

Maria Teresa Di Paola

SICILY DIARY: LA MISSIONE DI JAMES MEEK IN SICILIA
(Ottobre 1800-Marzo 1801)

Premessa

Il presente contributo trae spunto da un breve diario in lingua inglese il cui autore per lungo tempo è rimasto ignoto, pur avendo lasciato nel testo delle tracce che potevano facilitare la sua individuazione. Scritto nel corso d'alcuni mesi a cavallo degli anni 1800-1801 da un funzionario britannico inviato in Sicilia ad acquistare rifornimenti da spedire a Malta, il diario offre una visione dell'isola da una prospettiva del tutto diversa rispetto a quella dei tanti diari e ricordi di viaggio finora pubblicati e costituisce una testimonianza interessante sul come funzionava a livello periferico il sistema introdotto dagli inglesi per rifornire le proprie navi nel Mediterraneo.

Il manoscritto originale del diario¹ è conservato in Australia, a Sidney, presso l'archivio familiare di Betty Harrison, dove tempo addietro fu rinvenuto in una cartella contenente vecchie carte ereditate dal magistrato John Milbourne Marsh (c. 1819-1891), fra le quali vi era pure un foglietto sul quale era annotato che varie cose erano pervenute dall'Inghilterra dopo la morte di Lady Mary-Ann Meek (1786-1870)². Nato in Jamaica dalle seconde nozze del *Postmaster General* John Milbourne Marsh con Frances Elizabeth Grant, John Milbourne jr. aveva perso la madre subito dopo la nascita ed era stato cresciuto in Inghilterra dalla zia materna Mary-Ann

* Contributo presentato dalla socia prof.ssa Michela D'Angelo.

¹ Il documento è stato trovato trascritto come *Sicily Diary* in un sito web aperto nel 2000 per ricostruire la storia della famiglia Heath-Caldwell (<http://www.jjhc.info>, *Biography of Interesting People*). Per la traduzione inedita che qui si pubblica è stato utilizzato il testo originale gentilmente reso disponibile in copia fotografica dal gestore del sito Jeremy James Heath-Caldwell.

² Michael Heath-Caldwell a M.T. Di Paola, Brisbane (Australia), 12 novembre 2013.

Grant, in casa della quale aveva vissuto fino a quando, nel 1840, non decise di trasferirsi in Australia³. Nel 1853, in tarda età, Mary-Ann Grant sposò Sir James Meek (1778-1856), restandone vedova dopo pochi anni di matrimonio⁴. Il diario poteva dunque essere opera del marito di Lady Mary-Ann, ma tale ipotesi andava ulteriormente appurata in quanto sulla busta che lo contiene un'etichetta riporta: *1800 Ship Cameleon Log/ Brown 175 h x 113 w/ Captain Maitland*, una frase del tutto fuorviante poiché leggendo il documento appare evidente che esso non è un giornale di bordo e solo marginalmente riguarda la nave *Cameleon*⁵.

Scritto su un piccolo taccuino tascabile con copertina in cuoio naturale, che per lo spazio ridotto delle pagine fu utilizzato scrivendo sempre dal lato lungo del foglio, il diario documenta attività e spostamenti fatti prevalentemente sulla terra ferma da James Meek, durante una missione che richiese diverse settimane di permanenza a Palermo e Messina, e pure brevi visite ad Alcamo, Milazzo e Termini Imerese. Le annotazioni che vi sono contenute coprono il periodo che va dalla sera del 26 ottobre 1800, quando l'autore del diario lasciò la *HMS Foudroyant*⁶ e s'imbarcò sulla *HMS Cameleon* per raggiungere Palermo, fino al mattino del 17 marzo 1801, quando giunse a bordo della *HMS Speedwell* nell'isola di Minorca per occuparsi dei magazzini nell'arsenale a Port Mahon; tuttavia solo poche righe delle pagine iniziali e conclusive del diario contengono riferimenti a queste navi.

Annotare il decorso della propria esistenza in un diario era nel passato una consuetudine alla quale quasi nessuno fra le persone di una certa cultura e stato sociale si sottraeva e i motivi potevano essere tanti, non ultimo quello di volerne conservare il ricordo scritto per quando, con la vecchiaia, la memoria sarebbe venuta a mancare. Nel caso specifico l'autore del *Sicily*

³ A tal proposito, cfr. *Biography of Interesting People*, cit.

⁴ Le loro nozze furono celebrate il 10 febbraio 1853 nella Church of St. Marylebone a Londra (cfr. «Hampshire Telegraph» e «British Mercury», rispettivamente del 12 e 19 febbraio 1853; e anche la lapide in memoria di Mary-Ann, vedova di Sir James Meek, nella Church of St. Philip and St. James a Ilfracombe, la cittadina del Devon dove la coppia visse).

⁵ Essendo una corvetta da 18 cannoni, maneggevole e veloce, l'*HMS Camaleon* era usata per mantenere le comunicazioni nel teatro di guerra e trasportare da un luogo all'altro personale civile e militare; per cui dopo una sosta di alcune ore nella rada di Palermo proseguì alla volta di Costantinopoli.

⁶ L'*HMS Foudroyant* era stata dal giugno 1799 al luglio 1800 la nave su cui Horace Nelson aveva issato la propria insegna dopo che l'ammiraglio Lord John Jervis St. Vincent, gravemente malato, gli aveva affidato il comando. Nel frattempo l'*Admiralty* aveva nominato comandante in capo della *Royal Fleet* del Mediterraneo il contrammiraglio, secondo in comando di Jervis, Lord George Elphinstone Keith, e dal mese d'agosto 1800 la nave era passata sotto la sua bandiera.



I left the Tavernier at last night about 11 o'clock. The
 interest regarding the ship's company by any respectable
 officers was, and the several parts of the house govern-
 ed by the Admiral, with a parental "take care of
 yourself" implies our conduct with a just view of the
 probability of the success of the expedition for the happiness
 of the country, and determines us by force
 of his protection, to neglect no means or measures
 to secure the success on which I am sent to the
 satisfaction of my employers, with respect to my
 conduct, and next to myself, by acting with the most
 strict integrity on every occasion, and industriously
 and incessantly in this way just merit of confidence

I mean to assist myself in such a manner as may
 be best calculated to establish my reputation, by
 which may the liberality of his imperial goodness,
 amongst others of his most generous favours to me
 on several occasions, grant that I may succeed.
 On my arrival on board the Liberator I expect
 to meet a most friendly reception, even more so
 than I had anticipated, from my old acquaintances
 the Surgeon, Doctor, and Purser. In this
 evening a pleasant Party sprung up from
 the brotherhood and continued until midnight
 the Party still continued till noon when it
 nearly died away. We were then a party of

Diary è un giovane servitore di Sua Maestà Britannica in missione in Sicilia; egli, durante i mesi trascorsi nell'isola, continuò ad annotare in un taccuino gli aspetti più rilevanti delle sue giornate, probabilmente per mettere ordine alle proprie idee e avere elementi utili da riferire ai propri superiori sul lavoro svolto.

Sin dalla prima pagina egli rivela d'avere un forte ethos religioso e senso del dovere e d'essere pronto a non tralasciare alcun mezzo o sforzo per la riuscita del compito assunto poiché, con l'assistenza divina e agendo in ogni occasione con la massima integrità e diligenza, spera di affermare la propria reputazione. La giovanile apprensione e l'impegno con cui condusse la missione sono evidenti anche in quel che annota dopo il primo confronto con la realtà in cui dovette agire. Non potendo fare alcun acquisto secondo la procedura indicata nelle disposizioni ricevute, egli confida al diario di sentir fissati sulla sua persona gli occhi dell'intera *Royal Navy*, consapevole che il modo come avrebbe agito poteva essere decisivo per un possibile avanzamento nella propria carriera e, soprattutto, per il successo della campagna d'Egitto. Il diario fu scritto, infatti, durante la fase finale delle guerre rivoluzionarie francesi nel teatro mediterraneo, quando, con la sconfitta dell'Austria, le trattative per una pace in Europa erano in corso, e avendo la *Royal Navy* riconquistato Minorca e sottratto Malta ai francesi il governo della Gran Bretagna si pose l'obiettivo di assumere il controllo del Mediterraneo orientale liberando i territori egiziani occupati da Napoleone.

Gli appunti che vi sono contenuti coprono un periodo breve, ma hanno ciò nonostante un'indubbia rilevanza storica poiché fanno conoscere dal vivo l'attività di un agente inglese addetto ai rifornimenti, permettendo di seguire come questi trascorrevano le sue giornate nell'isola, lasciando immaginare la mole di lavoro burocratico e fisico che da egli svolto per completare la spedizione delle provviste acquistate; inoltre, essi evidenziano l'importanza che l'approvvigionamento della flotta e delle armate britanniche ebbe per l'economia siciliana, non tanto per l'intenso traffico navale che generò nei maggiori porti della Sicilia⁷, quanto per la rete di contatti e relazioni che sin d'allora gli inglesi stabilirono nell'isola e che, con l'introduzione di nuove forme imprenditoriali e innovativi costumi finanziari e di scambio, avrebbe portato alla formazione d'immense fortune, ma anche a fatali dissesti economici come quello del banchiere inglese Abraham Gibbs,

⁷ Al momento la *Royal Fleet* aveva attive in Mediterraneo un centinaio di navi militari e da trasporto, e di queste almeno 24 sono nominate nel diario.

il quale alla bancarotta dichiarata nella primavera del 1816 non vide altra soluzione che il suicidio⁸.

Nell'annotare nel diario i contatti avuti con banchieri, mercanti, e autorità locali e britanniche, il giovane funzionario offre uno spaccato eloquente della situazione in cui si trovò a operare in Sicilia, segnalando le difficoltà incontrate a causa delle cattive condizioni atmosferiche e, soprattutto, per la poca affidabilità dei negozianti e la scarsità di moneta corrente, bestiame e varie derrate agricole. Al tempo stesso, egli tramanda i nomi di alcuni fra i maggiori mercanti stranieri attivi in quei mesi nell'isola, quali i britannici John Broadbent, John Thomas Roche, Henry Season, James Tough, John e William Woodhouse, oltre il sopra citato Gibbs; lo statunitense Joseph Barnes, lo svizzero Jean Gaspard de Chaperouge e il maltese Gian Battista Mattei. Facendo di tanto in tanto riferimento allo scambio di corrispondenza con il proprio superiore Mr. Brown, egli ha lasciato pure un importante indizio per poterlo identificare, ma occorre avere una qualche nozione riguardo alla Flotta britannica nel Mediterraneo durante quel periodo e al sistema messo in atto per approvvigionarla, per capire come mai e da chi tali incarichi erano assegnati.

1. Il rifornimento della Flotta britannica nel Mediterraneo

Sulla Sicilia, la Gran Bretagna e il Mediterraneo durante le guerre rivoluzionarie e Napoleoniche esiste una copiosa letteratura che continua ad arricchirsi di nuovi e interessanti contributi, fra cui i risultati di specifiche ricerche condotte in tempi recenti da alcuni studiosi inglesi sulle problematiche connesse all'organizzazione dei rifornimenti, che hanno evidenziato il più efficiente sistema raggiunto in questo campo dalla Gran Bretagna quale uno degli elementi decisivi per sconfiggere Napoleone⁹; tuttavia, ancora si cono-

⁸ Cfr. R. LENTINI, *Note su un operatore commerciale in Sicilia. Abraham Gibbs (1799-1802)*, in «Nuovi Quaderni del Meridione», 1976, pp. 387-394; ID., *Dal commercio alla finanza: i negozianti inglesi nella Sicilia occidentale tra XVIII e XIX secolo*, in «Mediterranea», a. 1, n. 2, dicembre 2004, pp. 105-122; M. D'ANGELO, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Milano 1988, pp. 45-46; e D. D'ANDREA, *Gould Francis Leckie e la Sicilia 1801-1818*, Napoli 2012, pp. 152,155, 191, 193-199.

⁹ J. DAVEY, *Within Hostile Stores: Victualling the Royal Navy in European Waters during the French Revolutionary and Napoleonic Wars*, in «International Journal of Maritime History», December 2009; ID., *The Transformation of British Naval Strategy: Seapower and Supply in Northern Europe 1808'1812*, Woodbridge 2012; R. KNIGHT - M. WILCOX,

sce poco circa le case commerciali, i mercanti, gli agenti e gli intermediari con cui il *Victualling Board*¹⁰, l'amministrazione civile addetta al rifornimento della *Royal Navy*, strinse contratti per rifornirsi di vaste quantità di provviste e bevande anche in teatri di guerra distanti come il Mediterraneo. Delle persone che operarono per rendere possibile tale successo, poi, non resta che il nome o tuttalpiù brevi riferimenti nella corrispondenza dell'*Admiralty* e nelle carte private di qualche personaggio importante dell'epoca.

Al tempo della navigazione a vela la durata di un viaggio per mare dipendeva non solo dalle condizioni atmosferiche ma anche dalle quantità di scorte contenute in stiva, tanto che spesso le navi da guerra erano costrette a rientrare in porto per rifornirsi di provviste persino mentre erano impegnate in critiche operazioni belliche, compromettendone a volte l'esito finale. Per ovviare a questo problema, sul finire del Settecento, il *Navy Board* iniziò ad introdurre una serie di provvedimenti per rendere più efficiente e decentralizzato il sistema di approvvigionamento e distribuzione delle provviste necessarie alle proprie navi, in modo da migliorare l'alimentazione a bordo e rendere possibili più lunghi periodi di navigazione.

Nel corso delle campagne belliche il rifornimento per mare era, infatti, una delle preoccupazioni principali dei Comandanti in Capo nei vari teatri di guerra, e fu proprio l'efficienza del sistema messo in atto per far giungere in quei luoghi le provviste che permise d'estendere il controllo britannico dei mari. Sin dal 1796 adeguati rifornimenti di cibo fresco e provviste conservate avevano contribuito, infatti, a rafforzare l'intera strategia britannica per il blocco delle basi navali francesi nel canale della Manica; ma cosa ancora più notevole fu il modo come il rifornimento di cibo era organizzato nelle basi distanti, come appunto avvenne in occasione della spedizione in Egitto del marzo 1801, la più rischiosa e riuscita operazione bellica che congiuntamente marina ed esercito condussero per liberare dalla presenza francese il Mediterraneo orientale.

È stato notato che grosse case mercantili di Londra ottenevano spesso i contratti per approvvigionare le squadre navali della *Royal Navy* stanziate

Substaining the Fleet 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State, Woodbridge 2010; R. KNIGHT, *Britain against Napoleon. The Organization of Victory 1793-1815*, London 2013; J. MACDONALD, *Feeding Nelson's Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Era*, Barnsley 2004; EAD., *The British Navy's Victualling Board 1793-1815. Management Competente and Incompetente*, Woodbridge 2010.

¹⁰ All'epoca l'ufficio responsabile per l'amministrazione della marina britannica, il *Navy Board*, era articolato in tre sezioni: *Victualling*, *Transport*, *Sick and Hurt*, responsabili per il rifornimento, il trasporto, e l'assistenza ai malati e feriti.

nei mari lontani, e che di solito il governo inglese impiegava funzionari di maggiore anzianità per svolgere il compito d'agenti addetti al rifornimento. Tali agenti erano responsabili per la conduzione dei magazzini navali nelle Isole britanniche e pure in alcune postazioni strategiche all'estero. Queste erano situate lungo le maggiori rotte di navigazione, in città portuali di nazioni amiche, dove in genere una sede consolare britannica era presente, e appaltatori locali fornivano le provvigioni direttamente o per subappalto ricevuto da qualche grosso mercante londinese che se n'era accaparrata l'esclusiva. A volte le zone dove le squadre navali operavano erano però inadatte al rifornimento, come lungo certe coste britanniche o sul finire delle guerre Napoleoniche, e per porvi rimedio pure magazzini prefabbricati e navi di riserva da destinare a deposito furono adottati¹¹. Collegati a specifiche squadre navali, c'erano poi degli agenti ambulanti, detti *victualler agent afloat*. Di solito essi erano dei civili impiegati nella segreteria dell'ammiraglio comandante la *Royal Fleet* come contabili e amministratori, i quali assumevano tale ruolo in aggiunta ai loro compiti ordinari e oltre alla paga percepivano una provvigione del 2,5 % su ogni commissione di provviste acquistate. Per ottenere rifornimenti essi si appoggiavano sui locali consoli britannici poiché questi, avendo contatti e conoscenza del luogo dove si trovavano stanziati, tenevano sottocchio il mercato locale e potevano dare consigli utili.

Gli agenti addetti all'approvvigionamento a volte tralasciavano di sottoporre il rendiconto delle spese fatte e ciò metteva in difficoltà il *Victualling Board*, che dava il benestare per il pagamento delle lettere di cambio emesse per pagare i fornitori solo dopo aver ricevuto soddisfacenti chiarimenti sugli acquisti fatti e sul cambio ottenuto nello scambiare la sterlina. Il ritardo con cui i loro acquisti erano approvati e pagati poteva però dipendere anche da altre cause, quali ad esempio la poca affidabilità del servizio postale in tempo di guerra o la lentezza con cui la corrispondenza era smistata agli uffici interessati. Inoltre, essendo all'epoca l'ammiragliato britannico retto da un consiglio (*Board of Admiralty*) composto da personaggi politicamente attivi (*Lords Commissioners*) che cambiavano secondo la compagine governativa del momento, pure motivi politici e rivalità personali potevano intralciare il procedimento per i pagamenti, facendolo prolungare per diversi anni.

Prima del 1803 due agenti incaricati di curare il rifornimento avevano

¹¹ Nel 1812, ad esempio, un prefabbricato fu inviato a St. John (Newfoundland) mentre navi-deposito stazionavano a Wingo Sound, Gibilterra e Messina (cfr. MACDONALD, *British Navy's Victualling Board 1793-1815*, cit., p. 69).

operato nel Mediterraneo: Nicholas Brown e William Wills. Sotto il comando del contrammiraglio Lord George Elphinstone Keith, il primo era stato occupato a sostenere la flotta di navi da guerra e per il trasporto di truppe a largo della costa d'Egitto e del Levante, acquistando derrate alimentari in varie zone, dalla Sicilia al Medio Oriente; mentre il secondo aveva svolto lo stesso incarico nell'entroterra d'Alessandria¹². Due altri agenti erano stati David Heatley e il suo successore Richard Ford, i quali, pur essendo ambedue basati a Lisbona, avevano trascorso diverso tempo a viaggiare intorno al Mediterraneo occidentale, il primo incaricato di procurare tra il 1794 e il 1796 rifornimenti per marina ed esercito durante la campagna di Corsica, il secondo quale agente fidato di Horace Nelson. Quando nel maggio 1803 la guerra scoppiò di nuovo Ford non ebbe difficoltà a restare in questo mare e non avendo famiglia lasciò Lisbona per trasferirsi per diversi anni a Palermo, dove prese in locazione una casa e pure dei magazzini da utilizzare a deposito per l'approvvigionamento della *Royal Navy*¹³.

Nessuno di questi agenti è però il giovane autore del *Sicily Diary*, la cui identità è invece chiaramente indicata nel rendiconto per le spese effettuate durante la campagna d'Egitto che Nicholas Brown presentò il 10 ottobre 1801 al *Victualling Board*¹⁴. In questo documento Brown riferisce che i rifornimenti in Sicilia furono acquistati da James Meek, il quale a missione compiuta ebbe corrisposta la somma di 131.4.7 sterline (pari a 220 onze) per il disturbo e le spese affrontate nell'eseguire la sua commissione. Per coprire il costo delle scorte da acquistare gli furono consegnate 35.100 sterline dell'epoca, in tredici lettere di credito a grosso taglio emesse dai *Commissioners for Victualling of His Majesty's Navy* e firmate da Lord Keith¹⁵.

2. L'approvvigionamento per la spedizione d'Egitto

Il 24 ottobre 1800, nonostante ritardi nelle comunicazioni e un certo disaccordo all'interno del governo inglese sulla strategia da seguire dopo la sconfitta dell'Austria, le istruzioni da Londra circa un'operazione bellica

¹² Ivi, p. 74.

¹³ Ivi, pp. 70 e 71; ed anche EAD., *Feeding Nelson's Navy*, cit., pp. 65 e 69.

¹⁴ Vedi in TNA, ADM 112/41, *Audited Accounts of Nicholas Brown* (d'ora in poi *Audited Accounts*, cit.).

¹⁵ Essendo state negoziate a tassi di cambio varianti da 49 a 51 tari per sterlina, le lettere di cambio avevano reso disponibile la somma totale di 59.208 onze, 28 tari e 17 grani (ivi).

per scacciare i francesi dall'Egitto raggiunsero il comando a Gibilterra: la spedizione sarebbe stata diretta insieme dal contrammiraglio Lord George Elphinstone Keith e dal generale d'armata Sir Ralph Abercrombie, mentre la flotta nel Mediterraneo avrebbe assunto la responsabilità per l'approvvigionamento e il trasporto di tutte le unità militari impiegate. Per la spedizione sarebbe stato necessario allestire in breve tempo un centinaio di navi da guerra, per la maggior parte vascelli a due ponti e fregate, e un ugual numero di grandi navi da trasporto, che avrebbero avuto a bordo complessivamente da 25 a 30 mila uomini¹⁶.

I preparativi per dirigersi in divisioni a Malta e nel Mediterraneo orientale furono immediatamente avviati, sebbene il momento scelto per avanzare un tale attacco non fosse ritenuto ideale. In una lettera inviata il 26 ottobre 1800 a Sir Arthur Paget, allora ministro plenipotenziario britannico alla corte del re Borbone a Palermo, Lord Keith comunica di aver inviato in Sicilia un impiegato di fiducia a chiedere tutto l'aiuto che poteva dargli per procurare vino e altri articoli da spedire a Malta, facendo trapelare la propria apprensione circa il momento scelto per la spedizione d'Egitto. Essendo la stagione invernale alle porte, la flotta britannica aveva sofferto enormemente nel recente tentato assedio di Cadice; e per di più nei depositi di Gibilterra e Port Mahon le scorte erano quasi esaurite¹⁷.

La natura del servizio che la spedizione avrebbe svolto richiedeva il reperimento dei rifornimenti in diverse e a volte lontane aree del Mediterraneo, in porti così distanti dove il comandante in capo Lord Keith non ritenne opportuno nominare agenti su cui poco o nessun controllo avrebbe avuto, e per questo motivo egli decise di affidare la responsabilità di tali acquisti al proprio contabile e segretario di fiducia Nicholas Brown, il quale nell'assumere l'impegno garantiva che sarebbe stato sempre guidato da uno stretto rispetto per il pubblico interesse e avrebbe mantenuto tutti i pagamenti nell'ambito più ristretto e continuamente soggetti al suo controllo¹⁸.

Secondo gli ordini ricevuti il 26 ottobre 1800 a bordo della nave ammiraglia *HMS Foudroyant*, Nicholas Brown avrebbe dovuto procurare articoli di buona e sufficiente qualità, acquistandoli al più basso prezzo possibile, e spendendo il denaro pubblico al più favorevole tasso di cambio; inoltre, quando richiesto, avrebbe inviato agenti segreti nei diversi porti da dove i

¹⁶ Cfr. «The Naval Chronicle», vol. 28, July-December 1812, p. 10.

¹⁷ Cfr. *The Paget Papers: Diplomatic and Other Correspondence of the Right Hon. Sir Arthur Paget G.C.B. 1794-1807*, vol. I, London 1896, p. 280.

¹⁸ L'ordine di Lord Keith si trova riportato in *Audited Accounts*, cit.

rifornimenti sarebbero stati tratti e dove la loro distribuzione sarebbe avvenuta, scegliendoli tra gli elementi ritenuti più idonei in quanto a capacità, diligenza e onestà. In particolare egli ebbe ordinato d'invviare subito una persona ad acquistare provviste nell'isola di Sicilia, un'altra a Malta per ricevere e distribuire tali rifornimenti man mano che erano consegnati, e una terza nella baia di Tetuan per procurare bestiame vivo, vegetali e frutta per uso delle navi già ancorate là o in procinto di raggiungerla¹⁹.

Capacità, diligenza e onestà furono dunque le doti che fecero scegliere James Meek per la missione segreta in Sicilia e che lui indubbiamente mostrò di possedere nel modo come condusse gli affari nell'isola, tanto che subito dopo lord Keith gli affidò altri due incarichi importanti: gestire per alcuni mesi i magazzini di deposito nell'arsenale a Port Mahon e vendere in Francia ventisette mercantili che gli inglesi avevano catturato nel porto d'Alessandria e utilizzato per trasportare in patria i militari francesi fatti prigionieri in Egitto²⁰. E in effetti, leggendo il diario di James Meek si ha l'impressione che egli fu puntualissimo e attento nel documentare ogni piccola spesa; ciononostante, denunce, contestazioni e ritardi nel passare a pagamento i rendiconti delle spese sostenute nell'acquisto dei rifornimenti in Sicilia per la spedizione d'Egitto non mancarono.

Solo pochi mesi dopo la fine della missione di James Meek nell'isola, e nella fase iniziale delle operazioni belliche in Egitto, Nicholas Brown si trovò a dover render ragione circa il fatto che le ventimila paia di scarpe da lui acquistate per i marinai della *Royal Fleet* nel Mediterraneo erano state vendute in genere intorno a quattro scellini al paio, mentre l'equipaggio di una nave aveva avuto praticato un prezzo maggiore (qualcuno disse sette scellini), facendo nascere il sospetto di possibili irregolarità nel loro acquisto. Lord Keith richiese allora spiegazioni a Brown, il quale in una lettera del 6 giugno 1801 gli rispose che l'agente interessato si trovava altrove, ma pur ammesso che disonestà potrebbe essere scoperta, personalmente riteneva che fosse molto improbabile²¹.

La questione delle scarpe si trascinò per alcuni anni e fu definitivamente chiarita solo nell'estate del 1804²²; nel frattempo il rendiconto delle spese

¹⁹ Ivi.

²⁰ Per l'incarico a magazzino di James Meek e i pagamenti da lui effettuati in questa veste cfr. lettere di Sir Evan Nepean in TNA, ADM 354/201-202-203; mentre per la missione in Francia cfr. BL, *Liverpool Papers*, vol. XLVIII, ff. 252-257, lettera di James Meek a Mr. Merry (*Commissary for prisoners*), Marsiglia, 25 marzo 1802.

²¹ Come riportato in McCRAINE, *Admiral Lord Keith*, cit., p.116.

²² In una sua memoria dell'ammiraglio Lord Keith, che non riuscì ad ultimare prima della

per approvvigionare la spedizione d'Egitto fu oggetto di un accurato controllo da parte del *Victualling Board*, che avendo notato l'assenza di documentazione per alcuni acquisti richiese chiarimenti anche su come il loro costo era stato calcolato. In una lettera del 22 aprile 1802 Nicholas Brown così giustificava il fatto di non aver incluso le fatture per tutte le spese fatte nell'isola nel rendiconto presentato:

L'esclusione delle navi inglesi dai porti siciliani, la necessità di discrezione nell'acquistare i nostri rifornimenti e lo svantaggio di dover condurre la maggior parte delle transazioni con stranieri che erano poco familiari con la nostra lingua, e per niente con i nostri termini ufficiali, rese impossibile ottenere, da allora, qualsiasi ricevuta per gli acquisti fatti in Sicilia che potesse essere per me soddisfacente, o che avessi potuto presentare a voi, signori. Le mie ricevute per la consegna degli articoli saranno una prova convincente del loro esser stati procurati e, con le precedenti ragioni e spiegazioni accennate a questo punto, la cifra che figura del loro costo, come spero, vi soddisferà riguardo al prezzo che è stato pagato. Necessità è mia difesa per richiedere che voi siate disposti a servirvi di questi documenti. Nessuna necessità avrebbe potuto giustificare il presentarvene alcuni che erano (parola indecifrabile) o falsi. Questa richiesta riguarda i primi sette articoli sotto menzionati, compreso il vino di Mascali, per la cui mancanza io non ho ottenuto alcuna giustificazione²³.

Gli articoli menzionati da Brown consistevano in 255.715 galloni²⁴ di vino, di cui 51.981 erano di Mascali (£. 1.920.03.09) e altri 203.734 di provenienza non specificata (£. 11.465.19.03); 500 capi di bestiame (£. 4.097.15.06), due partite di legumi per un totale di 67.863 libbre (£. 845.05.06 e £. 611.08.02); 4.042 libbre di riso prodotto nelle province di Catania e Palermo (£ 60.09.10), oltre un imprecisato numero di botti vuote (£. 278.02.05). Tali acquisti avevano comportato il pagamento di una cifra considerevole che si aggirava intorno a 19.277 sterline, ma che sarebbe stata maggiore se la negoziazione delle lettere di cambio emesse fosse stata rimandata al momento di saldare il conto, essendosi avute oscillazioni nel cambio della sterlina²⁵.

morte, Meek fa riferimento al caso dicendo che ad acquistare le scarpe era stato il console britannico a Palermo per ordine di Lord Keith, il quale ottenne nel novembre 1802 che un'indagine fosse aperta sul caso e il risultato riferito al *Navy Board*, ma solo il 5 luglio 1804 questo affermò di essere «perfettamente convinto sulla correttezza della condotta di Lord Keith» (National Maritime Museum, Greenwich, The Caird Library Manuscript Section (d'ora in poi NMM, MSS), KEI 47/1, 2, 3: *Meek biography of Keith 1761-1807*, cit., p. 726, e anche KEI 47/2/728, *Admiralty* a cap. Hollowed, 5 luglio 1804.

²³ Vedi estratto di lettera del 24 aprile 1802 allegato in *Audited Accounts*, cit.

²⁴ Un gallone britannico corrispondeva a 4,54 litri.

²⁵ Ivi.

Sin dall'inizio del blocco di Malta il cambio per la sterlina in Sicilia aveva, infatti, oscillato tra i 52 e 54 tarì ed era a 52 tarì quando Meek arrivò a Palermo, ma quasi subito era sceso a 51 tarì, minacciando di abbassarsi ancora in conseguenza delle richieste che avrebbero fatto gravare sull'isola sia la marina che il ramo militare della spedizione. Meek aveva subito riferito le difficoltà incontrate nel negoziare le lettere di cambio al suo superiore Mr. Brown, che a sua volta aveva fatto presente i propri timori rispetto alla loro perdita di valore a Londra in una lettera del 22 dicembre 1800, e in un'altra lettera del 10 maggio 1801 aveva pure incluso i documenti per la negoziazione delle lettere di cambio usate, menzionando le ragioni per cui lo aveva fatto, nella speranza che la decisione presa sarebbe stata a vantaggio pubblico, così come alla fine essa si era rivelata. Essendo il tasso di cambio medio negoziato 50 tarì e 5 grani per sterlina, egli aveva di conseguenza avviato tutti i pagamenti a tale valore, mentre se le lettere di cambio fossero state trattenute fino al momento di saldare le merci acquistate esse sarebbero state pagate invece ad un cambio tra 49 e 47 ½ tarì per sterlina, e forse anche più sfavorevole²⁶.

Queste precisazioni non dovettero però soddisfare tutti i controllori del *Navy Board*, se nel 1805 ci fu chi trovava ancora qualcosa da chiarire a proposito delle commissioni spettanti a Tough e Meek; ma a questo punto era quanto meno assurdo pretendere da Brown che dopo le precisazioni fatte con la lettera del 24 aprile 1802 egli potesse ricordare quanto aveva scritto, specificato e giustificato nel suo rapporto finale. Resta adesso da chiarire come mai un incarico così importante fu affidato a James Meek, un giovane che essendo entrato come scrivano nel *Commissariat Department* era stato destinato a bordo di una nave il 25 aprile 1798, e in appena due anni di servizio era riuscito a superare l'esame per contabile di bordo²⁷.

3. *James Meek e la sua formazione come contabile di bordo nella Royal Navy*

Sulla vita di James Meek poco è stato scritto, oltre i fatti riferiti dai familiari nel necrologio diffuso dopo la sua morte, e che rimaneggiato fu usato dalla stampa del tempo e nelle note biografiche in seguito pubblicate²⁸. Del

²⁶ Ivi.

²⁷ Vedi i dati riportati nello stato di servizio di James Meek in TNA, ADM 29/45/382, p. 382.

²⁸ «The Gentlemen Magazine», vol. I, 1856, pp. 245-246; *Hardwicke's Annual Biogra-*

resto un necrologio riporta solo ciò che al momento è ritenuto essenziale e opportuno comunicare. Di lui si sa che nacque ad Astbury nel 1778, che nel 1798 fu assunto nel *Commissariat Department*, che nel 1800 ottenne un avanzamento di carriera, passando dal ruolo di semplice scrivano (*clerk*) a quello di contabile di bordo (*purser*), e che in quello stesso anno ebbe affidato da Lord Keith l'incarico di svolgere la missione in Sicilia. Altri eventi importanti ricordati nel necrologio di Meek sono le alte cariche che nella parte finale della sua vita fu chiamato a ricoprire nell'*Admiralty*²⁹, il contributo che egli diede al governo per l'elaborazione delle *Corn Laws*, la discendenza da un'antica famiglia del Cheshire, i due matrimoni, l'onorificenza ricevuta dopo il pensionamento; mentre i suoi anni formativi sono invece quasi ignorati, come se esperienza e contatti accumulati in quel periodo non avessero contribuito a formarne il carattere e la personalità, ed anche a stabilire l'alta reputazione di cui godette nella *Royal Navy* e che lo fece chiamare alle cariche che ricoprì in tarda età.

Avendo occupato fino al suo pensionamento nel 1851 un posto di prestigio e potere all'interno dell'*Admiralty*, James Meek aveva risieduto quasi stabilmente per circa venti anni a Londra, a Somerset House³⁰, partecipando alla vita culturale e associativa della città³¹. I risultati delle inchieste da lui condotte e il suo contributo a varie commissioni parlamentari erano ben noti e apprezzati negli ambienti londinesi che frequentava perché, oltre a essere inclusi negli atti del parlamento britannico, trovavano sempre spazio

phy for 1857, Containing Original & Selected Memoirs of Celebrated Characters Who Had Died during the Year 1856, London 1857, pp. 39-40; J. McMULLEN RIGG, *Meek, Sir James (1778-1856)*, in *Dictionary of National Biography*, London 1921, vol. 37, pp. 209-210; F. BOSE, *Modern English Biography*, vol. II, Londra 1965, p. 833; inoltre i siti www.oxforddnb.com/view/article/18508 e [https://en.wikisource.org/wiki/Meek,_James_\(DNB00\)](https://en.wikisource.org/wiki/Meek,_James_(DNB00)).

²⁹ Aspettando un incarico appropriato alla propria posizione, Meek rimase fuori servizio e a metà paga fino a quando un posto di *Commissioner of the Victualling Board* non divenne vacante nel 1830 per la morte di Nicholas Brown e lui fu chiamato a coprirlo; e due anni dopo assunse il nuovo ruolo di *Comptroller of the Victualling and Transport Services* che era stato creato col riordino dell'amministrazione navale voluto da Sir Graham.

³⁰ Egli ebbe assegnato probabilmente un alloggio nella fila di palazzine che all'inizio degli anni Trenta furono costruite sul bordo occidentale dello spiazzo antistante Somerset House per ospitare i funzionari dell'*Admiralty* che lavoravano nell'ala sud dell'edificio e che furono poi demolite per espanderlo tra il 1851 e il 1856.

³¹ James Meek fu eletto nel 1834 membro della *Royal Geographical Society*, del cui consiglio direttivo fu parte attiva per un decennio dal 1839; e nel 1843 fu accettato a ballottaggio segreto nell'*Athenaeum Club*, di cui figura socio fino al 1854 (M.T. DI PAOLA, *Sir James Meek at the Athenaeum* in «Snippets from the Club Archivist, Athenaeum e Bulletin», August 2015).

sulla stampa; tuttavia, forse solo poche persone a lui vicine erano a conoscenza delle origini e posizione sociale della sua famiglia, o degli eventi che avevano segnato la sua giovinezza e formazione.

Senza la testimonianza di queste persone, o una memoria scritta di James Meek, voler ricostruire le vicende della sua vita richiederebbe una specifica ricerca su una varietà di fonti non disponibili in un singolo archivio, la cui durata e il risultato non potrebbero essere garantiti a priori. Ciò nonostante, ai fini del presente contributo sembra appropriato soffermarsi un istante a considerare l'ambiente in cui il giovane autore del *Sicily Diary* crebbe e si formò, per contestualizzarvi quel poco che sui suoi primi venti anni è stato tramandato.

Secondo alcuni siti di genealogia che hanno rintracciato ogni ramo del loro albero di famiglia nel Regno Unito e all'estero, i Meek avrebbero avuto antenati d'origine scozzese, che in varie epoche e per motivi diversi lasciarono la Scozia per emigrare in Irlanda e nei paesi d'oltremare, mentre alcuni di loro misero radici nelle fertili pianure paludose e verdi colline del Cheshire. Certamente, quando James Meek nacque, la sua famiglia risiedeva già da anni nel piccolo borgo commerciale di Congleton ricadente nella circoscrizione parrocchiale d'Astbury, dove aveva raggiunto una solida posizione economica e sociale, stringendo rapporti di parentela con famiglie appartenenti alla locale classe di piccoli proprietari terrieri e borghesi con interessi nell'agricoltura, quali furono i Buckleys, Fords, Hildritchs e Twenlows.

I *Church of England Bishop's Transcripts for Astbury*³² documentano che il 13 settembre 1778 fu battezzato secondo il rito anglicano James, figlio di John Meek e sua moglie Sarah di Congleton, nell'antica Church of St. Mary, dove anche altri membri della famiglia ebbero celebrato il battesimo, le nozze e pure il funerale. Nel cimitero, all'esterno di tale chiesa, tre pietre tombali limitrofe riportano dati utili per ricostruire il nucleo familiare di James Meek³³, ma il suo nome non vi figura perché, pur avendo mantenuto interessi nel Cheshire, egli trascorse gran parte della vita altrove e finì i suoi giorni ad Ilfracombe, nel Devon, dove con la prima moglie Mary aveva messo su una casa degna di ospitare nel luglio 1827 la duchessa di Clarence³⁴.

³² TNA, Cheshire Record Office, *Church of England: Bishops Transcript for Astbury 1513-1898*, n. 223, film 1647852 (d'ora in poi *Bishops Transcript*, cit.).

³³ Le foto delle pietre tombali si trovano in <http://findmypast.co.uk> (d'ora in poi *Pietre tombali*, cit.).

³⁴ La moglie di sua altezza reale William duca di Clarence (1765-1837) si fermò a casa Meek solo per una notte, ma per alcuni giorni la stampa riportò con gran risalto la notizia

Posto sulle sponde del fiume Dane, a circa 161 miglia da Londra, Congleton era un piccolo centro abitato e di mercato, in passato rinomato per le gare di combattimento dei cani contro l'orso, e dove nel corso dell'anno quattro fiere avevano luogo principalmente per la vendita di cereali, cavalli e altro bestiame. Sin dal Seicento l'agricoltura era stata ben avviata in quella zona, e gli abitanti la praticavano sia come sola occupazione sia a mezzo tempo, ed è probabile che alcuni commercianti locali avessero pure fornito di provviste l'esercito e la marina di sua maestà; tuttavia, fu solo durante il Settecento, con l'impianto d'alcuni setifici, il miglioramento del trasporto terrestre e fluviale e l'espansione dell'industria e dei commerci che la popolazione di Congleton crebbe e diventò più prospera, registrando oltre 4.000 abitanti nel 1801, poi aumentati a 6.400 nel 1821³⁵.

Da lungo tempo la cittadina era amministrata da una corporazione di consiglieri e ricchi borghesi (*Aldermen e Capital Burgesses*), che ogni anno eleggevano tra loro il sindaco e due giudici. Scorrendo la *List of Present Members of the Corporation* pubblicata nel 1820 in una storia di Congleton si nota che i membri della corporazione erano signori benestanti, banchieri, curati, librai, sellai, venditori di tè, mercanti di seterie e cotoni, proprietari terrieri, impiegati etc., insomma tutta una varietà di gente rispettata e ben vista in città, fra cui figura pure James Twenlow, il quale avendo sposato Mary Meek era cognato di John Meek. Oltre alla professione di bottaio, Twenlow svolgeva pure l'attività di banditore e il modo come lavorava e conduceva le aste aveva contribuito a guadagnargli la stima e il rispetto fra i membri della corporazione, i quali, nell'arco di dieci anni, lo elessero per ben tre volte sindaco, e precisamente negli anni 1790, 1800 e 1810³⁶.

Attraverso investimenti di capitale e matrimoni la famiglia di James Meek aveva acquisito estese superfici di terreno nella contea di Chester, in parte da lui poi ereditate e messe a rendita³⁷. Oltre all'agricoltura, essa era

dell'accoglienza che ricevette a Ilfracombe (cfr. «London Standard» (p. 2), «Morning Chronical» (p. 1) e «Morning Post» (p. 3), tutti del 26 luglio 1827; «Bristol Mercury» (p. 1) del 30 luglio 1827; e «Worcester Journal» (p. 1) del 2 agosto 1827.

³⁵ S. YATES, *A History of the Ancient Town and Borough of Congleton*, 1820.

³⁶ Vedi ivi, pp. 66 e 77; ed anche pietra tombale di James Twenlow cit., e testamento di John Meek cit..

³⁷ James Meek possedeva quasi 160 acri di terreno dato in locazione a Richard Edward, di cui 33 lotti per oltre 114 acri a Smallwood, nella circoscrizione di Astbury, e altri 12 lotti di oltre 39 acri in quella di Brereton cum Smethwick [vedi *The Cheshire Tithe Maps r th Years 1836-51*, come riprodotte in *E-mapping Victorian Cheshire: Twin Maps in* <http://maps.cheshire.gov.org.uk/tithemaps/search> (d'ora in poi *E-mapping Victorian Cheshire*, cit.)].

stata interessata anche al commercio delle carni fresche e salate. L'*Annual Register for the Year 1773* riporta, infatti, una notizia curiosa pervenuta per lettera da Chester, secondo cui il venerdì 4 febbraio 1773 fu ucciso vicino ad Astbury un suino castrato di due anni del signor John Broadhurst, proprietario della taverna Black Lion in Congleton, il quale fu comprato da Ephraim Meek. L'evento era degno di essere menzionato su una pubblicazione di rilevanza nazionale perché l'animale era ritenuto «il più grosso mai macellato nel Regno»³⁸. L'acquirente nominato era il nonno dell'autore del *Sicily Diary*.

L'8 gennaio 1735 Ephraim Meek (c. 1715-1783) sposò nella Church of St. Mary ad Astbury la benestante Mary Buckley (c. 1716-1792)³⁹, imparendosi con una famiglia di mercanti che contava fra i suoi membri pure il fornitore di vettovaglie (*victualler*) Richard Buckley⁴⁰. Quanti figli nacquero da questo matrimonio non è noto, ma di certo sono figli loro Mary Meek, andata in sposa a James Twenlow (?-1837)⁴¹, e John Meek (c. 1740-1789), il quale nel dettare in punto di morte le ultime volontà al cognato James Hildritch iniziò col dire d'essere macellaio (*butcher*), un mestiere strettamente connesso all'attività di famiglia⁴².

Il 3 aprile 1763 John Meek sposò Elisabeth Barlow (c. 1747-1769), dalla quale ebbe due figli, Mary (c. 1764-1850) ed Ephraim (1766-1779), ma dopo appena sei anni di matrimonio la moglie morì. Rimasto con due bimbi piccoli da accudire, John non tardò a contrarre un altro matrimonio e il 15 aprile 1771 sposò la benestante Sarah Hilditch (c. 1754-1787), la cui famiglia possedeva a Smallwood numerose estensioni di terreno coltivato o lasciato a bosco e prato e aveva in conduzione pure piccoli lotti a Haslington, Sandback e Hoole, appartenenti rispettivamente a Sir John Delves Broughton, Lord Hurgerford Crewe e Charles Hamilton Earl of Shrewsbury⁴³. Da que-

³⁸ Da vivo esso pesava 1.085 libbre, misurando sette piedi di lunghezza e oltre otto piedi intorno al corpo (cfr. *Annual Register for the Year 1773*, vol. XVI, London 1774, p. 77).

³⁹ *Bishop's Transcripts*, cit.; e anche *Pietre tombali*, cit..

⁴⁰ *The Universal British Directory of Trade, Commerci and ...*, vol. II, London (post 1791 e pre 1800), p. 576.

⁴¹ Maria Meek fu sepolta insieme al marito nel cimitero di St. Peter a Congleton [vedi riferimento alla pietra tombale di James Twenlow in www.findagrave.com (d'ora in poi pietra tombale di James Twenlow cit.)]

⁴² Vedi testamento di John Meek e sua registrazione, rispettivamente del 9 e 29 luglio 1789, in *Cheshire Wills and Probates*, pp. 548-549, come in <http://findmypast.co.uk>.

⁴³ *Cheshire Land Tax Assessments 1786-1832*, come in <http://findmypast.co.uk>; *E-mapping Victorian Cheshire* cit.; e anche *Hilditch Gravestones at Astbury* by Graig Albiston, in www.genealogy.com/forum/surnames

sto secondo matrimonio, che durò fino al decesso della moglie nel 1787, nacquero altri quattro figli: John (c. 1776-1815), James (1779-1856), Ephraim (c. 1783-1827) ed Elisabeth (c. 1783-1804)⁴⁴.

Al tempo della sua morte John Meek aveva un patrimonio notevole, che ai fini della registrazione del testamento fu valutato superiore a trecento sterline e inferiore a seicento sterline⁴⁵. Egli lasciò l'intero patrimonio al figlio primogenito, mentre per gli altri dispose che un legato fosse pagato a ognuno di loro al raggiungimento dei ventun anni o al matrimonio, che per Mary ed Elisabeth ammontava a cento sterline e per James ed Ephraim a centocinquanta sterline, e che il denaro necessario al loro pagamento andava ricavato dai suoi beni personali e immobiliari. Nel frattempo il figlio John avrebbe dovuto provvedere al mantenimento e all'educazione dei fratelli minori ed è probabile che proprio per finanziare tale obbligo nell'estate del 1796 fu necessario alienare una proprietà di famiglia. Il 16 agosto e il 20 settembre di tale anno il giornale «Chester Currant» (p. 2) pubblicò, infatti, l'avviso che a Upper Black Lake, nella West Lane di Congleton, un immobile appartenuto in precedenza a John Meek sarebbe stato venduto al miglior offerente.

James Meek nacque dunque in una famiglia di non modeste condizioni finanziarie e che nella società di Congleton godeva un certo prestigio e rispetto. Gli anni della sua crescita avrebbero potuto essere felici se nel breve spazio di due anni non gli fossero venuti a mancare ambedue genitori, deceduti il 6 giugno 1787 la madre e il 9 luglio 1789 il padre. Essendo l'istruzione ritenuta essenziale per portarsi avanti nella vita, egli ebbe impartita una prima educazione fra le pareti domestiche e poi, ad undici anni, fu mandato a completare la sua educazione probabilmente presso la locale *grammar school*, fondata e mantenuta dalla corporazione di Congleton e diretta all'epoca dal Rev. Jonathan Wilson, un esperto latinista e scrittore noto per aver tradotto in inglese e ordinato gli antichi statuti del borgo⁴⁶. La scuola era stata istituita a fine Cinquecento per dare ai figli della borghesia locale l'opportunità di apprendere il Latino e il Greco mentre si perfezionavano nello scrivere e a far di conto. Per loro l'iscrizione era gratuita, mentre gli allievi che venivano da fuori la dovevano pagare. Nella contea di Chester quella di Congleton era stata l'unica *grammar school* a mantenere, anche dopo la Restaurazione, una certa indipendenza dalla

⁴⁴ *Bishop's Transcripts*, cit. e *Pietre tombali*, cit.

⁴⁵ Vedi testamento di John Meek e sua registrazione, cit.

⁴⁶ YATES, *A History of the Ancient Town*, cit., pp. 86 e 90.

Church of England, pur promuovendone l'ethos cristiano⁴⁷. L'educazione che vi s'impartiva era considerata d'alto livello, e di conseguenza la scuola era fra le più costose della contea. Nel corso del Settecento il suo curriculum era stato ampliato e includeva, oltre le due lingue classiche, pure composizione letteraria, aritmetica, elementi di matematica, computisteria commerciale, lingua francese e geografia, ma tali insegnamenti erano impartiti a pagamento e solo se richiesto dalla famiglia dell'allievo⁴⁸.

Certamente fu durante gli anni passati nella scuola secondaria che Meek acquisì una solida preparazione umanistica ed ebbe modo di sviluppare con le letture degli autori classici una certa curiosità verso le pratiche di governo, tanto da considerare seriamente la possibilità d'entrare un giorno al servizio dello Stato. Avendo mostrato in famiglia il suo interesse a intraprendere la carriera di funzionario statale, è probabile che qualche suo parente riuscì a trovare fra le proprie conoscenze una persona che lo avrebbe potuto raccomandare a Londra per un posto in uno dei dipartimenti governativi.

Nell'Inghilterra dell'età Georgiana una carriera di successo nella pubblica amministrazione richiedeva più che competenza professionale, un buon senso politico, propri mezzi economici e, cosa più importante, buoni contatti e capacità d'intraprendere attività diverse. Per essere ammesso in servizio uno scrivano doveva essere innanzitutto in grado di scrivere con buona e chiara calligrafia e avere tra i 17 e i 35 anni; inoltre, se aspirava a candidarsi per contabile di bordo (*purser*) o cassiere (*paymaster*), doveva aver completato almeno due anni di servizio nella segreteria di un ufficiale ammiraglio o commodoro di prima classe, producendo certificati di buona condotta e adempimento dei doveri derivanti dalla sua posizione ed anche superare l'esame che periodicamente l'*Admiralty* bandiva⁴⁹.

Per sviluppare i contatti giusti ci volevano diversi anni e molta perseveranza, ma all'inizio della propria carriera James Meek aveva dovuto godere del patrocinio di un buon protettore nella *Royal Navy* il quale, di fronte al

⁴⁷ Direzione e insegnamento erano affidati, infatti, a esponenti del clero anglicano; tuttavia, il controllo della scuola fu sempre esercitato dalla corporazione di Congleton che per statuto ne nominava il direttore scegliendolo fra i candidati segnalati dal vescovo della diocesi.

⁴⁸ Secondo i risultati di un'indagine condotta nel Galles e in Inghilterra da Nicholas Carlisle, nel 1795 la retta annuale per vitto, alloggio e istruzione pagata da un allievo in questa scuola fu intorno a quaranta ghinee. Sulla *Grammar School* di Congleton, cfr. D. ROBSON, *Some Aspects of Education in Cheshire in the Eighteenth Century*, Manchester 1966; e anche N. CARLISLE, *A Coincise Description of the Endowed Grammar Schools*, London 1818.

⁴⁹ Vedi la voce *Paymasters and Pursers of Her Majesty's Fleet*, in J. ALLEN (a cura di), *The New Navy List and General Record of the Services of Officers etc.*, London 1846, p. 174.

suo coscienzioso e onesto comportamento a servizio di sua maestà, non dovette mai pentirsi di averlo appoggiato nel 1798 a entrare nei quadri del *Commissariat Department*, l'amministrazione civile che sovrintendeva il rifornimento e il relativo trasporto delle provviste destinate a esercito e marina; né tanto meno di averlo fatto assegnare durante il periodo bellico prevalentemente su navi fuori servizio e stanziate per quanto possibile in teatri non troppo lontani dalle isole britanniche quali Mediterraneo, Mar del Nord e Canale della Manica⁵⁰.

Coloro che intraprendevano questa carriera erano funzionari civili che lavoravano all'interno di una struttura militare, svolgendo in genere compiti di segreteria per il comando nei vari teatri di guerra. Come primo incarico Meek fu assegnato per alcuni mesi come scrivano (*clerk*) sulla fregata *HMS Inconstant*, una nave di riserva varata nel 1783 e al momento in disarmo nell'arsenale di Woolwich, per essere poi raddobbata e tornare in servizio come unità addetta allo spostamento di truppe. A bordo di questa nave egli rimase dal 25 aprile 1798 fino al 24 settembre 1799, essendo stato comandato nel frattempo a servire nello staff di segreteria della nave ammiraglia *HMS Queen Charlotte*, anch'essa temporaneamente in disarmo, ma in seguito rad-



⁵⁰ Ciò si evince dallo stato di servizio di James Meek, in TNA, ADM 29/45/382 (d'ora in poi *Stato di servizio*, cit.).

dobbata, avendo l'*Admiralty* ordinato al contrammiraglio Lord George Elphinstone Keith d'issarvi la propria insegna di comandante in capo della flotta britannica nel Mediterraneo. La nave prese il mare il 20 novembre successivo da Spithead e, mentre si trovava nella base di Port Mahon, ricevette il 10 dicembre l'ordine di procedere verso il Tirreno, per assistere l'esercito Austriaco a scacciare i Francesi dai territori italiani occupati.

All'epoca una nave ammiraglia o di linea non era ritenuta ideale per chi volesse fare carriera in marina, poiché solo sulle navi piccole si poteva apprendere l'arte di navigare; ma per chi come Meek era entrato nel *Commissariat Department* servire sulla nave di un ammiraglio era di sicuro un impiego vantaggioso, poiché la stretta vicinanza con il superiore permetteva di dimostrare giornalmente la propria competenza, assicurandosi la protezione di questo per un futuro avanzamento di carriera. In particolare, con i suoi tre ponti, cento cannoni e 2.286 tonn. di stazza, la *HMS Queen Charlotte* era la nave più grande che fosse stata fino allora costruita per la *Royal Navy*⁵¹ e che, oltre ad offrire a bordo un alloggio più confortevole per il personale di segreteria, permetteva di accelerare i tempi per un avanzamento di grado. Dal 2 novembre 1799 Meek ebbe il compito di assistere il contabile di bordo Nicholas Brown, con un salario corrispondente a quello di guardiamarina, il primo grado degli ufficiali di vascello nella marina da guerra⁵². Tale salario gli fu corrisposto fino all'aprile 1800, nonostante che il 17 marzo la nave fosse andata distrutta a causa di un terribile incendio divampato a bordo mentre all'alba di quel giorno stava svolgendo una ricognizione delle forze francesi presenti nell'isola di Capraia.

La perdita della *HMS Queen Charlotte* fece molto scalpore nel Paese e fu riportata con ampi dettagli dalla stampa inglese⁵³, poiché nonostante i tentativi di estinguere l'incendio le fiamme s'erano estese ai suoi tre ponti e nel giro d'alcune ore avevano distrutto e fatto affondare la nave, con gravissime perdite di uomini, attrezzature, provvigioni e documenti. Degli oltre 800 membri d'equipaggio, fra marinai e ufficiali, solo 165 si salvarono, fra cui l'ammiraglio Lord Keith con il suo stato maggiore. Dovendo concorda-

⁵¹ A proposito cfr. W.P. GOSSETT, *The lost ships of the Royal Navy. 1793-1900*, Mansell 1986; R. WINFIELD, *British warships in the age of sail. 1793-1817*, Seaforth Publishing 2008.

⁵² *Stato di servizio*, cit..

⁵³ Dettagli sulla perdita della *HMS Queen Charlotte* furono pubblicati ad aprile sui giornali «Sussex Adviser», «Sherborne Mercury» e «Hampshire Telegraph», il 7; «Chester Chronicle», l'11; «Newcastle Courant», il 12; «Hampshire Chronical» e «Aberdeen Journal», il 14; «Hull Packet» e «Chester Courant», il 15.

re con gli austriaci un piano d'azione per scacciare i Francesi da Genova, questi il giorno prima aveva spostato a terra il proprio comando e pernottato a Livorno. James Meek sopravvisse al disastro poiché essendo assistente del segretario e contabile di bordo Nicholas Brown aveva anche lui lasciato la nave e pernottato in quella città. Questa fortunata circostanza lo fece sfuggire alla morte e segnò l'inizio della lunga e proficua vita professionale che lo attendeva.

Non è noto il ruolo che Meek giocò nell'opera di salvataggio, ma è probabile che con la sua conoscenza dei libri paga e della corrispondenza in arrivo e partenza egli avesse contribuito a stendere l'elenco dei membri d'equipaggio che perirono in quell'evento e a ricostruire per sommi capi il contenuto dell'archivio rimasto a bordo e andato distrutto. Di certo, per la serietà con cui svolse le mansioni affidategli, egli fu apprezzato dai superiori che lo proposero per un avanzamento di carriera. Meek continuò dunque a servire nella segreteria dell'ammiraglio Lord Keith su varie altre navi stanziatesi nel Mediterraneo⁵⁴ e il 25 luglio 1800 fu fatto contabile di bordo. Stava, infatti, assistendo in questa veste Nicholas Brown quando questi ebbe comandato da Lord Keith di procurare rifornimenti per la spedizione d'Egitto e a solo ventidue anni fu, perciò, destinato in missione segreta in Sicilia, a svolgere il primo incarico importante, quello che avrebbe dimostrato la sua abilità di agente addetto all'acquisto di rifornimenti e di cui il diario che si pubblica costituisce un'interessante memoria.

⁵⁴ Dopo la perdita della nave ammiraglia Lord Keith spostò la propria bandiera prima sulle *HMS Audacious* e *HMS Minotaur* e, infine, sulla *HMS Foudroyant*.

APPENDICE

Diario della missione di James Meek in Sicilia

1800, 27 ottobre

Ieri sera lasciai il *Foudroyant* intorno alle 8. L'interesse espresso dai miei colleghi (mess-mates) per il mio benessere mi commosse e la cordiale stretta di mano dell'ammiraglio, con un paterno «abbia cura di sé», scolpì nella mia mente quel giusto senso di gratitudine dovuta all'Essere supremo per la felicità che provai in quel momento e mi determinò, con la grazia della sua protezione, a non tralasciare alcun mezzo o sforzo per eseguire a soddisfazione dei miei superiori, con economia per il mio Paese e onore per me stesso, la missione alla quale sono inviato; agendo con la massima integrità in ogni occasione e con diligenza, cercando in questo mio primo inizio di servizio segreto di cavarmela in modo tale che possa meglio essere valutato per affermare la mia reputazione. L'Onnipotente nella sua infinita bontà conceda, fra gli altri suoi più misericordiosi favori, a me indegno essere, che io possa riuscire! Al mio arrivo a bordo della *Cameleon* provai un'accoglienza delle più affettuose, anche maggiore di quanto avevo anticipato, da parte dei miei vecchi compagni di nave: il chirurgo, il capitano e il contabile di bordo. Un piacevole venticello si levò di sera da sud ovest, e procedemmo a tutte vele. Il venticello durò fino mezzogiorno, quando quasi cessò. Eravamo allora poche miglia distanti da Capo De Gatt. Di sera, intorno al tramonto, apparve nuvoloso a nord ovest e alle dieci da quel lato un fresco venticello si levò, che continuò tutta la notte.

29 ottobre

Oggidì facemmo poco progresso a causa di calmi e leggeri venti variabili.

30 ottobre

Un forte venticello da est si levò verso la costa africana.

31 ottobre

Alle 8 di mattina il vento mutò verso ovest e continuò tutto il giorno; ma a notte divenne calmo.

1 novembre

Il tempo è stato bello e sereno tutto il giorno, come lo è stato per tutta la settimana; ma soffiando il vento da oriente abbiamo fatto poco progresso.

2, 3 e 4

Questa mattina l'equipaggio della nave è stato adunato per divisioni. Non ricordo d'aver visto un insieme di uomini più pulito e ordinato, particolarmente il distacco dei fanti di marina, che sorpassa di lunga qualsiasi abbia visto in precedenza. Gli ufficiali della nave parlano molto bene di loro. A mezzogiorno un leggero venti-

cello si sollevò da occidente che continuò il giorno dopo, e il 4 aumentò a fresca burrasca. A mezzogiorno abbiamo visto il lato sud occidentale dell'isola di Sardegna.

5 novembre

Un fresco venticello leggero tutto il giorno; la nave fende l'acqua alla velocità di 7 o 8 nodi. Sono stato finora impegnato a studiarvi bene le istruzioni e ogni possibile disposizione per raggiungere il fine della mia missione.

6 novembre

Abbiamo gettato l'ancora a Palermo alle 10 del mattino. Il capitano Maitland mi consegnò tre lettere per il sig. Paget. Il battello della Sanità marittima si staccò (dalla riva) e mise la nave in quarantena. Immediatamente sbarcai a riva con il primo luogotenente May in uno dei battelli della nave. Il segretario del sig. Paget era lì ed ebbe consegnati i dispacci dopo che furono affumicati. Gli feci presente che prima possibile era necessario che avessi un colloquio con il sig. Paget. Poco dopo lui scese, quando gli sottolineai l'importanza di quanto fosse estremamente essenziale che la pratica¹ fosse ottenuta per me prima possibile. Egli fece ogni sorta di domande sullo stato di salute della nave etc. etc. e andò dal ministro del re, generale Acton, il quale diede disposizioni per il mio alloggio a terra nella stanza del capitano della Sanità marittima, non essendovi un Lazzaretto a Palermo; ma poiché questo era assente per abbordare delle imbarcazioni che stavano arrivando, io pensai più opportuno ritornare per il pranzo a bordo del *Cameleon*. Alle 4 tornai a riva e presi possesso del mio alloggio nella Casa della Sanità marittima che, almeno all'apparenza, era abbastanza comodo. Portai una lettera da parte del colonnello Anstruther per il sig. Paget, il quale mandò il segretario per ordinare alla *Cameleon* di aspettare due ore i suoi dispacci per Costantinopoli, messaggio che fu inviato con l'ufficiale del battello che mi aveva portato a riva. Prima di lasciare la *Cameleon* mandai la lettera per il generale Ball a bordo del *Vincejo*² che stava per salpare ed era destinato a Malta con un convoglio. Alle 7 il segretario del sig. Paget scese i suoi dispacci e li consegnò all'ufficiale che per loro era appena tornato a riva e li portò sul brigantino, che per quasi due ore nella Baia era rimasto sotto peso e con le vele alternativamente puntate e non verso la riva.

7 novembre

Questa mattina alle 10 circa il sig. Paget mi fece visita; gli spiegai bene la natura e la portata del mio incarico, i passi che avevo proposto per negoziare i miei acquisti fondati principalmente sulle mie istruzioni, aggiungendo quella del colonnello Anstruther che, senza aspettare per le navi da trasporto³, la più tempestiva spe-

¹ Licenza concessa dall'ufficiale della sanità marittima a una nave dopo che questa ha fatto quarantena o mostrato soddisfacenti documenti di sanità.

² Il *Vincejo* era un brigantino spagnolo da 18 cannoni, costruito nel 1799, catturato in quello stesso anno dagli Inglesi.

³ Durante la guerra queste navi erano noleggiate al servizio del governo inglese dal *Navy's Transport Board*.

dizione doveva essere completata in un vascello nazionale, sempre che nessun divieto fosse stato interposto dal Governo per l'esportazione di una così gran fornitura, e conclusi con il sollecitare il suo consiglio sulle persone a cui potrei rivolgermi. In generale m'informò che il vino poteva essere procurato senza difficoltà, ma che sarebbe stato impossibile ottenere anche una sola oncia di riso senza l'approvazione del Governo, essendo questo un anno scarso e nessuna persona s'azzardava, senza il suo consenso, a vendere per l'esportazione questo, o qualsiasi altro genere commestibile; ed aggiunse che a lui c'erano voluti circa tre mesi prima d'ottenere il permesso per 2.000 quarti di libbra di frumento d'acquistare per Malta. Disse che sarebbe andato a trovare il generale Acton, tentando quanto poteva essere fatto per il riso; ma temeva che non sarebbe stato in grado di riuscire. Egli approvò, o meglio consigliò, di dire che parte dei miei rifornimenti era richiesta per i depositi d'approvvigionamento di Minorca, dato che potrebbe in parte colorare le nostre intenzioni. Disse anche che si sarebbe informato sui prezzi dei vini da nave e me li avrebbe comunicati col suo segretario. Egli finì col dire che il sig. Tough era un uomo onestissimo e me lo raccomandava insieme ad un'altra persona per fare i miei acquisti di vino e che me li avrebbe inviati per parlare con me. Riguardo ai limoni era dell'opinione che considerando lo stato del frutto essi dovessero essere acquistati immediatamente, dato che stavano per divenire troppo maturi. Con le mie mani, legate come sono per essere soggetto sfortunatamente a quarantena, temo proprio che non sarò in grado di compiere la mia missione con quel grado di soddisfazione che avrei voluto per me stesso e, di conseguenza per i miei superiori, in particolare perché le mie intenzioni devono in un certo modo essere rese note attraverso l'intervento di altri che, sebbene ben disposti, possono non agire con la stessa mia prudenza; ciò nonostante non c'è tempo da perdere. Il sig. Paget mi fece sperare che potevo aspettarmi la pratica nel giro di tre o quattro giorni, ciò significa perdere tempo prezioso, oltre alle altre cattive conseguenze che potrebbe portarsi dietro. In questo giorno non ho avuto altra conversazione, con nessuna persona.

8 novembre

Questa giornata è passata senza una visita né dal sig. Paget, il suo segretario o il console sig. Tough; ma ieri il sig. P(aget) promise di mandarlo.

9 novembre

Il segretario del sig. Paget questa mattina mi fece visita con un messaggio da lui che i miei affari stavano procedendo bene. Non mancai di ripetere quanto era importante che la pratica fosse ottenuta per me se possibile più presto del solito, ma fui di nuovo tranquillizzato con la speranza che essa non supererebbe due o tre giorni ancora, cosa che io ho miglior ragione di pensare che sia esatto, in quanto ho appreso che sette giorni è la quarantena data per le navi provenienti da Gibilterra e Minorca da quando hanno appreso della peste infuriante a Cadice, sulla quale erano molto curiosi al nostro primo arrivo qui. Se il fatto si rivelasse tale io dovrei ottenere la pratica il 12, fino allora credo che poco sarà fatto. Se hanno fissato un tempo, non vedo la ragione per cui me lo tengono nascosto. Poi iniziai a sollecita-

re qualche altra spiegazione sul corso che i miei affari stavano seguendo, quando appresi che la ragione per cui non ero stato visitato dal sig. Tough era perché lui è molto sordo e per essere capito sarebbe stato necessario che gli parlassi gridando, cosa che in primo luogo non corrisponderebbe esattamente con le nostre intenzioni e, secondariamente, il mio viso e le sue orecchie devono venire così vicino in contatto che non avrebbe esattamente soddisfatto le disposizioni dei guardiani della Sanità che ci circondano; ma il sig. P(aget) avrebbe da lui avuto in mattinata una risposta per il vino. Temeva molto che il vino vecchio non si potesse procurare e che il nuovo non era al presente adatto per l'uso, né lo sarebbe stato per qualche tempo. Riso non se ne può procurare da nessuna parte dell'isola, eccetto che per singole libbre e presume che l'intera quantità in Sicilia non ammonti che a un quarto delle mie necessità. Bestiame vivo può essere procurato con il consenso del Governo, fino al numero di quattro o cinque centinaia ma bestie miserabili, poiché non c'è foraggio per loro. Lamentò molto la scarsità dell'annata. Ho proprio paura che metà delle nostre necessità non sarà soddisfatta qui. Se un'opportunità si presenta dovrò cercare d'inviare una lettera a Maiorca per il sig. Brown, per suggerire che Tunisi, Tripoli o Algeri sono i posti più probabili per fornire una così gran provvista di riso. Ho appreso oggi, dal capitano di una nave mercantile passata da Porto Ferrajo e che solo all'avvicinarsi dei Francesi aveva evacuato Livorno con la sua nave in zavorra, che il sig. Briggs era preoccupato per il numero di rifugiati a bordo della *Santa Dorotea*, con la quale nave quattro giorni fa in una burrasca di vento (il capitano) s'era separato ed era venuto diretto per questo porto, ma supponeva che essa si fosse diretta a Napoli con il resto del convoglio in numero di circa venti velieri. Ho appreso che il colonnello Graham era partito per l'Inghilterra.

10 novembre

Stavo scrivendo questa mattina una lettera al sig. Brown quando sentii la voce del sig. Paget nell'appartamento adiacente e stava parlando piuttosto con veemenza. Poco dopo la porta fu spalancata e lui venne col suo segretario e il sig. Tough, al quale m'introdusse, e mi comunicò la benvenuta informazione che ero libero. Appresi poi che quando scese all'Ufficio di Sanità ed espresse il desiderio d'incontrarmi in privato gli dissero che non poteva, quando immediatamente s'adirò e disse che gli ero stato inviato a servizio di sua maestà e che non aveva scelto lui che i nostri discorsi non fossero ascoltati da nessuno. Per fortuna il sindaco della città, che è capo del servizio sanitario, era sceso ad assistere il controllo dei rifugiati di Livorno che erano arrivati ieri e desiderò vedermi immediatamente per giudicare lo stato di salute in cui apparivo che fossi, e forse la grandezza della furia di Paget ebbe un buon risultato poiché ordinò che immediatamente mi fosse concessa la pratica, altrimenti, prima di mercoledì, non avrebbe avuto luogo. Accompagnai il sig. Tough nel suo ufficio, dove gli rivolsi ogni domanda possibile circa i diversi articoli che ho l'incarico di procurare. Per prima cosa appresi riguardo al vino che a Marsala non ce n'era disponibile. I sig.ri Woodhouse sono i soli proprietari che pochi giorni fa avevano 500 botti pronte per l'imbarco; ma avevano noleggiato una nave americana con l'intenzione d'inviarlo in America e uno dei soci vi stava

andando da passeggero. Nessuna speranza c'è dunque da quella parte. A Palermo, vino si può avere; ma a parte un prezzo supplementare, a causa del suo passare da due o tre mani, è talmente adulterato che non può essere garantito durare per un mese. C'è abbondanza di vino e di una buona qualità alla distanza di circa 30-40 chilometri, ma la difficoltà sta nel come farlo giungere – anche per il consumo della città il solo modo di trasportare vino dalla campagna è sul dorso di un mulo in piccoli barili contenenti 10 o 12 galloni e in una mattinata uno incontrerà una mandria di 3 o 4 centinaia. Con questo ritmo ci sarebbero voluti sei mesi per ottenere 4 o 5 centinaia di botti a Palermo. Quanto poco fa il Governo di questa miserabile nazione per avvalersi dell'immensa produzione che la generosa mano della natura ha disseminato su questa Isola; o per cercare di fare diventare questa città un deposito di commercio per la produzione soprabbondante della campagna circostante alla distanza di 40 o 50 miglia. Milazzo sembra essere l'unico posto in cui le nostre necessità saranno soddisfatte con tutte le garanzie richieste, il solo ostacolo da essere temuto è una mancanza di botti, che quando procurate non saranno di una qualità molto buona e si teme che si andrà incontro a un gran ritardo – essendo necessari diversi messaggeri per accertarsi circa la quantità del vecchio (vino) che può ottenersi lì, il prezzo del vecchio e del nuovo, il numero delle botti che possono essere fornite e, in breve, ogni possibile informazione che a questa distanza non si può aspettare che sia pienamente accertata. Io e il sig. Tough abbiamo concordato che un messaggero sarà inviato al suo Vice Console, un uomo di cui ci si può fidare per fare richiesta d'informazioni e che sarebbe tornato sabato mattina, fino a quando niente può essere deciso. Riguardo al riso, non è coltivato nell'isola, ma un contadino sulla costa, a circa 30 miglia dal lato orientale di Palermo, ne ha coltivato in questo anno circa 600 cantari di 175 libbre ciascuno – al momento stava per essere raccolto e la persona desiderava venderlo. Il campione sembra essere molto buono e pulito. Occorreva tuttavia superare due grandi ostacoli che si presentavano, questi erano l'autorizzazione del governo a esportare riso per l'uso della marina di sua maestà e che questa esportazione fosse libera da dazio. Il sig. Paget offriva naturalmente il mezzo attraverso cui rimuovere tali ostacoli e fu deciso che immediatamente io sarei andato da lui e gli avrei richiesto di domandare stasera al governo di farci avere una risposta per domani. Tale lotto è tutto quel che può trovarsi sull'isola. Riguardo al bestiame vivo, ho più preoccupazione che di qualsiasi altra cosa. Il sig. Tough dichiara che la poca fiducia da riporre sugli abitanti della costa meridionale deve efficacemente precludere la possibilità che lui entri in trattative per fornire qualsiasi provvista da lì. Qui lui mi può approvvigionare con circa cento capi di bestiame, ma non intende impegnarsi per la loro consegna a Malta; essi saranno molto costosi e, per giunta, animali in condizioni misere, a causa della totale mancanza di pascolo provocata dalla forte siccità subita durante l'anno. Malta non fornisce alcun foraggio, di conseguenza un suo appropriato rifornimento deve per forza essere inoltrato con quelli che possono essere spediti per Malta. Di recente a Malta sono stati forniti con bestiame da Siracusa; esso è generalmente molto debole quando arriva lì, ma subito s'ingrassa con i semi di cotone con cui lo alimentano. Fra gli abitanti di Malta c'è stato l'uso, quando il vento è stato buono, di spin-

gersi con una delle loro speronare fino a Girgenti, o in qualche posto lungo quella parte di litorale e poi sbarcano e s'inoltrano nel paese per diverse miglia, dove acquistano due o tre buoi e li conducono al litorale e li imbarcano e così ritornano. Questo è il solo modo che essi usarono sempre per procurare carne fresca per l'isola. Riguardo ai limoni, io ritengo che sarà più convenienti procurarseli qui. Posso averli assicurati che dureranno per sei a otto mesi, cosa che sarebbe sufficiente. (Il sig. Tough rifiutò contrattare). Mentre andavo dal sig. Paget per il riso ho sentito per caso che un vascello sarebbe salpato fra un'ora per Mahon. Decisi immediatamente di scrivere al sig. Brown e per questo entrai in un negozio vicino; e cominciai con il metterlo a conoscenza in generale della conversazione appena avuta, della mia decisione di rifiutarmi dal fare qualsiasi acquisto di bestiame se non qui, dato che il loro alto costo e miserevole aspetto non mi giustificerebbero, e che non più della metà dei nostri bisogni potevano essere forniti di riso. In caso che le navi da trasporto non fossero già salpate, richiesi d'inviarle qui. Il *Northumberland* arrivò questo pomeriggio da Malta. Al mio arrivo dal sig. Paget presentai il mio nome quando il suo segretario mi accolse; io espressi un desiderio di vederlo, egli disse che era meglio che tornassi di mattina alle nove, tranne fosse qualcosa di molto importante. Io insistetti che era di una certa importanza poiché desideravo che questa sera lui presentasse una richiesta al governo per il permesso di esportare riso senza tassa, in modo da poter avere per domani una risposta; ma egli rispose che nella serata era impossibile presentar richiesta ma che se fossi andato a trovare il sig. P. (aget) al mattino egli avrebbe visitato personalmente il ministro del re e negoziato l'affare. Cosa altro avrei potuto fare se non accettare la sua risposta e ritirarmi? Il sig. Tough mi ha dato una stanza nella sua casa a Palermo, anche se lui e la sua famiglia risiedono in campagna a causa della salute di sua moglie.

11 novembre

Stamani il mio primo impegno è stato quello di visitare il sig. Paget riguardo al riso e metterlo a conoscenza della conversazione avuta con il sig. Tough. Ho trovato lì il capitano Martin, il quale era qui venuto, ho appreso, per condurre il generale Acton e il principe ereditario a Napoli. Egli mi fece molte domande rispetto alle nostre operazioni sul fronte occidentale e su vari altri argomenti, sui quali diedi risposte in generale appropriate senza apparire loquace, per aver constatato che il sig. Paget lo aveva messo a conoscenza del mio compito in Sicilia. Il sig. Paget mi pregò di tornare all'una in punto e di portare da lui il sig. Tough. Ci siamo presentati all'orario fissato quando lui m'informò che aveva ottenuto il permesso per esportare il riso. Conversò in generale con il sig. Tough rispetto ai vari generi che volevo e sottolineò a lui la necessità di usare la più grande sollecitudine. Lo misi a conoscenza dei provvedimenti già presi riguardo al vino, dopo gli ostacoli che si presentavano per ottenere bestiame, a causa dei modi incivili degli abitanti nella parte meridionale dell'isola e la poca fiducia che poteva essere riposta in nessuno dei siciliani se riceveva in mano denaro. Concludemmo che i 200 capi pronti in questi dintorni fossero condotti attraverso l'isola a Girgenti e dirottati lì i vascelli per condurli a Malta. Abbiamo allora lasciato il sig. Paget, avendomi egli invitato a

visitarlo domani alle dieci in punto. Al nostro ritorno abbiamo dato disposizioni affinché le botti per il riso fossero costruite, ma quando la trattativa col proprietario stava per essere conclusa scoprimmo che una parte di esso era ancora nel campo, non essendo stato ancora immagazzinato e che lui poteva solo impegnarsi a consegnarne una metà alla fine di questo mese e il resto quindici giorni dopo. Abbiamo anche dato direttive a una persona di fiducia per informarsi sul numero di botti da vino che potevano aversi a Palermo. Ordinammo poi le casse per contenere i limoni e 1.000 furono promesse fra sette giorni, e così di seguito per ogni sette giorni successivi fino al completamento del nostro bisogno. Quando andammo a informarci per il bestiame, io scoprii che se i 200 qui fossero trasferiti dal loro attuale pascolo, sarebbero stati considerati come acquistati e ogni spesa futura per fieno ricade su di me. Aggiunto all'incertezza del noleggiare vascelli a Girgenti, ciò mi decise a inviare un corriere dal vice console in quel luogo con istruzioni di acquistare, se possibile, 5.000 capi con quindici giorni di fieno per ognuno e di noleggiare ogni veliero in porto a rischio del governo, poiché era un impegno che nessun individuo si sarebbe azzardato prendere, come il sig. Tough dichiarò al sig. Paget, ma lui avrebbe volentieri prestato ogni assistenza in suo potere. Il corriere avrebbe impiegato 24 ore ad andare e lo stesso tempo a ritornare con una risposta; perciò se si tiene in conto il suo soggiorno a Girgenti mentre il vice console si sta informando possiamo aspettarlo fra 60 ore, che sarebbe la mattina di venerdì.

12 novembre

Questa mattina i limoni stanno cominciando a essere raccolti. Alle dieci mi recai dal sig. Paget e trovai con lui il capitano Martin. Gli feci sapere del vino pronto per la spedizione in possesso del sig. Woodhouse, quando egli immediatamente decise di bloccarne la spedizione in America e diede direttive per recapitarlo a Malta immediatamente. Poi parlammo a lungo del bestiame. Il capitano Martin affermò che a Malta sarebbe stato impossibile fornire semi per l'alimentazione di un così gran numero come anche 500, perché questo era un anno scarso e aveva prodotto meno cotone del solito e gli abitanti raccoglievano e conservavano tutti i semi che potevano per alimentare le proprie pecore etc. Che il commissario dell'esercito non era mai stato capace di procurare bestiame al più di 2 o 3 in tutto e che non potrebbe mai fare alcun impegno per averle tenute e nutrite in quantità sull'isola da individui, ma fu sempre obbligato a fornire per loro foraggio a spese del Governo. Era dell'opinione che non se ne dovesse comprare alcuno a rischio del Governo, ma degli individui che li consegneranno a Malta a un prezzo fisso per capo. Dissi che era esattamente il tenore delle mie istruzioni, ma la difficoltà stava nel dove trovare individui che entrassero in un tale accordo. Il sig. Tough lo aveva rifiutato ed io non conoscevo nessuna persona cui rivolgermi. Egli pensava che certamente Lord Keith s'era dovuto basare su Cipro, dove le nostre navi hanno sempre procurato manzi in così grandi quantità da non avere mai carne salata e a una tariffa più inferiore che in nessun'altra parte del mondo. L'enorme quantità d'imbarcazioni che avrebbe richiesto trasportare un così gran numero (di capi) fino a Malta, anche se fosse stato procurato, e soprattutto la gran quantità di fieno, il quale non è imballa-

to come in Inghilterra ma sciolto tranne dov'è legato per tenerlo insieme con un laccio di fieno – e ciò sarebbe necessario – lo rendeva a mio parere inattuabile. Il solo passo che egli poteva raccomandare era che il governatore Ball mandasse delle persone da Malta a fare gli acquisti e averli pronti nei dintorni di Girgenti, dove gli armenti arrivavano e potevano essere imbarcati su navi distaccate per lo scopo, e sarebbe quasi conveniente come se fossero in Malta. Egli diede come esempio che lo scorso anno il commodoro Troubridge inviò Lion a comprare bestiame in Sicilia, quando ne avevano bisogno a Malta. 80 furono spedite, di cui 30 morirono prima che arrivassero e il resto (erano) tali perfette carogne che i marinai non le avrebbero mangiate. Se tale fu il caso in una nave del re, dove ogni aiuto e assistenza non erano mancate, cosa sarebbe a bordo dei vascelli di questa nazione, e bestiame ancora più miserabile ora che al tempo al quale si riferiva? Il sig. Paget pensò a una persona cui si sarebbe rivolto nella speranza che potesse essere spinto a impegnarsi per consegnarli a Malta e si sarebbe recato da lui immediatamente. Mi domandò quanto pensavo essere giusto spendere per capo. Risposi che secondo me bestiame che pesa venti 'stones'⁴ quando macellato sarebbe caro, se ne fa una scorta a dieci per capo quando consegnato a Malta. Egli pensò che sarebbe stato meglio avere 1.000 bestie buone a 15 per capo, che lo stesso numero di cattive a metà prezzo. In ciò io concordavo perfettamente con lui, perché le cose cattive sono care a qualsiasi prezzo. Lui desiderava che lo visitassi alla stessa ora nella mattinata. Al mio ritorno strinsi l'affare dei limoni con Tough. Egli s'impegnò a consegnarli a Malta e assicurarli per quattro mesi a 30 tari per cassetta di 500 limoni e di cominciare il prossimo martedì la prima spedizione di 1.000 cassette di limoni. Poi desiderai concludere rispetto al riso, quando con mio stupore la persona che aveva offerto il campione per la vendita e fissato il suo prezzo su esso dichiarò che non poteva chiudere l'affare fino a quando avrebbe appreso dalla campagna se il suo socio aveva già venduto parte di esso – un semplice pretesto per ottenere un prezzo maggiore. Mi esasperò talmente che per la sua perfidia avrei fatto fuori il briccone all'istante. Era un prete. Tuttavia, riuscimmo a spaventarlo quanto possibile dichiarando che il ministro britannico avrebbe di sicuro ottenuto dal governo un ordine per averlo confiscato. Mandammo immediatamente il mediatore del sig. Tough sul posto dove (il riso) è coltivato, distante circa 30 miglia, per raccogliere ogni informazione su di esso. La lenta, incerta e disonesta maniera di trattare gli affari in questo paese – come il caso in questione anche quelli ben a conoscenza con le loro maniere non sfuggono all'impostura – rende inattuabile concludere in un tempo ragionevole un accordo scritto. La preoccupazione che mi provoca non è poca, perché un tal modo di procedere certamente metterebbe duramente alla prova la pazienza di qualsiasi persona. Trovammo dopo la persona che avrebbe procurato le botti da vino vuote, quando apprendemmo che circa 350 o 400 potevano aversi, ma che sarebbero state care. Il mio passo successivo fu di procurare informazioni riguardo al cordame.

⁴ Venti *stones* corrispondono a quasi 127 kg. Questa unità di peso Britannica equivale a 6,348 kg.

Scoprii che facevano qui corda abbastanza buona, ma non un singolo braccio (*fathom*: 1,83 m.) era disponibile. Un rotolo di pollici due e mezzo (*inch*: 2,54 cm.) lungo 140 bracci peserebbe 120 libbre e costerebbe 10 onze, circa 1 scellino per libra inglese, ma tutti i cordai di Palermo non potrebbero fare 50 rotoli in venti giorni. Alla fine della giornata diedi disposizioni per portarmi di mattina un campione di pane. Mandai un corriere a Girgenti per dire di non comprare alcun bestiame, solo prendere tutte le informazioni.

13 novembre

Stamattina un campione di pane mi fu mostrato che era molto buono e fu affermato durare per dodici mesi; il prezzo richiesto era di 3 onze e 20 tarì per cantaro di 175 libbre inglesi, circa 25 scellini per pane; ma fu presunto che esso potrebbe aversi più a buon mercato nel paese dove è infornato e migliori informazioni si avrebbero avute entro domani. Mi fu poi riferito dal sig. Tough che in tutta Palermo non si trovava carta per imballare limoni per più di 1.000 casse. Decisi con lui di scrivere immediatamente a Messina per avere pronte 2.000 casse e inviarle da Messina con tutta la spedizione. Il sig. Tough mi disse di avere una persona disposta a impegnarsi ad avere in otto giorni a Girgenti 500 bovini pronti per essere spediti non appena giunga là qualche imbarcazione per condurli via che noi riterremo opportuno inviare, ma egli non poteva assolutamente impegnarsi oltre che a consegnarli con dieci giorni di fieno a testa a Girgenti e se più fosse stato necessario, lo dovremmo pagare. Ciò intesi naturalmente comunicare immediatamente al sig. Paget ma, quando visitai la sua casa al momento che desideravo, appresi che si trovava a bordo del *Northumberland* per una colazione ufficiale. Andai nuovamente all'una in punto ma lo trovai impegnato col generale Willot. Mentre aspettavo in una sala all'esterno, egli suggerì di andarmene a cavallo e accennò che parte dei miei affari era messa in modo da procedere e fare qualche progresso e desiderava che lo visitassi di mattina quando mi avrebbe parlato più dettagliatamente. Immediatamente egli entrò nella sua carrozza e il generale Willot con lui. Al mio ritorno all'ufficio del sig. Tough era giunta una risposta soddisfacente riguardo al riso e la trattativa conclusa; ma si temeva che la quantità non avrebbe superato 500 cantari. Alle due cominciò a piovere a dirotto e continuò a intervalli per il resto della giornata. La gente che raccoglieva i limoni fu per necessità costretta a sospendere il lavoro, altrimenti a notte ne avrebbero raccolto 200 mila. I costruttori di casette stavano lavorando senza indugio come pure i bottai.

14 novembre

Essendo oggi il giorno della posta e di fissare il cambio, il sig. Tough raccomandò che cercassi di negoziare qualcuna delle mie lettere di credito, ma appena dissi che era per 2.000 sterline egli affermò che sarebbe stato impossibile, (poiché) a Palermo non ne aveva mai visto per più di 1.000 sterline, e raramente sopra le 4 o 500 sterline. Comunque essa fu offerta ma non fu possibile negoziarla, come neppure lo fu una sola lettera di qualsiasi cifra su Londra; ovviamente non c'era oggi alcun cambio fissato con Londra. Che paese infelice per il commercio. Da lungo tempo ho

trovato impossibile fare qualsiasi affare eccettuato su un conto commissione e comincio a comprendere ora che non è possibile fare altrimenti, perché se uno fa un acquisto, sia grande sia piccolo, un deposito deve essere immediatamente fatto per metà della somma e magari a una persona che se ne scapperà con essa, così poca fiducia è qui riposta nell'onore e nell'integrità di un mercante. Se ordini un paio di stivali, prima che il calzolaio cominci a lavorare, metà valore deve essere depositato per comprare i materiali. Quando andai dal sig. Paget in visita, egli mi comunicò che aveva assunto una persona per fornire in tre settimane a Girgenti 400 buoi e 200 vacche con due mesi di foraggio; ma dovevamo procurare i velieri per trasportarli a Malta; e che la stessa persona s'impegnerebbe anche a consegnare a Mascali 500 botti di vino allo stesso tempo e sotto la stessa condizione di trovare un veliero per trasportarlo a Malta. I manzi costerebbero circa £. 7 a capo, le vacche £. 6 e il vino circa £. 3 a botte. Abbiamo concordato che avrei noleggiato velieri nazionali per trasportare il vino e riservato le navi da trasporto che aspettavo per la raccolta del bestiame a Girgenti, dopo che la loro quarantena fosse scaduta. Egli m'invitò anche a scrivere al sig. Woodhouse a Marsala per le 500 botti di vino che aveva pronte. Allora, con le 1.000 botti che il sig. Tough dovrebbe fornire, completerei le nostre necessità di tale articolo. Al mio ritorno il sig. Tough mi disse che aveva avuto più colloqui con l'uomo che aveva proposto di fornire il bestiame; ma egli aveva ritrattato e avanzato un numero di difficoltà. Scrissi al sig. Woodhouse per il vino con la posta della notte e gli diedi disposizione d'inviare immediatamente una risposta con un corriere. Con la posta della notte anche il sig. Tough scrisse a Messina per 2.000 casse di limoni. Intorno alle quattro, il primo corriere ritornò da Girgenti con una risposta del vice console, che neppure un veliero c'era nel porto; che si sarebbero avuti da 20 a 30 manzi e 40 dai dintorni; ma il fieno e la paglia erano inevitabilmente scarsi e costosi. Aspetto con ansia una risposta da Milazzo per il vino; e allora sarò meglio in condizione di prendere i miei provvedimenti.

15 novembre

Questa mattina ho appreso che nella baia è arrivata una fregata da Napoli che ho scoperto essere la *Santa Dorotea* e nella serata di ieri un cutter, l'*Entrepreneur*. Poco fa ho incontrato il sig. Briggs, che è giunto sulla *Dorotea*. Egli mi disse che aveva salvato tutte le sue carte. Quando intorno alle dieci in punto il sig. Tough giunse in città mi consegnò una lettera del sig. Brown, che disse gli era stata inviata la sera prima in campagna dal sig. Paget. Essa conteneva un incarico per acquistare 20 mila paia di scarpe. Immediatamente inviai il sig. Tough a ottenere i prezzi e i campioni e mi recai dal sig. Paget con l'intenzione di comunicargli il contenuto della mia lettera e richiedere un colloquio con la persona che proponeva di fornire bestiame a Girgenti e vino a Mascali. Lui era in una gran fretta di andare dal generale Acton e mi rispose solo che la persona avrebbe esteso il numero del bestiame a 1.000 capi. Disse che avrebbe inviato un corriere a Malta, che secondo lui arrivato lì avrebbe trovato Lord Keith e mi diede direttiva di scrivere immediatamente quel che era stato fatto e dare in breve ogni informazione affinché la sua fregata potesse essere preparata a prendere i provvedimenti ritenuti necessari. E di fargli

avere la lettera entro tre o quattro ore. Di conseguenza scrissi al sig. Brown le difficoltà incontrate in genere per trattare affari in questo paese, cosa era stato fatto rispetto a vino, riso, bestiame, limoni, cordame, pane e scarpe; a proposito di quest'ultimo soggetto io fui inesatto, perché asserii che con la prima spedizione di riso e limoni 10.000 potevano essere aspettate e il resto con l'ultima; ciò era conforme alla proposta del calzolaio, ma quando lui fu spinto a ufficializzare l'impegno davanti a un notaio – com'è qui costume generale di fare gli affari – egli non avrebbe impegnato se stesso a produrre più di 1.000 a settimana. Consegnai la mia lettera al segretario del sig. Paget alle cinque in punto ed espressi il desiderio di vederlo; ma fui invitato a tornare la mattina alle 10 o alle 11 in punto. Pregai il sig. Tough di fare qualche domanda concernente cipolle. Il calzolaio s'impegnò a fare le scarpe a 10 tarì il paio, uguale al campione che presentò. Pioveva pesantemente a intervalli, cosa che impedisce il ritorno del corriere da Milazzo e ha differito la gente dal raccogliere i limoni.

16 novembre

Essendo questo giorno domenica nessun affare può essere condotto. Andai dal sig. Paget con l'intenzione di vederlo riguardo al bestiame e al riso. Egli era molto impegnato a preparare dispacci per l'Inghilterra e avrebbe inviato un corriere stasera, naturalmente fui costretto a comunicare i miei affari al suo segretario, il quale m'informò che il sig. re che propose di fornirli viveva in campagna; ma se sarei andato a trovarlo alle 10 in punto di mattina mi avrebbe accompagnato da lui perché sarebbe stato in città. Incontrai il sig. Briggs ed ebbi con lui un lungo colloquio. Alle 12 in punto mi diressi a piedi a Monreale per pranzare con il sig. Tough.

17 novembre

Il mio primo compito stamani fu di far iniziare a lavorare i calzolai. Appresi che ieri pomeriggio lo *Strombolo* era stato avvistato con cinque navi da trasporto per Messina. Mi recai in visita dal sig. Paget. Egli diede istruzioni al suo segretario di accompagnarmi come interprete dal sig. Mattei, la persona che avrebbe fornito il bestiame e il vino a Mascali. Trovammo che lui era assente in campagna, ma entrando in conversazione col suo impiegato responsabile, che (il nostro) era considerato soltanto un affare su commissione. Essi avevano inviato due persone all'interno riguardo al bestiame e non potevano dare una risposta definitiva fino al loro ritorno, che sarebbe il prossimo mercoledì o giovedì – a proposito del vino, avevano inviato a Mascali un corriere per fare l'acquisto e avevano dato disposizione affinché un veliero fosse noleggiato per essere con esso a Messina fra 20 giorni per il convoglio, ma quando insistetti con lui circa la qualità e che lo avrebbe dovuto garantire per almeno 4 mesi ciò causò grandi obiezioni. Per conto del sig. Mattei fu dichiarato che sarebbe stato impossibile per lui garantirlo perché non era un mercante di vino. Egli aveva solo accettato di eseguire una commissione affidata dal ministro britannico e avrebbe ordinato di sicuro il miglior vino che si poteva procurare in quel posto, ma non garantì il suo essere buono se conservato per 4 o 6 mesi. Nel mezzo della nostra conversazione il sig. Paget con il capitano Martin

giunsero lungo la strada e intervennero con l'impiegato di Mattei per convincerlo della necessità che fosse garantito, perché io affermai che avremmo avuto una metà acqua, a meno che io stesso o un agente di Mattei, su cui poteva contare fossimo sul posto a vedere riempire ogni botte. Niente fu definito poiché il sig. Mattei era fuori città, ma sarebbe stato di nuovo mandato a chiamare al mattino. Il sig. Tough impegnato per altri 200 cantari di riso. Misi al corrente il sig. Paget della mia intenzione di andare fra 2-3 giorni a Messina, Cominciato a preparare istruzioni per il sig. Tough. Egli noleggiò un vascello per caricare vino a Milazzo. Sono preoccupato che il corriere (inviato) in quel posto non ha fatto ritorno; può solo attribuirsi al crescere dei fiumi a causa degli acquazzoni che abbiamo avuto. È molto strano che da Marsala non sia pervenuta alcuna risposta. Una nave da trasporto ha cercato tutto il giorno d'entrare nella baia. Tempo piovoso.

18 novembre

Tutta la mattina ha piovuto fortissimo. Durante la notte la nave da trasporto avvistata ieri a largo ha ancorato nella baia. Alle dieci in punto andai all'Ufficio della Sanità, dove incontrai il segretario del sig. Paget. Stava aspettando per alcune lettere portate dalla nave da trasporto, essendo essa posta in quarantena. Ne ricevetti una dal capitano Thomson dello *Strombolo* in cui egli menziona che avrebbe accompagnato a Messina quattro navi da trasporto sotto la direzione del luogotenente Pemberton e poi sarebbe tornato qui per scortare il *Boreas* a Messina e da là procedere per Malta con le altre che sarebbero pronte, tornando in seguito per il resto. Immediatamente andai dal sig. Paget sia per comunicare il contenuto della mia lettera, sia per raggiungere una decisione con il sig. Mattei per il vino. Egli mi disse che pochi minuti prima aveva avuto un lungo colloquio con il suo impiegato ed egli dichiarò che era loro impossibile garantire il vino durare per 4 mesi e come una trattativa completamente inusuale e sconosciuta nell'isola di Sicilia – egli era disposto ad impegnarsi che il miglior vino prodotto a Mascali sarebbe stato acquistato e che lui aveva là un agente di fiducia ed era disposto a rispondere per il suo assicurarsi che solo vino buono fosse messo in botte: e farla breve, il sig. Paget aggiunse «egli ha chiarito la trattativa in modo da soddisfarmi al tal punto che sono disposto ad assumermi io stesso la responsabilità». Quando offrì questo io non potei aggiungere altro, ma accettare le proposte. Concordammo che avrei dato disposizione alle navi da trasporto di procedere da Messina per Girgenti, non appena la quarantena fosse finita, per ricevere i manzi; e che quella giunta qui ne prendesse quanto poteva dal sig. Tough. Preparai immediatamente disposizioni per il luogotenente Pemberton di recarsi a Girgenti e le inviai a Messina con la posta di questa sera. Il vascello inglese che ieri il sig. Tough noleggiò con un accordo verbale per caricare vino a Milazzo il capitano rifiutò di confermarlo. Il corriere arrivò da Milazzo con la notizia che si potevano ottenere là 3 o 8 mila salme di buon vino rosso il quale sarebbe durato per 2 o 3 anni; ma peggio di tutto nessuna botte poteva essere procurata (sul posto). Messina fu indicata come il solo luogo dove esse si sarebbero potuto ottenere. A Palermo potevano trovarsi solo 120 botti, e per prepararle occorrerebbero 14 giorni. Il corriere era stato bloccato per 3 giorni a causa del-

l'ingrossarsi dei fiumi. Il sig. Tough strinse gli impegni per le scarpe. Egli scrisse pure a Messina affinché il suo agente procurasse ogni botte di vino che poteva trovare; fornisse al mio arrivo un campione di scarpe; e accelerasse i limoni che era già stato diretto di preparare. Inviai un corriere a Milazzo per acquistare tutto il vino che si poteva avere là, o meglio completare gli acquisti già fatti dal locale vice console del sig. Tough. Continuai a preparare istruzioni per il sig. Tough. Scambiai per mezzo del sig. Tough due lettere di cambio per £. 5.500 a 51 tari per sterlina. Erano le più grandi lettere di cambio mai viste a Palermo sul mercato dei cambi. Sono estremamente scontento che da Marsala non arriva alcuna risposta.

19 novembre

Stamani andai sottobordo alla nave da trasporto *Boreas* e domandai in che stato si trovava e quanti capi di bestiame essa poteva contenere. Trovai che durante il cattivo tempo nella sua traversata da Mahon essa aveva risentito parecchio nelle attrezzature e non poteva prendere il mare per alcuni giorni. Poi andai a visitare il capitano Martin, che trovai dal sig. Paget, per informarlo che avevo ricevuto una lettera dal capitano Thomson; e proposi la mia intenzione di caricare qua, sul *Boreas*, tutto il bestiame che questa avrebbe potuto contenere, insieme a quante scarpe e quanto riso fosse stato pronto per essa. Il capitano Thomson l'avrebbe poi accompagnata a Malta e portato da là due navi da trasporto vuote a Messina, con tutte le botti che potevano essere procurate a Malta; dopo prendere il resto per completare il carico e poi procedere per Milazzo a caricare. Egli cercò di dissuadermi dal trasportare anche un solo manzo a Palermo o in alcun altro posto; perché perfettamente a conoscenza della scarsità di semi di cotone con cui alimentarli a Malta; da quanto lo scorso anno fu accertato in una nave da guerra lui era certo che la mortalità durante la traversata sarebbe stata altissima, anche dal punto più prossimo a Malta: e aggiunse che, se Lord Keith lo avesse incaricato di fare gli acquisti che mi aveva dato, lui non avrebbe trasportato una sola bestia dalla Sicilia; ma certamente avrebbe tentato di avere quante ne avrebbe potuto procurare pronte al trasporto nei dintorni di Girgenti solo quando le forze armate sarebbero giunte. Concluse col dire che potevo liberamente affermare che lui mi aveva dissuaso dall'attenermi alle mie istruzioni al riguardo ed era pronto a presentarsi per giustificarmi, qualora chiamato per il bene del servizio di sua maestà e dell'interesse pubblico. Non mi poteva assicurare la presenza di alcuna nave da trasporto a Malta; sebbene egli avesse dato disposizioni di tornare là a una parte di quelle che avevano trasportato prigionieri francesi a Marsiglia: se fossero arrivate o meno, lui non era in grado di dirlo. Non ce n'era alcuna quando lui partì da là. Non c'era in quel posto neppure una botte su cui potevo contare, dato che a bordo del *Northumberland* gli mancarono per fornire le navi da trasporto che portarono via i prigionieri. Decisi immediatamente che il *Boreas* andasse a Messina per prendere quante botti avrebbe potuto procurare e da là procedere per Milazzo a caricare. Il sig. Paget mi fornì una dichiarazione che essa era una nave da trasporto britannica, che io portai all'Ufficio di sanità ed essi mi promisero che per il pomeriggio essa avrebbe avuto la pratica. Al mio ritorno trovai un corriere arrivato da Marsala con una risposta alla mia richiesta di 500 botti

di vino. I sig.ri Woodhouse affermano che il vascello per caricare 300 botti per l'America era arrivato là ma sotto quarantena – offrono di consegnare a loro rischio le rimanenti da 1 a 2 cento botti per 22 d. al gallone a Malta, sempre che la spesa per trasporto non superi 27 tari per botte – 19 d. a gallone se io inviassi un vascello per caricarlo. È di prima qualità, ma se noi potessimo aspettare fino a dopo Natale, loro contratterebbero per 500 botti della stessa qualità e alle stesse condizioni come quello fornito a Lord Nelson – il prezzo 17 per gallone se consegnato da loro a Malta, ma altrimenti come sopra meno 3 d. per gallone. Il prezzo è alto. Nessun vascello qui da noleggiare. La nave da trasporto prenderebbe più del doppio come quantità. Siccome fanno riferimento a una proposta da loro fatta lo scorso agosto al capitano Martin decisi di andarlo a trovare; ma stava appena uscendo insieme al sig. Paget e il suo segretario per cenare a bordo del *Dorotea* e mi invitò a vederlo domani mattina. Il sig. Woodhouse fa pagare 20 s.s. per ogni botte.

20 novembre

Diedi disposizioni al capitano della nave da trasporto *Boreas* di dirigersi immediatamente a Messina per prendere a bordo le botti e dopo caricare il vino a Milazzo. Visitai il capitano Martin riguardo al vino di Marsala. Mi disse che la *Dorotea* avrebbe levato le vele alle due in punto, e raccomandò che scrivessi immediatamente ciò che avevo fatto. Di conseguenza scrissi al sig. Brown su ognuno dei diversi articoli che ero stato incaricato di procurare. Il servitore del sig. Paget venne per la mia lettera prima che fosse finita. Poi scrissi ai sig.ri Woodhouse di Marsala dicendo che l'alto prezzo che chiedevano per il loro vino non mi permetteva di acquistarlo; ma che avevo sottoposto la loro proposta a Lord Keith. I corrieri inviati dal sig. Mattei per procurare il bestiame non sono ritornati, che da solo impedisce la mia partenza per Messina. A volte pioggia fortissima tutta la settimana.

21 novembre

Stamani andai a trovare il sig. Paget con il sig. Tough per chiedere di consegnare una petizione che noi presentavamo al Governo per lasciare esportare senza dazio diversi articoli. Visitammo poi il sig. Mattei per vedere se qualche notizia era giunta riguardo al bestiame e scoprimmo che un corriere era appena tornato. Ci esposero molti problemi che erano stati già anticipati dal sig. Tough. Pochi manzi disponibili – molte vitelle e poche più di due anni d'età – numerose vacche, ma quasi tutte incinte – pochissimo fieno e troppo costoso; niente nei dintorni di Girgenti, ma doveva essere trasportato da Sciacca in Val di Mazzara lungo la costa in vascelli del paese. Malgrado tutte queste difficoltà, io giudicai necessario incaricare il sig. Mattei di procurare 4 o 5 cento capi della migliore qualità, preferendo manzi a vitelle, e vitelle a vacche, con circa 1.000 cantari di fieno, corrispondente a circa 20 venti giorni di foraggio. Essi dovevano essere consegnati a Girgenti il 7 dicembre. Completai le istruzioni per il sig. Tough e feci preparativi per il viaggio a Messina, avendo impegnato un passaggio su una speronara, il cui padrone promise di salpare non appena il mare si fosse calmato un poco. Una corrente di mare molto forte e spinge da poco a largo.

22 novembre

Stamani lo *Strombolo* apparse a largo. Andai a trovare il sig. Paget per salutarlo e informarlo dello stato avanzato in cui ogni cosa si trova. M'invitò a tornare alle 5 in punto quando avrei potuto vedere il capitano Thomson che per allora sarebbe ancorato. Alle 5 tornai dal sig. Paget e trovai il capitano Thomson che mi mostrò gli ordini che aveva ricevuto e m'informò che il luogotenente Morgan era arrivato a Messina il giorno in cui egli era partito da là. Che egli riferì che a Malta ogni cosa era eccessivamente costosa e scarsa – e che in particolare il governatore e l'ufficiale maggiore chiesero di mettermi al corrente che non era possibile trovare là alcun genere di foraggio per il bestiame. Gli esposi cosa finora io avevo fatto e la piccola prospettiva che per il presente lui aveva di soddisfare le proprie istruzioni. Concordammo che avrei sollecitato quanto possibile la preparazione delle botti a Messina e trattenuto una delle navi da trasporto che si trovavano là per riceverle a bordo e, nel frattempo, lui si sarebbe recato là con il *Boreas* per ricevere il restante non appena il vento avesse permesso di navigare. Alle 6 in punto lo lasciai e m'imbarcai immediatamente in una speronara per Messina. La mia provvista per il viaggio consisteva di un tacchino freddo, pane e formaggio, alcuni grappoli d'uva, melograni e poche noci, con due bottiglie di vino che mi sono state fornite dal sig. Tough, e il mio amico sig. Laval ha aggiunto un eccellentissimo pezzo di carne stufata che si rivelò un fantastico acquisto. Il tempo è stato sereno e buono tutto il giorno e ci fece sperare che la pioggia fosse cessata per un paio di giorni. Lasciammo immediatamente Palermo, e nel corso di mezz'ora godevamo di un venticello leggero da terra che continuò tutta la notte.

23 novembre, domenica

Subito dopo l'alba il venticello da terra cessò e il marinaio continuò a remare tutto il giorno. Il tempo era fresco e freddo, ma le belle vedute pittoresche che continuamente si vedevano, dal mantenersi costantemente l'imbarcazione vicino alla costa, raramente più distante di un miglio, mantennero le vedute perfettamente animate, e il tempo scorse inosservato fino a quando la notte ricoprì i cieli con l'oscurità. L'ansia prese allora possesso della mia mente e disturbò il mio riposo – non da qualche coscienza di errore, ma dalla situazione in cui mi vidi posto – con gli occhi di tutta la flotta fissi su di me – una pesante responsabilità affidatami – e reso perfettamente inabile di assolvere la sua esecuzione con il minimo grado di soddisfazione per me stesso, conseguentemente molto di meno per coloro che mi hanno onorato con la loro fiducia: e tutto a causa della miserabile condizione del paese in cui sono stato inviato. Trovai sollievo in un mare di lacrime – e riuscì a calmare le mie ansie con una preghiera fervente a quell'Essere che può alleviare a suo piacimento le nostre miserie e aumentare la nostra felicità – per prendermi sotto la sua divina protezione, guidare i miei passi sulla via dell'onore e integrità, darmi la propensione a essere diligente e dotarmi di forza e pazienza contro le insinuazioni di un mondo critico. Ciò si rivelò un conforto sicuro. E godetti un sonno profondo con una mente perfettamente calma e tranquilla fin quando alla luce del giorno mi svegliai il mattino del 24. Ci stavamo avvicinando alle isole di Lipari e Stromboli con

una colonna di fumo che usciva dalla sua sommità si era appena rivelato alla nostra vista. Il tempo continuò pungente e chiaro e in serata, circa un'ora prima del tramonto, godemmo di una bella prospettiva di Milazzo, posta sul lato di una collima, e la campagna adiacente. Il tempo ha ora assunto un aspetto cupo e minaccia non solo vento ma pioggia. Noi continuammo tuttavia a procedere remando e qualche volta navigando a vela; e la mattina del

25 novembre

alle 8 in punto arrivammo a Messina. Fui interrogato dall'Ufficiale della Sanità su chi e cosa fossi secondo l'usuale costume con tutti i viaggiatori. Un rapporto fu inoltrato e mi fu detto che sarei stato inviato dal governatore che immediatamente mi avrebbe ordinato di avere la pratica. Mentre stavo aspettando, il Padrone m'indicò una persona che stava passando e al cui riguardo facevo domande. Era il sig. Anfuso, per il quale avevo lettere d'introduzione dal sig. Tough. Per evitare qualsiasi ritardo mi condusse dal governatore che trovai essere un uomo molto educato e che parlava un ottimo inglese. Egli pose diverse domande circa la flotta etc. e quali notizie – Io avevo poco da dire, ma lui mi ricambiò comunicando tutto quel che sapeva e sembrava desideroso di farmi pensare che possedeva una conoscenza estesa e generale di posti e cose. C'era una cortesia nei suoi modi che era molto attraente. Il suo nome è Giovanni Guillichini, un grande amico del generale Acton, il primo ministro, e gode la nomea di essere troppo buono. Essendo adesso libero, dopo aver lasciato il governatore, il sig. Anfuso fu così gentile da alloggiarmi in un appartamento nella sua casa e un posto alla sua mensa. Cominciai a parlare con lui riguardo le botti che era incaricato di procurare, i limoni etc. etc. Trovai che il frutto era pronto per essere spedito e il vascello avrebbe iniziato a caricare venerdì mattina – si stavano facendo campioni di scarpe, i bottai erano tutti troppo impegnati – essendo questa la stagione per fornire botti per l'olio, succo di limone, vino etc. – e immediatamente non se ne poteva avere alcuna. Ciò era quanto avevo previsto, dato che il disappunto m'è divenuto familiare – tuttavia gli diedi immediatamente disposizione di farmi avere un esatto resoconto del numero che ogni bottaio s'impegnava a fornire nel più breve tempo possibile. Nel frattempo mi recai a trovare il sig. Pemberton per informarlo del mio arrivo e dare a lui ogni informazione che potevo riguardo al bestiame che sarebbe stato consegnato il 7 dicembre a Girgenti. Egli fece presente i pericoli della costa e la scarsa sicurezza di Girgenti; ma il bestiame era ordinato e se doveva essere depositato a Malta non c'era alternativa, ma prenderlo a bordo delle navi da trasporto, dato che navi del paese non se ne potevano avere, né qualcuno si sarebbe impegnato a consegnarlo a Malta. Egli ebbe molto a dire circa le proposte che aveva avuto fatte dal sig. Ross, un inglese di qua, ma non della migliore natura e io ero già stato ammonito di non dargli ascolto.

26 novembre

Questo giorno piovve a dritto insieme a una forte burrasca di vento da sud est. La mia prima occupazione fu di ottenere che i diversi bottai stringessero impegni ufficiali per la consegna delle botti e riuscì finora a ottenere che circa 400 fossero

pronte per il 6 dicembre e circa lo stesso numero per il 15. Il sig. Pemberton mi disse che il sig. Broadbent aveva alcune casse di scarpe inglesi da vendere e che sarebbe stato anche in grado di mettere insieme 2 o 3 cento botti di vino stagionato. Di conseguenza lo accompagnai, ma scoprii che le scarpe erano di una qualità gran lunga superiore a quella che volevo e che non si potevano avere per meno di 1 ½ dollaro al paio. Ebbi un disappunto anche rispetto al vino e fu così perché il sig. Broadbent disse che aveva solo una piccola quantità e la riservava a uso degli ufficiali delle navi che potevano giungere qui, ma che per nessun motivo lo cedrebbe per l'uso della marina. Era possibile che ci fosse del vino stagionato al Faro e offrì d'inviare ad informarsi una persona nel pomeriggio; la qualcosa gli dissi che poteva fare se voleva e se fosse riuscito a trovarmi 1 o 2 cento botti immediatamente pronte per la spedizione, se avessimo concordato il prezzo, io l'avrei acquistato. Comincio adesso a conoscere un poco meglio la gente in Sicilia, ma la stessa duplicità sembra pervadere tutti. Asserì vagamente che avrebbe procurato le botti per caricare tutte le navi da trasporto in 5 o 6 giorni, ma sapevo essere falso, poiché solo pochi minuti prima ero stato da tutte le botteghe di bottaio a Messina e quella principale che fa 2 volte gli affari delle altre era impiegata per 8 mercanti diversi e non poteva impegnarsi a fornire più di 130 botti per il 6 del prossimo mese, che è fra 11 giorni. Lasciammo il sig. Broadbent promettendo di ritornare in mattinata, quando il sig. Pemberton cui il sig. Broadbent parlò a bassa voce alla separazione mi ammonì contro la natura del sig. Anfuso e riferì una circostanza che mi era già stata comunicata dal sig. Tough e che qualche tempo fa era stata chiarita a favore del sig. Anfuso. Lo ringraziai comunque per la sua amichevole intenzione e gli dissi che avrei avuto cura che i beni affidati a mia disposizione non fossero sperperati da alcuna persona. Inviai per campioni di vino del Faro. Ottenni informazioni riguardo al cordame – nessuna partita pronta – devo acquistare canapa e catrame e farlo fare – i cordai richiederanno 15 giorni per fare 100 rotoli. Incluso ogni spesa il prezzo sarà circa 70s-7d per taglio oppure 79s-16d per libra. Inviai un corriere a Milazzo per sapere quale vino il sig. D'Amico ha comprato.

27 novembre

Continua ancora a soffiare da sud est una forte burrasca. Inviai il sig. Anfuso a sollecitare le botti perché mi sono deciso a caricare un carico di vino a bordo della nave da trasporto su cui il sig. Pemberton ha issato bandiera. Andai a trovare il sig. Broadbent per ricevere la sua risposta rispetto al vino stagionato del Faro, ma non se ne trovava. Egli aveva un vascello ricatturato con vino a bordo per l'ammontare di 80 botti Catalane della produzione di qualche posto nei dintorni di Napoli. Propose di prendere domani campioni. Egli affermò pure che c'era del vino stagionato da vendere all'asta – parte del carico di una nave americana che si era arenata – che il supercarga intendeva riacquistare; e disse che potrei partecipare all'asta e acquistarlo se ritenuto il caso pensava che sarebbe stato venduto all'inizio della settimana prossima. Ciò stava aggiungendo rinvio a rinvio e non incontrava la mia approvazione, tuttavia lo sopportai in silenzio, ma determinato ad acquistare immediatamente vino del Faro dell'anno in corso e di conseguenza diedi disposizione al

sig. Anfuso di comprarne 2.000 salme al prezzo più basso, perché avevo fatto già sapere che i miei acquisti di vino erano stati completati ad eccezione del vino stagionato che io ero disposto a comprare se potesse trovarsi, e nessun consumo aveva avuto luogo sebbene lo avessi appreso dalle navi da trasporto che erano arrivate qui prima di me ed essendo la mia commissione divenuta nota. Avendo i calzolari richiesto 14 e poi 12 tari per paio di scarpe, decisi di rigettare le loro esorbitanti domande almeno per 1 giorno o 2 nella speranza possa avere una tendenza a ridurre le loro aspettative. Feci qualche domanda sul prezzo del cordame e scoprii che esso poteva essere manufatto qui a un costo basso quanto può essere procurato in Inghilterra. Di conseguenza diedi disposizione al sig. Anfuso di acquistare circa 88 cantari di canapa e 23 cantari di catrame, che avevo calcolato produrrebbero circa 30 rotoli di 3 pollici, 35 di 2 ½ pollici e mezzo e 35 di 2 pollici, in tutto 100 rotoli di 120 braccia di lunghezza. Ricevetti una risposta da Milazzo dove il sig. D'Amico dice che ha già comprato 2.000 salme di vino di prima qualità e intende acquistarne ancora. Fui scontento e preoccupato che avesse frainteso i suoi ordini e gli scrissi immediatamente di completare senza un momento d'indugio l'acquisto di almeno 7.000 salme della miglior qualità che poteva – tale che rimarrebbe buono per otto mesi – e al prezzo più basso che fosse capace, in accordo con le direttive che aveva ricevuto dal sig. Tough. Appresi che qui si poteva acquistare biscotto a meno di 3/33 onze per cantaro, che sarebbe 3d per libra al cambio di 52. Cenai col sig. Broadbeant in compagnia dei sig.ri Pemberton e Newton & co.

28 novembre

Questa mattina tornai a visitare il sig. Broadbeant per vedere il campione del vino stagionato, ma non lo aveva ancora ricevuto, benché avesse detto che se lo sarebbe procurato di nuovo domani mattina. Ciò mostra la poca fiducia da riporsi nelle promesse dei mercanti in questo paese. Alle due in punto il *Romulus* gettò qui l'ancora. Andai sottobordo quando il capitano Culverhouse m'informò che era venuto per prendere sotto sua protezione le navi da trasporto da questo posto – che l'*Astrea* stava passando attraverso il faro di Milazzo – per convogliare quelle che si sarebbero caricate là – e che il *Champion* era andato a Palermo. Siccome misero la nave in quarantena, potei solo dirgli in generale che niente era pronto, né lo sarebbe stato per qualche tempo. Voleva che mi disbrigassi di mattina con Pemberton. Inviai subito un corriere a Milazzo con direttive per il sig. D'Amico di completare subito a sue spese e inclusi una lettera per il capitano dell'*Astrea* che volevo gli fosse consegnata prima che la nave s'ancorasse, per informarlo che le navi da trasporto erano ancora qui che aspettavano per le botti e che la prima non sarebbe stata pronta prima del 6 dicembre. Scrissi con la posta al sig. Tough sollecitandolo ad affrettare il più possibile ogni cosa dipendente da lui. Avevamo a volte forte pioggia e venti freschi.

29 novembre

Feci colazione col sig. Pemberton e poi andammo sottobordo al *Romulus*. Parlammo brevemente col capitano Culverhouse e gli riferimmo quali preparativi

erano conclusi. Ci pregò di andare a trovare il governatore e cercare di ottenere per lui la pratica e promise di venire fra circa un'ora all'Ufficio della Sanità. Andammo a trovare il governatore ma scoprimmo che non era in suo potere di ridurre il tempo, cosa che gli dispiaceva moltissimo. La burrasca era aumentata così tanto nel breve tempo della nostra assenza che il capitano Culverhouse non era stato in grado di raggiungere la riva. Il sig. Anfuso aveva appreso di circa 100 cantari di riso che da un giorno all'altro erano aspettati qui da qualche posto nei pressi di Catania, il prezzo richiesto era di 3 onze e 15 tari per cantaro. Gli diedi disposizione di acquistarlo immediatamente. Chiesi a un bottaio di farmi un campione di botte per contenerlo. Tentai per mezzo del sig. Chaperoux di negoziare una lettera di cambio, ma non se ne fece niente. A mezzogiorno soffìò terribilmente forte vento di bufera con pioggia. Alcuni minuti prima delle 3 scesi alla marina per accertarmi che tutte le navi da trasporto fossero al sicuro e non era passato un minuto dal mio arrivo che la *Romolus* sembrò andare alla deriva. Mi aspettavo di vederla arrivare a riva, ma fortunatamente ancorò distante solo alcune braccia da lei. Toccò di poppa e disarmò il suo timone o lo forzò. Immediatamente essi abbassarono le loro antenne più basse e sollevarono sul ponte i Top Gallant Masts. Mandai il console dal generale dell'arsenale per chiedere aiuto – e andai io stesso dal sig. Pemberton, che chiamò una delle navi da trasporto e disse di mandare una barca sotto scia della fregata che lui vi sarebbe montato. I cavalloni erano molto grossi ma egli arrivò sottobordo e il capitano Culverhouse gli disse di considerarsi al sicuro poiché aveva due ancore e tutte le corde fuori, ma quando si sarebbe calmato desiderava mandato un lumpo con un'ancora e cordame. Immediatamente andammo all'arsenale dove erano quasi pronti e il sig. Pemberton intendeva che la barca delle navi da trasporto avrebbe rimorchiato il lumpo; tuttavia la burrasca per fortuna si calmò e intorno alle 6 il vento cominciò a soffiare verso occidente ed essa fu sicura a galla.

30 novembre

Il tempo è stato tutto il giorno bellissimo e chiaro. Alle 2 ricevetti una lettera dal capitano Ribouveau da Milazzo che voleva sapere se lo rifornirei in quel posto con carne, vino, verdure e altri generi che gli mancavano. Risposi negativamente dicendo che non avevo istruzioni per approvvigionare navi private, ma raccomandai Messina come più idonea a fornire quel che gli mancava. Il vice console di Milazzo sig. D'Amico mi venne a trovare per aggiornarmi degli acquisti che aveva fatto, i quali consistevano di circa 7.000 salme di vino della migliore qualità al prezzo di 33 o 36 tari a salma, egli aggiunse che ce ne sarebbero ancora circa 3.000 della stessa qualità, che gli ordinai di procurare per essere consegnate tra ora e la fine di febbraio. Andai a trovare il capitano Culverhouse cui avevano dato la pratica da pochi minuti. Trovai con lui i luogotenenti Pemberton e Morgan che prendevano consiglio sul porto di Girgenti riguardo alla sicurezza del quale essi erano molto preoccupati, ma stabilirono che dovevano andare là. Gli comunicai chiaramente i vari periodi in cui era probabile che qui e a Milazzo le navi sarebbero state pronte, in modo da poter prendere gli accordi da lui ritenuti più opportuni. All'1 il capitano Thomson dello *Strombolo* ancorò con la nave da trasporto *Boreas* da Palermo, posto che domenica 23 essa aveva

lasciato alle prime luci, solo 12 ore dopo la mia partenza e da allora era stata in mare. Quanto poco affidamento si può fare in questa stagione dell'anno sui viaggi per mare!

1 dicembre

Stamani cominciai a fare preparativi per caricare il vino del Faro a bordo della nave da trasporto *Ann*; misurai 13 botti e le marcai sul fondo con inchiostro da 1F fino a 13, e con scarabocchi al tappo il numero 131 e la sola lettera, perciò 1 F&c. Chiesi alla Dogana e scoprii che gli ordini non erano ancora pervenuti per i vari generi da essere esportati liberi di dazio – comunque, per evitare ritardi a quel punto, andammo a trovare il governatore che non poteva interferire, ma gli ufficiali della dogana ci permisero di procedere dietro promessa del sig. Anfuso di assumersi la responsabilità per il dazio se gli ordini non giungessero da Palermo prima della fine di dicembre. Alle 2 arrivarono dal Faro 7 carri con il vino, il quale fu travasato in 12 botti da 130 a 140 galloni l'una, e trasportato a bordo della *Ann*. I calzoi cominciarono oggi a lavorare, cenai col sig. Chaperoux.

2 dicembre

Misurai più botti da vino. Ordinai al vice console di Milazzo di consegnare all'*Astrea* quanto vino fosse richiesto. Oggi 9 carri giunsero dal Faro. Occupato bene come ieri, scrivere al Sig. Brown a Malta.

3 dicembre

Misurai più botti. Alle 9 le navi da trasporto navigarono con lo *Strombolo* per Girgenti. Inviai con il maggiore Hamilton la mia lettera al sig. Brown. Ricevetti lettere dai sig.ri Alldridge e Ball a Malta, datate 22, 24 e 27 novembre. Ancorò una goletta (la *Malta*), da Mahon in 4 giorni. Il luogotenente Bushby m'informò che aveva consegnato lettere per me a Palermo. Alcune ore dopo riprese la navigazione. Andai a trovare il sig. Citra⁵ e gli diedi disposizione su come agire a riguardo del vino di Mascali. I limoni si stanno caricando velocemente. 12 carri arrivarono dal Faro. Alle 5 ricevetti le lettere del sig. Brown datate 7 e 20 novembre, e una del 30 dal sig. Briggs a Palermo. Esse furono inviate con un espresso al sig. Broadbent. Presi informazioni riguardo al bestiame della Calabria. Ordinai quanto vino possibile da essere acquistato al Faro a un prezzo non superiore a 40 tarì per salma.

4 dicembre

Continuai a misurare più botti. Feci alcune richieste d'informazione riguardo olio e ceci. Depositai nelle mani del sig. Chapeaurouge due lettere di cambio per £. 3.300. Il generale dell'arsenale mi lasciò avere sei uomini per lavorare al cordame. 15 carri giunsero dal Faro. Pranzai su invito col governatore di Messina in compagnia del sig. Broadbent, del capitano Culverhouse e del sig. Bomeester. Alle 4 un

⁵ Probabilmente il mercante Cetere.

luogotenente della *Kent* arrivò in quattro ore da Malta con messaggi per il capitano Martin a Palermo, che furono immediatamente inviati attraverso un corriere.

5 dicembre

Continuai a misurare più botti. Cambiai £. 3.300 a 51. Comprai 100 salme di olio del sig. Chapeaurouge. Inviai un corriere a D'Amico per acquistare 1.000 tomoli di ceci o piselli secchi. Il sig. Broadbent mi mostrò un campione di riso per il quale chiedeva per cantaro di 175 libbre, 20 ducati, pari a 200 tarì, e non pensava che per meno potesse essere acquistato in Sicilia. Comunque io lo rifiutai, dato che quello che avevo acquistato a Palermo, come pure i 100 cantari in questo posto, non costano più di 105 tarì per cantaro. Ciò è una prova evidente degli abusi esercitati negli acquisti fatti da alcuni individui per conto del Governo. Essendo il sig. Broadbent incaricato di caricare per ordine del capitano Hope un piccolo vascello chiamato *Feltow* con zucchero, gli ordinai di non inviarme più di 30 o 40 tonnellate e di colmarla come concordato con vino. L'*Astrea* da Milazzo ancorò. Il capitano Ribouveau m'informò del suo bisogno di vino e dell'intenzione di portare 80 manzi fino a Malta. Gli promisi che li avrei avuti pronti in 3 giorni. Cominciò a soffiare un vento molto fresco da sud est. 25 carri arrivarono dal Faro. Alle 5 le navi da trasporto sotto protezione dello *Strombolo* arrivarono. Alle 7 $\frac{1}{4}$ il sig. Broadbent mi allegò una lettera – che aveva appena ricevuto per espresso da Palermo – dal sig. Brown (senza data) in risposta a quella che gli scrissi da Palermo per mezzo della *Dorotea*.

6 dicembre

Continuai a misurare più botti. Feci richiesta d'informazione circa la possibilità di procurare pettini spagnoli e lustrini veneziani. Il capitano Ribouveau mi diede la sua richiesta di vino, riso, zucchero e ceci per colmare fino a 3 mesi l'*Astrea*. Detti disposizione al sig. Broadbent di fornirgli questi ultimi tre articoli. Soffiò tutto il giorno una terribile burrasca da sud. Riuscì a negoziare attraverso Broadbent una lettera di cambio per 2.400 sterline. Nel pomeriggio arrivarono carri con il vino dal Faro. Misurai 141 botti per imbarcare il *Cybele* vino a Milazzo. I cordai tutti occupati al lavoro. Di notte il corriere tornò da Milazzo con l'informazione che circa 160 salme di ceci potrebbero essere acquistati là.

7 dicembre, domenica

Questa mattina ricevetti da diversi calzolai 217 paia di scarpe – che esaminai tutte attentamente. Ordinai quanto vino poteva essere acquistato al Faro a un prezzo per salma non superiore a 40 tarì. Diedi disposizione al sig. Broadbent di acquistare 300 salme di ceci a 160 tarì per salma e 200 cantari di riso a 105 tarì per cantaro. Cambiai con lui una lettera di cambio per 2.400 a 51. Pranzai con il sig. Roche. In serata pioggia a dirotto. Ottenni una dispensa per far lavorare oggi i cordai – per la quale pagai 3 tarì e 10 grani – circa 15d di sterlina.

8 dicembre

Questo giorno fu una grande festa – la Concezione della Vergine – e nessun

lavoro poteva essere fatto. Completai le mie lettere al sig. Brown, che a mezzogiorno inoltrai in una speronara per mezzo del luogotenente Richardson del *Kent*. Rifornì lo *Strombolo* con (*vacat*) galloni di vino. Pranzai con il capitano Culverhouse che dava una gran festa.

9 dicembre

Ieri ricevetti una lettera dal sig. Tough in cui mi comunicava di aver acquistato 4.000 salme di vino a Mascali da essere spedito a gennaio. Misurai più botti per il *Cybele*. Inviai 12 casse di limoni al *Romulus* e 6 all'*Astrea*. Spedii 10 botti di vino a bordo dell'*Astrea*. Inviai una persona in Calabria per acquistare 65 manzi e altrettanti cantari di fieno per l'*Astrea*.

10 dicembre

Completai la misurazione di 300 botti per il *Cybele*. Spedii 20 botti di vino a bordo dell'*Astrea*.

11 dicembre

Preparai botti per l'*Ann*. Acquistai 120 salme di ceci a Milazzo a 10 tari e 10 grani per tumolo. Pesai 4 casse di zucchero per l'*Astrea*. Pioggia a dirotto con tuoni e fulmini.

12 dicembre

Nel corso della scorsa notte ancorò il cutter *Fulminante* da Napoli. Il *Cybele* completò il suo carico per Milazzo. Questa giornata fu memorabile per la più pesante pioggia senza alcuna interruzione che io ricordo di avere mai visto. Di fatto essa fece arrestare ogni cosa all'aperto. Scrisi al sig. Brown.

13 dicembre

Cominciai a riempire le botti d'olio. La nave da trasporto *Cybele* levò le vele alla volta di Milazzo. Occupato a pesare e pagare i ceci e a pesare lo zucchero. Inviai 2 botti di vino a bordo del *Fulminante*.

14 dicembre, domenica

Inviai 8 casse di zucchero a bordo del *Fulminante*. Pesai 14 botti di ceci. Forte pioggia. Vento ancora da sud.

15 dicembre

Alle 8 del mattino partì a cavallo alla volta di Milazzo e, dopo aver viaggiato sulla peggiore strada che mai incontrai, intorno alle 4 del pomeriggio arrivai là. Trovai che il *Cybele* aveva scaricato la maggior parte del suo carico. Ordinai che il vino fosse portato alle prime luci del mattino. Un bottaio era arrivato da Messina per curare che esse fossero propriamente tappate e sigillate. Quando andai a con-

trollare i ceci che ritenevo aver acquistato, scoprì che essi erano fagioli, i quali in Sicilia sono chiamati ceci, e cosa noi chiamiamo ceci loro li definiscono 'cici': naturalmente rifiutai di prenderli.

16 dicembre

Cominciai a riempire le botti col vino che trovai piuttosto buono. Diedi disposizione di assistere e assicurarsi che tutte le botti fossero riempite propriamente al capitano Gray del *Cybele*. Alle 11 partii per Messina, dove arrivai mezz'ora dopo le 5. Trovai una lettera dal sig. Tough contenente l'ordine per vino etc. da essere esportati senza dazio da Messina verso Milazzo; e anche una lettera dell'8 corrente dal sig. Brown a Malta. Era una copia triplicata ed era arrivata con la posta da Siracusa. Trovai che il bestiame era arrivato dalla Calabria e inviato a bordo dell'*Astrea*, come pure 16 casse di zucchero da Broadbent. L'*Ann* aveva continuato a caricare vino. Il capitano Ribouveau m'informò che nella mattinata intendeva salpare. Fui occupato tutta la notte a preparare le mie lettere per il sig. Brown e a mettere i miei affari un poco in ordine.

17 dicembre

Occupato a preparare e ricevere ricevute dal contabile dell'*Astrea*. Alle 3 essa levò le vele. Scrisi al sig. Tough a Palermo di risposta alle sue lettere.

18 dicembre

Misurai 48 botti d'olio. Trovai che era giunto dal quartier generale dell'esercito austriaco un maggiore Wilson dei Howspeck's Dragoons in viaggio per Malta. Accompagnai il capitano Culverhouse dal governatore e da là andai alle carceri per visitare il filosofo Dolomieu con il maggiore Wilson, che ottenne il permesso di vederlo; ma fu tenuto a parlargli soltanto in italiano e alla presenza di una guardia carceraria. Le sofferenze di questo grande uomo ricadranno un giorno sui suoi oppressori. L'*Ann* completò il suo carico di vino. Inviati 48 botti di olio.

19 dicembre

L'*Ann* completò di cariare l'olio. Occupato a preparare il vino per il *Romulus*. Nel pomeriggio pioggia fitta.

20 dicembre

Per tutto il giorno forti rovesci di pioggia. Imbarcai 6 botti di ceci e 18 casse di zucchero a bordo dell'*Ann*. Il riso arrivò da Catania. Cominciai a metterlo nelle botti. Solo 9 rotoli di cordame completati.

21 dicembre

Completai le fatture del carico dell'*Ann* e presi ricevuta dal capitano.

22 dicembre

Pesai 9 botti di riso. Ricevetti con la posta da Palermo una lettera (duplicata)

dell'8 corrente dal sig. Brown a Malta. A mezzogiorno l'Ann salpò. Preparando vino per il *Romolus*. Una nave messinese con limoni salpò alle 4.

23 dicembre

Inviando vino a bordo del *Romolus*. Scambiate £. 8.000 con il sig. Henry Season. Fatto un versamento di £. 4.000 al sig. Tough. Vento da sud. Preparando i documenti del *Cybele*.

24 dicembre

Il *Cybele* da Milazzo ancorò di mattina. Inviai a bordo 9 botti di riso, 4 botti di scarpe e 25 rotoli di cordame. Nel pomeriggio la nave da trasporto *Adventure* arrivò da Malta portandomi diverse lettere dal sig. Brown, che m'informa della mia nomina a magazziniere del deposito a Minorca. Continuai a inviare vino a bordo del *Romolus*.

25 dicembre

Scrissi al sig. Mattei per cancellare l'ordine dello zucchero. Al sig. Tough per la sua proposta di fornire cordame e al sig. Woodhouse per 500 botti di vino di Marsala. Chiusi i documenti del *Cybele*. Scritto al sig. Bundock a Malta.

26 dicembre

Continuai a inviare vino a bordo del *Romolus*. Un'oziosa giornata con i siciliani. Nel pomeriggio il *Cybele* salpò.

27 dicembre

Ordinai al sig. D'Amico d'acquistare ancora 4.000 salme di vino di Milazzo, avendomi informato il sig. Tough che aveva interrotto la sua trattativa a Mascali per quella quantità. Inviai 4 casse di zucchero e 18 botti di riso a bordo del *Romolus* e il rimanente vino del Faro, in tutto 116 botti. L'*Adventure* cominciò a scaricare il suo carico, avendo ottenuto la pratica.

28 dicembre

Preparando diversi tagliandi. Lo *Champion* ancorò nel pomeriggio, con il sig. Pollard a bordo.

29 dicembre

L'*Adventure* continuò a scaricare il suo carico. Il *Boreas* iniziò a prendere carico a bordo.

30 dicembre

Favorii il sig. Pollard con 2.000 onze a Palermo. Mi diede una lettera di cambio di £. 1.500 che pagai in acconto al sig. Broadbent al cambio di 51.

31 dicembre

Preparando fatture etc. per il *Romolus*. Il *Boreas* continuò a prendere carico.

1 gennaio 1801

Inviai una botte di scarpe a bordo del *Romolus*. I ceci (o 'cici') arrivarono da Catania in una feluca.

2 gennaio

Regolai con il contabile del *Romolus*. Cominciai a scaricare i ceci.

3 gennaio

Continuai a inviare carico a bordo del *Boreas* e a scaricare i ceci.

4 gennaio 1801, domenica

Scrissi al governatore Ball e al sig. Bundock a Malta.

5 gennaio

Il *Boreas* continua a caricare. Scaricando i ceci dalla feluca.

6 gennaio

Un giorno di festività e non è stato fatto niente.

7 gennaio

Imballando piselli. Il *Boreas* continua a caricare.

8 gennaio

Riempiti e pesati 111 botti di piselli. Inviai 48 a bordo del *Romolus*. Il *Boreas* completa a 400 botti.

9 gennaio

Preparando la mia partenza per Palermo. Chiusi tutti i conti con il sig. Anfuso.

10 gennaio

Il *Romolus* salpò di mattina. Vento verso nord

11 gennaio

Vento settentrionale.

12 gennaio

Questa mattina alle dieci partii da Messina su una speronara. Il tempo era bello. Avevo un funzionario della dogana e un prete per compagni di viaggio. Il 13 il tempo continuava ancora molto bello. E la mattina del 14 sbarcammo a Termini al fine di proseguire via terra per Palermo, distante 24 miglia. La campagna era romantica e le vedute belle, sebbene viaggiassimo vicino al mare. Circa a 6 o 7 miglia da Palermo passammo una casa o meglio villa di campagna di un nobile che era decorata da tutti i lati con le più mostruose figure di pietra immaginabili. L'intera creazione animale-

sca era qui fusa e mischiata insieme che a descrivere avrebbe lasciato chiunque perplesso. Non potei fare a meno di rimpiangere che così tanto denaro era stato speso qui per la passione e il capriccio di un uomo, che se fosse stato usato nell'alleviare i bisognosi avrebbe reso centinaia di famiglie a loro agio. Alle 3 arrivammo a Palermo.

15 gennaio

Andai a trovare il sig. Paget per informarlo del mio ritorno ma scoprii che non poteva essere visto. Cominciai a chiudere i miei conti con il sig. Tough. Trovai diverse lettere dal sig. Brown. Scrissi al sig. Woodhouse di Marsala per incontrarmi domenica prossima ad Alcamo.

16 gennaio

Aspettai il sig. Paget. Continuai a preparare i miei documenti.

17 gennaio

Impiegato a preparare tagliandi come prima.

18 gennaio domenica

Alle prime luci partì per Alcamo per incontrare il sig. Woodhouse e aumentare il mio acquisto di vino di Marsala. Arrivai ad Alcamo alle 3. Il sig. Woodhouse non venne.

19 gennaio

Alle dieci partì da Alcamo per tornare a Palermo, dopo aver inviato un corriere a Marsala con le mie proposte. Alle 5 giunsi a Palermo.

20 gennaio

Questa mattina arrivò il sig. Woodhouse, non essendo arrivato prima di domenica il corriere che io gli inviai il 15, cosa che gli impedì d'incontrarmi a Alcamo. Strinsi con lui un contratto per 1.000 botti di vino, 500 da essere consegnate il 31 marzo e 500 il 30 giugno. Cenai per invito con il sig. Paget.

21 gennaio

Continuai a preparare i miei documenti.

22 gennaio

Occupato come prima.

23 gennaio.

Occupato allo stesso modo. Ricevetti il conto del sig. Mattei per il vino di Mascali.

24 gennaio

Continuai a preparare i miei tagliandi etc. Cenai con il capitano Culverhouse del *Romulus* in compagnia del sig. Paget etc.

25 gennaio domenica

Occupato con i miei documenti come prima. Acquistate 1.450 staie di ceci a 19 ½ tarì per staia consegnata a Malta.

26 gennaio

Continuai ai miei documenti come prima. Un giorno di pioggia.

27 28 gennaio

Ultimati tutti i miei documenti e preparato per partire per Messina.

29 30 31 gennaio, 1 e 2 febbraio

Aspettando l'arrivo del postale da Napoli, non potendomi il sig. Tough accompagnare prima di aver sbrigato due navi americane, cosa che dipendeva dalla ricezione di lettere da Napoli. A mezzogiorno del 2 la posta arrivò.

3 febbraio

Alle dieci di mattina partimmo da Palermo in una carrozza e alle tre arrivammo a Termini. Qui ingaggiammo un peschereccio per portarci a Milazzo. Mentre la barca si stava preparando consumammo un eccellente pranzo, in particolare di pesce, procuratoci dal proprietario della 'Locanda della Fortuna' dove ci fermammo. Alle 6 c'imbarcammo e a forza di remare e veleggiare giungemmo a Milazzo nel pomeriggio del 4, alle 5. Trovai che il *Boreas* aveva salpato per Messina 6 giorni dopo aver preso il carico con grande sollecitudine.

5 febbraio

Chiusi il carico del *Boreas* e tutti gli altri affari con il sig. D'Amico.

6 febbraio

A mezzogiorno partii per Messina, dove arrivai alle 6. Trovai arrivata la *Triton*.

7 febbraio

Chiusi il carico del *Boreas*. Presi ricevute, consegnai fatture e scrissi al sig. Bundock, a cui allegai pure la fattura del carico di Felton.

8 febbraio

Occupato a sistemare i miei documenti.

9 febbraio

Preparai fatture corrette del carico di Felton (il sig. Broadbent aveva segnato ogni botte in modo sbagliato) e allegai al sig. Bundock.

(pagina vuota)

25 febbraio

Oggidì il sig. Season ricevette alle 2 un espresso dal sig. Gibbs a Palermo in cui

questo affermava che tra Francesi e Napoletani la pace era conclusa con l'esclusione del commercio inglese dai porti di Napoli e Sicilia; e che per questo motivo lui si stava preparando ad imbarcarsi con tutti i suoi beni alla volta di Malta. Mi consultai immediatamente col luogotenente Hewitt e decidemmo di noleggiare una nave per portar via quanto di nostra proprietà restava in questo porto, che consisteva in piselli, riso e vino. Se anche la necessità potesse non essere tanto grande, quanto era rappresentato, noi la considerammo come una questione di prudente precauzione. Noleggiai un brigantino polacca del sig. Broadbent per 340 onze.

26 febbraio

Cominciai a inviare vino. Inviai 18 botti di piselli a bordo di una speronara maltese noleggiata dal sig. Wilkie. Alle 5 il vento girò verso nord ed essendo il *Boyne*, la nave su cui intendevo viaggiare, perfettamente pronta decisi su invito del sig. Hewitt a sospendere la mia partenza per 1 o 2 giorni, in modo da prendere provvedimenti per assicurare le restanti proprietà del governo nell'isola, e inviammo il *Boyne* con le nostre lettere a Malta.

27 febbraio

Continuai a inviare vino a bordo del *Catarina*. Alle 4 $\frac{1}{4}$ Lord William Stuart sul *Champion* si fermò nel porto. Il sig. Hewitt ed io andammo a bordo quando ci aggiornò che un armistizio era stato concluso tra i Francesi e il re di Napoli, il cui articolo principale era espellere i Britannici dai porti di Napoli e Sicilia e che solo 6 giorni erano concessi. Ci chiese di fare ogni sforzo e procedere con il suo convoglio verso Malta. Scrisi al sig. Tough a Palermo per proteggere i beni rimasti a Milazzo. Feci a Messina una falsa vendita di 1.700 salme di vino al maggiore Barnes e autorizzai il sig. Broadbent ad agire ivi privatamente per mio conto, sia per la sua spedizione, sia per qualsiasi altra cosa potesse presentarsi a riguardo.

28 febbraio

Continuai a inviare vino a bordo del *Catarina*. A mezzogiorno l'*Adventure* arrivò da Milazzo. Inviai 12 botti di piselli. Scrisi al sig. Tough che avevo venduto il vino che sarebbe rimasto a Messina. Alle 5, dopo aver salutato i pochi amici che avevo a Messina, m'imbarcai e alle 6 salpai con un bel vento da nord e mi diressi a tutte vele per Malta.

1 marzo

Abbiamo avuto tutta la notte un venticello leggero e nel corso della seguente mattinata passavamo il monte Etna e nella serata Siracusa.

2 marzo

Il tempo continuò bello con leggeri soffi di vento, cosa che ci permise di procedere ma lentamente.

Il 3 marzo, alle 4 del pomeriggio, abbiamo ancorato a Malta; immediatamente andai a trovare il capitano Ball e lo misi a conoscenza della situazione dei miei affari in Sicilia. Trovai con lui il sig. Wilkie, l'agente all'approvvigionamento appena nominato, e comunicai anche a lui cosa ancora poteva essere atteso dalla Sicilia. M'informò che la mattina della scorsa domenica aveva inviato due navi a Girgenti per il restante carico. Il 4 andai a trovare il sig. Bundock (dopo aver ricevuto la mia nomina a magazziniere del deposito di Minorca) e gli comunicai ogni cosa riguardo ai conti che avevo lasciato in Sicilia.

Il 5 arrivò di mattina lo *Speedwell* dall'Egitto. Avevo avuto una qualche idea di lasciare i miei affari nelle mani del sig. Wilkie, ma lo trovai così incompetente di portarli a termine che giudicai prudente sollecitare il sig. Bundock a farsene carico; alla qual cosa egli acconsentì. Di conseguenza gli consegnai tutti i miei documenti e andai a trovare il capitano Ball per chiedergli se mi ordinasse un passaggio per Minorca sullo *Speedwell*. Consegnai a lui il contratto che avevo stretto con Woodhouse di Marsala. Mi chiese di trasferirlo al sig. Wilkie, cosa che io feci il mattino seguente.

La mattina del 6 il *Triton* arrivò da Messina senza aver potuto prendere a bordo un carico di vino a Milazzo, in conseguenza del fatto che tutte le navi inglesi erano state invitate a lasciare entro 24 ore i porti della Sicilia. Alle 6 di sera salpammo sullo *Speedwell* e veleggiammo alla volta di Minorca.

Niente d'importante avvenne fino al 9 mattina quando, alle prime luci, osservammo un veliero che sotto bandiera inglese veniva dritto contro di noi con tutte le vele alzate e le 'sweeps' fuori. Alle 6 $\frac{1}{4}$ esso giunse vicino a noi e alzò bandiera francese (avendo prima ammainato l'inglese) e sparò un colpo di cannone. Noi restammo sulla nostra rotta, mentre questo continuava a sparare. Alle 7 virammo di bordo e gli sparammo una bordata o due, per cui sollevò tutte le vele per andarsene, cosa che gli riuscì fare con una direzione delle 'sweeps', grazie alle leggere brezze ed essendo bene sopravvento.

Il 17 marzo arrivammo di mattina a Mahon.