuni esempi: Johann Heinzelmann sposò a Memmingen Regina von Neubronner, figlia di ricchi patrizi di Kempten; loro figlio, Georg Daniel, divenne marito di Jakobine della famiglia mercantile Pfanzen di Augusta, insediata a Venezia. Il primo matrimonio celebrato, nel 1745, dalla comunità evangelica di Venezia, venne contratto da Johann Georg Bensperg, commerciante in Venezia e figlio del borgomastro di Lindau, e Marie Susanne Pommer, figlia di commercianti anche lei<sup>116</sup>. Sempre a Venezia, un ottimo matrimonio fece Sebastian Fels di Lindau sposando una discendente dei mercanti e banchieri Heinzelmann<sup>117</sup>. Nel 1823 il parroco evangelico di Trieste, Heinrich Medicus, sposò Julie, figlia della famiglia mercantile Wagner di Norimberga che risiedeva in laguna da duecento anni. A Trieste, nel 1828, Bruck sposò

<sup>115</sup> E. Winkler, *Wahlrechtsreformen*, cit., pp. 51 ss.

<sup>116</sup> T. Elze, *Geschichte der protestantischen Bewegungen*, cit., p. 82.

<sup>117</sup> Si trattava di Rosina Barbara, morta prematuramente nel 1778.



Marie, figlia del ricco armatore triestino Johann Buschek, mentre nel 1836 Brentano contrasse matrimonio con Anne Charlotte, figlia del console generale britannico per il Lombardo-Veneto, maggiore Sir Thomas Steven Sorell. Nel 1839 festeggiarono il matrimonio, sempre a Trieste, Amalie, figlia unica del facoltoso mercante Elisaeus Rittmeyer di Lindau, e Julius Hektor Ritter von Záhony<sup>118</sup>. Lutteroth, invece, nel 1840 sposò Emma de Petrettini, figlia di Giovanni de Petrettini, rettore e docente di letteratura classica dell'Università di Padova. In genere, nel microcosmo triestino fu relativamente facile combinare matrimoni anche tra discendenti di famiglie mercantili protestanti di origine tedesca e di altre famiglie dell'élite mercantile, finanziaria e industriale. Le famiglie di maggior successo formarono così un gruppo sociale al contempo locale e cosmopolita, tenuto insieme da numerose relazioni d'affari e matrimoniali, talora anche trasversali ai singoli gruppi di minoranza.

Negli anni Quaranta dell'Ottocento, circa la metà di tutti gli stranieri naturalizzati a Trieste era originaria degli Stati tedeschi. Ma fu una migrazione d'élite, e tale sarebbe rimasta. Nei censimenti di popolazione effettuati nel 1869 e nel 1910, con appena 790 e 961 residenti rispettivamente, la quota degli abitanti tedeschi rimase inferiore all'uno per cento (0,64 % e 0,42 %)<sup>119</sup>. Fino a metà Ottocento non esistevano circoli esclusivamente tedeschi. Il Casinò tedesco, ad esempio, fu un luogo di ritrovo delle élite borghesi cittadine di tutte le nazionalità. Mentre lo *Hamburger Ruderclub*, la prima associazione di voga di Trieste, fu fondato nel 1844 da cinque mercanti di Amburgo insieme ad altri soci di varia nazionalità<sup>120</sup>. I tedeschi, come i germanofoni benestanti in generale, fecero parte dei vari circoli culturali dell'élite cittadina, in prevalenza di lingua italiana. Solo dopo la rivoluzione del 1848 si avvertiva una crescente separazione culturale tra chi si sentiva appartenere alla nazione italiana e chi a quella tedesca. Fu solamente da quel momento che nacquero associazioni e club di chiara impronta tedesca. A dire il vero, molte di tali iniziative venivano promosse o sollecitate dall'estero e non seppero conquistarsi nella vita culturale di una città europea come Trieste un posto di grande rilievo. Winkler menziona la fondazione, nel 1850, dell'associazione di ginnastica e canto *Triester Turn und Deutscher Gesangsverein* (da cui nel 1853 nacque il coro maschile *Deutscher Männergesangsverein*); nel 1851, di un circolo culturale molto esclusivo di probabile conio massonico, dal nome *Freundschaftsbund*<sup>121</sup>; dell'associazione culturale e musicale *Schillerverein*, scaturita nel 1859 dalla Società musicale che a sua volta era stata fondata nel 1852, e la cui direzione era nel 1857 passata in mano tedesca<sup>122</sup>. L'associazione ginnica *Turnverein Eintracht* fu il prodotto della fusione,

<sup>118</sup> H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 126; *Il centenario*, cit., pp. 51 ss.

<sup>119</sup> P. Dorsi, *Stranieri in patria*, cit., p. 36. Per il gruppo germanofono, si veda Dorsi, *Collettività di lingua tedesca*, cit., p. 554; S. De Lugnani, *La cultura tedesca a Trieste dalla fine del 1700 al tramonto dell'Impero asburgico*, Italo Svevo, Trieste 1986, p. 52.

<sup>120</sup> P. Dorsi, *Stranieri in patria*, cit., p. 32.

<sup>121</sup> Uno dei due direttori fu il console generale della Baviera Stettner.

<sup>122</sup> E. Winkler, *Wahlrechtsreformen*, cit., p. 79; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., pp. 38 ss.

promossa nel 1864 da von Reyer, tra due club creati l'anno precedente. Più tardi, anche Hermann Hausbrandt sarebbe stato tra i suoi dirigenti; Hausbrandt, uomo di successo di modeste origini, fu molto attivo nella vita associativa tedesca della città. Fu tra i fondatori della Casa tedesca (una struttura eretta nel 1902-03 in cui ancora oggi ha sede il *Goethe Institut*)<sup>123</sup>, e tra gli iscritti attivi della sezione regionale del club alpino *Deutscher und Österreichischer Alpenverein*, dello *Schillerverein* e del *Verein Austria*. Più in generale, la nascita e sopravvivenza di scuole, case editrici, foresterie e botteghe tedesche dipendevano dal contributo finanziario degli imprenditori germanici che, a Trieste come in tutte le altre città portuali europee con una forte presenza tedesca, si prodigarono nella beneficenza e nella creazione di associazioni di supporto. Nel 1893 le autorità permisero la costituzione dell'associazione di soccorso *Deutscher Hilfsverein*, e nel 1898 venne registrata come associazione senza fini di lucro un'associazione dei tedeschi di Germania, la *Reichsdeutsche Vereinigung*. Nel 1907 nacque perfino il *Reichsbund Deutscher Eisenbahner in Österreich*, traducibile come Lega imperiale dei ferrovieri tedeschi in Austria<sup>124</sup>. Mentre già nel 1827 le comunità elvetica ed evangelica di Trieste avevano fondato una scuola tedesca, la comunità tedesca di Venezia ne aprì una sua nel 1877, che però richiuse i battenti soltanto sette anni dopo per la mancanza di mezzi e alunni. Un secondo tentativo, intrapreso a Venezia nel 1893, ebbe migliore fortuna perché sia l'asilo che la scuola erano aperti ad alunni e alunne di tutte le nazionalità e confessioni<sup>125</sup>. Nel 1871 anche a Venezia era stata fondata un'associazione tedesca, mentre verso il 1908 nacque anche qui un'associazione per cittadini appartenenti al *Reich*.

Tornando a una prospettiva più generale, si potrà constatare come anche il nostro caso confermi quanto lo sviluppo dell'economia europea sia dipeso dalla migrazione di imprese familiari e dalle reti commerciali ad esse appoggiate. Non meno dei mercanti greci, turchi, armeni, ebrei, inglesi, francesi e olandesi, anche quelli tedeschi si insediarono a Venezia e a Trieste attratti dalle opportunità offerte dal commercio marittimo di lunga distanza, ma anche dal dinamismo delle stesse città portuali e dei centri minori della fascia costiera adriatica. Dopo la fine dei privilegi legati alla istituzione del Fondaco dei tedeschi, l'afflusso di uomini d'affari germanici a Venezia riprese solo dopo il varo del porto franco nel 1830. Per Trieste, i periodi più significativi furono soprattutto quelli seguiti, nel Settecento, alla trasformazione della città in porto franco ed enclave di libertà religiose e, nell'Ottocento, quello della Restaurazione, quando la città superò Venezia come principale centro marittimo commerciale dell'Adriatico e caposaldo dei traffici con il Levante.

Per quanto riguarda la geografia delle provenienze dei commercianti tedeschi,

<sup>123</sup> S. De Lugnani, *La cultura tedesca*, cit., pp. 42-45 e 52 s.; H. Patzelt, *Evangelisches Leben*, cit., p. 144.

<sup>124</sup> E. Winkler, *Wahlrechtsreformen*, cit., pp. 53 ss; a p. 365, l'opera offre una panoramica generale delle associazioni e organizzazioni tedesche presenti in Trieste attorno al 1909.

<sup>125</sup> Durante la Grande guerra, i locali della scuola andarono perduti; cfr. S. Oswald, *Inquisition*, cit., p. 104.

abbiamo visto menzionare soprattutto le libere città imperiali della Germania meridionale, in particolare di ambito bavarese, nonché, in misura minore, i grandi porti dell'Hansa e la piazza finanziaria di Francoforte. L'ambiente mercantile e urbano, spesso patrizio, di provenienza della gran parte degli immigrati, concorre a spiegare il mantenimento dei rapporti tra i rami e le generazioni della famiglia, utili non solo a chi si era spinto lontano, ma anche a chi era rimasto nelle native città mercantili, non meno dipendenti dal commercio di lunga distanza. Il profilo prevalente dell'immigrante, come emerge dal materiale fin qui esaminato, vede prevalere l'uomo d'affari di media età, originario di ambienti urbani patrizi e mercantili, e di norma già reduce di trascorsi formativi ed esperienze lavorative su piazze lontane come Anversa, Amburgo o Londra. A Venezia i mercanti immigrati si radicarono nel Fondaco, a Trieste alla Borsa e nelle comunità confessionali da loro create. Ma anche a chi non apparteneva già in partenza al ceto borghese medio alto non era preclusa una rapida ascesa sociale. Un secondo profilo tipo è infatti quello del giovane in carriera, arrivato in tempo per formarsi e fare le prime esperienze professionali nelle aziende locali, spesso di recente insediamento anch'esse, per intraprendere in un secondo tempo un commercio in proprio o entrare come socio in un'attività già avviata. In questo caso non fu il luogo d'origine, bensì la città ospitante la rampa di lancio della nuova iniziativa e il centro del lavoro di rete.

L'atmosfera cosmopolita dei porti dell'Adriatico e le reti matrimoniali e confessionali aprirono ad alcune dinastie imprenditoriali orizzonti assai vasti. I loro esponenti crearono nuovi mercati, prodotti e servizi, e investirono nel commercio marittimo e in settori contigui come l'armamento navale, la banca e l'assicurazione marittima. Più che non a Venezia, a Trieste vari imprenditori immigrati giunsero a rivestire ruoli guida nella Borsa e nella Camera di commercio, ascendendo alle sfere più alte della locale borghesia commerciale e industriale. Alcuni divennero alti funzionari o uomini politici dello Stato multinazionale austriaco, influenzando la politica economica centrale e quella locale.

Quando, dopo il 1850, gli Stati dell'Unione doganale tedesca entrarono in un lungo ciclo di crescita e d'industrializzazione, l'emigrazione tedesca verso l'Adriatico cominciò a calare. Alla vigilia della Grande guerra la città cosmopolita e plurilingue di Trieste era diventata, con 243.000 abitanti, la terza più grande metropoli dell'Impero dopo Vienna e Praga. Già nei due decenni precedenti la guerra un crescendo di conflitti nazionali aveva insidiato anche qui la tradizionale promiscuità tra identità diverse. Dopo l'entrata nel conflitto dell'Italia, molti tedeschi lasciarono la città, mentre gli investimenti tedeschi prima ristagnarono e poi s'interruppero. A guerra finita, il nazionalismo imperante esigeva da tutti una professione univoca di appartenenza nazionale. L'identità cosmopolita era tramontata, e con essa il fervore dei commercianti e industriali tedeschi.

