

1.01
014)"1850/19"
Prejeto 13. 9. 2000

UDK (453.3 Trst):330.34(4-

Peter Vodopivec*

Karl Ludwig von Bruck, Trst in Slovenci

IZVLEČEK

Avtor opozarja na slovenska pričakovanja po izgradnji južne železnice, da bodo nove železniške poti skupaj z bližino tržaškega pristanišča pomembno pospešile tudi gospodarski razvoj slovenskih dežel. Pri tem opozarja, da imajo načrti tržaških in kranjskih gospodarskih načrtovalcev korenine v razpravah o avstrijski zunanji trgovini in prihodnosti tržaškega pristanišča, ki so v štiridesetih letih 19. stoletja potekale v Trstu na straneh italijanske in nemške izdaje glasila avstrijskega Lloydja. Za obema časopisoma naj bi stal ravnatelj avstrijskega Lloydja Karl Ludwig von Bruck, v petdesetih letih avstrijski trgovski in finančni minister, sicer pa pristaš velikonemške ideje in zamisli o veliki srednjeevropski, avstrijsko-nemški carinski zvezi, v kateri bi bil Trst glavno jadransko in sredozemsko pristanišče. Bruckove zamisli in slovensko-tržaška pričakovanja pa se niso uresničila. Trst je ostal do začetka 20. stoletja z zaledjem povezan le z južno železnico in predvsem pristanišče za osrednji in jugozahodni del Cislajtaniije. Pri tem je bil trgovsko in pomorsko odvisen od razvoja v zaledju, sam pa tega razvoja ni občutneje pospeševal in tudi ne vidneje vplival na njegovo modernizacijo.

Ključne besede: železnice, zunanja trgovina, modernizacija, pristanišče, zaledje

ABSTRACT

KARL LUDWIG VON BRUCK, TRIESTE AND SLOVENES

The author draws attention to the Slovenian expectations that arose after the construction of its southern railway. The new railways and the vicinity of the Port of Trieste were expected to accelerate significantly the economic development of the Slovenian provinces. He also points out that the economic strategists in the provinces of Trieste and Carniola based their plans on the discussions on Austrian foreign trade and the future of the Port of Trieste. These discussions were running in Trieste in the 1840s, on the pages of the Italian and German editions of the journal of Lloyd's of Austria. The man behind these journals was believed to be Karl Ludwig von Bruck, Director of Lloyd's of Austria, who was to become Austrian Trade and Finance Minister in the 1850s. He supported the idea of a Greater Germany and that of a great central European, Austro-German customs union, with Trieste as its main Adriatic and Mediterranean port. However, von Bruck's ideals, as well as the expectations of Trieste and Slovenia, never materialized. Until the beginning of the Twentieth century, the southern railway remained Trieste's only link with the hinterland, with its port serving mainly the central and the southwestern Cislaitania. Trieste thus remained commercially and shipping dependent on the development in the hinterland and was unable to make any significant contribution to its modernization.

* Dr., znanstveni svetnik, Inštitut za novejšo zgodovino, SI-1000 Ljubljana, Kongresni trg 1

Key words: railway, foreign trade, modernization, the seaport, hinterland

Trst je imel v gospodarskih zamislih in načrtih slovenskega meščanstva v drugi polovici 19. stoletju pomembno, nekaj časa celo osrednje mesto. Postopna liberalizacija avstrijske gospodarske politike in razmeroma ugoden gospodarski razvoj sta že v petdesetih letih spodbujala optimistične napovedi, da se je začel z novo železniško povezavo med Dunajem in Trstom tudi za bližnje in bolj oddaljeno tržaško zaledje čas hitrejšega gospodarskega razvoja in moderne industrije. Prepričanje, da imata Kranjska in Ljubljana zaradi ugodne lege v bližini tržaškega pristanišča vse možnosti, da postaneta tako živahno sečišče prometnih in trgovskih poti kakor privlačno področje za "gradnjo fabrik", so v začetku petdesetih let zastopale celo drugače previdne Novice, ki so pod Bleiweisovo uredniško taktirko sicer zadržano opozarjale, da gospodarske novosti za slovenske dežele ne bodo imele pozitivnih posledic, če jih ne bodo spremljale globlje spremembe z ustreznim dvigom izobrazbene ravni prebivalstva in družbeno-kulturno modernizacijo.¹

Misel, da je gospodarska prihodnost Avstrije, širšega tržaškega zaledja in zlasti Kranjske tesno povezana z razvojem tržaškega ladjarstva, pristanišča in trgovine, so zagovarjali tudi v kranjski trgovski in obrtni zbornici. Njen tajnik Vinko Fereri Klun je leta 1856 v "industrijskih pismih", ki jih je objavil v Laibacher in Grazer Zeitung² ugotavljal, da je Kranjska v "industrijskem in trgovinskem pogledu" v celoti odvisna od Trsta in je zato rast avstrijskega pomorstva, Trsta in tržaške trgovine, ne le v splošnem avstrijskem, temveč tudi posebnem kranjskem interesu. Poslanstvo Trsta še zdaleč ni le v tranzitni trgovini, je opozarjal, avstrijski Lloyd ("genijalna stvaritev našega finančnega ministra")³ nosi v sebi zametke avstrijske Hanze. Lloydovo ladjevje, razcvet avstrijske (vojne) mornarice, živahne trgovske zveze s čezmorskimi deželami in ekspanzivna kolonialna politika, naj bi po Klunu Avstriji odpirali vrata na tuja tržišča in ji zagotavljali prepotrebni "veter", ki bo "napel jadra njene trgovine" in jo pognal k hitrejšemu napredku. Klun je bil v petdesetih letih še optimistično prepričan, da bo znala Avstrija dobro izkoristiti možnosti, ki so jih ponujali Trst, njegova zemljepisna lega in tržaška paroplovna družba, in zato ni dvomil tudi o kranjski (in notranjeavstrijski) industrijski prihodnosti.⁴

Že v šestdesetih letih pa se je izkazalo, da pot v "industrijsko prihodnost" ne bo tako enostavna in da bližina Trsta sama po sebi ne spodbuja industrijske rasti in modernizacije v bližnjem in širšem tržaškem zaledju. Trst je postal potem, ko je bila proga proti Dunaju leta 1857 zgrajena v vsej svoji dolžini, pomembno izvozno pristanišče za ogrske kmetijske izdelke, mnogo manj kot so to želeli tržaški trgovci in gospodarski načrtovalci v njegovem zaledju, pa tudi luka za avstrijsko obrt in industrijo.⁵ Zlasti za kranjsko, delno pa tudi štajersko in koroško gospodarstvo je bila južna železnica precej "enosmeren prepih", saj je bistveno bolj odpirala vrata cenenu tujemu - kmetijskemu in industrijskemu - blagu na deželna tržišča kot

¹ Novice, list 17, 24. 4. 1850, str. 71. Gl. še Peter Vodopivec: Gospodarski in socialni nazori Bleiweisovega kroga. Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike 7 - Bleiweisov zbornik, Ljubljana 1983, str. 29 sl.

² Peter Vodopivec: O gospodarskih in družbenih pogledih V. F. Kluna. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja, 1983, št. 1-2, str. 15-23.

³ Prav tam, str. 17; mislil je na Ludwiga von Brucka.

⁴ Prav tam.

⁵ Hanns Haas: Triest im altösterreichischen Verkehrssystem. Wien, München, Zürich 1985, str. 93.

pospeševala tamkajšno proizvodnjo in izvoz. Trst je razen tega v drugi polovici petdesetih let - torej neposredno po izgradnji železnice - zajela skoraj desetletje trajajoča depresija, ki jo je spremljal občuten padec trgovine in prometa.⁶ Vzroki za krizo so bili različni, do mere politični (posledica Krimske vojne, združevanja Italije ter izgube Lombardije in nekaterih drugih italijanskih tržišč), v prvi vrsti pa gospodarski - rezultat spremenjenih trgovskih in prometnih razmer, zamud pri gradnji južne železnice v primerjavi s severno, postopnega avstrijskega usmerjanja k svobodno trgovinski politiki in obračanja severnejših, hitreje se razvijajočih avstrijskih dežel (Spodnje Avstrije, Češke in Moravske) k nemškim trgovskim središčem in nemškemu prostoru.⁷ V drugi polovici šestdesetih let sta se sicer tržaška trgovina in promet kratkotrajno spet obetajoče povečala, toda v sedemdesetih sta - posebej po krizi leta 1873 - znova upadla. Leta 1871 je znašal delež avstrijske zunanje trgovine prek Trsta samo 16% , medtem ko je bil delež južnonemških držav in Saške v skupnem uvozu in izvozu monarhije precej večji (južna Nemčija 23%, Saška celo 30%).⁸ Nov, trajnejši vzpon tržaške trgovine in prometa se je začel šele konec sedemdesetih in v začetku osemdesetih let 19. stoletja.

Tržaški trgovci in ladjarji so se na depresijo v šestdesetih letih odzvali z vrsto člankov in publikacij, v katerih so razmišljali o vzrokih za upad prometa prek tržaškega pristanišča in o ukrepih za njegovo oživitvev. Avstrijske oblasti so pozivali k ekspanzivnejši trgovinski in pomorski (tudi kolonialni) politiki, obžalujoče ugotavljali, da se avstrijsko trgovsko ladjeve prereditko pojavlja v afriških, azijskih in (južno)ameriških pristaniščih, obenem pa kritično opozarjali na pomanjkanje kapitala za aktivnejše trgovske posle v Trstu, spodbujali k ustanavljanju trgovskih in bančnih družb ter se zavzemali za tesnejšo povezavo tržaškega pristanišča z bližnjim in širšim zaledjem.⁹ Med najbolj odmevnimi so bila razmišljanja in pobude bančnika in veletrgovca Pasquala Revoltelle, "tržaškega Fuggerja" (kot ga je imenoval Konstantin Wurzbach)¹⁰ in dolgoletnega prijatelja Karla Ludwiga von Brucka, enega ustanoviteljev in prvega ravnatelja paroplovne družbe avstrijskega Lloyda. Karl Ludwig von Bruck, ki je bil v petdesetih letih avstrijski trgovinski in finančni minister, je leta 1859 zaradi obtožb, da je sodeloval v finančni prevari, napravil samomor. Tedaj so kratko zaprli tudi Revoltello, vendar so ga zaradi pomanjkanja dokazov že čez nekaj dni izpustili. Revoltella je v prvi polovici šestdesetih let pod vtisom gradnje sueškega prekopa in napovedi o gradnji brennerske železnice proti Benetkam (ta je v očeh tržaških trgovcev pomenila novo grožnjo njihovim poslom) sestavil obsežno spomenico, v kateri je predstavil svoje poglede na možnosti in perspektive, ki jih Sredozemlju, Jadranu, Avstriji in Trstu

⁶ Prav tam, str. 92-93. Giuseppe La Giudice: Trieste, L'Austria ed il canale di Suez, Università degli Studi, Catania 1979, str. 121-146, 175 sl. Nereo Salvi: La crisi di trasformazione dell'emporio di Trieste in porto di transito (1856-1865), v: La crisi dell'impero Austriaco dopo Villafranca, Istituto per la storia del risorgimento italiano, Comitato di Trieste e Gorizia, Monciatti editore, Trieste 1961, str. 200-252.

⁷ Prav tam.

⁸ H. Haas, nav. d., str. 92.

⁹ Gl. npr.: Origine, progresso e decadenza del moderno commercio di Trieste e modo di rilevarlo di Marco Roschovich, Trieste 1865.

¹⁰ Biographisches Lexicon des Kaiserthums Oesterreich von Dr. Konstant. Wurzbach, 25 Teil, Wien 1873, str. 396-398.

odpira nova vodna pot proti Rdečemu morju, Indiji in Srednjemu Vzhodu.¹¹ Po Revoltelli bi morala Avstrija napeti vse sile, da bi se aktivno vključila v "svetovno in prekoceansko trgovanje", se na eni strani otresti tradicionalne letargije, ki naj bi označevala njeno gospodarsko politiko, in se agresivneje uveljaviti na vzhodnih in azijskih tržiščih, na drugi pa kolonialno trgovino, ki je potekala prek severno-nemških pristanišč, kolikor mogoče preusmeriti v tržaško pristanišče, ter Trst prek Alp z železnico neposredno povezati z južno Nemčijo.¹²

Revoltella si je v šestdesetih letih še povečal ugled, ko je postal zaradi prijateljevanja z glavnim projektantom sueškega prekopa Ferdinandom Lessepsom podpredsednik "Compagnie universelle du Canal de Suez".¹³ S svojimi pobudami in predlogi si je tako že leta 1864 pridobil simpatizerje tudi na Kranjskem, kjer so za njegove načrte in zamisli - kot kaže - v splošnem kazali več zanimanja kot na Štajerskem in Koroškem. Revoltelline pobude in Lessepsove okrožnice, ki so napovedovale otvoritev sueškega prekopa, so sredi in v drugi polovici šestdesetih let posebej razburkale domišljijo slovenske večine v kranjski trgovski in obrtni zbornici in njenega predsednika V. C. Supana.¹⁴ V Ljubljani so bili sicer mnenja, da Revoltellin in tržaških načrtov ne bo mogoče učinkovito uresničiti, vse dokler bo Trst "svobodno pristanišče" in s carinsko mejo ločen od zaledja, navdušeno pa so se oprijeli pobud za izgradnjo druge železniške povezave s Trstom in železniških prog, ki bi Trst povezoval z Bavarsko in dalje - južno Nemčijo. Rezultat razmišljanj v tej smeri je bila vrsta železniških zamisli in predlogov, ki jih je leta 1872 tričlanski slovenski odbor¹⁵ strnil v načrt Ilirskih centralnih železnic. Ta se je zavzemal za nastanek železniške mreže, ki bi prometno in gospodarsko povezala slovensko ozemlje, na Kranjskem - v bližini Ljubljane pa je predvidel izgradnjo velikega mednarodnega prometnega križa, kjer bi se srečevale železniške poti iz južne Nemčije proti Bosni in Turčiji ter iz Dunaja in Ogrske proti Trstu in Italiji. Zamisel so zavzeto podprli tudi kranjski Nemci. "Krain ist nicht nur der Schlüssel des adriatischen Meeres, er ist auch der Schlüssel zum Oriente," je avgusta 1873 zapisal Laibacher Tagblatt.¹⁶

Predstave o Trstu, ki lahko zaradi svoje izjemne zemljepisne lege - kot najgloblje pristanišče v srednji Evropi in najsevernejše pristanišče v jadranskem rokavu Sredozemlja - postane evropsko pomemben posrednik trgovine proti Vzhodu in Aziji, so se opirale na avstrijske, tržaške in Bruckove gospodarske zamisli iz štiridesetih in petdesetih let 19. stoletja. Na teh zamislih so svoja pričakovanja gradili tudi slovenski gospodarski načrtovalci, ki so upali, da bo Trst kot najpomembnejše mestno in gospodarsko središče na slovenskem ozemlju - seveda ob ustrezni posodobitvi in odpiranju - spodbudno vplival tudi na modernizacijo zaledja in njegovo gospodarsko preobrazbo.

¹¹ Prav tam, P. Revoltella: Oesterreichs Betheiligung am Welthandel, Betrachtungen und Vorschläge. Triest 1863.

¹² P. Revoltella, nav. d.

¹³ Giulio Cervani: Stato e società a Trieste nel secolo XIX, Problemi e documenti. Università degli Studi di Trieste, Del Bianco editore 1983, str. 46.

¹⁴ Peter Vodopivec: O protekcionističnih nazorih ljubljanskega trgovca V. C. Supana. Gestrinov zbornik, Ljubljana 1999, str. 338.

¹⁵ Prav tam. V tričlanskem odboru so bili: Etbin Costa, Lovro Toman in V. C. Supan.

¹⁶ Laibacher Tagblatt, 14. 8. 1873, št. 186.

I.

V Trstu je v štiridesetih letih 19. stoletja - pred marčno revolucijo leta 1848 - potekala živahna razprava o avstrijski gospodarski in zunanjetrgovinski politiki. Njeni glavni udeleženci so bili pripadniki liberalneje mislečega dunajskega in tržaškega meščanstva, ki so se sprva previdno, nato pa vse bolj odkrito zavzemali za gospodarsko svobodo in odpravo togega, prohibitivno usmerjenega avstrijskega carinskega sistema. Svoje članke in razmišljanja so v glavnem objavljali na straneh Journala avstrijskega Lloydja, nemško pisanega glasila prve (zavarovalniško-informativne) sekcije avstrijskega Lloydja.¹⁷ Časopis je sredi štiridesetih let prerastel v najpomembnejši avstrijski gospodarsko-politični časnik, vsaj nekatera v listu objavljena stališča pa naj bi imela tudi pol uradno naravo, saj naj bi izražala nazore in reformna prizadevanja visokega avstrijskega uradništva, med drugim dvorne komore, ki je leta 1841 pod vodstvom barona Karla Friedricha von Kübecka podprla težnje po reformi avstrijske zunanjetrgovinske politike ter postopnem odpiranju avstrijskega trga in gospodarstva tujini.¹⁸

Spremembe v pogledih pomembnega dela avstrijskega državnega vrha na zunanjetrgovinsko politiko in carinski sistem, do katerih je prišlo konec tridesetih in v začetku štiridesetih let, niso bile toliko posledica želja in pritiskov podjetnikov in trgovcev kot rezultat razvoja v Nemčiji. Na Dunaju so vse do nastanka nemške carinske zveze leta 1834 težnje nemških držav po gospodarskem povezovanju spremljali v trdni veri, da ne bodo uspešne in so razlike med njimi za učinkovito gospodarsko zvezo prevelike. Udarec, ki ga je z ustanovitvijo Zollvereina doživel avstrijski prestiž v nemškem prostoru, je med prvimi razumel Metternich, ki se je že v dvajsetih letih zavzel za sprostitev v trgovanju z nemškimi državami, nato pa se je leta 1832 ponovno obrnil na dvorno komoro s predlogom, naj zaradi avstrijskih zunanjepolitičnih interesov opusti togi carinski sistem, ga nadomesti z visokimi zaščitnimi carinami in na ta način posebno južnonemškim državam, ki so bile do Prusije bolj zadržane, pokaže dobro voljo in pripravljenost za upoštevanje njihovih interesov. Dvorna komora Metternichovega predloga ni sprejela in je vztrajala pri stališču, da bi trgovinsko odpiranje monarhije ogrozilo avstrijsko industrijo. Do leta 1835 je sicer pristala na znižanje nekaterih carinskih postavk, toda avstrijski carinski sistem, ki je temeljil na patentu iz leta 1788 in je bil plod merkantilistične carinske politike, je ostal v glavnih potezah v veljavi. Avstrija je ostala leta 1834 z nastankom nemške carinske zveze tako gospodarsko izločena iz Nemčije, praktično inozemstvo.¹⁹

Pobude za reformo avstrijskega zunanjetrgovinskega in carinskega sistema in zahteve po odpiranju gospodarskega prostora monarhije so bile v naslednjih letih pod močnim vtisom tega dejstva, obenem pa tudi razmer in teženj v gospodarstvu

¹⁷ O listu obširneje: Das Journal des oesterreichischen Lloyd, Seine Stellung zur Regierung, Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades an der philosophischen Fakultät Wien, Wien im Juni 1948. Kot mi je znano, disertacija ni bila objavljena.

¹⁸ Österreichische Handelspolitik im Vormärz 1815-1848 von Dr. Karl Hudeczek: Studien zur Sozial, Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte XI, Wien 1918, str. 147, M. Riedlinger, nav. d., str. 134.

¹⁹ M. Riedlinger, nav. d., str. 75.

doma. Z gradnjo železniških prog, ustanovitvijo donavske paroplovne družbe in paroplovne družbe avstrijskega Lloyd (1836) ter z vzpostavitvijo rednih pomorskih zvez med Trstom in Levanto so se avstrijskemu gospodarstvu odpirale povsem nove perspektive, ob katerih je življenje na vseh straneh zahtevalo odstranitev starih ovir in odpiranje prostora novostim. Ne le ravnatelj avstrijskega Lloyd Karl Ludwig von Bruck, temveč tudi mnogi drugi visoki dunajski uradniki, med njimi Metternich in Kübeck, so odkrivali ugodnosti avstrijske geografsko-prometne lege in položaja obeh avstrijskih jadranskih pristanišč (Benetk in predvsem Trsta), ki naj bi prevzeli posredništvo v nemški in širši evropski levantinski trgovini. Od tod tudi Kübeckovo in Metternichovo zanimanje za načrte o gradnji sueškega prekopa v štiridesetih letih²⁰ in njuni načrti avstrijskega železniškega omrežja, ki bi nemškemu in širšemu evropskemu gospodarskemu zaledju prek Avstrije in Jadrana odprlo pot v Levanto.²¹ Gospodarski vzpon Zollverina, o katerem se je Metternich lahko sam prepričal, ko je leta 1841 obiskal južne nemške države, je ostarelega kanclerja in njegove somišljenike še utrdil v prepričanju o škodljivih posledicah, ki bi jih imela dolgotrajnejša gospodarska izločitev habsburške monarhije iz Nemčije za njeno politično mesto v zboru nemških držav. Vseeno cilj njegovih prizadevanj tudi naprej ni bila preprosta vključitev Avstrije v nemško carinsko zvezo, temveč izoblikovanje srednjeevropske gospodarske enote, v kateri bi obveljal "noli me tangere" za avstrijsko državno posebnost.²²

Pod vplivom opisanih razmišljanj, predlogov in razmer se je v drugi polovici tridesetih in v začetku štiridesetih let povečalo tudi zanimanje avstrijskega državnega vrha za razvoj tržaškega pristanišča in avstrijsko pomorsko trgovanje v Sredozemlju in Levanti. Ko je sedem tržaških zavarovalnic leta 1832 v Trstu po vzoru londonskega Lloyd ustanovilo družbo avstrijski Lloyd (Lloyd Austriaco), ki naj bi zainteresiranim posredovala informacije o ladjarjih, pomorskem prometu in trgovini, njihova pobuda še ni bila deležna posebne podpore vlade. Ustanovitvi paroplovne družbe z enakim imenom, ki je bila štiri leta kasneje - leta 1836 - ustanovljena kot "druga sekcija" prvotne informativno-zavarovalniške družbe, pa so bili na Dunaju že bolj naklonjeni. Paroplovna družba avstrijski Lloyd, ki je bila akcijsko podjetje, pri katerem so razen tržaških trgovcev finančno sodelovali tudi dunajski bankirji z Rotschildom na čelu, je bila prva avstrijska ladjarska družba, ki je zagotavljala redne zveze med Trstom in najpomembnejšimi levantinskimi pristanišči.²³ Sprva naj bi prevažala le pošto in potnike, blago pa glede na omejen in razmeroma skromen prostor, ki so ga v ta namen imeli zgodnji parniki, le v manjšem obsegu. Ustanoviteljem, z njimi pa tudi visokim avstrijskim državnim uradnikom, ki so avstrijsko parno plovo v Jadranu in Sredozemlju podpirali, se je

²⁰ Nasser Rahimi: Oesterreich und der Suezkanal, Dissertation zur Erlangnung des Doktorgrades an der philosophischen Fakultät der Universität Wien, Wien 1968, str. 123.

²¹ Za vprašanje Metternichovih in Kübeckovih pogledov na vlogo Trsta je danes že razmeroma veliko literature. Gl. zlasti: Arduino Agnelli: Le genesi dell'idea di Mitteleuropa, Pubblicazioni della Facoltà di giurisprudenza della Università di Trieste 11, Milano 1973 in Ronald E. Coons: Steamships, Statesmen and Bureaucrats, Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of Austrian Lloyd 1836-1848, Veröffentlichungen des Instituts für europäische Geschichte Mainz, Franz Steiner Verlag Wiesbaden, 1975.

²² Za Metternichova gledanja v tej zvezi še vedno tudi: Heinrich Ritter von Srbik: Metternich, Der Staatsman und der Mensch, Band II. München 1925, str. 104 in naprej.

²³ R. E. Coons, nav. d, str. 18, 39-44.

zdelo v začetku predvsem pomembno, da Avstrija ohrani in okrepi svoje mesto v sredozemskem pomorskem trgovanju, hkrati pa si ob vse agresivnejših italijanskih

in francoskih tekmecev - tudi sama širše odpre pot na levantinska tržišča. Avstrijska vlada je tako tržaškemu Lloydju zaupala prevoz pošte proti Carigradu, Aleksandriji in Smirni (prek Krfa, Patrasa, Pireja in grških otokov v Egejskem morju), hkrati pa se je nekaj časa potegovala tudi za prevoz britanske pošte proti Suezju in Indiji prek Trsta in se v tej zvezi celo spustila v pravcato tekmo s francoskim Marseillem. Ta se je leta 1839 končala z avstrijskim neuspehom, saj so se v Londonu odločili, da bodo indijsko pošto prevažali prek Francije in jo v Marseillu - ne v Trstu - natovorili na ladje za Aleksandrijo in Port Said.²⁴

Po vsem povedanem seveda ni presenetljivo, da je prevzel Trst kot najpomembnejše avstrijsko izvozno-uvožno pristanišče v zadnjem desetletju predmarčne dobe vodilno vlogo v razpravljanju o avstrijskem gospodarstvu in avstrijski zunanjetrgovinski politiki. Trst razen tega ni bil le "svobodno pristanišče", z mejo ločeno od ostale monarhije, temveč tudi v "duhovnem" in političnem pogledu svobodnejše mesto, v katerem strogi cenzurni predpisi niso v celoti veljali. Glasilo avstrijskega Lloydja, ki je postalo v štiridesetih najpomembnejše "prizorišče" razprave, je začelo izhajati leta 1836 kot v italijanščini pisan informativni poročevalec za trgovino in pomorstvo. Od leta 1840 so nato časopis tiskali v dveh izdajah, italijanski in nemški, ki sta se tudi vsebinsko razlikovali. Medtem ko je bil italijanski *Giornale* še naprej predvsem pomorski in trgovski list, se je nemški *Journal*²⁵ po prvih dveh-treh letih izhajanja, ko se je še obširneje spraševal o vzrokih za krizo tržaške trgovine, stagnacijo avstrijskega pomorstva in prepočasno uveljavljanje avstrijske industrije na tujih tržiščih, vse bolj usmerjal k splošnim avstrijskim gospodarskim in gospodarsko političnim temam. Trst, ki je po končanih vojnah s Francozi doživljal znaten vzpon in skoraj dve desetletji razmeroma uspešno "živel" od posredniškega trgovanja in prevoza za tuje naročnike, se je namreč ob koncu tridesetih let 19. stoletja znašel v nemajhnih gospodarskih težavah. V sredozemsko trgovino so tedaj neposredno posegla severno-evropska in nemška pristanišča in navezala neposredne stike z Grčijo in Turčijo, kar je pomenilo za Trst veliko izgubo. V začetku štiridesetih let naj bi se začelo tako tudi med tržaškim meščanstvom krepiti spoznanje, da se mora tržaško pristanišče močnejše opreti na gospodarstvo monarhije, po možnosti pa tudi južnonemških držav, če si želi zagotoviti potrebni razmah.²⁶ To spoznanje je vodilo k povečanemu zanimanju za avstrijsko industrijo, gospodarsko politiko in zunanjo trgovino, ker je v interesu vsake trgovine intenzivna menjava s čim širšim tržiščem, pa so v Trstu precej hitro našla plodna tla tudi svobodnotrgovinska in liberalna gospodarska stališča. Ko je leta 1847 mesto obiskal Richard Cobden, "evropski" prvoborec za svobodno trgovino, je bil v krogu zbranem okoli avstrijskega Lloydja in njegovih glasil,

²⁴ Prav tam, str. 79-82.

²⁵ Celotni naziv italijanske izdaje je bil: *Giornale del Lloyd Austriaco: Commercio-Navigazione-Industria-Economia Pubblica*. Nemška izdaja je izhajala pod naslovom: *Journal des oesterreichischen Lloyd in* od leta 1946 s podnaslovom: *Zentral Organ für Handel, Industrie, Schiffahrt und Volkswirtschaft*.

²⁶ Riedlinger, nav. d., str. 61.

sprejet z velikim navdušenjem. Pozdravil ga je tudi ravnatelj avstrijskega Lloydja Bruck in se v svojem pozdravu navduševal za "kozmpolitizem".²⁷

Kljub temu so nemško pisani Lloydov Journal z izvirnimi prispevki polnili predvsem dunajski in manj tržaški dopisniki. Po prvih, previdnih ugotovitvah, da potrebuje gospodarstvo za nemoten razvoj svobodo in se lahko v resnici razcveti le v državah z liberalno gospodarsko politiko, je stopilo leta 1844, ko je postal urednik lista Ernst v. Schwarzer, kasnejši liberalni minister v času revolucije leta 1848, vprašanje o avstrijski trgovinski politiki in carinskem sistemu v središče časnikove pozornosti. Journalovi dopisniki in komentatorji so odločno odklanjali obtožbe avstrijskih industrijcev, da so premajhnega izvoza avstrijskega blaga, nezanimanja zanj na levantinskih tržiščih ter prevlade francoskih, angleških in italijanskih ladij v Sredozemlju krivi tržaški trgovci in tržaško pristanišče, saj naj bi bilo tako iz avstrijske trgovinske bilance kot poročil avstrijskih agentov na tujih tržiščih jasno razvidno, da so odpovedali domači podjetniki in industrijski proizvajalci. Ti naj bi se zaradi pomanjkanja konkurence in monopola na domačem tržišču ne brigali za modernizacijo, razširitev in pocenitev proizvodnje in hkrati ne zanimali za nova, tuja tržišča, na katerih bi morali tekmovati z industrijskimi proizvajalci industrijsko razvitejših držav. Journal se je tako vztrajno zavzemal za uveljavitev liberalnih načel v avstrijski gospodarski politiki, za svobodo obrti doma in zamenjavo prohibitivnih mer v zunanji trgovini z zmernimi zaščitnimi carinami. Resničen vzrok za zaostajanje avstrijske industrije je prohibitivni zunanjetrgovinski sistem, je leta 1847 ugotavljal Schwarzer. Pomanjkanje ustreznih šol, bank, trgovskih zbornic in vsega, kar so podjetniki navajali kot predpogoj hitrejšega razvoja avstrijske industrije, pa naj bi bilo drugoten problem, saj bodo te ustanove nastale, ko bo potreba zanje.²⁸ Journalov in tržaški Lloydov krog sta tako zavračala tudi "nacionalno gospodarsko" teorijo nemškega ekonomista Friedricha Lista, na kateri je svojo politiko utemeljeval Zollverein, in jo razglašala za tipično nemški nacionalni koncept, ki poskuša s pomočjo merkantilističnih idej odgovoriti na svobodno trgovinsko teorijo Adama Smitha.²⁹ V Trstu in na Dunaju pri tem niso skrivali, da so vitalno zainteresirani za tesnejše gospodarsko sodelovanje z nemškimi državami in avstrijsko gospodarsko vključitev v nemško carinsko zvezo. Razmišljanja o možni (bližnji) vključitvi Avstrije v Zollverein so sicer odklanjali in poudarjali, da je monarhija zaključen, enoten in samostojen gospodarski prostor (v smislu gesla *Austria Excelsa In Omnium Unione*). Vendar so v isti isti sapi s simpatijami spremljali razvoj v nemških državah in se spogledovali z mislijo o zblíževanju z njimi. To naj bi postalo mogoče šele, ko bi tako Avstrija kot nemška carinska zveza opustili politiko gospodarskega zapiranja in visokih zaščit in se odprli liberalnejšim gospodarskim načelom.

V ozadju Journalovega zavzemanja za reformo in liberalizacijo avstrijske trgovinske politike sta bila torej "nemško vprašanje" in problem avstrijske gospodarske izločenosti iz Nemčije. Po mnenju Journalovih piscev in urednikov je bila pri-

²⁷ Oko Trsta, red. dr. Viktor Novak in dr. Fran Zwitter. Beograd 1945. *L'Osservatore Triestino*, 4. 7. 1847, št. 80, str. 317-18; *Giornale del Lloyd Austriaco*, 15. 6. 1847 št. 95, 26. 6. 1847, št. 101.

²⁸ *Journal des Oesterreichischen Lloyd* XII, 13. 2. 1847, št. 25.

²⁹ *Journal des Oesterreichischen Lloyd* X, 26. 1. 1845, št. 11, 28. 1. 1845, št. 12, št. 13. 30. 1. 1845, 2. 2. 1845 št. 14, 4. 2. 1845, št. 15.

hodnost avstrijskega gospodarstva in trgovine v marsičem odvisna od tega, koliko bo uspela Avstrija v prihodnje izrabiti svojo ugodno geo-gospodarsko lego v evropski sredini in usmeriti prometno-trgovske tokove proti Levanti in proti Nemčiji prek svojega ozemlja. Povečana menjava z Levanto, kjer je bil že v načrtu prekop skozi Suez, in z Nemčijo, ki je po ustanovitvi nemške carinske zveze za Avstrijo tujina, pa ni bil le cilj reformnih prizadevanj visokih avstrijskih uradnikov, temveč tudi v neposrednem interesu avstrijskih in tržaških trgovcev. Po njihovih predstavah bi moral postati Trst v prihodnjih prometno-trgovskih povezavah ne le avstrijski, temveč tudi nemški emporij in eden ključnih posrednikov med Nemčijo, Sredozemljem, Levanto in Azijo. V Trstu so si tako v zadnjih letih predmarčne dobe prizadevali na različne načine pritegniti pozornost nemškega gospodarstva, obenem pa so neprikrito obžalovali, da nemške države s Prusijo za tržaško pristanišče niso kazale zanimanja in so med južnoevropskimi pristanišči posvečale nekaj več pozornosti le Genovi.³⁰ Leta 1842 je začel italijansko pisani Lloydov *Giornale*, kasneje pa v odmevu nanj tudi *L'Osservatore Triestino*, objavljati vrsto člankov, ki so razmišljali o izgradnji severno-italijanske in avstrijske železniške mreže in njenih povezav z državami nemške carinske zveze. Železniško omrežje, za katero so se zavzemali komentatorji in dopisniki obeh časnikov, naj bi povsem nedvoumno gravitiralo proti Jadranu ter nemško in severnoitalijansko trgovino usmerjalo proti obema avstrijskima pristaniščema, Benetkam in zlasti Trstu. To je bilo tako očitno, da se je na tržaško-avstrijske železniške zamisli odzval celo londonski *Times*, ki je Avstriji očital, 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 tesni povezanosti avstrijskih zunanjetrgovinskih in zunanjepolitičnih stremeljenj niso natančneje odgovorili.³¹

Za obema izdajama Lloydovega glasila naj bi kot eden najpomembnejših pobudnikov in usmerjevalcev stal ravnatelj avstrijskega Lloydov Karl Ludwig von Bruck. Bruck je bil doma v Porenju in je prišel v Trst šele leta 1821, ko se je namenil v Grčijo, kjer naj bi se kot prostovoljec priključil grškim upornikom v njihovemu boju za neodvisnost. Toda v Trstu si je pod vtisom neugodnih poročil o poteku grškega upora premislil, se zaposlil in se kmalu uveljavil kot spreten in sposoben zavarovalniški uradnik. Tako je bil tudi eden utemeljiteljev in ustanoviteljev tržaškega Lloydov in od ustanovitve paroplovne družbe najvplivnejša osebnost njenega vodstva.³² Čeprav v obeh izdajah Lloydovega časopisa, vsaj podpisani, ni objavil ničesar, naj bi zlasti v časniku objavljeni sestavki, ki so opozarjali na neizrabljene možnosti avstrijske geografske lege v evropski sredini ter simpatizirali z načrti o postopnem avstrijskem zblíževanju s Zollvereinom in razmišljali o perspektivnem srednjeevropskem gospodarsko-prometnem in trgovinskem sistemu, ki bi gravitiral proti Trstu (in Benetkam), izražali tudi njegova stališča in predstave.³³ Tem stališčem in predstavam je ostal Bruck zvest tudi po letu 1848, ko je postal avstrijski trgovinski in finančni minister. Kot pristaš velikonemške ideje je zagovarjal aktivno vlogo Avstrije v nemški zvezi in podpiral njeno

³⁰ Za ta vprašanja gl. tudi A. Agnelli, nav. d., str. 87-130.

³¹ *Supplemento all'Osservatore Triestino*, *L'Osservatore Triestino*, 8. 8. 1847, št. 95.

³² E. R. Coons, nav. d., str. 6-7.

³³ O tem zlasti A. Agnelli, gl. op. 30.

gospodarsko zблиževanje s Zollvereinom. Ko se je izkazalo, da Avstrija svoje nekdanje vloge v nemški zvezi zaradi nasprotovanja Prusije ne bo mogla tako zlahka obnoviti, pa se je zavzel za kar se da naglo preoblikovanje monarhije v moderno liberalno-industrijsko državo, ki bi z ustrezno politiko gradnje prometnih zvez skupaj z južnonemškimi državami postala vodilna sila širšega srednjeevropskega gospodarskega in carinskega prostora. Trst je imel v teh zamislih, ki jih je Bruck tik pred smrtjo strnil v knjigi *Die Aufgaben Österreichs*, še naprej vlogo najpomembnejšega jadranskega in sredozemskega pristanišča, njegove povezave z zaledjem pa bi večinoma potekale prek slovenskega in notranjeavstrijskega ozemlja.³⁴

II.

Bruckovi gospodarsko-prometni in politični načrti so bili že konec petdesetih let 19. stoletja, ko je tedanji avstrijski finančni minister pisal zadnja poglavja svoje knjige, brez realne osnove. Habsburška monarhija je sredi stoletja, v času neoabsolutizma, usodno gospodarsko zaostala za Prusijo in drugimi nemškimi državami, ki so učinkovito izkoristile evropsko in svetovno gospodarsko konjunkturo in se naglo industrializirale. Finančna stiska je tako avstrijski državni vrh že v drugi polovici petdesetih let prisilila, da je prodal komaj zgrajeno južno železnico francoskemu kapitalu, v šestdesetih in posebej sedemdesetih letih pa so zastali še drugi avstrijski železniški načrti za izgradnjo železniške mreže v tržaškem zaledju, saj sta bila zgrajena le odcep od južne železnice proti Reki (1873) in Rudolfova železnica od Ljubljane do Trbiža. Po krizi leta 1873 se je železniška gradnja na jugu monarhije za skoraj dve desetletji ustavila in od železniške mreže, o kateri so sanjali Lloydovi uradniki ter tržaški in kranjski trgovci, ni bil zgrajen niti torzo. Toda v isti sapi je bila leto zatem, ko je Avstrija izgubila Benečijo, zgrajena brennerska železnica (1867), ki je zahodno alpske dežele, Zgornjo Avstrijo in zahodne češke pokrajine, v kolikor niso blaga že prevažale prek Nemčije, usmerila k Benetkam, nemajhen del zahodnoavstrijskega prometa pa je težil tudi k Renu, ki je bil cenovno ugodna in privlačna prometna pot v smeri proti Rotterdamu. Trst je ostal konec osemdesetih let, ko je z načrtnim zniževanjem cen prevzela večino translajtanske trgovine proti morju poddržavljena železniška proga Reka-Budimpešta, predvsem pristanišče za vzhodnoalpske pokrajine. Razmere se niso bistveno izboljšale, ko je bilo v osemdesetih letih zgrajeno novo pristanišče (*porto nuovo*). Ob prelomu stoletja je širše tržaško trgovsko-prometno zaledje obsegalo Primorsko, Kranjsko, Štajersko ter Zgornjo in Spodnjo Avstrijo. Kar 76% vsega po železnici in kolesih pripeljanega in odpeljanega blaga je prišlo v Trst iz teh dežel ali pa je bilo namenjeno njihovim tržiščem; Primorska in Kranjska sta bili v skupnem cislajtanskem prometu s Trstom udeleženi s 43,5%, Salzburg, Tirolska in Vorarlberg le s skromnimi 3%, češke dežele z manj kot 20%. V celoti je 80% tržaškega prometa odpadlo na Cislajtanijo, okoli 12% na Ogrsko in skromnih 6% na Nemčijo, le majhen del tega blaga pa je bil proizveden v Trstu ali namenjen porabi tamkajšnega prebivalstva.³⁵

³⁴ *Die Aufgaben Österreichs*. Leipzig 1860;. Cervani, nav. d., str. 41-42.

³⁵ H. Haas, nav. d., str. 97.

Povsem drugače, kot je predvideval in želel Bruck, je potekal tudi politični in gospodarskopolitični razvoj. Avstrija se je sicer že v petdesetih letih, ko je bil Bruck trgovinski minister, s trgovinskimi sporazumi odprla Zollvereinu, nato pa se je v šestdesetih za svobodnotrговinska načela opredelila še s carinskimi pogodbami z Veliko Britanijo in Francijo. Toda to je še spobudilo prometno-trgovsko usmeritev severnoavstrijskih in čeških dežel proti Nemčiji in dodatno škodovalo prometu prek Trsta. Po avstrijskem porazu pri Kraljevem Gradcu (1866) in nastanku nemškega cesarstva pa je avstrijsko-nemške gospodarske - kot politične

večinoma diktirala Nemčija, ki se je predvsem zavzemala za kopensko železniško zvezo prek Avstroogrške proti Turčiji, medtem ko je Trst ni posebej zanimal. Tržaško pristanišče je bilo tako, čeprav so na njegovo počasno rast vplivali tudi drugi dejavniki, v najbolj odvisno od sprememb v gospodarski strukturi in razvojni dinamiki zaledja. Ko je gospodarstvo v zaledju zajela konjunktura, je tudi Trst doživljal prometno-trgovski razmah, ko je zaledje potonilo v depresijo, pa je tudi pristanišče doživljalo stagnacijo.³⁶ V Trstu so bili zato v zadnjih desetletjih 19. stoletja enotnega mnenja, da lahko hitrejši razvoj pristanišča zagotovi le druga, od južne železnice neodvisna povezava z zaledjem. Razen tega, da so se pritoževali nad visokimi cenami prevoza, so realistično ugotavljali, da je pot prek Ljubljane, Maribora, Graza in Brucka na Muri proti severu predolga in prezamudna. Rezultat več kot tri desetletja trajajoče razprave o tem, kje in v katero smer naj bi tekla druga železniška proga med Trstom, avstrijskim severom in Nemčijo, je bila prava množica različnih predlogov, načrtov in zamisli, ki so razdelili tako tržaško javnost kot podjetnike, trgovce in gospodarske načrtovalce v zaledju pristanišča. Kot je znano, se je avstrijski parlament leta 1901 odločil za kompromisno varianto. V letih 1901-1909 sta bili zgrajeni turska železnica proti severu in Nemčiji ter bohinjska, ki se je navezovala na tursko in je skozi Karavanke povezovala Beljak in Celovec mimo Jesenic, Bohinjske Bistrice, Sv. Lucije in Gorice s Trstom. Trst je na ta način končno in, kar zadeva Bruckove, tržaške in slovenske železniške načrte z več desetletno zamudo dobil železniško zvezo, s katero je lahko posegel v gospodarsko-prometni prostor, ki so ga obvladovala severnonemška pristanišča. Kot kažejo podatki, se je nemški izvoz prek Trsta že leta 1910 povečal za 45%, okreplil pa naj bi se tudi prevoz češkega blaga in blaga namenjenega na Češko. Tržaško pristanišče je doseglo največji obseg prometa leta 1913; tedaj je bil pomorski promet, kar zadeva tonažo, skoraj sedemkrat, volumen vsega proti Trstu in iz Trsta po železnicah prepeljanega blaga pa več kot desetkrat večji kot leta 1860.³⁷

Trst je torej do konca 19. stoletja odpiral vrata na morje in v svet predvsem deželam v bližnjem in bolj oddaljenem avstrijskem zaledju. Natančnejšega izračuna, ki bi pokazal, v kakšni meri so bile v izvozu in uvozu prek Trsta v posameznih letih udeležene slovenske pokrajine, še nimamo. Prav tako še nimamo natančnejše analize o tem, kako je na razvoj slovenske obrti in industrije vplivala

³⁶ Prav tam, str. 98.

³⁷ Fulvio Babudieri: *Industrie, Commercio e navigazione a Trieste e nelle regione Giulia*. Università di Trieste, Facoltà di scienze e politiche 22, Milano A. Giuffrè editore 1982, str. 192; Haas, nav. d., str. 100.

izgradnja južne železnice. V literaturi se v zvezi z južno železnico omenjajo nastanek železniških delavnic v Mariboru, modernizacija železarne v Štorah in nekaterih celjskih industrijskih obratov, zlasti pa seveda razmah zasavskih premogovnikov. Bohinjska železnica in druga železniška zveza s Trstom naj bi podobno ugodno vplivali na razvoj Jesenic in jeseniške železarne ter spodbudili preselitev plavžarske industrije Kranjske industrijske družbe v Škedenj pri Trstu.³⁸ Večina teh in drugih industrijskih, obrtnih in kmetijskih proizvajalcev s slovenskega ozemlja je tu večji, tam manjši del svojih izdelkov izvažala prek Trsta. Toda delež slovenskih trgovcev in podjetnikov v tržaškem pomorstvu in industriji je bil kljub posameznikom, ki so se kot Josip Gorup in Janez Kalister že sredi in v začetku druge polovice stoletja

vključevali v pomorske in ladjarske posle, razmeroma majhen. Do večjih slovenskih vlaganj v tržaška trgovska, denarna in ladjarska podjetja je - kot je znano - prišlo šele v začetku 20. stoletja, ko so v Trstu nastale prve slovenske banke in posojilnice.³⁹ Tedaj je med slovenskim meščanstvom kratkotrajno zaživela tudi misel, da bi lahko Trst, ki je bil edino pravo "velemesto" na slovenskem ozemlju, prevzel vlogo poslovnega in gospodarskega središča za slovenski prostor, saj Ljubljana, ki naj bi v primerjavi s Trstom ne bila nič več kot "kurja vas", za to ni imela gospodarske moči.

Toda v resnici tudi Trst ni imel moči, da bi izpolnil optimistična pričakovanja zlasti kranjskega meščanstva iz srede 19. stoletja in občutneje vplival na gospodarsko in družbeno modernizacijo širšega slovenskega (in notranjeavstrijskega) zaledja. Čeprav je bila velika večina kapitala v industriji, v rudarstvu in bančništvu na slovenskem ozemlju pred prvo svetovno vojno po geografskem poreklu tuja, je bil tržaški kapital v nekoliko večji meri prisoten samo v tekstilni proizvodnji.⁴⁰ To je bilo tudi razumljivo: domači, tržaški kapital se je v glavnem usmerjal v tržaško industrijo in pomorstvo, za tuj kapital, ki je prihajal iz notranjosti v Trst, pa so bila prav tako v prvi vrsti zanimiva pomorska, denarna in trgovska podjetja. Trst je bil na ta način sicer močno odvisen od modernizacijskih procesov zaledju, ni jih pa, vsaj ne občutneje in neposredno pospeševal, saj za to ni imel - kot so v drugi polovici 19. stoletja z obžalovanjem ugotavljali predstavniki tržaškega meščanstva - ne finančnih sredstev in kapitala, ne ustanov, ki bi lahko spodbujale in podpirale izvoz in uvoz ter gospodarsko preobrazbo pokrajin, ki so bile s pristaniščem tesno trgovsko in prometno povezane. Glavni interes tržaškega trgovskega meščanstva in ladjarjev je bil razen tega preusmeritev trgovine industrijsko razvitejših pokrajin in južne Nemčije k Trstu in ne vlaganje v modernizacijo gospodarsko manj razvitega zaledja. Mogoče je seveda razmišljati o tem, ali bi bili odnosi med Trstom in slovenskimi deželami bistveno drugačni, če bi se vsaj v določeni meri uresničila Bruckova in Revoltellina pričakovanja.

Vsekakor so to vprašanja, ki še čakajo na sistematičnejšega in natančnejšega razsikovalca. V prispevku v zbornik za počastitev jubileja kolegice Milice Kacin

³⁸ Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968, str. 235.

³⁹ Milan Pahor: Slovensko denarništvo v Trstu. Trst 1989, str. 18-21; isti, Jadranska banka v Trstu, Trst 1996, str. 11-20.

⁴⁰ Jože Šorn: Nacionalno poreklo velikega kapitala v industriji, rudarstvu in bančništvu na slovenskem ozemlju. Jugoslovanski istorijski časopis, 1969, str. 136-141.

Wohinz, ki je svoje življenjsko delo posvetila raziskovanju zgodovine tržaških in primorskih Slovencev, sem želel in poskušal le kratko opozoriti nanje..

Peter Vodopivec

KARL LUDWIG VON BRUCK, TRIESTE AND SLOVENES

S u m m a r y

The author draws attention to the important, and for a while even central, role that Trieste played in the economic plans of the Slovenian bourgeoisie. The construction of the southern railway inspired, especially in Carniola, optimistic forecasts that an era of rapid development in the Trieste hinterland was dawning. Throughout the 1860s and 1870s, individuals from Trieste and Ljubljana were calling upon the Austrian government to join more actively in the 'global and transatlantic trade' by constructing a railway network that would connect Trieste and Carniola with northern Austria, Hungary, Turkey and Southern Germany.

The vision of Trieste as the principal international sea-port for central Europe and Southern Germany, stimulating the modernization of its hinterland had its roots in the ideas from Austria, Trieste and von Bruck in the 1840s and 1850s. Since the 1840s, there had been lively discussions in Trieste on the Austrian economic policies, especially between the liberal members of its bourgeoisie and that of Vienna. Their views were shared by some from the State Administration, notably Kubeck and Metternich. The latter strove for a reform of the Austrian foreign trade policy, the abandonment of the mercantile-prohibitionist system after the establishment of the Zollverein and the Austrian economic withdrawal from Germany.

The discussion ran on the pages of the journal of Lloyd's of Austria, in its German and, partly, Italian editions. Among the objectives of the journal's correspondents were the lowering of high customs duties, the adoption of free trade by the Austrian monarchy, and, eventually, its rapprochement with the Zollverein. An ambitiously designed railway network was supposed to connect the hinterland with Trieste, which would thus become a German, as well as Austrian, emporium.

The man behind both the German and Italian editions of the journal of Lloyd's of Austria was believed to be Karl Ludwig von Bruck, the Company Director and, after 1848, the Austrian Trade and Finance Minister. Von Bruck supported the idea of a Greater Germany together with a rapid modernization of the monarchy which should, according to him, become the centre of a great, central European, Austro-German customs and economic union.

Von Bruck's plans, however, lacked realistic basis. Economically, Austria had been lagging behind Germany since the 1850s. Besides, Trieste was, until the beginning of the Twentieth century, only linked with its hinterland by means of the southern railway. As a seaport it only served the provinces east of the Alps and was economically dependent on the development in the hinterland.

The author also notes that no accurate estimate of the total amount of Slovenian goods imported and exported through Trieste is yet available. Before the beginning of the Twentieth century, Slovene traders and entrepreneurs were reluctant to invest big capital into the city's trade, shipping and banking. On the other hand, Trieste had insufficient power to accelerate economic progress and modernization in the Slovenian provinces.

Although this issue still needs to receive in-depth research, the authour belives that even the existing data suggest that Trieste's influence on the economic transformation of the Slovenian territory in the second half of the Nineteenth century was relatively insignificant.