

1.04 Strokovni članek

UDK 711.453.4(450.361Trst)"18"  
656.615(450.361Trst)"18"

Prejeto: 9. 7. 2019

**Eva Holz**dr., znanstvena svetnica v. p., ZRC SAZU, Zgodovinski inštitut Milka Kosa, Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana  
E-pošta: eva.holz@zrc-sazu.si

## Henrik Costa in njegov opis svobodnega pristanišča Trst leta 1838

### IZVLEČEK

Leta 1838 je na Dunaju izšlo delo Henrika Coste *Der Freihafen von Triest. Oesterreich Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel*. Razdeljeno je na tri poglavja. V prvem so predstavljeni morski tokovi, vetrovi, »slabi« in »dobri« letni časi, ki so lahko ovirali dostop do pristanišča, in geografska lega mesta. Avtor spregovori o dostopnosti pristanišča po morju in kopnem. V drugem delu je pregledno in na kratko predstavljena zgodovina pristanišča od Karla VI. do leta 1836, v tretjem delu pa so predstavljeni institucije in organi oblasti, ki so bili potrebni za uspešno delovanje svobodnega pristanišča. Temu delu so dodane statistične tabele o trgovanju in frekvenci prometa v pristanišču med letoma 1815 in 1835.

### KLJUČNE BESEDE

Henrik Costa, tržaško pristanišče, trgovina, ploeba na dolge razdalje, obrežna ploeba (kabotaža), borza, zavarovalništvo, lazaret

### ABSTRACT

#### HENRIK COSTA AND HIS DESCRIPTION OF THE FREE PORT OF TRIESTE IN 1838

In 1838, the book by Henrik Costa *Der Freihafen von Triest. Oesterreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel* was published in Vienna. The work is divided into three chapters. The first chapter describes the geographical position of the city of Trieste, sea currents, winds, »good« and »bad« seasons, which might hinder access to the port. The author presents the port's accessibility by sea and land. The second chapter provides a concise and systematic overview of the history of the port, from Charles VI to 1836, and the third chapter presents the institutions and authorities necessary for the smooth operations of the free port. This part also contains statistical tables on the trade and the frequency of port traffic between 1815 and 1835.

### KEY WORDS

Henrik (Heinrich) Costa, Trieste port, trade, long-distance navigation, coastal navigation (cabotage), stock exchange, insurance industry, lazaretto

rovanja in druge trgovske pogodbe – oproščeni žigosanja, razen v spornih primerih pred sodiščem. Prav tako so bili žigosanja oproščeni posli tujih konzulov, kolikor niso posegali v javno delovanje c. kr. oblasti.

### *Gibanje plovbe in trgovanja od leta 1815 do vključno 1835*

V tem poglavju je Costa zelo na kratko spregovoril o statističnih pregledih plovbe in trgovanja. Ugotovil je, da je precej razpršenih podatkov, ni pa skupnega pregleda, zato se je potrudil sestaviti take preglednice. Na 65 straneh je objavil posamezne tabele, ki govorijo o dejavnosti tržaškega pristanišča v letih 1815–1836: 1. pregled trgovskih ladij, ki so plule na dolge razdalje in so priplule v Trst od leta 1815 do vključno leta 1832; 2. pregled vseh ladij, ki so od leta 1815 do vključno leta 1832 zapustile Trst; 3. pregled vseh trgovskih ladij, ki so v letih 1833, 1834 in 1835 priplule v Trst ali izplule iz njega; 4. pregled uvoza in izvoza v letih 1833, 1834 in 1835; 5. pregled uvoza in izvoza zalog izbranih artiklov med letoma 1826 in 1835; 6. pregled izbranih artiklov v petletjih v obdobju 1816–1835 z dodatnim pobotom razmerja uvoza v vsakem petletju; 7. pregled denarne vrednosti uvoza in izvoza od leta 1814 do vključno 1833.



### S U M M A R Y

#### **Henrik Costa and his description of the free port of Trieste in 1838**

In his book *Der Freihafen von Triest. Oesterreichs Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel* (1838), Henrik Costa attempted to convey the importance of the free port of Trieste as a nexus between Mediterranean ports on the one hand and the continental Austria and German territories on the other. In the first chapter, he described the geographical conditions for the establishment of the port and its gradual growth. He also mentioned fairly difficult land connections between Trieste and the interior, which frustrated wagoners in the eighteenth century and later drivers from the continental part of Austria. In the second chapter, the author offered a brief and systematic overview of the port's history spanning the rule of Charles VI and 1836. In the third and most comprehensive chapter, he focused on the period between 1814 and 1836, but whenever necessary, he would also reach back into the eighteenth century. In this section, Costa presented institutions that were of crucial importance for the operations of the free port, ranging from the gubernium, the mer-

cantile and commercial court, the consulate of the sea, the police, the naval division, the politico-economic magistrate, the sanitary magistrate, and the lazaretto to the port office, stock exchange, insurance companies, and Austrian Lloyd. Furthermore, the author provided a detailed description of the modes of transport from Trieste to the interior, the nautical school and the shipyard, monetary and bill of exchange transactions, and publicly sworn official metrologists. This chapter also contains statistical tables on the movements of ships, on the departures and arrivals of ships navigating the Mediterranean and those bound for Asia and the Americas, as well as on trade from 1815 to including 1835.

### R I A S S U N T O

#### **Henrik Costa e la sua descrizione del porto franco di Trieste nel 1838**

Nel libro *Der Freihafen von Triest. Oesterreich Hauptstapelplatz für den überseeischen Welthandel* del 1838, Costa cercò di far presente l'importanza del porto franco di Trieste come porto intermedio tra i porti del Mediterraneo e l'interno dell'Austria e dei *Länder* tedeschi. Nella prima parte si soffermò sulle condizioni geografiche che diedero origine alla nascita del porto e la sua graduale crescita. Non mancò di menzionare il percorso piuttosto difficile che da Trieste passava sulla terraferma verso l'interno di cui nel XVIII secolo si lamentavano i mulattieri e successivamente i carrettieri dell'interno dell'Austria. Nella seconda parte espose brevemente e in modo trasparente la storia del porto dal periodo di Carlo VI all'anno 1836. Nel terzo capitolo, che è anche quello più esauriente, si dedicò al periodo tra il 1814 e il 1836 e, quando lo ritenne opportuno, fece un'escursione temporale anche nel XVIII secolo per descrivere le singole istituzioni. Questo capitolo presenta le istituzioni necessarie per il funzionamento del porto franco, dalla Gubernia (governatorato) ai tribunali di commercio e di cambio mercantile, dal consolato marittimo alla polizia, dalla divisione navale al magistrato politico ed economico, dal magistrato medico-sanitario al lazaretto, dall'ufficio dell'autorità portuale alla borsa, dalle compagnie di assicurazione al Lloyd Austriaco. Descrisse dettagliatamente anche i tipi di trasporto da Trieste all'entroterra, la scuola nautica e il cantiere navale, le finanze, le operazioni con effetti cambiari e gli esperti giurati di misurazioni. A questo capitolo sono aggiunte delle tabelle statistiche sui movimenti delle navi, sugli arrivi e sulle partenze delle navi che navigavano nel Mediterraneo e di quelle che navigavano verso l'Asia e le Americhe, nonché sugli scambi mercantili dal 1815 al 1835 compreso.