

Un testimone in viaggio attraverso l'Innerösterreich : i diari del conte Karl Zinzendorf 1776-1782

Autor(en): **Faber, Eva**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen**

Band (Jahr): **10 (2005)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10945>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un testimone in viaggio attraverso l'Innerösterreich

I diari del conte Karl Zinzendorf 1776–1782

Eva Faber

Zusammenfassung

**Ein Zeitzeuge reist durch Innerösterreich. Aus den Tagebüchern
des Karl Grafen Zinzendorf 1776–82**

Anhand der bisher weit gehend unveröffentlichten Tagebuchaufzeichnungen des Karl Grafen Zinzendorf (1739–1813) aus den Jahren 1776 bis 1782 untersucht dieser Beitrag, wie sich die innerösterreichischen Länder Steiermark, Kärnten, Krain, Görz und Gradisca einem Durchreisenden präsentierten. Zinzendorf war ein erfahrener, kritischer und umfassend gebildeter Europa-reisender und zu jener Zeit Gouverneur von Triest. Sein individualistischer Stil, seine Art und Weise, Erkenntnisse und Erfahrungen zu gewinnen und niederzuschreiben, Informationen aufzunehmen und miteinander zu verknüpfen, aber auch seine Gedanken und Gefühle festzuhalten, lassen das Tagebuch als Fundgrube erscheinen. Aus den Aufzeichnungen der hier präsentierten Jahre werden folgende Aspekte herausgenommen: Wie reiste ein Zeitgenosse durch den alpinen innerösterreichischen Raum? Welche Verhältnisse fand er vor? Wen traf er? Was erschien ihm besonders erwähnenswert? Wie nahm er die Bergwelt wahr?

«En montant le Platsch on voit Weinburg et Brunnsee. La vue au haut de cette montagne est admirable. D'un côté beaucoup de plaine vers Rakhasburg et la Hongrie, de l'autre d'une confusion de montagnes, terminée par les Alpes de la Carinthie. En descendant des bouquets de hêtre charmans, qui me rapellèrent la dame qui aime ce vers de Haller: «Komm, Doris, komm zu jenen Buchen, etc.» Je pensois à elle assez philosophiquement.»¹

Queste righe sono state scritte dal conte Karl Zinzendorf il 2 maggio 1778, durante il suo viaggio da Vienna a Trieste. Esse non sono solo quelle del governatore di Trieste che vi fa ritorno dopo un soggiorno di alcune settimane nella capitale austriaca, ma anche quelle di un diarista di qualità, come pochi della sua epoca. Nato in Sassonia nel 1739, Zinzendorf tenne durante tutta la sua vita (che terminò a Vienna il 5 gennaio 1813) un diario redatto in lingua francese e raccolto in 56 volumi, ognuno dei quali conta 450 pagine.² In esso, egli vi descrisse con precisione le vicende politiche economiche e culturali dell'epoca, le sue esperienze e impressioni quotidiane, le sue letture e la sua corrispondenza, i suoi contatti sociali, i suoi sentimenti e pensieri. Nelle pagine che seguono ci occuperemo dei sei volumi che egli redasse durante la sua attività di governatore, tra il luglio 1776 e il febbraio 1782.³ Come gli altri governatori della monarchia asburgica, ogni anno Zinzendorf era richiamato a Vienna per presentare a Maria Teresa e a suo figlio Giuseppe il suo rapporto di governo, per partecipare alle sedute delle autorità centrali e per discutere con i ministri le riforme e i progetti da realizzare nei rispettivi territori.

Per giungere nella capitale, Zinzendorf era costretto ad attraversare quella parte di Alpi che apparteneva all'Innerösterreich (Austria interiore), vale a dire la Stiria, la Carinzia, la Carniola, oltre a Gorizia e Gradisca. In sei anni, egli percorse le vie più diverse, e più volte decise di seguire dei tragitti alternativi e meno diretti. Così facendo, egli intendeva allargare le sue conoscenze sui paesi dell'Innerösterreich, anche per usarle a profitto di Trieste. Dopo gli anni di studio a Jena, Zinzendorf si trasferì a Vienna nel 1761 su richiesta del suo fratellastro, il conte Ludwig Zinzendorf, a quell'epoca presidente della *Hofrechnungskammer* viennese e consigliere finanziario del cancelliere dello Stato, il principe Anton Wenzel Kaunitz. Karl Zinzendorf era il nipote di Nikolaus Ludwig Zinzendorf, vescovo del gruppo pietista degli Herrenhuten, ma nel 1764 fu costretto a convertirsi alla confessione cattolico-romana. Vista la scarsità delle risorse finanziarie, nel 1765 Zinzendorf cercò di ottenere l'accesso al *Deutscher Orden*; vi riuscì nel 1770 e lo conservò fino alla sua morte.

Nelle sue funzioni di consigliere commerciale e su incarico di Kaunitz, tra il 1763 e il 1775 intraprese una serie di viaggi in vari paesi europei e nella monarchia asburgica onde raccogliere dettagliate informazioni di carattere finanziario e commerciale e per documentarsi sulle manifatture, sulle novità



Ritratto del conte Karl Zinzendorf. (Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek)

tecnologiche e sulle strutture politiche dei luoghi visitati. Durante questi cosiddetti «viaggi commerciali», ebbe modo di visitare e conoscere Danzica (1763), la Svizzera, l'Italia e Malta (1765/66), la Francia, la Spagna, il Portogallo, la Gran Bretagna e i Paesi Bassi (fino al 1770); poi, nei tre anni successivi, tutte le province della monarchia asburgica; nel 1774/75 fu la volta della Galizia, della Polonia e della Russia, della Svezia, della Danimarca, del nord e dell'est della Germania, come pure della Boemia; ne riferì poi attraverso voluminose relazioni chiamate «Memoires» che indirizzava alla cancelleria dello Stato.⁴ Durante i suoi viaggi, egli attraversò più volte anche le province dell'Innerösterreich; nel 1771 si prefisse di fermarvisi quattro mesi onde meglio conoscere la locale industria del ferro.⁵

L'opera di Zinzendorf non comprende solo le sue quotidiane annotazioni diaristiche ma anche i suoi memoriali e le relazioni, come pure i suoi ampi scambi epistolari. Egli era un preciso osservatore, abituato ad analizzare ciò che vedeva e viveva, a mettere in discussione ciò che contraddiceva la sua visione del mondo, nutrita dalle sue numerose letture, a riflettere su miglioramenti e soluzioni. Da questo punto di vista, le sue registrazioni diaristiche rivestono un peso particolare; non si tratta, infatti, solo di osservazioni estemporanee, scaturite da esperienze passeggere, ma di note che trovano spunto dalla sua esperienza di esperto economico e finanziario e dalla sua familiarità con le scienze naturali, tecniche, artistiche e letterarie. Va inoltre detto che, oltre alla sua lingua madre tedesca, Zinzendorf padroneggiava anche il francese, il latino, il greco, l'inglese e l'italiano.⁶

Come detto in precedenza, in questa sede ci occuperemo unicamente delle relazioni di Zinzendorf durante gli anni del suo governatorato triestino. Esse ci forniscono innumerevoli informazioni sulla regioni costiere austriache e numerosi spunti utili ai lettori interessati alle Alpi.

L'Innerösterreich in una prospettiva politica e geografica

A partire dalla divisione degli *Erbländer* (paesi ereditari) asburgici in tre territori distinti (1554), le terre dell'Innerösterreich – che comprendevano la Stiria, la Carinzia, la Carniola, Gorizia e le terre costiere con Trieste, Fiume e la parte austriaca dell'Istria – furono attribuiti all'arciduca Carlo (1540–1590) e seguirono, soprattutto a partire dal 1564, uno sviluppo auto-

no. I vari arciduchi che si succedettero alla testa dell'Innerösterreich installarono sul territorio diversi organi amministrativi. L'apparato amministrativo installato a Graz si sviluppò così in modo relativamente autonomo rispetto a quello esistente a Vienna, anche quando nel corso del XVII secolo, solo una linea degli Asburgo rimase negli *Erbländer* tedeschi e il potere centrale si stabilì a Vienna.

Ma anche all'interno dei diversi *Länder* dell'Innerösterreich, fino alla fine del XVIII secolo persistè una forte coesione cetuale e una forte autonomia. Le riforme amministrative di quell'epoca furono intraprese proprio per ridurre queste forze autonomiste. Durante l'attività governativa di Zinzendorf, la presidenza della Carniola, di Gorizia, Gradisca e di Trieste fu, per un breve periodo, unificata in una sola persona in modo da accelerare le riforme delle autorità centrali. Questa soluzione si rivelò tuttavia poco soddisfacente. Con la nomina di due governatori a Trieste e a Fiume (1776) e di *Landeshauptleute* per Graz, Klagenfurt, Lubiana e Gorizia, venne a costituirsi una struttura amministrativa che restò in piedi fino al 1782. Per la storia istituzionale, il diario di Zinzendorf, redatto tra il giugno 1776 e il febbraio 1782, è di grande valore. Egli descrive i rapporti dei governatori con i ceti dirigenti locali; rapporti probabilmente condizionati non solo dalla storia ma anche dalla geografia.

A questo proposito, uno sguardo alla carta geografica mostra che l'Innerösterreich copre un'ampia parte delle Alpi orientali, le quali hanno avuto una grande influenza sulle comunicazioni tra il centro e la periferia dell'impero asburgico. In esse, ad esempio, il miglio postale era più corto rispetto alla pianura e il flusso delle informazioni più lento. Per il tema qui presentato, sono rilevanti il Semmering – che separa l'*Österreich* (oggi *Niederösterreich*) dalla Stiria, parte dei bassi Tauri stiriani e delle Alpi carinziane, le Karawanken e le Alpi Giulie e di Kamnik. Benché i loro valichi non fossero altrettanto alti e disagiati quanto quelli delle Alpi calcaree, essi rappresentavano nondimeno un ostacolo importante sulla via tra il nord e il sud. Numerose erano le lamentele a riguardo delle cattive condizioni delle strade, dell'insufficiente manutenzione dei ponti, delle difficili condizioni meteorologiche e delle continue perdite di tempo lungo la strada verso sud. Le condizioni non erano migliori per chi sceglieva di transitare lungo il Carso, sulla strada che conduceva direttamente alla costa adriatica. Il Carso era anche lo spartiacque tra l'Adria e il Mar Nero e tutti i principali fiumi (la

Drava e la Save) che scorrono verso oriente. Queste acque potevano essere difficilmente utilizzate per i traffici commerciali e di persone verso sud che si concentravano perciò sulle vie terrestri. La riparazione e la manutenzione delle vie di traffico e l'organizzazione unitaria delle infrastrutture era perciò tra le principali richieste alle autorità centrali durante tutto il XVIII secolo.⁷

Da Vienna a Trieste

La scelta della via

Durante i cinque anni e mezzo durante i quali fece la spola tra Vienna e Trieste, oltre alle due vie principali, Zinzendorf percorse anche diverse vie secondarie. Questo a seconda delle funzioni cui adempiva: ora *Ritter des Deutschen Ordens*, ora governatore, ora appassionato di scienza e tecnica, o interessato alle iniziative culturali, ora quale ospite di amici e conoscenti. Entrambi i tragitti principali conducevano sul passo del Semmering (985 metri sul livello del mare). La strada che lo percorreva fu risistemata sotto Karl VI, seguendo, dalla parte stiriana, il fiume Mürz, giù fino a Bruck an der Mur. Qui, il viaggiatore decideva se intraprendere il tragitto lungo il fiume Mur, verso Graz e Marburg, nonché verso le terre della Carniola, attraverso il Trojanerpass (609 m), proseguendo verso Lubiana e Postumia (Adelsberg) e sul Carso, fino alla costa adriatica, oppure seguire la strada dell'alta Stiria, risalendo il corso della Mur e arrivare ai 995 m della sella Perchauer in Carinzia, transitare da Klagenfurt e procedere verso Lubiana attraverso il Loiblpass a 1366 m s/m. La frontiera della Carniola passava sul passo la cui strada fu ugualmente fatta costruire da Karl VI. Il passaggio sul Predil, un'ulteriore variante, conduceva invece verso la regione di Gorizia e di Trieste; ciò permetteva di evitare la Valcanale (Kanaltal), in gran parte sotto il controllo veneziano. Qualunque fosse l'itinerario, il viaggio da Vienna a Trieste richiedeva al viaggiatore di saper far fronte alle intemperie e di scegliere con attenzione la stagione in cui affrontare il viaggio.

Condizioni climatiche

Proprio in rapporto agli accadimenti meteorologici, Zinzendorf presenta una particolarità: in modo accurato, egli ci informa sulle quotidiane condizioni del tempo, se la giornata era stata serena, nuvolosa o piovosa, calda o fredda.

Di tanto in tanto, si trovano anche indicazioni sulle temperature. Le descrizioni delle cime alpine coperte di neve in maggio o in giugno sono indicazioni delle forti precipitazioni durante la stagione fredda. Così, il 1° giugno 1776, percorrendo l'alta valle del Mur in Stiria, egli annotò: «On sort de Knittelfeld et traverse une plaine charmante très vaste, bordées par plusieurs étages de montagnes, dont les plus petites sont bien boisées, les plus hautes des alpes dont les cimes couvertes de neige se perdent dans les vues, telles sont les alpes de Seccau, le Zeyring, le Rottenmanner dei Tauri.» Il 13 luglio 1777, invece, Zinzendorf era sulla via tra Trieste e la Carinzia e imboccò la strada di Gorizia verso il Predil. Egli annotò nel suo diario: «À Unter Pret [Spodnji Log] nos conducteurs fesoient ferrer un cheval, nous primes les devans à pié. Nous avançons vers des montagnes remplies de neige.» Qui, Zinzendorf si riferisce alle Alpi Giulie le quali raggiungono la loro quota massima con i 2863 metri del Triglav. A inizio dicembre dello stesso anno, anche i Karawanken e l'alta valle del Murt erano innevati: «Arrivant au sommet de la première montagne passé Lasa, on aperçoit les hautes montagnes de la Carinthie, couvertes de neige [...]. D'épais nuages couvraient la cime des rochers vers le Loibl [...]. Nous trouvâmes beaucoup de neige en mesure que nous nous élevions» [...] «Le matin à 4 h. parti de Judenburg, la neige rendant la nuit très claire, un brouillard épais augmentoit le froid.» Neve anche al suo arrivo a Vienna il 5 dicembre.⁸

L'11 aprile 1779, dalla finestra del suo palazzo governativo triestino Zinzendorf ebbe modo di annotare: «[...] on voit les montagnes de la Carnia couvertes d'une neige tombée hier.» La neve si scorgeva ancora successivo nel mese di giugno, ma anche il 7 settembre di quell'anno da Kranj (Krainburg). Zinzendorf annotò: «[...] avec plaisir la neige sur la montagne tombée apparemment depuis ce matin, et le tems s'éclaircit au couchant.» Il 29 settembre dell'anno precedente, le condizioni meteorologiche sul passo del Loibl erano sfavorevoli: «À 6 h. 1/4 je partis de Clagenfurt avec la pluye. Elle avoit un peu cessée à la descente de Hollenburg, mais le coup d'œil des hautes montagnes à l'autre bord de la Drave étoit imposant par les nuages épais qui couvroient leurs sommets et descendoient très bas en brouillards. À 7 h. 3/4 à Kirsenthaya. Moins de pluye. À 8 h. 1/4 parti de là dans une demie heure au pied du Loibl, toujours de la pluye par sauts et par bonds, comme les pluies d'orage ou les giboulées de mars. On ne voyoit rien des montagnes les plus voisines. À 11 h. 1/2 au sommet du Loibl, entré en Carniolie.

Malgré la pluye grand vent là-haut. Heureusement elle cessa un peu et je pus descendre à pié jusqu'à St Anne. Mais on ne voyoit goutte, tant le brouillard étoit épais.»

Infrastrutture

I viaggi erano però faticosi anche con il bel tempo; il 19 maggio 1781, Zinzendorf prese nota che prima di giungere a Friesach il cocchiere dovette affannarsi per: «[...] entrer avec la voiture. La poussière m'avoit tellement mangé les yeux que je renonçois à toute lecture.» Con la pioggia, le strade polverose potevano però trasformarsi in ruscelli di fango e rendere ancor più difficoltoso il viaggio.

Durante i suoi viaggi, Zinzendorf imparò a conoscere le diverse strade, il loro tracciato, la loro qualità e le loro peculiarità costruttive; inoltre egli raccolse numerose notizie sulle infrastrutture, sui prezzi dei viaggi e sulla loro durata. Il passaggio dei colli alpini era faticoso. La strada del Semmering, ad esempio, venne costruita con metodi e tecniche risalenti al Medioevo. Il tracciato era disegnato in modo da essere il più corto possibile, raggiungendo così delle pendenze del 20–25%. Le curve erano poi tanto scoscese che malgrado i muri di sostegno, potevano risultare fatali alle vetture e ai loro passeggeri. I tracciati erano una frequente e inutile successione di salite e discese che richiedevano numerosi cavalli e continui trasbordi delle merci e delle persone su veicoli di minor capienza. Per questo motivo, i costi di trasporto e di viaggio erano particolarmente elevati. Solo nella prima metà del XIX secolo vennero apportate delle migliorie alla strada del Semmering.⁹ Anche il superamento del Loiblpass non era privo di insidie, come ci racconta il diario del 1° dicembre 1777: «Malgré des nouveaux murs sans nombre, que la province a fait construire depuis 18 mois que je passois ce chemin pour la dernière fois, le 1 juin 1776, on voit que le chemin s'enfoncé dans les creux où l'eau le pénètre. Il faudra sûrement l'abandonner.» Il passo era certamente frequentato da vetturali e mercanti, ma gli elevati e frequenti dazi doganali facevano sì che molti di essi ripiegavano per la via su Villach, il Tarvisio e la Valcanale, fino a Venezia; una circostanza deplorata dal governo regionale in quanto implicava la perdita di importanti guadagni. Anche i trasporti militari sceglievano di preferenza la strada sul territorio veneziano.¹⁰ Al tempo del governatorato di Zinzendorf non esisteva ancora un'esatta rappresentazione cartografica delle infrastrutture dell'Innerösterreich. Per

questo motivo, negli anni '70 del XVIII secolo, l'amministrazione regionale fu incaricata di misurare tutte le strade principali e commerciali. Nel decennio successivo, tuttavia, a Vienna non erano ancora state fornite precise informazioni sulle condizioni delle strade dell'Innerösterreich. Così, il governo carinziano fu incaricato di stilare un censimento delle strade, da quelle principali e commerciali a quelle postali e locali. Le autorità furono inoltre incaricate di verificare l'eventuale presenza di un'industria dei trasporti o se la si dovesse creare. Venne anche chiesto loro di verificare chi si occupava della manutenzione stradale; se si dovevano modificare o confermare i tracciati stradali esistenti; se le strade erano destinate al commercio o ai trasporti militari o se servivano alla difesa del paese; e infine, come erano organizzati la ristorazione e l'alloggio per i militari, per i commercianti o per i viaggiatori in transito.¹¹

In quanto governatore di una città portuale la cui esistenza e il cui successo dipendevano dalle buone infrastrutture delle regioni dell'Innerösterreich, Zinzendorf era direttamente implicato in questi problemi. Nel 1771 aveva fatto la conoscenza dei direttori delle strade della Stiria, della Carinzia e della Carniola (rispettivamente Ignatz Joseph Edler von Polau, Franz Xaver Joseph Freiherr von Ottenfels e Johann Nepomuk Gf. Urisni-Blagay). Durante le sue visite annuali a Vienna, egli era regolarmente consultato a riguardo delle infrastrutture. Nella sua veste di governatore, Zinzendorf era inoltre direttamente occupato nella realizzazione delle strade. Lui stesso si dedicò con particolare impegno alla realizzazione della nuova strada commerciale da Trieste al Carso triestino e redasse una perizia per la strada giuseppina che collegava su una distanza di 100 km Senj (Zengg) a Karlovac (Karlstadt).¹² In questi frangenti, Zinzendorf ebbe modo di mettere a frutto la sua esperienza internazionale, la sua capacità di osservazione e il suo interesse per le novità tecniche. Il 4 maggio 1778, mentre era sulla strada per Vransko (Fraenz), annotò: «Plus loin une table de marbre, appliquée sur le rocher, indique qu'ici les États ont changé, il y a 26 ans, la direction de la route du Trojaner Berg, qui est réellement une très rude montagne. Je la montois à pié et trouvois au sommet un des commissaires des chemins qui précisément commençoit aujourd'hui à en faire adoucir la cime, ce qui fera un très petit bien, car la descente est extrêmement rapide, et on ne coupera pas beaucoup.»

Come viaggiava Zinzendorf?

Nella sua funzione di governatore, Zinzendorf usava soprattutto la «Extra-post», cioè la propria carrozza, ma con i postiglioni e i cavalli supplementari disponibili nelle varie stazioni. Numerose sono le notizie riportate da Zinzendorf sulle stazioni postali nelle quali egli pernottava o prendeva un caffè aspettando il cambio dei cavalli. Nei diari, egli riferisce di cavalli buoni e forti e di vetturali che incontrava sulla strada e di un vigoroso postiere «dans la 80^{ème} année, vigoureux et allègre», di istruttive conversazioni con i postieri, come ad esempio il 27 settembre 1778: «À 9 h. 1/2 à St. Veit [Carinzia]. Le maître de poste qui a servi chez le cadet des Ctes Goes, me parla du grand-duc, et me dit que de longtems il n'y a eu autant de gueuses invendus, semés autour de la ville, puisque toutes les forges manquoient d'eau. En effet on voyoit tout le long du grand chemin des gueuses par quatre, cinq et dix.» Zinzendorf riferisce anche delle mogli dei postieri e delle loro figlie da cui aveva ricevuto un favore, o del comportamento di altre. Ce ne dà un esempio nell'annotazione del 26 luglio 1777 in cui si legge: «À 9 h. nous fûmes rendu à Neustaedtel [Novo Mesto]. La femme du maître de poste, sœur de la Kastnerin de Tschernembl [Črnomelj], me donna de la limonade avec une affectuosité charmante.» Il 17 maggio 1781, invece, durante la sosta a Knittelfeld: «Les filles à la poste rirent beaucoup de mon habillement.»

Più volte Zinzendorf compì i suoi viaggi a piedi; una «moda» che ha in Svizzera il suo inizio, e che nobili e borghesi seguirono con entusiasmo. Tra i viaggiatori a piedi vi è il celebre medico, naturalista e scrittore svizzero Albrecht von Haller (1708–1777), il quale con il suo amico e studioso di scienze naturali Johannes Gessner (1709–1790) intraprese, nel 1727, un viaggio nelle montagne elvetiche. Per il mondo tedesco, il suo poema *Die Alpen* del 1728 divenne il modello alla base degli entusiasmi per la natura e per il paesaggio e spinse numerosi contemporanei a intraprendere dei viaggi a piedi. Lo stesso Zinzendorf conosceva i poemi e le prose di Haller e il suo celebre *Die Alpen* era sempre tra gli oggetti che portava con sé nei suoi viaggi.¹³ Spesso e volentieri, e con qualsiasi tempo, egli compì viaggi a piedi. Il Semmering lo percorse quasi sempre a piedi, anche nel freddo pungente del 4 dicembre 1777: «Je le redescendis à pié, mais il y avoit du verglas. Je fus obligé de m'appuyer à un domestique.» Il 25 settembre 1780 invece: «À 5 h. 1/2 à Neykirchen, j'allois fort loin à pié et ne fus rendu qu'à 7 h. 1/2 à Schad-

wien où les Strohlendorf de Trieste arrivèrent de Graetz. Je pris du café et ne fus rendu qu'à 11 h. 1/2 à Mürtzzuschlag, ayant monté la plus grande partie du Simmering à pié. Il faut trois heures et demi pour cette poste.»

Contatti sociali

Queste testimonianze ci portano a un altro tema, trattato in modo molto spontaneo da Zinzendorf nel suo diario. Si tratta dei suoi contatti sociali che derivavano dalle sue origini familiari (la sua stirpe apparteneva alla più vecchia nobiltà dell'Innerösterreich, prima che una parte della famiglia emigrasse verso la Sassonia durante la Riforma) dalle funzioni direttive dei suoi fratelli nell'amministrazione finanziaria, come pure dal suo ruolo di consigliere commerciale e governatore. Questi contatti lo legavano innanzi tutto alla nobiltà dell'Innerösterreich e passavano attraverso le proprietà e le importanti funzioni amministrative o militari distribuite tra le varie famiglie nobili imparentate l'una con l'altra. Zinzendorf incontrava i membri di queste famiglie durante i suoi viaggi o quando essi gli facevano visita a Trieste.

Il diario ci permette di ricostruire le sue attività sociali, di ripercorrere la sua quotidianità e le escursioni; ci dà un'idea dei temi di discussione, dei pettegolezzi, delle rappresentazioni teatrali e delle mode in voga in quegli anni. Così, ad esempio, a riguardo di una sua visita a Gorizia, il 21 luglio 1778, egli annotò: «La Ctesse Clementina, toujours d'une figure gracieuse, en polonoise de satin, cheveux de la reine, ses filles en chemise et jupon, un fils Clément, enfant de quatre ans d'une charmante physionomie, yeux bleus, fils de F[rantz] C[arl] Coronini, dit-on. Retournant en ville on chanta, on alla au spectacle, grand discours de chapeau chez Mme de Welsperg. Je fus un instant chez Mme de Koenigsbrunn qui me parla de l'amour de son frère. Pris congé de Mme de Lanthieri, soupé chez Mme de Welsperg avec les Torres et Morelli. Mme me fit lire une lettre de la petite Clary, qui se moque du Pce de Paar, qui marque que Mme de Kinsky est grosse [...]»

Le annotazioni riguardanti la politica locale e i conflitti quotidiani tra centro e periferia sono particolarmente interessanti per la storia amministrativa. Così, il 19 novembre 1781, Zinzendorf apprese da una lettera che gli era stata indirizzata che: «[...] le Cte Wenzel Sinzendorfa voulu faire dans les tribunaux d'ici [Trieste], abolir les juges-consuls en seconde instance et

les transmettre à Clagenfurt.» Il 7 giugno dello stesso anno, il giudice reale a Trieste, conte Suardi gli riferì che: «[...] à Gorice ils s'attendent d'être subordonnés à Clagenfurt, que c'est le chanoine Torres qui le leur écrit.» Anche le rivalità, le divergenze di opinione e i conflitti tra i paesi dell'Inner-österreich diventano manifesti quando il 20 maggio 1781 Zinzendorf annotò che: «Il faut tenir les Goriciens un peu éloignés car ils deviennent d'abord familiers.» E il 17 agosto dello stesso anno: «Avec Pittoni disputé sur la gêne qu'exerce le petit pays de Gorice vis-à-vis de la Carinthie par rapport à ses vins, qui sont plus chers que ceux du vénétien, lesquels payent 3 fl. d'entrée en Carinthie pour favoriser les vins de Gorice.»

Grazie al diario si hanno anche notizie degli interessi di alcuni nobili; ad esempio della collezione di scienze naturali del barone Sigismondo Zois (1747–1819) di Lubiana. Dopo gli studi umanistici, giuridici e in scienze naturali al Collegio di Reggio Emilia, nel 1768, Zois ritornò a Lubiana dove riprese l'azienda commerciale del padre con le sue filiali a Trieste e a Venezia. In seguito, egli si specializzò nella produzione e il trasporto del ferro carinziano e del nord della Carniola; dopo le difficoltà economiche degli anni 1776/77 egli espanse le sue attività al vicino Friuli e manifestò un vivo interesse per le manifatture di maiolica di Gradisca. I suoi maggiori interessi erano però la mineralogia e la chimica; egli lasciò inoltre un giardino botanico. Contemporaneamente, egli sostenne numerose attività culturali nella Carniola, ne promosse l'arte e la musica, fondò l'«Accademia letteraria» a Lubiana, si adoperò per la tutela della lingua e della letteratura slovena, fece tradurre i classici italiani e si impegnò a favore dell'eredità storico-culturale del paese. Dopo la sua morte, la sua considerevole biblioteca fu donata alla città. Lo Zois intratteneva anche un'ampia corrispondenza con eruditi di tutta Europa.¹⁴ Anche Zinzendorf, quando giungeva a Lubiana, era sovente ospite in casa Zois dove aveva occasione di esaminare le collezioni e dove era messo al corrente delle novità del mercato librario. Il 6 febbraio 1782 lo Zois gli inviò il secondo tomo dei tre che compongono la *Oryctographia Carniolica, oder Physikalische Erdbeschreibung des Herzogthums Krain, Istrien, und zum Theile der benachbarten Länder* (Lipsia, 1778–89), uno dei primi esempi di carte geognostiche dell'area alpina, realizzate dall'erudito e naturalista Bel-sazar de la Motte Hacquet (1739–1815).

Il conte Rudolf Coronini (1731–91) apparteneva a una famiglia nobile goriziana; accanto alle sue funzioni di vicepresidente del governo di Gori-

zia-Gradisca, tra il 1774 e il 1778, egli si occupò anche di ricerca storica, redigendo numerose genealogie e lavori etnografici sul proprio paese. Anche il conte Jakob Karl Morelli (1730–92) di Schönfeld contribuì ad avvicinare Zinzendorf alla storia di Gorizia. Nel 1756–57 visitò numerose città portuali in Francia e in Italia e divenne membro del consiglio regionale goriziano quale specialista in ambito economico; dal 1774 fu membro della commissione per la riforma degli studi e, nel 1784, relatore per le riforme del catasto. Il primo volume del suo *Saggio storico sulla contea di Gradisca dall'anno 1500 all'anno 1600* fu pubblicato nel 1773 a Gorizia. I quattro volumi successivi ottennero sicuramente l'avvallo della censura il 13 marzo 1781; forse per ragioni finanziarie, furono però dati alle stampe solo nel 1855, con il titolo *Istoria della Contea di Gorizia*. Grazie alla sua amicizia col Morelli, Zinzendorf ebbe comunque modo di vedere il libro già nel settembre 1776. Nei suoi viaggi in Europa, Zinzendorf non si spostava solo in compagnia di nobili, ma anche di funzionari dell'amministrazione e di militari, di commercianti e di imprenditori, di scienziati e di artisti. Questi contatti gli fornivano non solo utili informazioni, ma gli permettevano anche, in caso di necessità, di far capo a importanti personalità. La sua regolare corrispondenza con questi interlocutori lo teneva inoltre informato degli eventi recenti e dei progressi tecnici.

Il diario descrive in modo dettagliato come questi contatti erano annodati e come le informazioni erano scambiate. Un esempio degno di menzione nell'ambito del commercio lo troviamo nella figura del commerciante fiammingo Ambrosius Strohl von Strohlendorf che si stabilì dapprima in Carinzia, poi, nel 1750, a Trieste, dove, a partire dal 1777, con un socio, si trovò a gestire una fiorente azienda commerciale. Presidente della Borsa di Trieste, nel 1781 Strohl von Strohlendorf divenne direttore della compagnia di Trieste e di Fiume e nel 1783 inaugurò gli scambi commerciali fra Trieste e gli Stati Uniti d'America. Egli conosceva molto bene le manifatture carinziane ed era in stretto contatto con i loro più importanti imprenditori e con quelli viennesi. Egli sostenne però anche i contatti con la sua vecchia patria e mantenne vari interlocutori in tutti i paesi del Mediterraneo fino a Gibilterra.¹⁵

Un altro «nordico» era Johann von Thys († 1774) di Eupen (principato di Limburg) che si trasferì a Klagenfurt con la sua famiglia nel corso degli anni '60 del XVIII secolo dove ottenne il permesso di fondare un lanificio. Von Thys dava lavoro soprattutto a delle filatrici della Carniola e nel 1765 rice-

vette la visita della coppia imperiale. Von Thys era apprezzato da Franz Stephan, da Joseph II, da Kaunitz e dai fratelli Zinzendorf in quanto esperto di questioni economiche. La visita alla manifattura compiuta il 3 luglio 1780 fu, per Zinzendorf, un avvenimento importante: «Nous passâmes de là à la manufacture des draps de Thys. Il ressemble à sa sœur, il nous mena dans ses appartemens sans nous faire voir sa femme de laquelle il est excessivement jaloux. Ensuite il nous fit voir les 22 métiers battans, les uns d'apprentifs, les autres travaillés par des ouvriers, les magasins des cordes et chardons, le tondage, le magasin de laines toutes d'Espagne, la teinturerie, le filage de la laine au grand rouet. Un tisseur peut gagner jusqu'à 1/2 florin, ils sont payés à l'aune. Nous achetâmes du drap. Des berceaux de mûriers dans le jardin. [...] Tout est d'une grande propriété dans la maison des orphelins. Ils auront un nouveau renfort de 25 filles.»

Questa citazione mostra la capacità di Zinzendorf di avvicinarci, con delle istantanee, alla vita quotidiana del suo tempo. Veniamo a conoscenza di avvocati, medici e ingegneri, di professori e maestri di canto, di commercianti, lavoratori, manovali e mendicanti, di artisti e dei loro impresari, di donne, uomini e bambini. Il 28 luglio 1780, ad esempio, annotò: «Le Frohnwäger¹⁶ alla avec moi en voiture chez le fabricant de faux et faucilles d'Einoed. Il reçoit son fer de deux forges de Scheiffling et plus loin de Vordernberg. Il y a une trentaine d'ouvriers. Il crut en vendre plus de 500 quintaux, il travaille des faux pour l'Hongrie, la Transylvanie, la Pologne, toutes d'échantillons différens, des hachepailles à fl. 20, 24, 50 le quintal. Sa marque est une tulipe, il se nomme Furst. Il est assigné à ce maître de forge, et celui-là à lui, les plus proches feseurs de faux [sont] à Judenburg. Le charbon lui revient à 7,2 le Schaf, c'est 15 X le Schaf de Carinthie, tandis qu'en Carinthie il en coûte déjà ici 20 et 21. Le fer est plus corroyé en Styrie et plus mou, voilà pourquoi il leur en coûte plus de peine à faire des faux dures qu'aux fabriquans carinthiens. Cet homme a de jolis enfans, un petit bien tout autour.»

Excursus: la metallurgia dell'Innerösterreich

Questa citazione ci conduce a un tema centrale per l'area alpina dell'Innerösterreich e di massima importanza dal punto di vista della sua economia, vale a dire l'industria del ferro che comprendeva non solo le attività estattive,

ma anche quelle metallurgiche proprie alla lavorazione del ferro. L'estrazione dei minerali metalliferi, le operazioni di trattamento e di lavorazione e lo smercio erano sottoposte a rigidi ordinamenti, a leggi e a prescrizioni. L'amministrazione competente aveva fissato le vie di smercio e i luoghi di stoccaggio, le strade, i posti daziari e doganali con concessione.

Tali disposizioni urtavano però gli ideali liberali di Zinzendorf. Fin dal 1771, allorché era in viaggio nell'Innerösterreich per esaminarne l'industria metallurgica, Zinzendorf combatté con fervore il «sistema del ferro», anche con il sostegno di noti avversari politici, tra i quali figuravano importanti imprenditori e interi settori professionali dell'Innerösterreich, come i citati Zois o Thys. Quest'ultimo, quale membro del consiglio commerciale della Carinzia, si adoperò per migliorare l'industria metallurgica locale.¹⁷ Un altro importante oppositore al sistema era il conte Max Thaddäus Freiherr, (1734–1805) membro di una famiglia carinziana che aveva ottenuto importanti successi economici fin dal XVII secolo. Egli aveva acquisito una certa notorietà grazie alla modernizzazione dell'industria metallurgica e al suo impegno a favore dell'industria carinziana della lavorazione del ferro. Zinzendorf lo incontrava regolarmente durante i suoi viaggi e con lui intrattene uno scambio epistolare. Il suo interesse per le tecniche di produzione del ferro sono evidenti, ad esempio quando nel luglio 1777 approfittò del viaggio da Trieste verso Vienna attraverso il sud della Carinzia per visitare Rosenbach. In quell'occasione vi descrisse dettagliatamente le acciaierie. In questa città erano insediate una serie di stabilimenti per la produzione dell'acciaio, cinque trafilatoi e numerose fucine che fabbricavano chiodi: [...] Je vis la manipulation de l'acier. On fond du fer de gueuses, on l'enduit de charbon, on enveloppe le tout de plaques de fer afin d'empêcher que dans la fonte le phlogistique, ne pouvant quitter le fer, soit obligé de s'y insinuer intimement pour donner à l'acier la qualité de se rompre aisément, c'est-à-dire la dureté. On enlève après la fonte l'enveloppe, on coupe le fer cémenté sous l'enclume, on le réduit à de petites barres qu'on fait acérer dans l'eau. Le plus estimé dans l'étranger est l'acier de la rose avec la tache brune en dedans, le plus fin et le plus cher est le Brescianstahl.¹⁸ [...] Cinq cent personnes, hommes et femmes, sont nourris par l'industrie de ces forges. Chacune a son magasin à charbon» (25. Juli 1777).

Osservazione della natura

Queste descrizioni mostrano chiaramente quanto Zinzendorf fosse radicato nella tradizione illuminista del tempo. Egli desiderava allargare i suoi orizzonti, ottenere nuove conoscenze, verificarle empiricamente e compiere annotazioni molto dettagliate. Al primo sguardo, ciò sembra contraddire l'altro lato della sua personalità, vale a dire la sua sensibilità e il suo entusiasmo per la natura, annunciatore del romanticismo. Numerose sono le annotazioni in cui Zinzendorf lascia libero corso alla sue emozioni. Non di rado si mostra sopraffatto alla vista delle gole più selvagge, delle amene vallate alpine e delle cime più elevate; è estasiato di fronte alla bellezza delle donne che incontra sulle strade e davanti alla varietà delle opere d'arte che studia. Il viaggio in Gran Bretagna nel 1768, e soprattutto la visita di numerosi giardini, affinò probabilmente il suo senso per la nuova estetica della natura che prendeva forma in quel periodo e in cui anche le emozioni e le passioni potevano avere libero corso. Attraverso le sue numerose menzioni alle Alpi, Zinzendorf lascia intendere che per lui esse non erano più una barriera ostile e pericolosa, da evitare quanto possibile, o da usarsi unicamente a favore dell'economia del paese. Con ciò, egli si trovava in sintonia con molti mineralogisti, botanici, geologi, biologi e agrimensori del suo tempo, come il già citato naturalista Hacquet de la Motte.

Note

- 1 Il diario di Zinzendorf si trova nel suo lascito nella Wiener Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHStA). Qui: 2 Maggio 1778.
- 2 Da anni la pubblicazione dei diari è sostenuta dalla *Kommission für Neuere Geschichte Österreichs*. Fino ad ora sono stati pubblicati: M. Breunlich, M. Mader (Hg.), *Karl Graf von Zinzendorf. Aus den Jugentagebüchern 1747, 1752 bis 1763*, Wien 1997. Inoltre, esiste un'edizione e un progetto di ricerca internazionale diretto da Grete Klingenstein e da Karl Franzens dell'Università di Graz, volto alla pubblicazione di un'edizione critica dei diari di viaggio di Zinzendorf e di quelli del suo governatorato triestino tra il 1776 e il 1782. I volumi Svizzera, Gran Bretagna e Trieste vedranno la luce tra breve tempo, gli altri sono in via di preparazione.
- 3 Attualmente, sono trattati da Eva Faber, Grete Klingenstein e Antonio Trampus, con la collaborazione di Hanna Begusch, Elisabeth Fattinger, Andrea Harrich e Helmuth Watzlawick.
- 4 Memoires und Gesamtberichte in: HHStA, lascito Zinzendorf e nel Wiener Hofkammerarchiv. Una bibliografia complessiva e un'analisi di quanto pubblicato sul materiale di Zinzendorf si trova in G. Klingenstein, «Die Anfänge der Zinzendorf-Forschung», in: *Focus*

- Austria. Vom Vielvölkerreich zum EU-Staat*. Festschrift für Alfred Ableitinger, Graz 2003, pp. 245–254 e in E. Fattinger, «Gestalt und Gewinn einer ‹Auftragsreise›: Karl Graf Zinzendorf in Grossbritannien (1768)», in: J. Rees, W. Siebers, H. Tilgner (Hg.), *Europa-reisen politisch-sozialer Eliten im 18. Jahrhundert*, Berlin 2002, pp. 129–158; *Ibid.*, «Conflicting Identities in an Age of Transition: The Autobiographical Writings of Karl Count Zinzendorf», in: *Focus Austria. Vom Vielvölkerreich zum EU-Staat. Festschrift für Alfred Ableitinger*, Graz 2003, pp. 112–129.
- 5 Vedi E. Reiner, «Karl von Zinzendorf und das Eisenwesen in Innerösterreich. Ein Beitrag zur mariatheresianischen Wirtschaftspolitik», in *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchiv*, 13, 1960, pp. 258–330.
- 6 I manoscritti mi sono stati messi a disposizione da G. Klingenstein ch ringrazio sentitamente.
- 7 A. Helmedach, *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Strassen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnalter*, München 2002; E. Faber, «Auf dem Weg zur Adria. Reiseberichte über Innerösterreich aus den Jahren 1780–1810», in: H. Ebner, P. W. Roth, I. Wiesflecker-Friedhuber (Hg.), *Forschungen zur Geschichte des Alpen-Adria-Raumes*. Festgabe für em. o. Univ.-Prof. Dr. Othmar Pickl zum 70. Geburtstag, Graz 1997; N. Chaumat, *Die «erbländischen» Reisen ou l'étude de deux itinéraires de voyage dans les Alpes autrichiennes à travers un siècle de récits de voyage et de géographies (1669–1786)*, Grenoble 1999 (D. E. A.).
- 8 Notizia del diario dal 30 novembre a 5 dicembre 1777.
- 9 A. Birk, *Die Strasse. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung*, Karlsbad 1934, Neudruck Aalen 1971. A. Wohofsky, *Die verkehrsgeographische Entwicklung Kärntens unter dem Aspekt der technologischen Formen*, Graz 1996 (geisteswiss. Dipl.-Arbeit).
- 10 Diario 15 luglio 1777.
- 11 Kärntner Landesarchiv, CXV 215/1, 153 ff., CXVII, fol. 15–20.
- 12 La strada venne costruita tra il 1775 e il 1779
- 13 Così, tra il gennaio e l'aprile 1779, legge il romanzo *Usong (1771)*, *Fabius und Cato (1774)* dal 24 agosto 1781, altre poesie il 27 aprile e il 2 maggio, come pure il 10 settembre 1778, il 13 marzo, l'8 maggio e il 7 giugno 1780. *Die Alpen* il 10 marzo 1780.
- 14 A. Trampus, «‹Talent et Erudition›: Casanova nelle lettere del Barone Sigismondo Zois», in: *L'Intermédiaire des Casanovistes. Etudes et informations casanoviennes*, VII, Roma 1990, pp. 25–35.
- 15 Diario, ad esempio il 10 ottobre 1778 e il 7 febbraio 1779.
- 16 Si tratta del responsabile dei pesi e misure nella commenda di Zinzendorf.
- 17 H. Wiessner, *Geschichte des Kärntner Bergbaues*, Bd. III: *Kärntner Eisen*, Klagenfurt 1953, pp. 82–88.
- 18 Brescianstahl = acciaio di Brescia. La città di Brescia era, con Mantova e Verona, il principale centro italiano della lavorazione del ferro. Fin dal Medioevo, le tecniche di lavorazione del metallo che vi vennero sviluppate influenzarono la metallurgia carinziana.

Leere Seite
Blank page
Page vide