

Dr. sc. Ljubinka Toševa Karpowicz
Čandekova 23 b, Rijeka

Pregledni članak
UDK: 339.5.00032 (091)
656.615 (497.5 Rijeka) "1889-1905"

RAZVOJ I PROMET ROBE KROZ RIJEČKU LUKU 1889.-1905. I NJEZINE POLITIČKE POSLJEDICE

Autorica iznosi podatke o prometovanju kroz punto franco riječke luke u razdoblju 1889.-1905. Analiza podataka pokazuje rast prometovanja bilo u skladištima ili kroz samu luku, i u komadima i u metričkim centima, do 1903. kada počinje postupni pad.

Iako je sustav punta franca usvojen, prije svega radi povezivanja riječke luke sa slobodnim lukama Njemačkog Reicha, ipak Velika Britanija, osobito njezini azijski kolonijalni posjedi, zauzimaju središnje mjesto u izvozu-uvozu kroz punto franco riječke luke.

Stručnjaci Gospodarske komore Rijeke, najprije, a zatim predstavnici Rijeke u parlamentu u Budimpešti, od samih početaka uvođenja punta franca kritiziraju pomorsku politiku Ugarske. Na temelju takve kritike najprije nastaje, a zatim se politički afirmira autonomni pokret Rijeke čiji predstavnik postaje zastupnikom Rijeke u parlament u Budimpešti 1905. godine, istodobno kada počinje recesija prometa kroz punto franco riječke luke.

Ključne riječi: punto franco riječke luke, promet 1889.-1905., promet po zemljama, autonomni pokret Rijeke, nastanak

1. UVOD

Nakon ujedinjenja 1871. Njemačka je nastavila gospodarski napredovati te je od 1870. do 1890. bila na vrhuncu ekonomske i vojne moći. Ipak je i dalje povećavala svoju aktivnu vojsku i naoružanje te ulagala u razvoj flote, tako da je krajem stoljeća njezina flota postala druga u svijetu i po broju i po tonaži svojih plovila.

Njemačka trgovina, oslonjena na državu, koristila je već gusto izgrađenu mrežu putova, željezničkih linija i luka, te se vrijednost trgovine u razdoblju od 1890. do 1913. godine povećava sa 7,7 milijardi maraka na 25 milijardi maraka.

No nagli ekonomski rast uvjetuje neposrednu ovisnost njemačkog tržišta od svjetske gospodarske situacije, te je uspjeh brz, ali nesiguran.

Za Austriju je u isto vrijeme započelo razdoblje stagnacije. Austrija je 1866. izgubila rat s Pruskom, zatim se povukla iz Bunda, što ju je do 1911. dovelo u položaj kolonije prema Njemačkoj.

Njemačka počinje ekonomski osvajati Austriju već 1867., tj. od sklapanja Austro-ugarske nagodbe. Na osnovi odredaba Austro-ugarske nagodbe, prema kojima Austrija i Ugarska imaju zasebne poslove, postupno počinje sama voditi svoje poslove financija, dok za zajedničke poslove s Ugarskom sklapa poseban međusobni sporazum unaprijed i na duže vrijeme. Svakih deset godina, na primjer, oba dijela Monarhije potpisuju novi carinski i trgovački savez na osnovi kojega svaka od strana potpisnica vodi svoju gospodarsku politiku za poslove koji nisu striktno precizirani.

Kada se nakon Nagodbe njemački kapital počeo seliti u Austriju, investicije su se naglo povećavale tako da su 1867. 1873. narasle na milijun dolara ili skoro jedan bilijun tadašnjih njemačkih maraka. Istodobno je bilo otvoreno više od tisuću dioničkih društava.

Godine 1879. dolazi do vanjskopolitčkog zaokreta Njemačke. Kancelar Otto von Bismark nastoji u međunarodnoj politici održavati dobre odnose i s Austro-Ugarskom i s Rusijom. U sklopu te politike 7. listopada 1879. dogovoren je (tajni) savez između Beča i Berlina, koji će trajati četrdeset godina i bit će osnovom njihovih uskih odnosa suradnje na svim područjima.

Budući da je tajnovitost Austro-njemačkog saveza sačuvana, kancelar Bizmark uspio je produžiti Trojecarski savez (1884.), a zatim je s Rusijom 1887. potpisao tajni ugovor o međusobnom osiguranju (Hallgarten, 1963.).

Savez s Njemačkom udahnuo je život Austriji, i ekonomski i politički, jer se Austrija u vrijeme njezine najveće ekspanzije nalazila u najdubljoj gospodarskoj i političkoj krizi.

Tršćanska i riječka luka, kao najvažnije luke Austrije odnosno Ugarske, u sklopu te politike isto su tako dobile poticaj odnosno postale su i same zanimljive međunarodnom kapitalu.

Zatraženi su krediti za investiranje.

Nova gospodarska politika bila je očitija u riječkoj luci za koju je Ugarska bila više spremna zadužiti se i u skladu s tim je iskoristiti radi razvoja trgovine kao poluge napretka, no što je to bila spremna učiniti Austrija s tršćanskom lukom.

2. OSPOSOBLJAVANJE RIJEČKE LUKE I IZDVAJANJE PUNTO FRANCA

Odmah nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe, Ugarska 1872. pokreće radove kojima se treba proširiti riječka luka.

Najprije je dovršeno *Pristanište Szápáry*, dio *Pristaništa Sanità* te *Gata Zichy*. Nasut je prostor budućeg *Pristaništa Stefánia* te proširen i produžen *Lukobran Marije Terezije*. Završena je i lučica (mandrač) c. i k. Pomorske akademije. Troškovi izgradnje dosegli su 5,6 milijuna funti.

U drugoj fazi izgradnje i proširenja riječke luke, koja obuhvaća razdoblje 1880. –1888. dovršena je izgradnja *Pristaništa Sanità*, izgrađen je *Rudolfov gat*, nasut

je prostor uzduž budućeg *Pristaništa Ferencza Salvatora*, izgrađena je Petrolejska luka, na *Pristaništu Sanità* izgrađeno je sjedište Ugarske kraljevske pomorske uprave i izgrađena su skadišta IV. i V. na *Gatu Zichy*, te VI. i VII. na *Pristaništu Stefania* (Berkes, 2001: 153-154, Hess, 2001: 152-155).

Radovi u drugoj fazi obavljani su nakon saveza Austro-Ugarske s Njemačkom (1879.).

Za izvođenje tih radova, Ugarska je zadužila svoj agrar, te čim je 1889. godine utemeljeno Ministarstvo za poljodjelstvo nezavisno od Austrije, pokrenulo je akciju ublažavanja posljedica velike prezaduženosti zemljišnog posjeda (Tarnoky, 1964.).

Jedna od mjera koje su poduzete za djelomično saniranje situacije, bilo je dokidanje statusa bescarinske zone za riječku luku i državno određivanje tarifa.

Zakonskim člankom XVIII. od 1891., nakon 172 godine povlastica koje je uživala riječka luka, od teritorija slobodne riječke luke oduzeto je oko 12 ha površine – takozvani *punto franco*, izdvojen kao bescarinska zona, spojen s *punto francom* Trsta. Ti su dijelovi luka Trsta i Rijeke ujedinjeni u zajedničko austrijsko-ugarsko bescarinsko područje.

Područje Rijeke je tako bilo podijeljeno na carinsko područje i područje *punto franco*.

Za dovršenje pravno-administrativnog aspekta te operacije, bile su potrebne dvije godine i rad mnogobrojnih stručnjaka.

Bilo je potrebno uskladiti propise kako bi unutar zacrtanog područja promet robe morem iz *punto franca* tekao bez ikakva ograničenja, dok bi se roba kroz riječku luku carinila.

Punto franco je obuhvaćao područje od *Pristaništa Sanità*, završavao na *Gatu Zichy*, zatim *Gatu Marije Terezije*, do novoga gata koji je trebao biti završen do 1908., te *lučice (mandrač) c. i k. Pomorske akademije* (Moritz von Engel, 1906:80).

Na području *punto franca* produžene su tračnice, uvedena električna rasvjeta (1892.), proširena su skladišta, organizirana protupožarna služba.

Kako je između 1862. i 1874. već bila izgrađena pruga između Rijeke i Beča, Budimpešte i Beograda, čime su ugarske željeznice bile povezane s europskom željezničkom mrežom, roba se sa tog širokog teritorija u skladišta *punto franca* dovozila i kopnom i morem.

Godine 1890. potpisan je ugovor između između Ugarske eskontne banke i Kraljevske mađarske državne željeznice, a to je poduzetničko društvo 1898. preraslo u samostalno riječko dioničko društvo (*Fiumaner öffentliche Lagerhaus-Aktiengesellschaft*).

U tom su društvu, uz vlasnika i stručnjaka iz Ugarske, sjedeli i zastupnici riječke Gospodarske komore te pojedini trgovci iz Rijeke.

Podjela riječke luke na *punto franco* i carinsku zonu imala je za posljedicu različite uvjete privređivanja na istom uskom prostoru. Dok je promet u riječkoj luci, podložnoj režimu carina, počevši od 1890. u stalnom padu, rezultati u *punto franco* pokazuju suprotnu tendenciju.

Izuzeće *punta franca* iz djelokruga gospodarenja same Rijeke, djelomično i same Ugarske, povezivanjem s tršćanskom lukom te ulazak u sustav slobodnih luka Njemačke, kojih je tada bilo deset (Hamburg, Altona, Helgoland, Bremen,

Seestemünde, Stettin, Danzig, Kurhaven, Emden i Brake (Moritz von Engel, 1906: 4), imalo je dugotrajne i uglavnom negativne posljedice za promet kroz riječku luku, počevši od 1898. godine.

Razlike u podacima o uspješnosti prometa kroz riječku luku, koje se zapažaju u različitim autorima koji su pisali o toj problematici, posljedica su zanemarivanja, odnosno usvajanja podataka za promet kroz *punto franco* kao da je zajednički za prometovanje dobara kroz riječku luku u cjelini (Berkes, 2001., Bombig, 1967., Fiume Government, 1922., Klen, 1983.).

Stručnjaci riječke Gospodarske komore odmah su upozorili na opasnost takve podjele riječke luke (Giacich, 1895., Camera di commercio e industria in Fiume, 1896.). Upozorili su na to da najveći dio izvoza iz Ugarske ide kopnenim putem, tj. u susjedne zemlje – Njemačku, Švicarsku, Austriju, čime se izbjegava korištenje riječke luke. No osim te konstatacije, bili su nemoćni išta učiniti.

Razlike u uvjetima privređivanja postale su najprije zbog iskazivanja nezadovoljstva, a zatim rađanja političkog pokreta budući da je riječka luka uvijek bila najvažnijom gospodarskom aktivnosti grada. Politički pokret doživljavao je svoju punu afirmaciju u isto vrijeme kada je promet kroz riječku luku započeo dug proces recesije (Toševa-Karpowicz, 1993., Toševa Karpowicz, 2001: 245-247).

3. PROMET KROZ PUNTO FRANCO RIJEČKE LUKE 1898. – 1905.

Prometno jedinstveno povezan uvoz – izvoz robe, bilo željeznicom ili morem, njezino uskladištenje, dali su su već prve godine poslovanja pozitivne rezultate u svim stavkama. Već 1899. godine, naime, uskladištena roba, prispjela kopnom ili morem u skladišta *punto franco*, dostiže visoke pokazatelje. Otad pa zaključno s 1903. godinom rastu svi pokazatelji prometa kroz oba skladišta koja pripadaju *punto franco*, što je vidljivo iz tablice 1.

Tablica 1. Razvoj prometa uskladištene robe i prosječna dnevna rata (von Engel, 1906:90)

	1898. XI-XII	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
Uskladištenje	metrički cent							
Željeznica-masa robe	1,014.922	3,204.413	3,760.468	3,733.566	3,877.733	4,302.512	3,686.324	3,837.110
Unajmljeno skladište	zbir uskladištenih roba			432.416	258.535	246.946	429.005	564.543
Uskladištena roba	670.277	2,015.769	1,648.602	1,507.077	1,531.077	1,991.627	1,427.772	1,392.917
Zbir	1,685.199	5,220.182	5,409.070	5,673.345	5,667.345	6,541.103	5,543.051	5,794.570
Izvoz iz skladišta								
Željeznica-masa robe	921.251	2,497.923	2,888.679	2,961.801	3,087.536	3,597.750	3,189.591	3,273.641
Unajmljeno skladište	zbir uskladištenih roba			470.048	310.048	245.773	372.868	591.365
Uskladištena roba	585.031	1,948.902	1,783.395	1,557.473	1,755.473	1,755.568	1,643.752	1,562.885
Zbir	1,506.282	4,446.825	4,672.085	4,807.075	4,807.115	5,599.057	5,206.211	5,427.891

Uvoz-izvoz skupa								
Željeznica-masa robe	1,936.173	5,702.336	6,649.147	6,695.367	6,965.269	7,900.262	6,875.715	7,110.751
Unajmljeno skladište	zbir uskladištenih roba			902,855	568,583	492.737	801.873	1,155.908
Uskladištena roba	1,255.308	3,964.671	3,431,998	2,882.373	3,088.550	3,747.195	3,071.474	2,955,802
Zbir	3,191.481	9,667.007	10,081.145	10,480.625	10,622.402	1,140.194	10,794.262	11,222.461
Dnevno stanje								
Željeznica-masa robe		88.527	113.192	111.659	114.401	125.360	95.119	99.434
Unajmljeno skladište	zbir uskladištenih roba			184.356	117.800	113.163	139.30	142.947
Uskladištena roba		306.475	222.047	168.139	166.750	230.593	263.930	211.575
Zbir		395.002	335.239	44.154	398.954	469.116	498.369	454.956

Iz podataka je vidljivo da svake godine raste *ulaz robe u skladište prispjele željeznicom*, izražene u metričkim centima. Uskladištenje robe dostiže maksimum 1903. godine, kada ulaz robe u skladište bilježi maksimum od 4,302.512 metričkih centi.

Ulaz robe u cjelini varira, ali je podatak iz 1903. godine nepremašen. Naime, iako uvoz robe u skladište varira, ipak se do 1905. godine zadržava blizu brojke od oko 3,700.00 metričkih centi.

I podaci o zbiru robe koja se nalazi u skladištu variraju, ali je ipak najveći doseg ostvaren 1905. kada zbir uskladištenih roba dostiže brojku od 564.543 metričke cente.

Zbir svih stavki koje se odnose na uvoz, iznajmljeno skladište i uskladišteni robu dostiže maksimum u 1903. kao godini u kojoj su skladišta radila punom parom.

I podaci o *izvozu iz skladišta željeznicom* pokazuju rast iz godine u godinu, Najobimniji izvoz postignut je 1903. godine, kada je iz skladišta izvezeno robe u visini 3,597.750 metričkih centi, što je ipak manje od uvoza u skladišta.

Najveći zbir uskladištenih roba na unajmljenim skladištima odnosi se na 1905. godinu, dok je najviše uskladištena roba izvezena 1899. godine, a zatim 1903. godine.

Kao posljedica prometa svih roba kroz skladišta u pravcu izvoza, godine 1903. je postignut maksimum kada je iz skladišta izvezeno razne robe u zbiru od 5,599.091 metričku centu. Iza toga slijedi godina 1905. kada je izvoz robe po različitim stavkama dostigao visinu od 5,427.891 metričku centu.

Ukupni podaci o dvosmjernom prometu roba kroz skladišta *punto franca*, daju najbolje pokazatelje u godini 1903. – 12,140.194 metričke cente, a odmah iza te godine po uspješnosti je 1905. godina sa 11,222.461 metričkom centom.

Dnevno stanje roba u skladištu manje se mijenja od pokazatelja prometa. Najveći pokazatelj zbira uskladištenih roba postignut je 1901. godine – 184.356 metričkih centi, a zatim 1905. godine.

Analize pokazuju da se godina 1903. pokazuje ključnom po svim pokazateljima. Ta godina pokazuje prve rezultate nove ekonomske politike koju je Njemačka počela voditi od 1900. godine. Istodobno, godina 1903. pokazuje i prve rezultate ujedinjavanja srednje Europe, koje je započelo 1900.-1903. godine.

Naime, kao odgovor na sve jaču konkurenciju SAD-a, osobito u trgovini žitom, savez Njemačke i Austrije sve se više okreće balkanskim zemljama, pri čemu, naizgled, važnu ulogu ima Austrija budući da je tradicionalni politički čimbenik na Balkanu. Stoga Njemačka vraća dug Austrije prema Francuskoj, te time godine 1903. stječe vlasništvo nad 50% kapitala (Francuska zadržava 35%, a Velika Britanija 4%).

Trend osvajanja Austrije od Njemačke širi se idućih godina i na ugarski dio Monarhije, tako da je Njemačka u godinama 1905.-1913. imala više svojih vrijednosnih papira u Ugarskoj nego u Austriji.

Kako Njemačka nastavlja investirati u Austriju, skromni se suficit Austrije od 15.700.000 dolara u 1908. godine pretvara u visok trgovački deficit od 150.900.000 dolara u 1912. godini (Grim: 1992.).

Rast prometa roba morem kroz riječku luku te rast financijskih pokazatelja raste i pokazuje trendove gotovo istovjetne prometu kroz lučka skladišta.

Najveći uvoz robe *morskim putem* u riječkom *punto francu*, iskazan u metričkim centima, ostvaren je godine 1905. i iznosi 6,110.747 metričkih centi.

Te je godine zabilježen i najveći izvoz 8,305.479 robe iskazan u metričkim centima, što ukupno daje brojku maksimalnog prometa kroz *punto franco* za 1905. godinu od 14,416.226 metričkih centi.

Najveći uvoz robe u komadu *morskim putem* zabilježen je 1899., a zatim 1898. godine. Više varira uvoz robe u komadu *kopnenim putem* da bi godine 1902. dostigao najveći stupanj od 38.481 komada, što ukupno daje najbolje pokazatelje uvoza u komadu kopnom i morem u 1902. godini – 46.888 komada.

Izvoz robe *morskim putem* u metričkim centima pokazuje slabe oscilacije, s karakteristikom blaga rasta, no ipak je izvoz robe *morskim putem* veći od izvoza robe *kopnenim putem*, iako i on raste.

Osjetno tijekom godina raste stavka *izvoza morskim putem u komadu*, da bi 1902. dostigla maksimum. U cjelini, izvoz u komadu najviši je 1902. i iznosi 36.889 komada. Sveukupni promet izvoza roba u komadu dostiže maksimum u 1902. godini – 36.889, da bi iduće godine pao na samo 643 komada.

Dok *izvoz robe morskim putem* u metričkim centima osjetno oscilira iz godine u godinu, da bi 1900. dostigao maksimalne brojke – 8,038.804 metričke cente, izvoz kopnom u metričkim centima dostiže maksimalan rast 1905. godine – 4,470.488 metričkih centi, tako da izvoz u cjelini u godini 1902. dostiže najveći opseg od 46.888 komada.

Prema općim podacima, najbolji uvozno-izvozni rezultati kroz *punto franco* riječke luke u metričkim centima ostvareni su 1905. godine – 26,724.945 metričkih centi.

Najbolji uvozno-izvozni rezultati sveukupnog prometa roba kroz riječki *punto franco*, izraženi u komadu, odnose se na godinu 1902. kada je prometovalo, kopnom ili morem, poslije nedostignutih, 83.777 komada.

Tablica 2. Pregled razvoja prometa robe Rijeke u godinama 1889.-1905. (von Engel, 1906:91)

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
Uvoz robe morem (u metričkim centima)	2,526.542	2,588.891	3,010.818	3,195.398	4,363.626	4,694.063	4,748.672	4,216.245	4,496.572
Izvoz robe morem (u metričkim centima)	5,319.255	5,532.720	5,650.012	3,248.420	4,171.820	3,771.773	3,352.941	6,409.135	5,628.551
Zbir prometa morskim putem	7,845.797	8,121.611	8,660.830	6,443.818	8,535.346	8,465.836	8,101.613	10,625.380	10,125.103
Uvoz robe u komadu morem	2.366	3.645	6.727	6.299	11.164	5.784	10.953	11.669	9.792
Izvoz robe u komadu morem	133	1.182	609	300	204	3610	862	1.839	3.515
Zbir	2.499	4.827	7.336	6.599	11.859	9.394	11.815	13.508	13.307
Uvoz robe kopnom u m. centima	60,268.237	5,714.037	7,323.184	3,805.011	6,622.617	6,497.765	4,462.663	5,309.78	5,296.919
Izvoz kopnom u m. c.	1,461.428	1,453.354	1,84.986	2,129.984	3,006.044	3,088.771	3,107.772	2,711.156	3,018.154
Zbir	7,729.665	7,167.391	9,128.170	5,934.995	9,628.661	9,586.536	7,570.435	8,020.864	8,315.073
Uvoz u komadu kopnom	134	675	141	173	62	109	332	74	2.134
Uvoz-izvoz morem u m. centima	56	254	136	261	992	2.194	438	274	16.870
Zbir	190	929	277	434	1.054	2.303	770	348	19.004
Uvoz-izvoz morem u m. centima	7,845.797	8,121.611	8,660.830	6,443.818	8,535.346	8,465.836	8,101.613	10,625.380	10,125.103
Uvoz-izvoz kopnom u m. c.	7,729.665	7,167.391	9,128.170	5,934.995	9,628.661	9,586.536	7,570.435	1,020.864	8,315.073
Zbir	15,575.462	15,289.002	17,789.000	12,378.813	18,164.007	18,052.372	15,672.048	18,646.244	18,440.176
Uvoz-izvoz morem u komadu	2.499	4.827	7.336	6.599	11.358	9.394	11.815	13.508	13.307
Uvoz-izvoz kopnom u komadu	190	929	277	434	1.054	2.303	770	348	19.004
Zbir	2.689	5.756	7.613	7.033	12.412	11.697	12.585	13.856	32.311

	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
Uvoz robe morem (u metričkim centima)	4,779.098	4,341.399	3,762.917	3,996.237	3,551.080	4,272.268	5,204.586	6,110.747
Izvoz robe morem (u metričkim centima)	6,292.344	7,962.821	8,962.565	8,796.628	8,563.546	8,787.643	7,929.059	8,305.479
Zbir prometa morskim putem	11,71.442	12,304.220	12,672.482	12,792.865	12,114.626	13,059.911	13,133.645	14,416.226
Uvoz robe u komadu morem	12.270	14.342	9.339	10.428	8.407	9.353	10.393	9.869
Izvoz robe u komadu morem	862	945	13.770	21.089	38.481	2.825	6.694	8.687
Zbir	13.132	15.287	23.109	31.517	46.888	12.178	17.087	18.556
Uvoz robe kopnom u met. cen	5,844.941	7,256.416	8,038.804	7,895.698	7,558.788	8,242.499	7,568.835	7,838.231
Izvoz kopnom u met. cen.	3,353.562	3,057.863	2,883.094	2,649.024	2,658.044	2,854.534	3,620.292	4,470.488
Zbir	9,198.503	10,314.279	10,921.898	10,544.722	10,216.832	11,097.033	11,189.127	12,308.719
Uvoz u komadu kopnom	556	232	12.198	17.369	36.673	548	884	1.234
Izvoz u komadu kopnom	5.751	3.949	138	262	216	95	96	342
Zbir	6.307	4.181	12.336	17.631	36.889	643	980	1.576
Uvoz-izvoz morem u m. centima	11,071.442	12,304.220	12,672.482	12,792.865	12,114.626	13,059.911	13,133.645	14,416.226
Uvoz-izvoz kopnom u m.c.	9,198.503	10,314.279	10,921.898	10,544.722	10,216.832	11,097.033	11,189.127	12,308.719
Zbir	20,269.945	22,618.499	23,594.380	23,337.587	22,331.458	24,156.944	24,322.772	26,724.945
Uvoz-izvoz morem u komadu	13.132	15.287	23.109	31.517	46.888	12.178	17.087	18.556
Uvoz-izvoz kopnom u m. c.	6.307	4.181	12.336	17.631	36.889	643	980	1.576
Zbir	19.439	19.468	35.445	49.148	83.777	12.821	18.067	20.132

U cjelini, uvoz-izvoz kroz riječki *punto franco* postupno raste do 1903. kada počinje nagli pad prometa koji je više uzrokovan padom izvoza morem te smanjenim izvozom kopnom, u metričkim centama ili u komadu, počevši od 1900. godine – trend koji je 1903. dostigao maksimum.

Podaci o vrijednosti prometa kroz riječki *punto franco* izraženi u krunama, daju ove rezultate: vrijednost cjelokupnoga trgovačkog prometovanja kroz riječku luku za 1901. godinu iznosi 511,765.137 kruna, za 1903. godinu 528,701.819 kruna, za 1905. godinu 622,750.897 kruna (vod Engel, 1906:85).

Državna intervencija u poslove prometa lukom još se bolje vidi na tablici 3. na kojoj je prikazan promet s pojedinim državama za 1905. godinu.

Tablica 3. Pregled prometa roba u riječkoj luci 1905. godine u krunama po zemljama
 (von Engel, 1906:87)

	Uvoz			Izvoz		
	morem	kopnom	ukupno	morem	kopnom	ukupno
	u krunama					
Ugarska	4,230.846	138,391.375	142,622.221	11,237.906	112,781.069	124,018.975
Austrija	18,332.001	32,312.580	50,644.581	33,804.233	27,180.784	60,985.017
Bosna	-	4,605.875	4,605.875	-	1,930.210	1,930.210
Njemački Rajh	1,258.79	704662	1,963.461	625434	3,017.453	1,930.210
Italija	12,087.794	214644	12,302.438	17,852.509	17,852.509	19,564.098
Francuska	2,757.224	157713	2,914.937	15,072.368	32446	15,104.814
Španjolska	785441	119	785560	935413	-	935413
Portugal	31545	-	31545	2,044.840	-	2,044.840
Švicarska	-	24070	24070	-	111234	111234
Belgija	465962	-	465962	3,312.471	-	3,312.471
Nizozemska	10,775	-	10775	5,769.163	-	5,769.163
Velika Britanija	7,956.247	-	7,956.247	25,510.992	-	25,510.992
Rusija	907339	2132	909471	314254	1,451.585	1,765.839
Rumunjska	164376	92913	257289	398975	150900	549875
Bugarska	576633	215	576848	1,183.084	47184	120268
Srbija	-	1,030.605	1,030.605	-	1,079.424	1,079.424
Crna Gora	20643	-	20643	17821	-	17821
Grčka	890913	-	890913	1,75.623	-	1,705.623
Gibraltar, Malta	94788	-	94788	2,140.169	-	2,140.169
Europska Turska	7,239.007	2012	7,241.089	4,325.907	41	4,325.948
Azijska Turska	3,846.090	-	3,846.090	6,233.509	-	6,233.509

Britanska Istočna Indija	25,811.567	-	25,811.567	20,765.266	-	20,765.266
Japan	314740	-	314740	1,610.292	-	1,610.292
Hong-Kong	20972	-	20972	202898	-	202898
Kina	83442	-	83442	208179	-	208179
Siam	345440	-	345440	-	-	-
Filipini	1,986.280	-	1,986.280	-	-	-
Egipat	2,085.885	-	2,085.885	3,003.843	-	3,003.843
Tripolis	1009	-	1009	220575	-	220575
Tunis	140	-	140	237159	-	237159
Alžir	714660	-	714660	399634	-	399634
Maroko	-	-	-	296411	-	296411
Zanzibar	-	-	-	27207	-	27207
Engleski posedi u Arabiji	9570	-	9570	494258	-	494258
Engleske kolonije u Africi	1560	-	1560	173055	-	173055
Portugalske kolonije u Africi	-	-	-	284954	-	284954
Francuske kolonije u Africi	-	-	-	29079	-	20079
Amerika	13,872.866	-	13,872.866	3,354.640	-	3,354.640
Meriko (?)	-	-	-	31	-	31
Argentina	19,365.727	-	19,365.727	2,270.936	-	2,270.936
Brazil	727506	-	727506	2,132.738	-	2,132.738
Čile	237500	-	237500	-	-	-
Urugvaj	-	-	-	189967	-	189967
Zbir	127,332.270	177,538.915	304,774.102	168,385.793	149,493.919	317,976.795

Tablicom su obuhvaćene 43 zemlje, ali podaci o prometovanju pokazuju da je sveukupni uvoz imao neko značenje samo za Ugarsku, Austriju, Britansku Indiju i Argentinu.

Podaci pokazuju da se Ugarska najviše služila riječkom lukom i da je malo više kruna trošila na uvoz nego što je dobivala izvozom – 142,622.221 krunu, naprama 124,018.975 kruna. I sama je Ugarska više uvozila i izvozila kopnom nego morem.

Najvažniji je izvozni artikl iz Ugarske drvo, osobito drveni trupci, ali i drvene šine koje su se izvezile u Italiju i Francusku i većim dijelom su služile za izradu bačvi.

Drugi je izvozni artikl bio šećer kao gotov proizvod i u obliku šećerne mase. Šećer se izvezio u Veliku Britaniju, Tursku, Britansku Indiju i Japan.

Izvoz brašna, koji je do 1900. bio najvažnija stavka u izvozu Ugarske, smanjen je stoga što nije produžen ugovor o izvozu između Austrije i Ugarske, koji je vrijedio do godine 1900. Godine 1905. ipak se nalazi kao treći artikl u stavkama izvoza. Izvozi se u Veliku Britaniju, Italiju, Nizozemsku i Brazil.

Do 1903. na prvome mjestu uvoznih artikala kroz riječku luku nalazilo se vino iz Italije koje je činilo 1/5 uvoza. Kao posljedica uvođenja vinske klauzule, uvoz vina iz Italije je nakon 1901. naglo opao, što je istodobno značilo jačanje izvoza mađarskih vina.

Drugi uvozni artikl, čija se količina stalno povećavala, uvoz je riže.

Pored riže, iz Britanije se uvezio ugljen, iz Britanske Indije juta, iz Turske i Egipta duhan, iz Afrike fosfor, iz Italije agrumi, iz Brazila kava, a sirovi pamuk uvezio se iz Britanske Indije i Amerike.

Glavna zemlja izvoznica iz riječke luke je bila Austrija koja je kroz riječku luku više izvozila morem nego što je uvozila. Istodobno je više uvozila kopnom, nego morem, tako da je ukupan zbir izvoza (60,985.017 kruna) nadmašivao ukupan zbir uvoza (50,644.581).

Austrija je izvozila više morem (33,804.233 kruna) nego kopnom (32,312.580 kruna).

Drugi partner po prometovanju bila je Velika Britanija i to samo u stavci uvoza i izvoza morem. Britanija je više izvozila, osobito drvo, nego što je uvozila.

Ako se prometu Velike Britanije dodaju i podaci o prometovanju s Britanskom Indijom koja je tada bila britanska kolonija, zbir je izvezenih artikala 1905. godine dostigao visinu od 46,477,158 kruna.

Pridodaju li se tome podaci o izvozu u Hong Kong, Egipat, engleske posjede u Arabiji, engleske kolonije u Africi, to iznosi 47,144.472 krune. Britanija je, dakle, u riječkoj luci bila najprisutnija izvozna sila, odmah nakon same Ugarske i Austrije. Na nju je tada otpadalo više od 1/6 izvoza.

Britanija je zapravo Ugarskoj bila zemlja-partner budući da je najveća i najznačajnija pomorska kompanija Rijeke – parabrodsko društvo *Adria* bilo britanska kompanija.

Uz to, britanski *Cunard line* je pod povoljnijim uvjetima iz riječke luke prevezio emigrante iz Mađarske u SAD, te je i time bio povećan promet kroz riječku luku (Kraljić, 2001: 233-235).

Svi pokazatelji izneseni za razdoblje od 1898. do 1905. godine, pokazuju mjesto riječke luke u doba imperijalizma u Europi. To je uglavnom bila uvozna luka Austro-Ugarske, s dominacijom uvoza kopnom i izvoza kopnom.

Od stranih partnera, riječkom se lukom za izvoz najviše služila Velika Britanija.

Dominacija uvoza kopnom i izvoza kopnom za Ugarsku, kao većinskog vlasnika riječke luke, pokazuje da je 1905. već bilo postignuto kompatibilno povezivanje kopnenog prometa Ugarske s njemačkim lukama, što je slabilo izvoz morem preko riječke luke.

Podaci koji se odnose na izvoz kroz riječku luku pokazuju da je Britanija, zbog toga što je investirala kapital prije svega u pomorstvo sa sjedištem u Rijeci, bila tu prisutnija od bilo koga drugoga.

Sami Riječani, odani prosperitetu svoga grada, između dva ekonomska i politička kolosa – Britanije i Njemačke, čije su kolonije bile i sama Austrija i Ugarska, iako su im izgledale moćnima i odlučujućim, mogli su svoj gospodarski napredak ostvariti samo kompromisom, ali ne i sukobom.

Politika kompromisa koja je započela Hrvatsko-ugarskom nagodbom, u posljednjoj dekadi 19. stoljeća, nije više omogućavala prosperitet. Katastrofalne posljedice ugarske gospodarske politike na poslovanje riječke luke stalno su se iznosile u parlamentu u Budimpešti, sve dok nije, na temelju krize dualizma, obnove Trojnog saveza i agresivnog prodora Austrije i Njemačke na Balkan, inaugurirana politika novog smjera 1903. – 1905., koja će dovesti do *Riječke rezolucije*.

Zaokret koji je u strategiji nastao je 1905., kada počinje kratkotrajna suradnja hrvatskih i srpskih političara s mađarskim oporbenjacima, trajao je kratko započeo kasno da bi proizveo zaokret u samoj Ugarskoj koja se morala prikloniti snazi ekonomskog i političkog diktata Njemačke (Gross, 1960.).

4. ZAKLJUČAK

Nakon ujedinjenja 1871., Njemačka započinje imperijalističku politiku usmjerenu prema jugoistočnoj Europi.

Interes Austro-Ugarske da se pridruži toj politici, doveo je njezine sjeverno-jadranske luke Rijeku i Trst u položaj da postanu aktivnim čimbenikom te ekonomske politike.

No bilo je potrebno da se te luke moderniziraju, a zatim povežu u sustav slobodnih luka njemačkoga Reicha.

Krajem 19. stoljeća stoga, Ugarska intenzivno investira u riječku luku kako bi je proširila i modernizirala. Dug, koji je u vezi s tim nastao, primorao je Ugarsku da dokine dotadanji status riječke luke kao bescarinske zone. Jedan je dio izuzet, stavljen pod režim *punto franca*, uklopljen u sustav sjevernojadranskih slobodnih luka, a zatim u sustav slobodnih luka njemačkoga Reicha.

Punto franco riječke luke na taj je način uspješno prometovao, dok je preostali dio riječke luke vegetirao.

Kritika pomorske politike Ugarske od stručnjaka Gospodarske komore Rijeke, pokrenula je proces postupne artikulacije svijesti o nužnosti odlučivanja o pomorskim pitanjima na razini lokalne zajednice. Autonomni pokret Rijeke koji je iz te kritike nastao, politički se potvrdio iste godine kada je promet kroz riječki *punto franco* dostigao maksimalne pokazatelje.

LITERATURA

- [1] George W. F. Hallgarten, Imperialismus vor 1914. Die Soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik Europäischer Grossmächte vor dem ersten Weltkrieg, München, 1963., drugo izdanje
- [2] József Berkes, Izgradnja riječke luke od 1868. do 1918. godine. U: Riječka luka, Rijeka, 2001., str. 133.–164.

- [3] Mirano Hess, Razvoj riječke luke od Hrvatsko-Ugarske nagodbe do Prvog svjetskog rata, Pomorstvo, Rijeka, 2001., str. 149.-157.
- [4] Pero Mitrović i Radojica Barbalić, Riječka luka, Rijeka – Zbornik, Matica Hrvatska, Zagreb, 1953.
- [5] Ljubinka Toševa Karpowicz, Važnost luke u političkoj povijesti grada Rijeke 1786.-1924., Riječka luka, Rijeka, 2001., str. 241.-250.
- [6] Moritz von Engel, Die Freihafengebiete in Österreich-Ungarn mit anschliessenden Behandlung der Freihäfen des Deutschen Reiches und anderer Staaten, Beč, 1906.
- [7] G. Bombig, Il Porto di Fiume e la politica marittima dell' Ungheria tra 1869 ed il 1913. Fiume, Rim, 3-4/1967., str. 128.-169.
- [8] Camera di commercio e industria in Fiume. Relazione sulla situazione economica di Fiume nel 1895., Fiume, 1896.
- [9] The port of Fiume and its future, published by the Statistical Department of the Fiume Government, Fiume, 1922.
- [10] Ilona Reinert Tarnoky, Die ungarische Innerpolitik und die Agrarreform in der Zeit der Dualismus. Südostforschungen, München, XXIII/1964.
- [11] Dr. Giacich, Per la commissione delegata in oggetto di Porto franco, Fiume, 4. studenoga 1892., Camera di commercio e di industria in Fiume. Relazione sulla situazione economica di Fiume 1895., Fiume, Battara, 1896.
- [12] Richard Grim, The Austro-German Relationship. The journal of european economic history, Rim, 1/1992., str. 69.-117.
- [13] Ljubinka Toševa Karpowicz, Ekonomska uvjetovanost autonomnog pokreta Rijeke (1890.-1903.), Zbornik Dometi, 1-1993., str. 39.-45.
- [14] John P. Kraljić, Rijeka kao iseljenička luka. Riječka luka, Rijeka, 2001., str. 233.-235.
- [15] Discorso dell' on Teodoro Batthyány pronunciato nelle sedute parlamentari 13 e 14 ferbbraio 1900. in merito ai diritti autonomi della libera città di Fiume e suo distretto, Fiume, 1901.
- [16] Mirjana Gross, Vladavina hrvatsko-srpske koalicije 1906-1907., Beograd, 1960.

*Summary*THE DEVELOPMENT AND TRAFFIC OF GOODS THROUGH THE PORT OF RIJEKA
FROM 1889 TO 1905 AND THE POLITICAL CONSEQUENCES OF

The paper deals with the data concerning the traffic of goods through the punto franco of the port of Rijeka from 1889 to 1905.

The analysed data show an increase in the traffic of goods up to the year 1903, when a gradual fall started, whether warehousing or traffic through the port of Rijeka is in question, and as much packed goods as those in metric hundredweight are concerned.

Although the punto franco system is adopted, first of all to connect the port of Rijeka with the free ports of the German Reich, Great Britain, and especially the British colonies in Asia, occupy the central position in the export and import business through the punto franco of the port of Rijeka.

The experts of the Rijeka Chamber of Commerce first, and then followed by the representatives of Rijeka at the parliament in Budapest are strongly critical of the maritime policy of Hungary since the very introduction of punto franco. And based on this critic the Rijeka autonomous movement arises, is politically recognized, and has its representative, representing at the same time Rijeka, nominated as member of the parliament in Budapest in 1905, at the same time when recession of traffic through the porto franco of the port of Rijeka started.

Key words: punto franco of the port of Rijeka, the 1889-1905 traffic, traffic as per countries, Rijeka autonomous movement, rise