



## Razvitak Bakra kao slobodne luke

Povodom novih propisa o osnivanju slobodnih carinskih zona u našim lukama

Lucijan Kos, Zagreb

Zbog svog povoljnog maritimno-kontinentalnog smještaja Bakar<sup>1</sup> je drevno naselje grčkih kolonista izmješano s ilirsko-keltskim prastanovnicima. Ono je od najranijih dana razvilo trgovinu robom, koja se je dopremala i otpremala morem i kopnom, ovim posljednjim dolinom Save i Kupe. U XI stoljeću Bakar je pripadao Krbavskoj, a u XII stoljeću Modruškoj župi, dok nije 1225. godine po hrvatskom kralju Andriji II zajedno sa Vinodolskom župom dat u feud Frankopanima, knezu Vidu odnosno kasnije Zrinjskima. Kako je župa Vinodol u obradi poljoprivrede, a naročito vinogradstva zbog odličnih pedoloških uvjeta tla vrlo bogata,<sup>2</sup> to se iz njene glavne luke Bakra izvezilo žito, drvo, koža, med i sl., a uvezilo ulje, sol i mirodije, ali znatnija pomorska trgovina u ovoj se luci nije razvila, jer je Župa pretežno vršila razmjenu svojih dobara sa zaleđem, što nam govori i sam

Vinodolski zakonik iz 1280.—8. godine. Ovaj naš poznati sredovječni pravni spomenik u kojem su regulirani imovinsko-pravni odnosi između 9 starih slobodnih seoskih općina (Bakra, Novog, Trsta i dr.) zvanih i »Knežija« i novih lenskih (feudnih) gospodara knezova Frankopana, osim nešto kaznenih odredbi za djela učinjena »v lukah i pristaniščah vinodolskih« ne sadrži nikakvih propisa o privrednoj djelatnosti na moru.<sup>3</sup>

Istom 1479. godine kad je Bakar dobio od svog feudalnog gospodara Martina Frankopana prve povlastice u trgovinskoj razmjeni robe, koje je 1479. godine potvrdio, a 1489. godine i proširio hrvatsko-ugarski kralj Matija Korvin, Bakarska je luka počela dobivati sve veći značaj. Bernardin Frankopan je išao i dalje, pa je 1524. godine izdao povlaštenu »Bakarsku tarifu« za brodove, koji vrše manipulaciju robe

u luci, kao i prijevoz te robe u druge luke i obratno. Godine 1605. donesen je bio i Urbar municipija grada Bakra, koji je sadržavao potanje odredbe o pomorskom prijevozu robe (daska, dužica, soli, ribe, žita i sl.)

Uspostavom slobodne plovidbe nakon sklopljenog Madridskog mira sa Mlečanima 1617. godine, pomorska trgovina Bakra počela se jače razvijati. U Bakar se je s kopna, pored lana, žita, prede, voska, stoke i sl., počela dopremati roba iz centara gorsko-kotarskih industrija Zrinskih, i to željezna roba iz ljevaonica u Čabru, Brodu i Mrzloj Vodici; staklena roba iz radionica u Gerovu i Brodu; platnena i drvena roba, — jedra, vesla i sl. iz Tounja tako, da je ova luka prvi put postala centar trgovinske razmjene. Sam Petar Zrinski u cilju da što više unaprijedi ovu lučku razmjenu robe, oslobodio je istu od plaćanja svih javnih daća što je i omogućilo razvoj brodogradnje i brodarstva Bakra. Kasnije je car Petru Zrinskom na ustrb riječkih interesa podijelio privilegij, kojim mu je dozvolio slobodnu prodaju prekomorske robe na teritoriju cijele Hrvatske, a kako je Bakar bio glavna tranzitna luka, to su ovi feudali imali u gradu, pored gradskog kaštelana, i svog gubernatora u svojstvu trgovačkog opunomoćenika, koji je u njihovo ime i za njihov račun prodavao robu iz njihovih imanja (lena). Bakarski su brodovi plovili pod dubrovačkom zastavom trgujući solju, uljem, vinom i drugim artiklima, jer Venecija nije trpjela na Jadranu, za nju »mare nostrum« po njoj nepovlaštene zastave. Godne 1670. Frankopani su izgubili Bakar, koji je potpao pod Kr. komoru, a pošto je ekonomski počeo propadati, to su Bakranj 1720. godine uputili svom novom gospodararu caru i kralju Karlu VI prijedlog za izgradnju i proširenje svoje luke. Kralj posjetivši Bakar 1728. godine naredio je, da se izgradi luka za pristajanje »najvećih brodova«. Marija Terezija uključila je Bakar u novoosnovanu pokrajinu Austrijsko primorje (Littorale Austriacum) ujedinjujući u njoj Hrvatsko primorje, Rijeku i Trst u jednu ekonomsku cjelinu do Senja i Karlobaga.<sup>4</sup> Naime, htjelo se je sve ove luke od Akvileje do Karlobaga podvrći jednoj upravi u Trstu i omogućiti im jednaki razvoj u okviru iste privredne cjeline, a da se pri tom nije vodilo računa o njihovim različitim uvjetima razvitka obzirom na geografsko-saobraćajni položaj, veličinu zaleđa, izgrađenost i dr. odnosnih luka. Zbog toga je ova zajednica luka kao umjetna tvorevina brzo i propala. Stoga Marija Terezija 5. IX 1777. godine sjedinjuje Bakar, Bakarac i Kraljevicu s Hrvatskom, a Senj i Kalobag pripoji Vojnoj Krajini. Poveljom od 13. V 1778. godine Bakar proglašuje slobodnom lukom dodjeljujući mu područje od Rječine do Šmrike i od Grobnika do Zlobina uključujući Kraljevicu i Bakarac. Godinu dana kasnije poveljom od 23. IV 1779. godine Marija Terezija proglasila je Bakar i kraljevskim slobodnim gradom s municipalnom i financijskom samoupravom (patricijat) reguliranom Statutom. Područje ovog kr. i slob. grada obuhvaćeno je tzv. »Bakarski kotar«, koji se je prostirao od Trsata do Kraljevice.

Nova pokrajina Ugarsko Primorje (Littorale Hungaricum), koja se je prostirala sve do Senja inkorporirala je 1786. godine Vinodol i Bakar. Ulaskom u ovo Primorje Bakar je izgubio položaj slobodnog grada sve do 1791. godine kad su mu vraćanjem Hrvatskoj ove povlastice ponovno date i proširene. Ekonomske posljedice ovih povlastica Bakra pokazale su se za ekonomiku grada pozitivnim osobito na prekretnici nestajanja jedrenjaka i postanka parobrodarstva. U to vrijeme je plovidba na paru već bila počela ozbiljno prijetiti klasičnim jedrenjacima. Bakar je početkom XIX stoljeća imao preko 100 jedrenjaka duge plovidbe (bricka, scoonera, brigantina i dr.) za prekoceansku plovidbu. U Bakru je bilo sjedište i »Hrvatskog brodarskog društva (1871—1879), čije je formiranje bilo jedan od posljednjih napora bakarskih brodovlasnika da svladaju sve jaču konkurenciju parobroda. Bakar je postao važan pomorski i trgovački centar Hrvatske.<sup>5</sup> Francuska okupacija (1809—1813) favorizirala je Bakar na štetu Rijeke, kome su potvrđene stare gradske slobode i sve njegove privilegije slobodne luke i slobodnog grada. Vraćanjem Primorja ponovno pod austrijsku upravu Rijeka s Bakrom i Vinodolom sačinjavala je gubernij od kojega je kasnije odcijepljen Bakarski kotar (u širem smislu), koji je kao municipij postojao do 30. IX 1874. godine kada je bio definitivno ukinut.

Gradnja željezničke pruge Karlovac—Rijeka (1873 g.) kao što je uništila senjsku trgovinu, uništila je i bakarsku.

Od konca XIX stoljeća sve više nestaje bakarskih »principala i armatura«; u Bakru je ukinut status slobodne luke (1880 g.), njegov je pomorsko-trgovinski potencijal naglo opao tako, da su i Bakar i Senj sve više ustupali svoja mjesta Rijeci, koja je poprimila sve više vodeću ulogu u sjevernom Jadranu. Iznimno 1922. godine pošto je luka Rijeka—Sušak bila još okupirana po tal. vojsci, sav se je promet sa zaledem odvijao preko Bakra, gdje je bilo i sjedište Pomorske Vlade. — II Govorno Marittimo. Lučki je promet Bakra 1922. godine iznosio 4.099 brodova sa 669.907 NRT.

Premda je 12. VII 1931. godine izgrađena željeznička pruga — odvojak Škrlevo—Bakar (13 km) preko Vitoševa i povećana operativna obala u Bakru na 778 m dužine s dubinom od 4—8 m sa 2,8 km lučkog kolosijeka te 8 skladišta kapaciteta od oko 15.000 m<sup>3</sup> sa svrhom, da se odtereti luka Sušak, to je Bakar ipak privredno nazadovao, njegova je luka samo u manjoj mjeri služila za izvoz drvene grade. Usporedimo li prijeratni i poslijeratni promet ove luke, dobivamo ove odnose:<sup>6</sup>

Godina	B r o d o v i		R o b a (u tonama)		
	Broj	NRT	Razvoz	Izvoz-uvoz	Ukupno
1934	1.038	110.664	3.186	7.443	10.629
1939	2.009	160.367	8.641	48.224	56.865
1952	268	56.068	7.483	15.298	22.781
1957	507	52.620	13.861	41.249	55.110

Iz ovog pregleda vidimo, da je poslijeratni promet brodova u Bakru i po broju i po tonaži znatno smanjen (za oko <sup>1/3</sup>) što je dokazom racionalnijeg korištenja broskog prostora uz gotovo jednak robni promet. Povećanje prometa robe u unutrašnjem prometu za oko 62% u 1939/57. uz samo 17% smanjenje izvoza-uvoza u istom razdoblju pokazuje, da bi ova luka kao depandance Riječke luke mogla uz Novi i Senj, a naročito u kolaboraciji sa Martinšćicom i Sušakom sa kojima čini jednu organsku cjelinu, preuzeti dio ne samo razvoza robe (special cargo), čime bi oslobodio i onako skućene lučke kapacitete Rijeke u korist tranzita, koji treba da postane baza lučko-robnog poslovanja Rijeke.

<sup>1</sup> U pisanim izvorima spominje se pod imenima Velcera, Volcera; grč. Bolkera; hrv. Bakar, Vakar; tal. Buccari.

<sup>2</sup> Naziv župe Vinodol, Vinodol dolazi u povijesnim izvorima i pod imenom »Vallis Vinearia«.

<sup>3</sup> Marko Kostrenčić, Vinodolski zakon (Historijski Zbornik, Zagreb, 1-4 (1949 str. 131-152).

L. K., Sila v pristanišću vinodolskom (Morsko ribarstvo, Zagreb, br. 3-4 (1953).

<sup>4</sup> Karlobag, ranije Bag je stara grčko-rimska naseobina (Vegia, Scrisa); naziv mu potječe po hrvatskim knezovima Karlovićima. Sredinom XIX stoljeća i ovoj je podvelebitskoj luci bio dat status slobodne luke. Dok još nije bila izgrađena lička željeznica (1912 g.), Karlobag je bio važan lučki trgovinski centar. Preko njega je prolazila za Liku s otoka Paga sol, sir, vino i riba, a iz Like na otoke krumpir, kupus, meso i žito.

<sup>5</sup> Slobodan Štampar, Borba jedrenjaka s parobrodima u Hrvatskom primorju (Histor. zbornik, Zagreb, br. 1-4 (1949 str. 47-76).

Pomorski godišnjak — Beograd za 1935 str. 200 i 207, za 1939/40. str. 237 i 241; Godišnjak pomorstva — Beograd za 1952. str. 235 i 243, za 1957. str. 375 i 380.

