

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 339.5(450.361Trst)"183/184"

Prejeto: 25. 7. 2019

**Peter Vodopivec**

dr., znanstveni svetnik v p., Poljanska cesta 15, SI-1000 Ljubljana  
E-pošta: peter.vodopivec@guest.arnes.si

## Trst, paroplovna družba Avstrijskega Lloydja in tržaške razprave o svobodi trgovine v predmarčni dobi

### IZVLEČEK

Članek uvodoma opozarja na razvoj tržaškega pristanišča v tridesetih letih 19. stoletja in ustanovitev družbe Avstrijskega Lloydja, nato pa na razpravo o avstrijski carinski politiki, nacionalno-ekonomskem sistemu Friedricha Lista in liberalnih gospodarskih idejah, ki so se v štiridesetih letih 19. stoletja razvile v Journalu Avstrijskega Lloydja. Na usmeritev Journala naj bi posebej vplival ravnatelj Avstrijskega Lloydja Karl Ludwig von Bruck, od leta 1844 pa tudi urednik Ernst von Schwarzer in zagovorniki liberalizacije avstrijske carinske politike v dvorni komori. Trst je tako postal prizorišče razprave o avstrijski zunanjetrgovinski politiki, ki se drugod v monarhiji še ni mogla razmahniti. Po predstavah Journalovih urednikov in dopisnikov bi morala biti monarhija samostojen in enoten gospodarski prostor, Trst pa ne le avstrijski emporij, temveč tudi trgovski posrednik med Nemčijo, srednjo Evropo, Sredozemljem in Azijo.

### KLJUČNE BESEDE

Trst, Avstrijski Lloyd, Journal Avstrijskega Lloydja, prohibitivni sistem, Friedrich List, zaščitne carine, svobodna trgovina, nemška carinska zveza

### ABSTRACT

#### TRIESTE, THE STEAM NAVIGATION COMPANY OF AUSTRIAN LLOYD, AND TRIESTE'S DEBATES ON FREE TRADE IN THE PRE-MARCH ERA

The contribution begins by highlighting the development of the port of Trieste in the 1830s and the founding of Austrian Lloyd, and then focuses on the debate on Austrian customs policy, the national economic system of Friedrich List, and liberal economic ideas developed during the 1840s in the Austrian Lloyd Journal. The Journal's orientation was particularly influenced by the director of Austrian Lloyd, Karl Ludwig von Bruck, and since 1844 also the editor Ernst von Schwarzer, as well as members of the Court Chamber advocating the liberalization of Austria's customs policy. Trieste thus became the scene of the debate on Austria's foreign trade policy, which could not yet reach full swing elsewhere in the monarchy. According to Journal's editors and correspondents, the monarchy should be an independent and uniform economic area, with Trieste serving not only as the Austrian emporium, but also as a trade intermediary between Germany, central Europe, the Mediterranean region, and Asia.

### KEY WORDS

Trieste, Austrian Lloyd, Austrian Lloyd's Journal, prohibitive system, Friedrich List, protective customs policy, free trade, German Customs Union

## Začetki Avstrijskega Lloydja

»Tožbe zaradi mnogih trgovskih poslov, ki jih je naš drugače tako živahen Trst izgubil v novejšem času, so preveč resne in vsesplošne, da ne bi vsakemu domoljubu nalagale dolžnost, naj se z vsemi močmi bori proti izgubam v škodo javne blaginje«, je v uvodniku z naslovom *Pia Desideria für Triest* v tržaškem *Journalu* Avstrijskega Lloydja 22. decembra 1841 zapisal nepodpisani pisec in nadaljeval: »Naše trgovanje z angleškimi manufakturnimi izdelki v Levanto se je znatno zmanjšalo in ga je prevzela Anglija sama. Iz te dežele, iz Holandije in celo iz Brazilije dovažajo v Levanto cele tovore železa, sladkorja in kave. Siciljski proizvodi in pridelki iz Male Azije in Jonskih otokov, sicer najbolj priljubljeni tovari tukajšne trgovine, ne prihajajo več v Trst, temveč jih prevažajo neposredno na sever. Tukajšnje pretovarjanje egipčanskega bombaža za Anglijo je skoraj povsem upadlo, južna Rusija pa ne pošilja več pšenice, oljnih semen in volne, temveč si je našla bližja tržišča na severu ... (In) naša trgovina z volno se je zmanjšala z znatnimi pošiljkami v Anglijo in Belgijo po kopnem, medtem ko se trgovina s kolonialnim blagom vse bolj omejuje na Genova na lombardski strani in na Hamburg ter od tam preko Češke in Nizozemske na zahodne meje monarhije ...«<sup>1</sup>

Upadanje tržaške pomorske trgovine, o katerem je zaskrbljeno pisal uvodničar *Journala* Avstrijskega Lloydja, se je začelo v drugi polovici tridesetih let 19. stoletja. Do srede tridesetih let se je, kot je v leta 1836 napisani in dve leti pozneje na Dunaju natisnjeni knjigi o tržaškem svobodnem pristanišču ugotavljal Henrik Costa, število v Trst prihajajočih in iz Trsta odhajajočih ladij, registriranih za dolgo plovbo, še opazno povečevalo. Leta 1833 je po njegovih podatkih v tržaško pristanišče iz sredozemskih, zahodno- in severnoevropskih ter preokoceanskih pristanišč priplulo 874 ladij s 170.581 tonami tovora, »odjadralo« pa 868 ladij s 173.568 tonami blaga. Dve leti pozneje je število ladij dolge plovbe, ki so priplule v Trst, naraslo kar na 1691, 1730 pa jih je iz Trsta »odjadralo«. Toda obseg in teža tovora, ki so ga te ladje pripeljale in odpeljale, se že nista več sorazmerno povečala, saj naj bi ga v Trst prišlo »le« 225.538 ton, iz Trsta pa odšlo 220.998 ton.<sup>2</sup> Kljub temu je bil

<sup>1</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, VI, N. 102, 22. 12. 1841, »Pia Desideria für Triest«.

<sup>2</sup> Ladje male obalne plovbe, ki so ob istrski in jadranski obali plule vse do Jonskih otokov, v teh podatkih niso zajete; njihovo število je bilo seveda še precej večje. Med ladjami dolge plovbe, ki so v letih 1833–1835 priplule v tržaško pristanišče in odplule iz njega, je bilo največ avstrijskih (leta 1835 638 v Trst in 727 iz njega); od leta 1833 se je povečalo število ladij z grško zastavo (leta 1835 143 v Trst in 146 iz njega), zmanjšalo pa število ladij z angleško in francosko zastavo (leta 1835 108 angleških v Trst in 121 iz njega, medtem ko naj bi v Trst priplule le štiri francoske ladje, pet pa naj bi jih odplulo). 48 ladij, ki so leta 1835 priplule v Trst, je imelo ameriško zastavo (gl. Costa, *Der Freihafen von Triest*, str. 180–181).



Henrik Costa: *Der Freihafen von Triest*, 1838.

Henrik Costa v uvodu v svojo knjigo še prepričan, da Avstrija, ki je »tiho in mirno širila svojo trgovino«, ne zaostaja za drugimi trgovskimi državami, Trst pa je postal »eno najpomembnejših svetovnih tržišč«.<sup>3</sup> Podobno je leta 1839 ameriški diplomatski predstavnik z Dunaja poročal v Washington, da je »Trst lepo in večinoma novo, živahno poslovno mesto. Njegovo pristanišče je odlično in ima zadostno globino vode za skoraj vse ladje ... Trguje v glavnem z Levanto, Anglijo, Brazilijo, Severno Ameriko, Egiptom in Neapljem ter obeta, da bo postalo v nekaj letih mesto znatnega pomena ...«<sup>4</sup>

V resnici se je tržaška trgovina že v letih 1837–1838 znašla v krizi, ki je bila na eni strani posledica spremenjenih razmer v sredozemskem pomorskem trgovanju, na drugi pa težavnih prometnih zvez Trsta z notranjostjo monarhije in avstrijskega prohibitivnega carinskega sistema. Tržaško pristanišče samo zase ni generiralo trgovine, temveč je živelo predvsem od posredniškega trgovanja, v tridesetih letih pa so v

<sup>3</sup> Prav tam, str. III (Vorwort).

<sup>4</sup> Coons, *Steamships*, str. 2–3.

sredozemsko trgovino neposredno posegla zahodno- in severnoevropska, zlasti nemška pristanišča, ki so navezala neposredne stike z grškimi in otomanskimi pristanišči, kar je za Trst pomenilo veliko izgubo. Pri tem so tržaško pristanišče, kot je leta 1837 ugotavljal britanski konzul v Trstu sir Thomas Sorell, dodatno hromile stroge in dolgotrajne karantene, ki so jim bile ladje iz Trsta podvržene v tujih pristaniščih.<sup>5</sup> Sorell je že marca 1837 poročal v London, da »je uvoženo blago v več vodilnih trgovskih vejah presešlo potrebe mesta ter možnosti pretovarjanja, ponovnega izvoza in potrošnje v monarhiji«. Nesorazmerje med ponudbo in povpraševanjem naj bi bilo posebej očitno pri štirih »pomembnih vrstah blaga«: kavi, bombažu, sladkorju in olju.<sup>6</sup> Leta 1838 so bila skladišča že tako polna, da je uvoz opazno padel, trgovci pa so morali, da so lahko pokrili dolgove, blago prodajati po znižanih cenah. »Polom je sledil polomu v hitrem redosledu«, je aprila 1838 pisal Sorell. »Posledica je bila vesplošna panika, s katero je bilo skoraj konec vsega, kar je spominjalo na trgovski kredit in zaupanje. V kratkem času med marcem in julijem se je tja do trideset trgovskih hiš v Trstu znašlo v položaju, ko so morale odložiti svoja plačila ...«<sup>7</sup>

Kriza v tržaškem pomorskem prometu pa sprva vsaj v finančnem pogledu ni občutneje prizadela paroplovne družbe Avstrijski Lloyd,<sup>8</sup> ki je bila ustanovljena dve leti prej. Parniki pač tedaj še niso imeli prostora za težke tovore, zato je upad tržaške trgovine družbi Avstrijskega Lloydja škodil manj kot trgovcem in lastnikom tovornih jadrnic. Paroplovna družba Avstrijski Lloyd je bila leta 1836 ustanovljena kot druga, neodvisna sekcija zavarovalniško in ladjarsko informacijske družbe Lloyd Austriaco, ki so jo leta 1833 po vzoru londonskega Lloydja ustanovile tržaške zavarovalnice, banke in zasebni delničarji. Če je ustanovitev zasebne informacijske družbe, ki naj bi »trgovcem in zavarovalcem posredovala najzanesljivejše informacije o trgovini in plovbi iz glavnih evropskih, levantinskih in drugih tržišč«, leta 1833 še močno vznemirila vodjo dvornega policijskega in cenzurnega urada grofa Sedlnitzkega (o njeni ustanovitvi naj bi celo ne bil predhodno obveščen),<sup>9</sup> so bili visoki avstrijski uradniki s kanclerjem Metternichom in grofom Kolowratom, vodjem političnega odseka državnega sveta in glavnim cesarjevim svetovalcem za notranje zadeve, ustanovitvi paroplovne družbe Lloyd že bolj naklonjeni. Gospodarsko-politična vprašanja in vprašanja carinske politike so v avstrij-

skem državnem vrhu povzročala občutna razhajanja. Metternich je tako leta 1834 kljub nezaupanju policijskega ravnatelja Sedlnitzkega do novoustanovljene tržaške pomorsko-informacijske družbe pristal na častni naziv njenega »protektorja« in ji naslednje leto poslal svoj portret, ki so ga razstavili v čitalnici njene uprave. Hkrati je skupaj s Kolowratom podprl načrte o ustanovitvi paroplovne družbe.<sup>10</sup>

Kljub temu pa so imeli nekateri visoki uradniki pri njenem ustanavljanju še vedno pomisleke. Tržaški guverner, baron Joseph Weingarten, sicer ni ugovarjal stališču, da Trst potrebuje boljše in hitrejše povezave z Levanto, drugimi sredozemskimi pristanišči in zahodno Evropo, toda zamisli o ustanovitvi zasebne delniške paroplovne družbe, povezane z zavarovalniško-informacijsko agencijo, ga niso navduševale. Po njegovem mnenju bi morala Avstrija slediti francoskemu zgledu ter vzpostaviti paroplovne povezave z Grčijo, Egiptom in Istanbulom z državnimi sredstvi in parniki, ki bi jih lahko v vojnih razmerah uporabila v vojaške namene. Sicer pa naj bi, kot je v začetku leta 1836 ugotavljal v poročilu dvorni komori, Avstrijski Lloyd v Trstu ne mogel zbrati zadostne količine kapitala za nakup petih ali šestih parnikov, ki bi jih potreboval za vzpostavitev načrtovanih morskih povezav, saj naj bi med tržaškimi trgovci ne bilo dovolj zanimanja za delnice, ki so obetale manjši donos kot drugi trgovski posli, hkrati pa so pričakovali, da bo glavni Lloydov delničar država. Ustanovitelji družbe so se na državni vrh tako že leta 1835 obrnili s prošnjo, naj 300 delnic kupi država; ko se je izkazalo, da v Trstu res ni dovolj zanimanja za njene delnice, pa je državni nakup v višini 300.000 forintov nasvetoval tudi guverner Weingarten. Medtem ko so se na Dunaju še obotavljali in razpravljali, kaj storiti, se je marca 1836 za nakup 600 delnic odločil Salomon Rothschild. Weingartnova napoved, da bodo morali ustanovitelji denar za zagon tržaške paroplovne družbe poiskati na Dunaju, je bila torej točna, toda sredstva, ki so jih končno dobili z Dunaja, so bila zasebna in ne državna.<sup>11</sup> Aprila 1836 sta v ustanovitev Avstrijskega Lloydja privolila dvorna komora in cesar Ferdinand, 2. avgusta pa je zbor delničarjev sprejel statute družbe, ki sta jih nato potrdila še gubernij in leta 1837 cesar.<sup>12</sup>

V Lloydju so prve parnike naročili že, ko so še razpravljali o statutih in organizaciji družbe, maja 1837 pa je iz Trsta na prvo vožnjo proti Istanbulu odplul prvi, v Londonu zgrajeni parnik Avstrijskega Lloydja »Nadvojvoda Ludvik« (Arciduca Lodovico). Naglo so sledile druge linije. »Vzpon Egipta, svoboda Grčije, znani dogodki v Turčiji in mnogovrstne druge razmere označujejo veliko prelomnico, ki se zdaj obeta trgovini – njen povratak v staro domovino

<sup>5</sup> Riedlinger, *Journal*, str. 58. Riedlinger ni disertacije nikoli objavil, v *Zgodovinskem časopisu* pa je nanjo že leta 1964 opozoril Jože Šorn (*Zgodovinski časopis* 18, 1964, str. 300–302). O poročilu sira Thomasa Sorella gl. Coons, *Steamships*, str. 64.

<sup>6</sup> Coons, *Steamships*, str. 64.

<sup>7</sup> Prav tam.

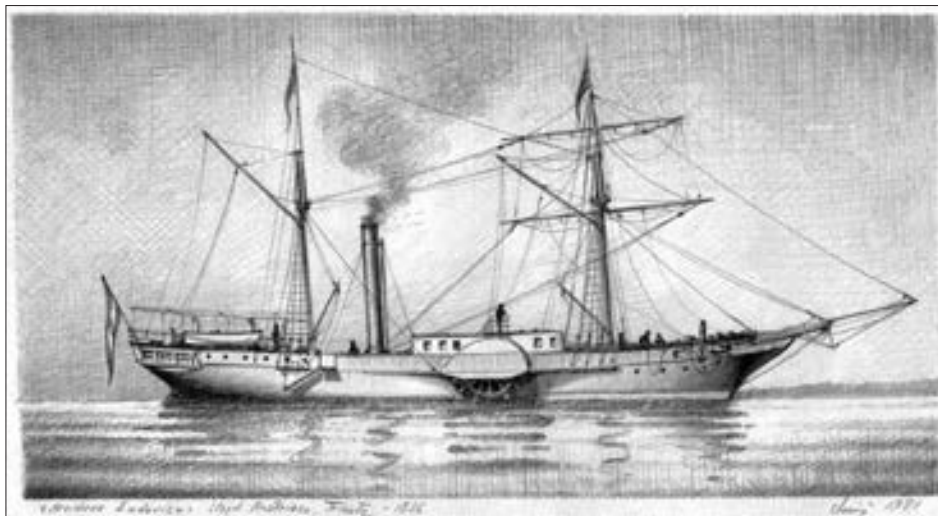
<sup>8</sup> Nem.: Die Dampschiffahrtgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd; it.: Società di navigazione a vapore del Lloyd Austriaco.

<sup>9</sup> Coons, *Steamships*, str. 1–2, 11–12.

<sup>10</sup> Prav tam, str. 31.

<sup>11</sup> Prav tam, str. 38–48.

<sup>12</sup> *Neue Gestaltung*, str. 16–22.



*Parnik Avstrijskega Lloydja »Nadvojvoda Ludvik« (Arciduca Lodovico).*

Azijo namreč«, so ugotavljali v vodstvu Avstrijskega Lloydja, ko so opozarjali na velik interes Anglije za »vzhodne zadeve« ter nove redne angleške in francoske paroplovne zveze z Egiptom, Grčijo in Istanbulom. Spremenjene razmere naj bi jasno pokazale, kako pomembno je trgovini »s pravočasno vzpostavitvijo hitrih paroplovnih zvez s temi deželami pripraviti veliko prihodnost«. In prav premislek o tem naj bi vodstvo Avstrijskega Lloydja spodbudil k pripravi »načrta redne paroplovne zveze med avstrijskimi pristanišči in Jonskimi otoki, Grčijo, Istanbulom, Smirno, Sirijo in Egiptom«. <sup>13</sup> Septembra 1837 je avstrijska poštna uprava po dolgotrajnih pogajanjih Lloydju s posebno pogodbo prepustila prevoz avstrijske pošte v grška in levantinska pristanišča, Istanbul in Aleksandrijo, Lloyd pa je že julija uvedel redno paroplovno zvezo med Trstom in Istanbulom ter novembra med grškim otokom Siroso in Aleksandrijo. Konec leta 1838 je bilo v Lloydovi floti že deset parnikov, med katerimi sta bila le dva zgrajena v Londonu, eden v Benetkah, kar sedem pa v Trstu. <sup>14</sup> Družba je razen tega nemajhen del kapitala porabila za vzpostavitev zalog (angleškega) premoga in levantinskih pristaniščih ter za drugo opremo in zaloge.

Toda Avstrijski Lloyd je kljub temu, da so časopisi poročali o udobju, ki so ga bili potniki deležni na njegovih parnikih, z levantinskimi linijami naglo

zašel v finančne težave. Izgube, ki so jo povzročile linije v Levanto, ni mogla občutneje zapolniti dobičkonosna paroplovna zveza Trsta z Benetkami. Tako so se v Lloydovi upravi že sredi leta 1838 odločili, da v vzhodnosredozemskem paroplovnem programu izpustijo Kreto, nato pa še plovo med Siroso in Aleksandrijo. Hkrati so se znova obrnili na Metternicha in dvorno komoro s prošnjami za nove zakonske olajšave in ugodnosti. Del liberalneje usmerjenih visokih uradnikov je sicer menil, da naj država ne bi zakonsko privilegirala in finančno podpirala zasebnih delniških družb, vendar je hkrati sprejel stališče, da so Lloydove paroplovne povezave z vzhodnim Sredozemljem v nespornem avstrijskem državnem interesu. V državni komori, najvišjem finančnem uradu v monarhiji, so tako, čeprav šele po ponovnem omahovanju, pristali na državno garancijo za visoko Rothschildovo posojilo Lloydju ter na podaljšanje Lloydovega monopola za dobičkonosno paroplovno linijo med Trstom in Benetkami. Lloydju naklonjeno vladno stališče je tudi tokrat posebej zavzeto podprl Metternich, ki je oktobra 1838 opozarjal, da bi bil propad Lloydove paroplovne družbe za Avstrijo »velika težava«, saj ne bi povzročil le izgube »znatnega kapitala«, temveč tudi, da bi politične in trgovske koristi, ki jih ima od Lloydja monarhija, prešle v tuje roke. Avstrijski Lloyd si je razen tega s pomočjo londonskega Lloydja prizadeval z Britanci dogovoriti za prevoz britanske vzhodne pošte prek Trsta in Aleksandrije proti Suezju in Indiji. V Londonu so tedaj razmišljali o dveh možnostih: o poštni zvezi prek Francije in Marseillea ter o zvezi prek Ostendeja, Nemčije, Avstrije in Trsta. Metternich in njegovi somišljeniki na Dunaju so menili, da bi lahko Trst z britansko pošto preko Avstrije in tržaškega pristanišča postal pomemben posrednik trgovine med Veliko Britanijo in vzhodnim Sredozemljem, takšna zveza pa bi zaustavila tudi Francoze, ki naj bi Sredozemlje

<sup>13</sup> Prav tam, str. 14–15.

<sup>14</sup> Coons, *Steamships*, str. 57–63. V Londonu je bil leta 1837 prav tako kot Arciduca Lodovico zgrajen parnik Arciduca Giovanni (prvi je imel 310 in drugi 349 ton). Parnika sta dobila ime po bratih cesarja Franca, nadvojvodah Ludviku in Janezu, največji med prvimi desetimi Lloydovimi parniki pa je bil leta 1838 v Trstu zgrajeni parnik Mahmudie (467 ton), poimenovan po turškem sultanu Mahmudu, v kar je ta posebej privolil. Gl.: *Der Wanderer im Gebiete der Kunst und Wissenschaft, Industrie und Gewerbe, Theater und Geselligkeit*, N. 117, 17. 5. 1837, str. 465–466, »Beginn der Dampfschiffahrt des Oesterreichischen Lloyd nach der Levante«.



spreminjali v »francoski bazen«. Trst se je tako res spustil v pravo tekmo z Marseillem za britansko vzhodno pošto, ki pa se je leta 1839 z britansko odločitvijo za Marseille končala z Lloydovim in avstrijskim neuspehom.<sup>15</sup>

V dvorni komori so s podporo Avstrijskemu Lloydu nadaljevali tudi potem, ko je konec leta 1840 njegov predsednik postal gospodarsko-politično liberalnejše usmerjeni Karl Friedrich baron Kübeck. V štiridesetih letih so kljub ugovorom beneških trgovcev še večkrat podaljšali Lloydov monopol za linijo med Trstom in Benetkami, hkrati pa še naprej pristajali na Lloydove izključne pravice do dohodka pri prevozu pošte med jadranskimi pristanišči in Levanto ter družbi pomagali z novimi, tudi državnimi posojili. Močno zadolženi Lloyd z delnicami, ki so izgubile del prvotne vrednosti, pač ni mogel pridobiti nujno potrebnega novega zasebnega kapitala in brez državne pomoči uveljavljati avstrijskih interesov v Levanti, v dvorni komori pa tudi niso bili pripravljeni posnemati Francozov, ki so izgubam navkljub vzdrževali in širili državne paroplovne povezave, ali Britancev, ki so za pošto službo radodarno podpirali zasebne ladjarje. Avstrijski Lloyd je ostal zasebna delniška družba, ki ni mogla poslovati in se širiti brez posojil, pri čemer pa vlada na Dunaju na njeno poslovanje ni imela večjega vpliva.<sup>16</sup> V štiridesetih letih je uspešno povečala svojo floto ter število potnikov in obseg prepeljanega tovora. Medtem ko je leta 1840 z desetimi parniki prepeljala 38.886 potnikov in 2989 ton blaga, je desetletje pozneje njenih trideset parnikov prepeljalo že 215.752 potnikov in 24.484 ton blaga.<sup>17</sup>

### Vodstvo in glasilo Avstrijskega Lloyd

Ob ustanovitvi paroplovne družbe Avstrijski Lloyd leta 1836 je njen predsednik postal tržaški veletrgovec Franz von Reyer, njen poslovodni direktor pa Carl Ludwig von Bruck. Oba sta bila v Trstu priseljence. Reyer je tja prišel leta 1781 iz Celovca. Dve leti pozneje je kot nadzornik tovora odplul v Ameriko, ostal tam več let in bil po povratku v Trst med ustanovitelji trgovske družbe Pellegrini & Reyer, ki se je, ko se ji je leta 1799 pridružil tržaški trgovec Schlick, preimenovala v družbo Reyer & Schlick. V času francoske zasedbe Trsta in Ilirskih provinc se je Reyer umaknil na Dunaj in tam ustanovil novo podjetje, vendar se je po odhodu Francozov leta 1813 vrnil v Trst. Po povratku z Dunaja je enega bratranca poslal v London in drugega v Španijo ter pozneje ustanovil še trgovsko hišo v Genovi. Družba Freyer & Schlick se je ukvarjala predvsem z ladijskim prevozom blaga, toda Freyer je leta 1819 kupil tudi ra-

finerijo sladkorja v Wiener Neustadtu in jo uspešno širil. Hkrati je naglo spoznal pomen zavarovalništva v pomorski trgovini. Že leta 1803 je postal direktor zavarovalniške družbe Scrittoio di Securit , leta 1822 pa predsednik največje tržaške zavarovalnice Azienda Assicuratrice. Freyer in družba Freyer & Schlick naj bi imela v tridesetih letih glavno besedo pri ustanavljanju prve in druge sekcije Avstrijskega Lloyd.<sup>18</sup>

Medtem ko Freyerjeva življenjska zgodba nazorno kaže na poslovno rast nadvse sposobnega in uspešnega predmarčnega trgovca in podjetnika, je karierna pot skoraj tri desetletja mlajšega Carla Ludwiga (von) Brucka zgled nagle uveljavitve prav tako uspešnega podjetniškega organizatorja in upravitelja. Bruck je prišel v Trst iz Porenja. V domačem Thomashofu se je izšolal za trgovca, se kot sedemnajstletnik v pruski uniformi udeležil zadnje bitke med pruskimi četami in Francozi pri Wavru v bližini Waterlooja, kjer je bil ranjen, po odpustitvi iz vojske pa je nekaj časa delal v knjigarni novoustanovljene univerze v Bonnu. V Trst se je odpravil leta 1821 z namenom, da odide v Grčijo in se tam priključi prostovoljcem v grški vstaji proti otomanski oblasti, toda vesti o razmerah v Grčiji so ga razočarale, tako da se je zaposlil v pisarni pruskega konzula v Trstu. Tu ga je opazil Freyer, ki ga je zaposlil v Azienda Assicuratrice, Bruck pa je nekaj let pozneje postal njen tajnik.<sup>19</sup> Po mnenju ameriškega zgodovinarja R. E. Coonsa Bruck morda ni bil glavni pobudnik ustanovitve prve sekcije Avstrijskega Lloyd, nedvomno pa upravičeno uživa sloves njenega ustanovitelja.<sup>20</sup> Sooblikoval je njene statute in organizacijo ter bil vse od ustanovitve osrednja osebnost med njenimi upravniki.

Podobno vlogo naj bi imel tudi pri ustanavljanju Lloydove paroplovne družbe in odločitvi za izdajanje Lloydovega glasila. To je začelo januarja 1835 pod imenom *Giornale del Lloyd Austriaco di notizie commerciale e maritime* izhajati v italijanščini, leto pozneje pa kot *Journal des  sterreichischen Lloyd's* še v nemščini.<sup>21</sup> Izdaji sta se nekoliko razlikovali. V italijanski so bile v ospredju informacije o Lloydovih ladjah ter ladijskem prometu v tržaškem, jadranskih in sredozemskih pristaniščih ter druge pomorske, trgovske in lokalne novice iz sredozemskih in zahodnoevropskih pristanišč, občasno tudi s podatki o količinah in cenah pretovorjenega blaga. V nemški izdaji je bilo teh vesti manj, prinašala pa je tudi članke o stanju raznih gospodarskih panog v monarhiji in drugod, poročala o razmerah v posameznih avstrijskih pokrajinah in na

<sup>15</sup> Coons, *Steamships*, str. 74–86. Gl. tudi Vodopivec, Karl Ludwig von Bruck, str. 54–55.

<sup>16</sup> Coons, *Steamships*, str. 176–180.

<sup>17</sup> Bachinger, *Das Verkehrswesen – b) Seeschiffahrt*, str. 315.

<sup>18</sup> P hringer-Gr f, Reyer, Franz Thadd us von, str. 482; Coons, *Steamships*, str. 7–8.

<sup>19</sup> Reiszvitz, Bruck, Karl Freiherr von, str. 643–646; gl. tudi: Vodopivec, Karl Ludwig von Bruck, str. 57.

<sup>20</sup> Coons, *Steamships*, str. 7.

<sup>21</sup> V  lanku »Karl Ludwig von Bruck, Trst in Slovenci« sem leta 2000 pomotoma zapisal (str. 55), da so glasilo Avstrijskega Lloyd v dveh izdajah – italijanski in nemški – tiskali šele od leta 1840. V resnici je prva številka italijanske izdaje izšla 30. januarja 1835, prva številka nemške pa 5. januarja 1836.



Carl Ludwig von (od leta 1849 baron) Bruck (1798–1860) (wikipedia).

različnih področjih, celo v šolstvu, opozarjala na prometne in trgovske povezave dežel v tržaškem zaledju s Trstom in morjem ter zdaj krajše, zdaj obširneje predstavljala mesta in dežele ob sredozemskih obalah in v bolj oddaljenih delih sveta (od Južne Amerike in Azije do Polinezije). V vesteh iz zahodne Evrope sta bila v obeh izdajah časopisa posebne pozornosti deležna London in Velika Britanija, po napovedani gradnji železnice z Dunaja v Trst pa – podobno kot drugod v notranjeavstrijskih deželah – železnice in načrtovana železniška povezava Trsta z Dunajem. *Journal* je leta 1839 povzročil nemajhno razburjenje, ko je objavil članek dunajskega »civilnega inženirja«, ki se je zavzel za gradnjo železnice proti Trstu s konjsko vleko, češ da bi to gradnjo pocenilo, pri čemer bi bila hitrost prevoza resda manjša, a še vedno ustrežna.<sup>22</sup> Na članek so se v obeh izdajah Lloydovega *Journala*, pa tudi v Gradcu in na Dunaju ostro odzvali zagovorniki »lokomotivne železnice«. Nekateri med njimi – kot na primer kmetijski strokovnjak

Franz Ksaver Hlubek – so celo menili, da bi v *Journalu* članka dunajskega inženirja ne smeli objaviti. *Journalovi* uredniki so se branili, da so takšne razprave koristne, saj prispevajo k odstranitvi predsodkov, kar naj bi odzivi na sporni članek tudi dokazali.

V začetku štiridesetih let 19. stoletja so v obeh izdajah Lloydovega glasila že opozarjali na pomen študija »javnega gospodarstva«. »Študij javnega gospodarstva ('economia pubblica') iz dneva v dan pridobiva na pomenu: obsega najpomembnejša vprašanja industrije, politike in družbenega reda«, je leta 1841 v *Giornalu* pisal le z inicialkami podpisani pisec. »V zadnjem času so javno pozornost posebej pritegnile pomembne razprave o kapitalu, delu, podjetniku in delavcu.« Dejstva, ki jih je bilo mogoče videti, naj bi bila, kot je poudarjal avtor članka, nedvomno nova, toda načela (po katerih sta se razvijala družba in gospodarstvo) naj bi bila večna. »Gospodarstvenik se ne sme ustaviti, ker ga razvoj vleče s seboj in mu kali pogled. Politična ekonomija ni manj stvarna, kot je bila včeraj, je pa bolj zapletena, to je vse.« Najtežavnejša sporna vprašanja naj bi bila kljub zunanjemu političnemu videzu gospodarska vprašanja, znanost o državnem gospodarstvu pa naj bi zahtevala veliko študija in prizadevnosti, saj naj bi bili

<sup>22</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, IV, N. 94, 23. 11. 1839, »Versuch einer vergleichenden Kostenberechnung bei Anwendung der Dampfkraft und Pferdekraft auf Eisenbahnen, mit Bezug auf die Wien–Triester Bahn«.

v njenem delokrogu »javna in zasebna dela, velike in majhne industrije, zunanja in notranja trgovina, bolnišnice in zapor, bogati in revni ...«. Njena poglavitna naloga naj ne bi bilo le ugotavljanje dejstev, temveč tudi načel, po katerih poteka gospodarsko življenje.<sup>23</sup>

*Giornale* je že leto prej objavil obširen članek o merkantilizmu, fiziokratizmu in »sistemu Adama Smitha«, ki so ga v uredništvu priredili po časopisu *Il Progresso*.<sup>24</sup> Nepodpisani avtor oziroma prirejevalec je najprej prikazal merkantilistični in fiziokratiški »sistem« ter ugotovil njuno »enostranost«. Merkantilisti naj bi, kot je pisal, prevelik pomen pripisovali denarju, zunanji trgovini, trgovinski bilanci in vlogi države v gospodarstvu (»merkantilni sistem ni dal ljudstvom nič, državi pa vse«), medtem ko naj bi fiziokrati enostransko poudarjali vlogo ene same gospodarske panoge, kmetijstva, čeprav naj bi bilo, kot naj bi na »čelu vseh italijanskih ekonomistov« opozarjal Gian Rinaldo Carli, jasno, da »una classe sola non è atta a formare una società«. Toda v isti sapi se je bilo po mnenju pisca članka težko upreti »čaru« fiziokratskega zavzemanja za svobodo trgovine. »Tem večja bo svoboda, ki jo uživajo trgovci, obrtniki in tovarnarji, tem večje bo tekmovanje med trgovci surovin in prodajalci manufakturnih izdelkov, kar bo spodbujalo rast cen prvih in zniževalo cene drugih«, naj bi prepričljivo opozarjali fiziokrati. Na slabosti merkantilističnega in fiziokratskega sistema naj bi v slavnem delu *O naravi in vzrokih bogastva narodov* poskušal odgovoriti Adam Smith, ki naj bi bil prepričan, da je »vir bogastva delo, da veliko dela in mezd ustvarja velike in raznolike kapitale ter da veliki in obsežni kapitali povečujejo bogastvo, s katerim je na razpolago mnogo rok, ki se lahko usmerijo v manufakture, notranji in zunanji promet ter trgovino«. »Če ravnamo in delujemo tako, je mogoče doseči razcvet celotne nacije, vendar morata pri vsem tem vladati konkurenca in svoboda«, naj bi bilo Smithovo stališče, s katerim se je spogledoval tudi avtor oziroma prirejevalec članka. V Smithovem delu naj bi bile sicer med »tisočimi najsvetlejšimi resnicami ter plemenitimi in točnimi načeli« tudi številne netočnosti in zelo resne napake, toda »velikanske« naj bi bile tudi njegove odlike. Tako naj bi se hitro razširilo po vsej Evropi, »povsod naj bi ga prevajali, študirali in komentirali«.

O Smithu ter njegovem delu in nazorih je v obeh

izdajah glasila Avstrijskega Lloydja v naslednjih letih še večkrat stekla beseda. Že julija in avgusta 1841, dva meseca po njenem izidu, pa so v nemško pisanem *Journalu* navdušeno omenili tudi knjigo *Nacionalni sistem politične ekonomije* Friedricha Lista, najpomembnejšega nemškega ekonomista tedanjega časa ter zavzetega zagovornika nemške carinske zveze in zaščite nemške industrije pred tujo, zlasti angleško konkurenco. Avtor članka »Manufakturna moč in trgovina« je delo imenoval »ein herrliches Werk« in posebej poudaril Listovo misel, da nemajhen del zunanje trgovine temelji na domači manufakturni proizvodnji. »Samo nacija, ki proizvaja vse vrste manufakturnega blaga po najnižjih cenah, lahko navezuje trgovinske stike z ljudstvi vseh področij in vseh kulturnih stopenj ter zadovoljuje potrebe vseh ali v njihovem pomanjkanju ustvarja nove ter sprejema v menjavo blago in živila vseh vrst«, je trdil.<sup>25</sup> Listove knjige ni podrobneje predstavil, je pa s svojim pisanjem podprl stališče tržaških trgovcev in ladjarjev, da je tudi prihodnost tržaške in avstrijske trgovine in ladjarstva odvisna predvsem od razvoja avstrijske industrije ter izgradnje železniške in prometne mreže, ki bo Trst povezala z zaledjem vse do južne Nemčije.

### O avstrijski carinski in zunanjetrgovinski politiki

Vladna *Wiener Zeitung* je 21. decembra 1841 objavila obširen prikaz *Journala* Avstrijskega Lloydja, ki ga je napisal Carl von Czoernig, v letih 1828–1841 državni uradnik v Trstu in na Dunaju in od leta 1841 vodja državnega statističnega urada v avstrijski prestolnici. Czoernig je *Journal* predstavil kot enega najsolidnejših in najzanimivejših časnikov »na svojem področju«, ki kot malokateri drugi časopis v avstrijskem cesarstvu skromno hodi po načrtovani poti in se lahko »v enaki meri, kot je razširjen v trgovskem stanu, poteguje za spoštovanje drugih bralcev«. Hkrati je poudaril vlogo in pomen Trsta, ki naj bi bil med petimi najpomembnejšimi evropskimi pristanišči za trgovino s kolonialnim blagom in najpomembnejše pristanišče za trgovino z Levanto, pri tem pa »življenjska arterija avstrijske trgovine« v njenem neodvisnem stiku s svetovnim prometom in sklepni kamen avstrijskega trgovinskega sistema tako za južne province kot za promet in trgovino vse monarhije.<sup>26</sup>

Po krizi v trgovanju in pomorskem prometu konec tridesetih let 19. stoletja se je med tržaškimi trgovci in ladjarji okrepilo spoznanje, da se mora Trst bolj kot dotlej opreti na gospodarstvo monarhije in

<sup>23</sup> *Giornale del Lloyd Austriaco di notizie marittime e commerciali*, Anno VII, N. 11, 26. 1. 1841, »Miscelanea – Economia industriale del 1840«.

<sup>24</sup> *Giornale del Lloyd Austriaco di notizie marittime e commerciali*, Anno VI, N. 1, 2. 1. 1840, N. 2, 5. 1. 1840, N. 4, 9. 1. 1840, N. 5, 12. 1. 1840, »Miscelanea – Economia Pubblica, Del sistema Mercantile, del sistema agricola degli Economisti, e del sistema di Adamo Smith o Industriale«. Uredniki so navedli, da je »articolo estrato del Giornale il Progresso, e riveduto«, niso pa navedli, za kateri italijanski časopis s tem imenom gre.

<sup>25</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, VI., N. 61, 31. 7. 1841, N. 62, 4. 8. 1841, »Die Manufakturkraft und der Handel«.

<sup>26</sup> *Wiener Zeitung*, N. 352, 21. 12. 1841, »Literarische Nachrichten, Das Journal des Oesterreichischen Lloyd«. Avtor članka je bil podpisan s Cz; da so to inicialke Karla von Czoerniga, gl.: [https://de.wikipedia.org/wiki/Der\\_Lloyd#/Journal\\_des\\_Oesterreichischen\\_Lloyd](https://de.wikipedia.org/wiki/Der_Lloyd#/Journal_des_Oesterreichischen_Lloyd).

morda še južnonemških držav, njihovo pozornost pa so pritegnila svobodnotrgovinska in liberalna gospodarska stališča. Trst je bil v predmarčnem obdobju ne le »svobodno pristanišče« s carinsko mejo, ločeno od ostale monarhije, temveč tudi v političnem pogledu svobodnejše mesto, v katerem strogi cenzurni predpisi niso v celoti veljali. V mestnih čitalnicah in kavarnah je bilo mogoče prebirati knjige, revije in časopise, ki jih v javnih lokalih v drugih avstrijskih mestih in na Dunaju ni bilo mogoče dobiti, v mesto, ki je bilo v stalnem stiku s tujimi pristanišči in deželami, pa so dnevno prihajale vesti o dogajanju v Evropi in svetu, ki so se po monarhiji širile precej počasneje.

Toda na razpravo o avstrijski zunanjetrgovinski in carinski politiki, ki se je v štiridesetih letih razmahnila na straneh *Journala* Avstrijskega Lloydja, je posebej vplivalo zbliznanje lista z dvorno komoro in njenim predsednikom Kübeckom, ki sta se leta 1841 zavzela za reformo avstrijskega carinskega sistema. V avstrijskem državnem vrhu so vse do petdesetih let 19. stoletja vztrajali pri jožefinskem, v merkantilističnem duhu oblikovanem patentu iz leta 1788 in pristajali le na redka odstopanja od v njem začrtane carinske politike. Po letu 1815 so bile v novopridobljenih oziroma vrnjenih deželah namesto prohibitivnega sistema resda uvedene visoke zaščitne carine, po nastanku nemške carinske zveze pa so na Dunaju togi prohibitivni sistem nekoliko omilili z nekaterimi delno znižanimi carinskimi tarifami.<sup>27</sup> Kljub temu Metternich, ki se je že v dvajsetih letih zavzel za večjo prožnost v trgovanju z nemškimi državami, tudi leta 1832 ni uspel s predlogom dvorni komori, naj monarhija v trgovini z južnonemškimi državami, ki so bile Prusiji manj naklonjene, opusti stroge prohibitivne ukrepe in jih zamenja z visokimi zaščitnimi carinami. V začetku štiridesetih let je odpravo prohibitivnega sistema v korist sistema zaščitnih carin ter pobudo za prožnejšo avstrijsko trgovinsko in industrijsko politiko, ki so jo izoblikovali Kübeck, Metternich, Kolowrat in Hartig, podprla tudi dvorna komora, vendar je reformne predloge zavrnil cesar.<sup>28</sup> Drugač kot v cesarjevi okolici so jih presojali v Trstu, kjer so v *Journalu* Avstrijskega Lloydja odprli strani zagovornikom reformnih zamisli in kritikom protekcionističnih zahtev avstrijske industrije. V razpravah o avstrijski zunanjetrgovinski in gospodarski politiki v *Journalu* so na ta način, kot je opozoril avstrijski zgodovinar Martin Riedlinger, prišla do izraza tudi stališča dela avstrijskega visokega uradništva, ki se ni strinjalo z dvorno in vladno zunanjetrgovinsko politiko, kar je listu vtisnilo poseben pečat.<sup>29</sup>

V *Journalu* so bili v letih 1842–1843 kljub neugodnim poročilom Lloydovih agentov z levantinskih in

grških pristanišč, ki so opozarjala, da na tamkajšnjih tržiščih ob vse večji ponudbi angleških in francoskih skoraj ni avstrijskih industrijskih izdelkov, še zadržani in še niso odpirali strani prispevkom, ki bi se obširneje spogledovali s svobodnotrgovinskimi idejami in kritizirali avstrijsko carinsko politiko. Trst je od začetka štiridesetih let znova beležil rast prometa, toda ta je bila negotova; poleg tega so razni znaki kazali, da bo imela svoje meje in da je utegne biti kmalu konec. Tržaško pristanišče je očitno postajalo vse manj privlačno celo za avstrijsko trgovino, ki so se ji odpirala nova tržišča in nove prometne poti po rekah.<sup>30</sup> V *Journalu* so bila tako v začetku štiridesetih let še v ospredju razmišljanja o prihodnosti Trsta, upadajočem deležu avstrijske trgovine v »svetovni trgovini« in potrebi po tesnejši povezanosti Trsta z zaledjem. Junija 1842 je nepodpisani pisec sprožil več mesecev trajajočo razpravo, ko je v članku o avstrijski trgovski mornarici trdil, da bo treba, če Trst zares želi postati pristanišče za avstrijsko gospodarstvo, odpraviti privilegij svobodnega pristanišča in z diferencialnimi carinami pospešiti prevoz avstrijskih izdelkov na domačih ladjah. Odgovoril mu je prav tako nepodpisani tržaški pisec, ki je menil, da mora Trst ohraniti status svobodnega pristanišča in posredniško trgovino, diferencialnim carinam pa je nasprotoval, češ da bodo omogočale monopol domačim ladjarjem in odbijale tuje trgovce. Uredniki *Journala* so konec leta v posebni prilogi pritrdili prvemu piscu, ki je v svojih člankih očitno povzegal njihova stališča in zelo verjetno tudi stališče uprave družbe Avstrijskega Lloydja. Predlog uvedbe zaščitnih carin namesto neomejene trgovinske svobode temelji na izkušnjah in zgledih drugih dežel in nacij, so zapisali, za odpravo statusa svobodnega pristanišča pa naj bi bil zgled Marseille, ki naj bi se leta 1817 »prostovoljno odpovedal pravicam svobodnega pristanišča, da si je zagotovil razširjeno tržišče v nedrjih lastne nacije«.<sup>31</sup>

Leta 1844 je v uredništvu *Journala* prišlo do pomembne spremembe. Njegov glavni urednik je postal liberalno usmerjeni Ernst von Schwarzer, ki je gospodarsko znanje in izkušnje pridobil med potovanji po Evropi, kot upravnik plemiških zemljiških posesti ter v letih pred prihodom v Trst tudi z delom v praškem obrtnem združenju in železarskih delavnicah na Moravskem. Schwarzer je bil za urednika *Journala*, kot je opozoril Martin Riedlinger, zelo verjetno imenovan na pobudo dvorne komore in zagovornikov reforme avstrijskega carinskega sistema, ki

<sup>30</sup> Drobesh, Il ruolo di Trieste, str. 357.

<sup>31</sup> Članki na to temo so se s prekinitvami vrstili od srede junija do konca oktobra 1842. Gl.: *Journal des österreichischen Lloyd* št. 50–57, 77–82, 87. 31. decembra 1842 objavljena posebna priloga zopet ni podpisana, vendar je iz vsebine razvidno, da so v njej objavljena stališča uredništva. Gl.: *Ausserordentliche Beilage zur N. 105 des Journals des österreichischen Lloyd* (31. Dezember 1842), Die oesterreichische Handelsmarine und die österreichischen Freihäfen.

<sup>27</sup> Hudeczek, *Österreichische Handelspolitik*, str. 1 in naprej.

<sup>28</sup> Riedlinger, *Journal*, str. 134; Hudeczek, *Österreichische Handelspolitik*, str. 130–134.

<sup>29</sup> Riedlinger, *Journal*, str. 71, 100–105.





Naslovnica Journala Avstrijskega Lloydja iz 16. decembra 1847.

so leta 1844 s cesarjevo zavrnitvijo reformnih predlogov doživeli neprijeten poraz.<sup>32</sup> Po Schwarzerjevem prihodu na čelo *Journala* je v uredniški politiki prišlo do opaznega obrata. Časopis je na široko odprli strani kritični obravnavi avstrijske carinske politike in zahtev avstrijskih podjetnikov po zaščiti domače proizvodnje pred tujo konkurenco, med sestavki na to temo pa so prevladovali prispevki dunajskih dopisnikov. Ti so odločno odklanjali trditve avstrijskih industrijcev, da so za premajhen izvoz avstrijskega blaga, nezanimanje zanj na levantinskih tržiščih ter prevlado francoskih, angleških in italijanskih ladij v Sredozemlju krivi tržaški trgovci in ladjarji, ter dokazovali, da so odpovedali predvsem domači podjetniki in proizvajalci. Lastniki industrijskih podjetij naj bi se zaradi pomanjkanja konkurence in monopola na domačem tržišču ne zanimali dovolj za modernizacijo, razširitev in pocenitev proizvodnje ter za nova tržišča, na katerih bi morali tekmovali s proizvajalci industrijsko razvitejših držav. *Journal* se je v zadnjih letih predmarčne dobe vztrajno zavzemal za liberalizacijo avstrijske gospodarske politike, večjo svobo-

do obrti doma in zamenjavo prohibitivnih ukrepov v zunanji trgovini z zmernimi zaščitnimi carinami. Leta 1847 je na očitke nemškega *Zollvereinsblatta*, glasila tedaj že pokojnega Friedricha Lista, da je za slabo prodajo avstrijskega blaga na levantinskih tržiščih kriv predvsem Trst, ostro odgovoril Schwarzer, ki je ob opozorilu na neuspešna prizadevanja tržaških trgovcev, da bi povečali promet z avstrijskim industrijskim blagom in njegovo prodajo, ponovil, da je glavni vzrok za zaostajanje avstrijske industrije in trgovine prohibitivni carinski sistem. Pomanjkanje ustreznih šol, bank, trgovskih zbornic in vsega, kar so podjetniki navajali kot nujni pogoj hitrejšega razvoja avstrijske industrije, naj bi bilo drugotnega pomena, saj naj bi te ustanove nastale, ko bi se pokazala potreba po njih.<sup>33</sup>

V kritičnih sestavkih proti monopolom in visoki carinski zaščiti so avtorji večinoma omenjali »avstrijsko industrijo« na splošno, šele leta 1846 je dunajski dopisnik Karl Schindler ob opozorilu, da avstrijska železarska podjetja niso sposobna dobaviti zadostne

<sup>32</sup> Riedlinger, *Journal*, str. 100-103.

<sup>33</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XII, N. 25, 13. 2. 1847, »Oesterreichs Seehandel und Industrie«.

količine tračnic za južno železnico, kritiko usmeril neposredno na železarje. Železarstvo kljub dolgoletni zaščiti ni napredovalo v skladu s potrebami časa, zato splošno dobro zahteva, da država železarjev s prohibitivnimi carinami ne podpira več, saj to le škoduje drugim panogam, je zapisal. Železarje in fužinarje je obtožil, da so ob 10-, 20- in 30-odstotnih dobičkih pod zaščito prohibitivnega sistema veliko premalo storili za modernizacijo svojih obratov, pri čemer jih je bolj kot nenaklonjene naravne in gospodarske razmere ovirala njihova cehovska miselnost. O angleški konkurenci pa je menil, da avstrijskim železarjem ni tako nevarna, kot so trdili, saj naj bi angleško oziroma britansko železarstvo ob povečanem povpraševanju zaradi gradnje železnic doma komaj sledilo domačim potrebam.<sup>34</sup>

Schindlerjev članek je med lastniki železarskih delavnic na Štajerskem in Koroškem, pa tudi drugod v Cislajtaniji povzročil veliko razburjenje. Že slaba dva tedna po njegovi objavi v *Journalu* ga je ponatisnila graška *Gratzer Zeitung*, fužinarji in železarji, ki so se nanj odzvali, pa so odločno zavračali Schindlerjeve trditve o zaostajanju avstrijskih železarskih izdelkov za tistimi iz drugih dežel.<sup>35</sup> V začetku julija 1842 je Schindlerju v *Journalu* odgovoril koroški železarski strokovnjak in nadzornik železarskega podjetja grofa Eggerja Jakob Schelliessnig, ki sicer – kot je zapisal – ni bil voljan razpravljati o tem, ali je v avstrijskem interesu prohibitivni sistem ali sistem visokih carinskih zaščit, saj so bili za nasvet o tem pristojni visoki državni uradniki, »ki zaslužijo naše brezpogojno zaupanje«. Kot povsem neutemeljene pa je zavračal Schindlerjeve očitke, da avstrijska železarska industrija v zadnjih petdesetih letih ni napredovala. Po Schelliessnigu je bilo povsem naravno, da imajo narodi, ki so že pred pol stoletja stopili na industrijsko pot, prednost pred tistimi, ki so si začeli v tej smeri prizadevati šele pred nedavnim. Avstrija, ki je dolgo veljala za kmetijsko državo, je bila v tem pogledu precejšen zamudnik in zato od nje ni bilo mogoče zahtevati nič drugega, kot da nadoknadi zamujeno in z uporabo tehničnih izboljšav čim prej dohiti predhodnike. Nekateri železarski obrati naj bi to že uspešno storili, zgled takšne uspešne modernizacije naj bi bila med drugim železarna Prevalje z vedno večjo proizvodnjo železniških tirnic. Kljub temu pa avstrijsko železarstvo po Schelliessnigovem prepričanju brez zaščite doma še ne more konkurirati angleškemu.<sup>36</sup> Toda Schindlerja Schelliessnig ni prepričal. Že julija je znova dvignil temperaturo železarskih podjetnikov, tokrat s člankom o obrtni svobodi, železarstvu in gozdarstvu, v katerem je opozarjal na prepočasno uvajanje premoga pri proizvodnji železa

in železarskih izdelkov ter ugotavljal, da je tudi to posledica cehovske miselnosti železarjev in njihove kratkovidne usmerjenosti k dobičku.<sup>37</sup>

V *Journalu*, kjer po prvem pohvalnem poročilu o izidu dela *Nacionalni sistem politične ekonomije* Friedricha Lista leta 1841 skoraj dve leti vsaj obširneje niso komentirali Listovih »nacionalnogospodarskih idej«, so oktobra 1843 objavili obširno kritiko njegovih stališč. Članek »Obramba svobodnega prometa proti napadom Friedricha Lista« je izšel v kar petih nadaljevanjih, njegov avtor pa je bil *Journalov* dunajski dopisnik dr. Hock, ki se je označil za zagovornika »svobodnega prometa«, vendar v isti sapi ugotavljal, da številnim kritikam naukov Adama Smitha, ki so jih navedli Johann Gottlieb Fichte, Adam Müller, Henri de Saint Simon, Robert Owen in Charles Fourier, ni mogoče oporekati. Prav nepopolnost Smithovega nauka naj bi pomagala do uspeha Listu in njegovim idejam. Po Hocku so zaščitne carine, za kakršne se je zavzemal Friedrich List, pomenile enostransko privilegiranje industrije v škodo zemljiške posesti in trgovine. Zato so bile vsestransko škodljive, sprejemljive pa le carine, ki so tuje proizvajalce izenačevale z domačimi.<sup>38</sup> Že nekaj mesecev za Hockom se je znova oglasil Schindler. V članku »Misli o sistemu politične ekonomije Friedricha Lista« je Listovo doktrino označil za površinsko in neznanstveno prilagoditev merkantilističnih naukov, ki temelji na značilno nemških razmerah. Podobno kot pred njim Hock je Listu očital, da teži k enostranskemu privilegiranju industrije na račun drugih gospodarskih panog in trgovine, ter posebej omenil kmetijstvo.<sup>39</sup>

Na Schindlerjev članek se je novembra 1845 navezal še dopisnik iz Prage, ki je zapisal, da ni pristaš svobodne trgovine. Z dotedanji kritiki Listovega sistema se ni v celoti strinjal, vendar ga je prav tako zavračal. Listov sistem je bil po njegovem mnenju nemški odgovor na svobodno trgovinsko teorijo Adama Smitha in le dopolnilo gospodarskih konceptov od merkantilizma do liberalizma. Bil pa je, kot je ugotavljal, nemško nacionalen in s poudarjanjem »nacionalnih interesov« nemške industrije nevaren. V piščevih očeh so bile težnje po samostojnem nacionalnem življenju sicer povsem razumljive, toda že opredeljevanje »nacionalnega« in »nacije« je povzročalo nesporazume. Listov sistem bi lahko na nekatere narode (Nationalitäten) škodljivo vplival. Ne-

<sup>34</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XI, N. 81, 21. 5. 1846, »Ueber die österreichische Eisenindustrie von Dr. S.«.

<sup>35</sup> O tem obširneje Vodopivec, *Od vodnih koles*, str. 174–178.

<sup>36</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XI, N. 108, 7. 7. 1846, N. 109, 9. 7. 1846, »Die österreichische Eisenindustrie«.

<sup>37</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XI, N. 120, 28. 7. 1846, »Gedanken über Gewerbe Freiheit, Eisenindustrie und Forstwesen von Dr. S.«.

<sup>38</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, VIII, N. 79, 7. 10. 1843, N. 81, 11. 10. 1843, N. 83, 14. 10. 1843, N. 85, 25. 10. 1843, N. 86, 28. 10. 1843, »Das Zollschutzsystem in seinen praktischen Folgen«.

<sup>39</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, X, N. 11, 26. 1. 1845, N. 12, 28. 1. 1845, N. 13, 30. 1. 1845, N. 14, 2. 2. 1845, N. 15, 4. 2. 1845, »Gedanken über Dr. Fried. Lists System der politischen Oekonomie«.

naklonjen duhu »nacionalizma«, ki naj bi se širil po Evropi, in kritičen do raznih predstav o tem, kaj sodi k narodu, je – ne da bi posebej omenjal Habsburško monarhijo – opozarjal na nevarnost, ki jo pomenijo nacionalne težnje v večnacionalni državi, »kajti nacionalizem, ki izhaja iz zahteve po združitvi sorodnih v jeziku, rahlja vezi politične družbe in države, razbija enotnost in ruši, namesto da bi združeval«. <sup>40</sup>

### Prevlada liberalnih gospodarskih stališč in odnos do nemške carinske zveze

Uredniki *Journala* v polemično razpravljanje o nazorih Friedricha Lista in njegovem Nacionalnem sistemu niso opazneje posegali. *Journal* leta 1844 tudi ni poročal o Listovem obisku na Dunaju in o uspehu, ki ga je imel s svojimi idejami ob obisku na Ogrskem. Decembra 1846, ob Listovi tragični smrti (napravil je samomor), pa se je zelo verjetno tudi v imenu uredništva s kratkim komentarjem oglašil dopisnik Schindler z Dunaja. »Friedrich List si ni v avstrijskih markah nikoli pridobil tistega pomena, ki mu ga pripisuje določen del Nemčije«, je zapisal. »Pred dvema letoma so ga na Dunaju proslavljali kot človeka, ki se mu ima nemška samozavest za marsikaj zahvaliti; njegova prizadevanja za boljše prometne poti so bila deležna vsega priznanja, v resnično nemškem svetovnem meščanskem smislu so ostali ob strani vsi spomini, ki bi lahko tedaj prizadeli Avstrijca. Toda moža znanosti ter narodnogospodarskega in državnškega usmerjevalca vsaj krogi, ki jim gre sodba o tem, v njem niso našli ...«. <sup>41</sup>

V krogih v Trstu in na Dunaju, ki jih je imel v mislih Schindler, je v zadnjih letih predmarčne dobe očitno prevladala liberalna miselnost. V začetku poletja 1847 je Trst obiskal po vsej Evropi znani nasprotnik britanskih žitnih carin in zagovornik svobodne trgovine Richard Cobden in bil z navdušenjem sprejet. Na slavnostni večerji, ki naj bi se je, kot si je Cobden zapisal v dnevnik, udeležilo okoli devetdeset »najpomembnejših trgovcev«, je med drugim govoril Bruck, ki se je navduševal nad kozmopolitizmom, kar je ugajalo tudi Cobdenu. <sup>42</sup> V *Journalu* Avstrijskega Lloydja so že dotlej pozorno spremljali vroče britanske razprave o žitnih zakonih in leta 1846 z odobravanjem poročali o odločitvi predsednika britanske

vlade Roberta Peela, da jih kljub nasprotovanju v lastni (konservativni) stranki odpravi. <sup>43</sup> V zadnjem letu predmarčne dobe pa se je na straneh *Journala* z obsežnimi prispevki večkrat oglašil tudi ugledni ter s strani Metternicha in dvora cenjeni dunajski pravnik Ignaz Wildner von Maithstein, ki je še odločneje in gostobesedneje kot predhodniki zagovarjal svobodnotrgovinska stališča. Med drugim je trdil, da med prohibitivnim sistemom in sistemom carinskih zaščit ni razlike, saj oba težita k izključitvi tujih proizvajalcev z domačih tržišč. Trgovina lahko le tam, kjer je svobodna in neomejevana, »ostane v letu in dvigne svoj feniks«, je pisal. »Trgovinska svoboda je temelj nacionalnega bogastva, pravi cilj nacionalne ekonomije«. Toda tudi Wildner-Maithstein se je strinjal, da je trgovinska svoboda v Habsburški monarhiji lahko le dolgoročni cilj. »Naj živi svobodna trgovina, čeprav leta vnaprej napovedana«, je vzkljnil januarja 1847. <sup>44</sup> Po njegovem mnenju in mnenju drugih *Journalovih* kritikov avstrijske zunanjetrgovinske politike bi morali v monarhiji namesto dotedanjega »merkantilnega« sistema uvesti »zmerne carine«, ki ne bi enostransko ščitile domačih proizvajalcev, temveč le obdavčevale dohodek tujcev na avstrijskem tržišču.

V *Journalu* so kar nekajkrat odprli strani tudi zastopnikom avstrijske industrije, ki so zavračali kritike na svoj račun, svobodno trgovino odklanjali kot utopijo in večinoma zagovarjali Listovim podobna stališča. Toda po svoji usmeritvi je *Journal* bil in ostal glasnik trgovine in trgovcev, pri tem pa »porte parole« dunajskih visokih uradnikov, ki so menili, da mora Avstrija bolj kot dotlej izrabiti ugodno geogospodarsko lego v evropski sredini, okrepiti trgovske zveze z vzhodnim Sredozemljem, kjer je bil že v načrtu prekop skozi Suez, in povečati promet z nemško carinsko zvezo, zlasti z južnonemškimi državami. Razmišljanja o bližnji vključitvi Avstrije v Zollverein so tako v Trstu kot na Dunaju odklanjali in poudarjali, da je monarhija zaključen, enoten in samostojen gospodarski prostor, kjer so zastopane vse »narodnogospodarske« panoge – od pastirstva in kmetijstva do »najbolj rafiniranega tovarniškega in trgovskega življenja«. <sup>45</sup> Kljub temu niso skrivali, da so vitalno zainteresirani za tesnejše gospodarsko sodelovanje z nemškimi državami in povezovanje z njimi. Po njihovih predstavah bi moral Trst postati ne le avstrijski, temveč tudi nemški emporij ter eden ključnih posrednikov med Nemčijo, srednjo Evropo, Sredozemljem, Levanto in Azijo.

<sup>40</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, X, N. 131, 2. 11. 1845, N. 132, 4. 11. 1845, »Zur Würdigung des Nationalen Systems der politischen Oeconomie«. O razpravi o Nacionalnem sistemu Friedricha Lista v *Journalu* gl. tudi Agnelli, *La genesi*, str. 91–95. O vplivu idej Friedricha Lista v deželah s slovenskim prebivalstvom: Lazarevič, *Spurensuche in Slowenien*, str. 529–539; Lazarevič, *Spremembe in zamišljanja*, str. 141–142.

<sup>41</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XI, N. 200, 15. 12. 1846, »Zur Erinnerung an Dr. Friedrich List«.

<sup>42</sup> *Oko Trsta*, str. 259; *L'Osservatore Triestino*, N. 80, 4. 7. 1847, str. 317–318; *Giornale del Lloyd Austriaco*, XII, N. 95, 15. 6. 1847, N. 101, 26. 6. 1847. O Cobdenovi zabeležki iz Trsta gl. Morley, *The Life of Richard Cobden*, str. 441.

<sup>43</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XI, N. 200, 15. 12. 1846, »Die Aufhebung der Kornzölle in Grossbritannien und deren Einfluss auf den europäischen Continent«.

<sup>44</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, XII, N. 10, 17. 1. 1847.

<sup>45</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, X, N. 121, 9. 10. 1845, »Oesterreichs Industrie, Land und Seehandel. I. Oesterreichs bisherige Handelsbeziehungen zum Auslande; Der deutsche Zollverein«.



Gospodarski odnosi z državami, vključenimi v nemško carinsko zvezo, so bili tako v zadnjih letih predmarčne dobe v *Journalu* deležni posebne pozornosti, njihov razvoj pa neprikritih simpatij in naklonjenosti. V Trstu so si prizadevali na različne načine pritegniti pozornost nemškega gospodarstva. Obžalovali so, da nemške države s Prusijo na čelu za tržaško pristanišče niso kazale zanimanja in so bolj kot Trstu posvečale pozornost Genovi.<sup>46</sup> »Ali bi neavstrijska Nemčija lahko našla izgovor, da Trstu ne zaupa svojega pomorskega prometa?«, so se leta 1847 spraševali v italijansko pisanem *Giornalu* in si odgovarjali: »Mislimo, da ne.«<sup>47</sup> Že leta 1842 je začel *Giornale*, pozneje pa v odzivu nanj tudi *L'Osservatore Triestino*, ki so ga prav tako tiskali v tiskarni Avstrijskega Lloydja, objavljati vrsto člankov, ki so se zavzemali za gradnjo severnoitalijanske in avstrijske železniške mreže, ki bi gravitirala proti Jadranu in tako nemško kot severnoitalijansko trgovino vse od Sardinskega kraljestva usmerila proti obema avstrijskima pristaniščema, Benetkam in Trstu. To je bilo tako očitno, da se je na tržaško-avstrijske železniške zamisli odzval celo londonski *Times*, ki je Avstriji očitil, da so njeni železniški projekti ne le izraz njenih gospodarskih, temveč tudi zunanjepolitičnih ambicij v Nemčiji in Italiji. Članek v *Timesu* so v Trstu ogorčeno zavrnil, vendar na očitke o povezanosti avstrijskih zunanjetrgovinskih in zunanjepolitičnih ambicij niso določneje odgovorili.<sup>48</sup>

Za obema izdajama Lloydovega glasila naj bi bil kot eden najpomembnejših pobudnikov in usmerjevalcev ravnatelj Avstrijskega Lloydja Karl Ludwig von Bruck. Čeprav v italijanski in nemški izdaji časopisa vsaj podpisan ni objavil ničesar, naj bi zlasti v obeh izdajah časnika objavljeni sestavki, ki so opozarjali na neizrabljene možnosti avstrijske geografske lege v »osrčju Evrope«, simpatizirali z načrti o postopnem avstrijskem zblizjevanju s Zollvereinom ter razmišljali o srednjeevropskem gospodarsko-prometnem in trgovinskem povezovanju, izražali tudi njegova stališča. Kot je opozoril italijanski zgodovinar Arduino Agnelli, je Bruck razmišljal o neke vrste modificirani različici Listove ideje o gospodarski zvezi, ki bi povezala srednjeevropski gospodarski prostor od severne Italije do južne Nemčije in od vzhodnih do zahodnih meja Habsburške monarhije s Habsburžani na čelu.<sup>49</sup> Samo z inicialkami podpisani dunajski dopisnik *Journala* je leta 1845 v članku o avstrijski gospodarski prihodnosti opozarjal, da je ozemlje monarhije »križišče trgovskih poti s severa proti jugu in z vzhoda na zahod«, urednik *Journala*

Schwarzer pa je istega leta zapisal, da je »svetovno zgodovinsko poslanstvo Avstrije nesporno v posredovanju med Vzhodom in Zahodom«, pri čemer je s svojimi »nemškimi, romanskimi, slovanskimi in drugimi ljudstvi«, povezanimi z osebnostjo vladarja, »sama zase mala Evropa«; pri tem je sebe in somišljenike opredelil kot »odkrite častilce razširjenega notranjeevropskega trgovinskega gibanja.«<sup>50</sup> Bruck je ostal svojim predmarčnim gospodarskim predstavam, kot je znano, zvest tudi v petdesetih letih 19. stoletja, ko je postal avstrijski trgovinski in finančni minister ter se je zavzemal za preoblikovanje monarhije v moderno liberalno-industrijsko državo, ki bi z ustrezno politiko gradnje prometnih zvez in zunanjetrgovinskega odpiranja postala vodilna sila širšega srednjeevropskega gospodarskega in carinskega prostora. Trst je imel v teh zamislih, ki jih je Bruck tik pred smrtjo leta 1860 strnil v knjigi *Die Aufgaben Österreichs*, še naprej vlogo najpomembnejšega avstrijskega pristanišča in zunanjetrgovinskih vrat v svet.<sup>51</sup>

*Journal* Avstrijskega Lloydja je od 1. januarja 1846 izhajal na naslovnici opremljen z nazivom: *Zentral Organ für Handel, Industrie, Schiffahrt und Volkswirtschaft*,<sup>52</sup> njegov urednik Ernst von Schwarzer pa je leto pozneje samozavestno ugotavljal, da je »Trst edino mesto v Avstriji, v katerem izhaja industrijskim in narodnogospodarskim interesom posvečen časopis«. Uredniki *Journala* so se večkrat pritožili, da izvlečke in podatke Journalovih člankov, ne da bi navedli, objavljajo tudi drugi avstrijski, zlasti dunajski časopisi. V isti sapi so še leta 1847 obžalovali, da je marsikaj tega, kar je *Journal* objavljal, le redko zašlo v druge »vaterländische Zeitungen«, ter da v zvezi z *Journalu* objavljenimi razpravami in članki niso prejeli vprašanj, predlogov ali ugovorov.<sup>53</sup> V neposrednem tržaškem zaledju se na pisanje *Journala* Avstrijskega Lloydja in tržaške razprave prav tako niso pogosteje in neposredno odzivali. V prilogi *Laibacher Zeitung – Illyrisches Blatt* so na primer februarja 1842 ponatisnili dva meseca prej v *Journalu* objavljeni članek »Pia Desideria für Triest«,<sup>54</sup> nadaljevanja razprave o tržaški trgovini in avstrijski trgovinski politiki pa niso povzeli ali komentirali. Posamične, večinoma opisne članke o razmerah v obrti, trgovini in prometu ali dele v *Journalu* objavljenih razprav so objavljali tudi v Gradcu in

<sup>46</sup> O tem podrobneje: Agnelli, *La genesi*, str. 87–130.

<sup>47</sup> *Giornale del Lloyd Austriaco*, XIII, N. 23, 9. 2. 1847, »Sulla comunicazione del Mar Adriatico colla Baviera«. Gl. tudi: Agnelli, *La genesi*, str. 117.

<sup>48</sup> *Supplemento all'Osservatore Triestino, L'Osservatore Triestino*, N. 95, 8. 8. 1847.

<sup>49</sup> Agnelli, *La genesi*, str. 102–103.

<sup>50</sup> *Journal des österreichischen Lloyd*, X, N. 41, 6. 4. 1845, »Oesterreichs commerciale Zukunft«; *Journal des österreichischen Lloyd*, X, N. 111, 16. 9. 1845, »Oesterreichs Industrie, Schiffahrt, Land und Seehandel«.

<sup>51</sup> Bruck, *Die Aufgaben Österreichs*; Vodopivec, Karl Ludwig von Bruck, str. 57–58.

<sup>52</sup> Na naslovnici *Journala* so do leta 1845 ime lista zapisovali *Journal des österreichischen Lloyd*, od 1. januarja 1845 pa *Journal des Oesterreichischen Lloyd*. Da bi se izognil nesporazumu, v članku ime lista ves čas zapisujem, kot so ga prvotno zapisovali na naslovnici: *Journal des österreichischen Lloyd*.

<sup>53</sup> Riedlinger, *Journal*, str. 115.

<sup>54</sup> *Illyrisches Blatt*, N. 8, 24. 2. 1842, str. 29, »Pia Desideria für Triest«.



Celovcu, kritičnim razpravam o predmarčni avstrijski gospodarski politiki pa so nekoliko širokogrudneje odprli strani le v graškem glasilu Notranjeavstrijskega industrijskega in obrtnega združenja *Notranjeavstrijskem industrijskem in obrtnem listu*.<sup>55</sup>

Podatkov o tem, kako razširjen je bil *Journal* v habsburških prestolnicah, na Dunaju in v Budimpešti, ter koliko je imel naročnikov in bralcev drugod v monarhiji, na njegovih straneh ni mogoče zaslediti. Prebiral in prejemale pa so ga očitno marsikje, tudi v neposrednem tržaškem zaledju. Trst je bil pri tem od monarhije, čeprav njeno najpomembnejše pristanišče, vse do konca predmarčne dobe ne le s carinami, temveč tudi s cenzurnimi predpisi ločeno okno v svet in včasih bolj, drugič manj odprto prizorišče javnih razprav, ki se drugod v cesarstvu in njegovih prestolnicah še niso mogle svobodno razmahniti.

## VIRI IN LITERATURA

### ČASOPISI

*Der Wanderer im Gebiete der Kunst und Wissenschaft, Industrie und Gewerbe, Theater und Geselligkeit*, 1837.

*Giornale del Lloyd Austriaco di notizie marittime e commerciali*, 1840, 1841, 1847.

*Illyrisches Blatt*, 1842.

*Journal des österreichischen Lloyd*, 1839, 1841, 1842, 1843, 1845, 1846, 1847.

*L'Osservatore Triestino*, 1847.

*Wiener Zeitung*, 1841.

### LITERATURA

Agnelli, Arduino: *La genesi dell'idea di Mitteleuropa*. Milano: Dott. A. Giuffrè Editore, 1971 (Pubblicazioni della Facoltà di giurisprudenza della Università di Trieste, 11).

Bachinger, Karl: Das Verkehrswesen – b) Seeschiffahrt. *Die Habsburgermonarchie 1848–1918; Band I: Die Wirtschaftliche Entwicklung* (ur. Alois Brusatti). Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1973, str. 312–315.

Bruck, Carl Ludwig von: *Die Aufgaben Österreichs*. Leipzig: Verlag von Otto Wigand, 1860.

Coons, Ronald E.: *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats. Austrian Policy towards the Steam navigation Company of the Austrian Lloyd 1836–1848*. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1975.

Costa, Heinrich: *Der Freihafen von Triest, Österreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel*. Wien: in der P. P. Mechitarischen-Congregations-Buchdruckerei, 1838.

Drobesch, Werner: Il ruolo di Trieste tra i porti marittimi e fluviali austriaci (1719–1918). *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei traffici* (ur. Roberto Finzi, Loredana Panaritti, Giovanni Panjek). Trieste: LINT, 2003, str. 349–367.

Hudeczek, Karl: *Österreichische Handelspolitik im Vormärz 1815–1848*. Wien: Konegen, 1918 (Studien zur Sozial-, Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte, XI).

Lazarevič, Žarko: Friedrich List: Spurensuche in Slowenien. »Die Vereinigung des europäischen Kontinents«. *Friedrich List – Gesamteuropäische Wirkungsgeschichte seines ökonomischen Denkens* (ur. Eugen Wendler). Stuttgart: Schäffer-Poeschel, 1996, str. 529–539.

Lazarevič, Žarko: *Spremembe in zamišljanja: gospodarsko-zgodovinske refleksije*. Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino, 2015 (Razpoznavanja = Recognitiones, 25).

Morley, John: *The Life of Richard Cobden, Volume I*. London: Chapman and Hall, 1881.

*Neue Gestaltung des Oesterreichischen Lloyd's in Triest*. Triest: bei M. Weis Typ. Des Oesterr. Lloyd's, 1836.

*Oko Trsta* (ur. Viktor Novak in Fran Zwitter). Beograd: Državni izdavački zavod Jugoslavije: 1945.

Pühringer-Gräf, Andrea: Reyer, Franz Thaddäus von. *Neue Deutsche Biographie* 21, 2003, str. 482 (dostopno na: <https://www.deutsche-biographie.de/sfz97681.html>).

Reiswitz, Johann Albrecht Freiherr von: Bruck, Karl Freiherr von. *Neue Deutsche Biographie* 2, 1955, str. 643–646 (dostopno na: <https://www.deutsche-biographie.de/sfz5992.html>).

Riedlinger, Martin: *Journal des österreichischen Lloyd, seine Stellung zur Regierung* (doktorska disertacija). Wien, 1948.

Vodopivec, Peter: Karl Ludwig von Bruck, Trst in Slovenci. *Prispevki za novejšo zgodovino* 40, 2000, št. 1 (Zbornik Milice Kacin-Wohinz), str. 49–67.

Vodopivec, Peter: Od vodnih koles k parnim strojem, od lesenega oglja k premogu. *Strategije in prakse energetske oskrbe v Sloveniji* (ur. Žarko Lazarevič in Aleksander Lorenčič). Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino 2015 (Vpogledi, 11), str. 165–179.

### SPLETNA STRAN

[https://de.wikipedia.org/wiki/Der\\_Lloyd\\_#Journal\\_des\\_Oesterreichischen\\_Lloyd](https://de.wikipedia.org/wiki/Der_Lloyd_#Journal_des_Oesterreichischen_Lloyd)

<sup>55</sup> *Inneroesterreichisches Industrie- und Gewerbeblatt*.




---

 S U M M A R Y
 

---

**Trieste, the steam navigation company of Austrian Lloyd, and Trieste's debates on free trade in the pre-March era**

The article focuses on the development of the port of Trieste in the 1830s as well as the founding of Austrian Lloyd's information and insurance (1833) and steam navigation (1836) departments. Although Austrian Lloyd was a private stock company, its founding of the steam navigation company also received support from high Viennese officials, including Metternich and Kolowrat, as well as financial assistance from Salomon Rothschild. However, in 1837–1838, the rivalry between Austrian Lloyd and western and northern European shipowners in the Mediterranean sea weakened the city port. Amidst this crisis, Austrian Lloyd's steam navigation company faced financial difficulties as well and successfully resolved them only after it obtained state guarantees and Rothschild's loan. Taking a sympathetic stance on Lloyd, Metternich maintained that the collapse of the steam navigation company would cause Austria to suffer not only economic harm but also the loss of its political influence in the Mediterranean region.

The central figure of Austrian Lloyd was Karl Ludwig von Bruck, who is also believed to have steered the *Journal of the Austrian Lloyd*. Since 1835, the latter circulated in Italian under the title *Giornale del Lloyd Austriaco di notizie commerciale e maritime* and from 1836 onwards also in German, titled *Journal des österreichischen Lloyd's*. During the crisis, the German *Journal* started to promote the idea that Trieste should, now more than ever, rely on the monarchy's economy. However, in the early 1840s, when the emperor declined the proposal to abolish the Austrian prohibitive customs system, the editors also opened its pages to critics of the Austrian customs policy. In 1844, the liberally-oriented Ernst von Schwarzer became the editor of *Journal*. Since then most of the *Journal's* correspondents who flirted with free-trade ideas, rejected the national-economic system of Friedrich List, wrote with sympathy, but also reservations about Adam Smith, and called for the construction of the railway network that would connect various parts of the monarchy, southern Germany, and Italy with Trieste were from Vienna. Trieste became the scene of an all-Austrian discussion on Austria's trade and economic future, which could not yet reach full swing elsewhere in the monarchy and Austrian Lloyd's *Journal* became the "porte parole" of not only Trieste tradesmen, but also correspondents from Vienna and other Austrian cit-

ies who called for the liberalization of the economic policy. Reflections on Austria's inclusion in the German customs union were rejected both in Trieste and Vienna, the argument being that the monarchy was a complete, uniform, and an independent economic area. However, according to the writings of *Journal's* editors and correspondents, Trieste should become not only an Austrian emporium, but one of key trade and transport intermediaries between Germany, central Europe, the Mediterranean region, Levant, and Asia.

---

 R I A S S U N T O
 

---

**Trieste, la società di navigazione a vapore del Lloyd Austriaco e il dibattito triestino sul libero scambio nell'era anteriore al marzo 1848**

L'articolo richiama l'attenzione sullo sviluppo del porto di Trieste negli anni '30 del XIX secolo e sulla fondazione della prima sezione del Lloyd Austriaco che si occupava di informazioni commerciali e assicurazioni (1833) e, in seguito, della seconda sezione, dedicata alla navigazione a vapore (1836). Il Lloyd Austriaco era una società per azioni privata e la costituzione della società di navigazione era supportata anche da alti funzionari di Vienna con a capo Metternich e Kolowrat. Dal punto di vista finanziario, la sua fondazione è stata sostenuta da Salomon Rothschild. Tuttavia, a causa della concorrenza tra le compagnie di navigazione dell'Europa occidentale e settentrionale, nel 1837–1838 il porto di Trieste dovette confrontarsi con una crisi e anche la società di navigazione a vapore del Lloyd Austriaco si trovò in difficoltà finanziarie che riuscì a superare solo con le garanzie dello Stato e con un prestito di Rothschild. Favorevole nei confronti di Lloyd fu, tra gli altri, Metternich, il quale sosteneva che il crollo della compagnia di navigazione avrebbe significato per l'Austria non solo una perdita economica ma anche una perdita della sua influenza politica nel Mediterraneo.

La figura centrale del Lloyd Austriaco fu Karl Ludwig von Bruck che sarebbe stato anche la mente principale del periodico della società. Esso veniva pubblicato in italiano dal 1835 con il nome *Giornale del Lloyd Austriaco di notizie commerciali e marittime* e, a partire dal 1836, anche in lingua tedesca con il nome *Journal des österreichischen Lloyd's*. Nel *Journal* tedesco, sotto l'influenza della crisi, si rafforzò l'opinione che più che mai Trieste dovesse fare affidamento sull'economia della monarchia e nei primi anni '40 del secolo XIX, quando l'imperatore respinse la proposta di abolire il sistema doganale proibitivo austriaco, i redattori del giornale aprirono le pagine anche ai critici della politica doganale austriaca. Nel

1844, Ernst von Schwarzer divenne caporedattore del Journal e tra i giornalisti a favore delle idee di libero scambio che respingevano il sistema nazionale di economia politica di Friedrich List, scrivevano con riserbo di Adam Smith e si appellavano alla costruzione di una rete ferroviaria che avrebbe collegato le varie parti della monarchia, la Germania del sud e l'Italia a Trieste, prevalevano i corrispondenti di Vienna. Trieste divenne teatro di un dibattito pan-austriaco sul futuro economico e commerciale austriaco che altrove nella monarchia, compresa Vienna, non poteva ancora espandersi. Il Journal del Lloyd Austriaco diventò non solo il portavoce dei commercianti triestini, ma

anche dei fautori viennesi e austriaci in generale che erano a favore della liberalizzazione della politica economica. A Trieste e a Vienna furono respinte le riflessioni sull'inclusione dell'Austria nell'Unione doganale tedesca e fu sottolineato che la monarchia era uno spazio economico chiuso, unificato e indipendente. Secondo le opinioni dei redattori e dei corrispondenti del periodico, Trieste sarebbe dovuta diventare non solo un emporio austriaco ma anche uno dei principali intermediari commerciali e di trasporto tra Germania, Europa centrale, il Mediterraneo, il Levante e l'Asia.



*Lloydova palača v Trstu*  
(Otto Normalverbraucher [CC BY-SA 2.0 at (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/at/deed.en>)])



*Okrasno čelo na Lloydovi palači v Trstu*  
(Guido Linke, Freiburg [CC BY-SA 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>)])