

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




---

 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.