

VIKTOR CERIĆ:

JUGOSLAVENSKE LUKE SJEVERNOG JADRANA U SKLOPU SVJETSKIH LUKA I NJIHOVA ULOGA U JUGOSLAVENSKOJ PRIVREDI

Da se upozna uloga naših luka u ekonomskom životu zemlje i njihovo značenje u međunarodnoj izmjeni robe u kojoj učestvuje Jugoslavija sa svojim izvozom i uvozom, potrebno se u najkraćim potezima osvrnuti na faktore koji utječu na razvoj luka i njihova značenja u sklopu svjetskog pomorskog prometa.

Morske luke kao dio svjetskog saobraćajnog organizma preko kojega se odvija međunarodni promet ovise o svjetskim ekonomskim zbivanjima, koja su nastajala u raznim vremenskim razdobljima i utjecala na nastajanje luka, njihov razvoj i na njihovo izumiranje. Ekonomski razvoj, promjene i potresi ne pojavljuju se podjednako u svim područjima i kontinentima svijeta, pa je i prirodno da se morske luke na raznim položajima i u raznim morima ne mogu razvijati ravnomjerno i imati isto značenje za međunarodni promet. Težište svjetskog prometa pomicalo se u pojedinim historijskim epohama s jednog mora na drugo i nastajali su novi prometni pravci, a s time i potreba podizanja luka da bi se promet mogao nesmetano odvijati. Pomicanjem pravca pomorskog prometa s jednog mora na drugo stvorili su se i različiti uvjeti za razvoj luka na obalama raznih mora, pa je stoga očigledna razlika u prometu luka smještenih na raznim obalama. No kao što postoje različiti uvjeti za razvoj morskih luka na raznim morima, tako postoje i velike razlike u ulozi koju imaju pojedine luke na obalama istog mora. Razlike među lukama istog mora ispoljuju se u veličini prometa, po vrsti i pravcu prometa. Te pojave nalaze svoje objašnjenje u tome što u pozadini pojedinih luka ne postoje iste proizvodne prilike i ekonomske potrebe i ne razvija se istovrsna privredna djelatnost. Osim toga putovi koji vode iz unutrašnjosti do mora nisu razvijeni i pogodni za sve luke jednako.

Prema tome dolazi se do zaključka da se luke razvijaju na obalama onih mora na kojima je promet najintenzivniji, a napredak i uspon pojedinih luka ovisi o ekonomskoj snazi i potrebama zaleđa i o saobraćajnim vezama koje spajaju zaleđe s lukom. Ti elementi vrijedili su od najstarijeg historijskog doba u kojem su se pojavile prve luke, pa dolaze

u obzir i danas, jer se ekonomski zakoni koji utječu na razvoj luka nisu izmijenili.

U starom i srednjem vijeku, dok se pomorska trgovina najintenzivnije razvijala na Sredozemnom moru, nastale su tamo i prve luke. Početkom novog vijeka, kada se pomakao pravac prometa na Atlantik, razvile su se na obalama tog mora nove luke. Budući da je promet na Atlantiku ostao do sada najintenzivniji, prirodno je da su se na obalama tog mora razvile najveće svjetske luke, koje gutaju pretežni dio svjetskog prometa. Luke Atlantika imaju najbogatije poljoprivredno i industrijski razvijeno zaleđe, u koje se slijevaju najveće plovne rijeke svijeta, pa je i razumljivo i prirodno da luke tog mora imaju najvažniji položaj u svijetu.

Luke Sredozemnog mora dobile su na svom značenju izvođenjem Sueskog kanala, koji je približio Srednji i Daleki Istok zapadnim područjima svijeta. Luke ostalih mora imaju ono značenje koje im daje ekonomska snaga iz koje proizlazi udio razmjene robe u svjetskom prometu. Drugim riječima, veličina i razvoj luka ovisi o bogatstvu zaleđa i vezama između luka i njihove pozadine.

Pojam i važnost zaleđa došli su do izražaja tek u novo doba, kada su se saobraćajni putovi i sredstva usavršili. U starije doba, kad su saobraćajni putovi s unutrašnjošću bili nerazvijeni i razmjena robe ograničena na malen broj proizvoda i na male količine proizvoda, bilo je osnovno da se dopre do jednog sigurnog zakloništa za brodove na obali. Luke su nicale jedna za drugom. Razvoj modernog saobraćaja tražio je usredotočenje prometa na manjem broju obalnih položaja da se investicije korisno ulože i da brodovi mogu na što manjem broju mjesta popuniti svoj teret. Radi toga potrebno je da svaka luka koja želi napredovati i razvijati se osigura sebi promet iz što većeg područja u pozadini, tj. da proširi svoje zaleđe. Zaleđe je širok pojam, koji ima geografsko i ekonomsko značenje.

U geografskom smislu zaleđe obuhvaća područje koje geografski najpovoljnije leži prema nekoj luci sa stanovišta udaljenosti. S tim pojmom ne podudara se ekonomsko zaleđe, koje je relativno i obuhvaća područje kojemu neka luka s obzirom na saobraćajne veze i transportne troškove može pružiti najpovoljnije uvjete. Sama geografska blizina nije dovoljna da osigura nekoj luci stalan promet, već su važniji momenat troškovi do kojih dolazi u otpremi robe od polazne tačke u unutrašnjosti do konačne tačke na drugoj obali i obratno. Ta činjenica dala je povoda natjecanju i međusobnoj borbi pojedinih luka da privuku na sebe promet nudeći povoljnije prijevozne uvjete bez obzira na udaljenost.

Svaka luka nastoji proširiti ekonomsko zaleđe iskorištavajući prirodne saobraćajne putove — kao što su plovne rijeke, kombiniranje riječnog i kopnenog puta — i tarifskom politikom. Privreda, pak, u svakoj zemlji nastoji iskoristiti takvo stanje i promet iz unutrašnjosti upućuje se u onu luku ili luke koje u stanovitom času i za stanoviti smjer nude najveće pogodnosti.

Dakako da pri tome dolaze u pitanje ne samo kontinentalne veze između luka i pozadine nego i pomorske veze iz luka za razna područja

svijeta. Čim su te veze razvijenije i povoljnije u pogledu uvjeta prijevoza i rokova odlazaka, tim je dotična luka za privredu interesantnija. U modernom trgovanju pri visoko razvijenoj tehnici međunarodnog poslovanja i pod udarom žestoke svjetske konkurencije svakom je privredniku stalo da, pored povoljnijih prijevoznih troškova, roba bude što brže otpremljena iz luke. Na taj način dolazi se prije do transportnih dokumenata na temelju kojih dolazi do naplate robe i skraćuje se rok u kojem je uloženi kapital opterećen kamatima.

Na tok i razvoj svjetskog prometa utječu pak ekonomska i politička strujanja u svijetu, koja često nastaju naglo i nepredvidivo te zanose međunarodnu razmjenu robe u nepoželjnu pravcu. Naročito teške posljedice takvog strujanja nastaju ratnim zapletajima, koji iza sebe ostavljaju teške ekonomske i političke poremećaje. Svaki poremećaj u svjetskim ekonomskim odnosima i u promjenama smjera međunarodne trgovine odražuje se na razvoju i ulozi pojedinih luka. U najnovije doba takve promjene odrazile su se nakon prvog i drugog svjetskog rata i osjetile su ih luke gotovo svih mora samo u raznim oblicima. Bilo bi zanimljivo razmotriti te promjene u svjetskim lukama i pomjeranje prometa, ali to bi nas odviše daleko odvelo i udaljilo od prave svrhe ovog izlaganja. Kratke napomene i činjenice iz kojih su te promjene proizašle poslužiti će nam da se mogu bolje uočiti uloga i značenje jugoslavenskih luka na sjevernom Jadranu.

ULOGA I ZNAČENJE JUGOSLAVENSKIH LUKA NA SJEVERNOM JADRANU

Ako prosuđujemo luke na sjevernom Jadranu na osnovu elemenata na kojima počiva razvoj i napredak luka uopće, tada nam se pokazuje okvir unutar kojega se te luke mogu razvijati. Luke sjevernog Jadrana, u čiji sklop pripadaju i neke jugoslavenske luke, imadu prostrano geografsko zaleđe, kojega tvore zemlje Srednje Evrope, kao što su južna Njemačka, Austrija, Čehoslovačka, Mađarska i istočni dio Švicarske. Ova-mo treba priključiti još zapadni i srednji dio Jugoslavije i sjeveroistočnu Italiju. U sjevernom dijelu Jadrana na razmjerno kratkim geografskim udaljenostima smjestile su se tri luke međunarodnog značenja: Venecija, Trst i Rijeka. Teoretski na te tri luke imao bi se dijeliti promet pozadine. Tako bi i bilo kada bi se geografska blizina podudarala s pojmom ekonomskog zaleđa, tj. kada luke drugih mora ne bi zadirale u to područje i odvlačile stanoviti dio prometa na sebe. Razlozi zbog kojih se to događa različiti su.

U Jadransko more ne slijeva se nijedna značajnija plovna rijeka, pa su veze između obale i pozadine moguće samo pomoću kopnenih putova, željeznica i cesta. Tim putovima promet se odvija brže, ali pod većim prijevoznim stavovima nego na prirodnim vodenim putovima. Taj moment igra naročito važnu ulogu u prijevozu masovnih tereta. Pored toga jadransku obalu dijeli od Sredozemnog mora dugi Apeninski poluotok, tako da je veza morskim putem sa zapadom, koja vodi preko Gibraltara,

znatno dulja no što je veza iz sredozemnih i atlantskih luka. Navedene okolnosti znatno utječu na smjer skretanja pomorskog prometa iz Srednje Evrope prema moru, naročito onog prometa koji je upućen u zapadnom pravcu.

Međutim, jadranske luke imaju velike prednosti za promet koji se odvija prema Istoku zbog njihova povoljnog položaja prema Sueskom kanalu. Kad bi samo uzroci geografske prirode utjecali na smjer prometa, onda bi bilo lako odrediti utjecajna područja pojedinih luka i učiniti podjelu prometa. No pojave koje se odrazuju u pozadini Jadrana pružaju najbolji primjer kako je ekonomsko zaleđe jedne luke vrlo rastezljiv pojam i kako cijeli niz komponenata djeluje na određivanje smjera prometa.

Promet iz geografskog zaleđa Jadrana cijepa se na luke nekoliko mora, već prema ekonomskim pogodnostima koje se postižu na pojedinim prometnim pravcima. Ovamo dolazi u obzir mogućnost prijevoza vodenim putovima, kombinacija vođenih i željezničkih putova, razne tarifske povlastice i gustoća pomorskih veza u raznim pravcima svijeta. Tako se promet iz zemalja Srednje Evrope za koji se natječu najvažnije evropske luke upućuje preko luka Sjevernog, Baltičkog, Sredozemnog, Crnog mora i Jadrana.

Uzme li se u obzir da cjelokupni pomorski promet iz prije navedenih zemalja koje bi geografski bile upućene na Jadran iznosi između 20—30 mil. tona godišnje i da se cijepa na cijeli niz luka, tada nije potrebno posebno naglasiti da se na Jadranu ne mogu razviti luke atlantskog, čak ni sredozemnog tipa. Zbog toga luke na našoj obali treba da po svojoj organizaciji i uređajima budu u stanju primati brodove srednje veličine, koji sve više zauzimaju mjesta u svjetskoj trgovačkoj mornarici (između 12—20.000 t nosivosti) te da u svakom pogledu budu dorasle izdržati konkurenciju inozemnih jadranskih luka.

Promet iz podunavskih kontinentalnih zemalja, Austrije, ČSSR-a i Mađarske, geografski je upućen na luke istočne obale Jadrana. Pored jugoslavenskih luka na toj obali nalazi se i Trst, koji je po svojim uređajima, lučkim kapacitetima i prometu najveća luka na ovom dijelu obale i stoga najveći takmac naših luka. Međutim postoje stanovite i bitne razlike u položaju Trsta i jugoslavenskih luka, koje proizlaze iz političke podjele područja kojemu pripadaju.

Trst je luka koja tako reći nema nacionalnog zaleđa. Ovisna je stoga o prometu inozemnog zaleđa iz zemalja koje su nekada tvorile dio Austro-Ugarske Monarhije, poglavito Austrije. Budući da na smjer prometa kontinentalnih država prema moru utječu mnogobrojni faktori, ekonomske, valutarne i čak političke prilike, to tranzitni promet predstavlja nestalnu veličinu i luka koja svoj opstanak temelji na njemu stoji u stalnom vrtlogu raznih prometnih strujanja i borbe s drugim lukama za predobivanje prometa. Ta činjenica ponukala je stoga Trst da podupre podizanje raznovrsnih industrija, koje su upućene na dobavu prekomorskih sirovina ili izvoz gotovih proizvoda morem. Na taj način luka sebi osigurava stanovit promet koji leži izvan utjecaja drugih luka.

Jugoslavenske luke zasnivaju svoj opstanak i razvoj na prometu s nacionalnim zaledem, a luke sjevernog Jadrana, uglavnom Rijeka, a za sada u maloj mjeri i Kopar, natječu se i za tranzitni promet, koji je primio posljednjih godina znatne razmjere. Luka koja ima osnovu za svoj razvoj u nacionalnom prometu može pružiti tranzitu razne pogodnosti i natjecati se za predobivanje tog prometa snažnije i uspješnije. To je naročito došlo do izražaja u Rijeci, koja je uspjela da u toku od 8 godina poveća tranzitni promet od 6000 tona na 1,400.000 tona. Takav tok razvoja tranzita od velike je koristi ne samo za luku koja time iskorišćuje u punoj mjeri svoje kapacitete nego za cjelokupnu ekonomiju zemlje. Tranzitni promet, naime, pogoduje iskorištavanje cjelokupnog transportnog sistema zemlje, željeznice, luke i brodarstva, te omogućuje pojačano zapošljavanje radne snage, što se odražuje u prihodima od nevidljivog izvoza, odnosno u platnoj bilanci zemlje.

Budući da je podizanje jugoslavenskih luka i njihov razvoj usko povezan s događajima iz prošlosti, odnosno s političkom tvorevinom koju je predstavljala bivša Austro-Ugarska, to je potrebno razmotriti događaje i prilike u kojima su se luke razvijale u raznim vremenskim razdobljima.

Mozaična monarhija, sastavljena od područja koja su tvorila srce Srednje Evrope, bila je snažna politička jedinica. Svako od sastavnih područja imalo je različito ekonomsko obilježje, ali zajedno tvorila su jednu cjelinu. Političko-ekonomski odnosi i težnje imali su snažnog odraza u politici prema lukama. Rano se uvidjela činjenica da bez razvijenog pomorstva država neće moći postići značenje velesile i razviti svoje odnose s udaljenim područjima svijeta. Ispoljila se težnja da se uspostave što čvršći ekonomski odnosi s Istokom, kao područjem koje još nije bilo u tolikoj mjeri zapleteno mrežom atlantskih država. Radi toga bila su potrebna u prvom redu uporišta na obali preko kojih će se odvijati pomorski promet i razviti brodarstvo.

Prva mjera zamašnog značenja, koja je zapravo predstavljala temelj na kojemu su se razvile kasnije značajne luke na Jadranu, bila je proglašenje Trsta i Rijeke slobodnim lukama. To je učinio car Karlo VI 1719. god. Povlastica slobodne luke i pogodnosti koje su bile s njom vezane privukle su trgovce iz raznih područja u te luke pa se razvila trgovina između luka na Jadranu i Sredozemlju i s unutrašnjošću, dakle nikla je klica međunarodne trgovine.

Luke Trst i Rijeka izabrane su kao izlazne tačke i stoga što se na tim mjestima more najdublje usadilo u kopno i tako ih približilo političkim i privrednim središtima monarhije. Ta okolnost imala je veliko značenje naročito za ono doba kada tehnika još nije bila tako razvijena i pristup do bilo kojeg mjesta na obali vodio je preko brdskog lanca koji opasuje cijelu sredozemnu i jadransku obalu, pa je blizina značila veliku prednost. Tako su učinjeni cestovni spojevi koji su vodili duboko u unutrašnjost i trgovini otvorili nove mogućnosti.

No pravo međunarodno značenje dobile su te luke i stupile u vrtlog svjetskog prometa s izgradnjom željezničkih spojeva Beč — Trst i Budimpešta — Rijeka.

Ta nova faza razvoja nastala je u posljednjoj četvrtini prošlog stoljeća i možemo je podijeliti u tri glavna razdoblja.

Razdoblje od 1830. do 1918.

Pošto su se luke Trst i Rijeka bile oslobodile posljednjeg okupatora, tj. Napoleonove vojske, do prvog svjetskog rata nastalo je sređivanje u njima i nagao uspon privredne djelatnosti. Sve jače su se ispoljavali obriši budućeg lučkog razvoja i namjere monarhije da ta mjesta učini ishodištem svoje prekomorske trgovine.

To stanje dalo je podstreka osnivanju poduzeća koja su usko povezana s pomorskom djelatnošću. Već 1831. god. osniva se u Trstu osiguravajuće društvo »Assicurazioni Generali«, pet godina kasnije brodersko poduzeće »Austrijski Lloyd«, a odmah zatim »Riunione Adriatica di Sicurtà«. Međutim, osnivanje burze za robu i valute nije dalo željene rezultate. Ostala ovdje spomenuta poduzeća dala su Trstu obilježje značajnog pomorskog grada, a burza nije ostavila nikakvih tragova privrednog uspona.

Pravo pak značenje morske luke i podstrek za njezino dalje dotjeravanje dala je Trstu željeznička veza koju je izgradilo Društvo južnih željeznica; — ona je povezala luku preko Semmeringa s Bečom 1857. god. Od toga časa navješteno je novo doba lučkog uspona i ubrzan prekid s dotadanjim načinom odvijanja prometa s unutrašnjosti cestovnim putem i na moru jedrenjacima. Željeznica i parobrod daju nov izgled luci, ali i postavljaju nove zahtjeve za vršenje prometa. Potrebni su gatovi i pristaništa na obali, skladišta i mehanička sredstva. Sve se to užurbano radi napose nakon 1866. god., kada je postalo jasno da je Venecija za Austriju zauvijek izgubljena te je tako sva ljubav i naklonost države bila poklonjena Trstu. Od 1869 do 1883. podižu se skladišta, gradi se nova luka s petrolejskom lukom, stovarištima drva i razvija se industrijska djelatnost.

U 1868. god. luka je imala promet od oko 1.000.000 tona i ubrajala se u red najprometnijih luka Evrope. Otvaranje Sueskog kanala 1869. daje luci naročito značenje zbog skraćena puta do Indijskog oceana i Srednjeg i Dalekog Istoka. Pučanstvo, koje je brojilo 1840. god. oko 80.000 ljudi, popelo se 1869. na 123.000, a na početku ovog stoljeća na 176.000 ljudi.

Promet koji je neprestano rastao zahtijevao je upotpunjavanje željezničkih veza; tako je 1907/8. izgrađena nova pruga preko Karavanki, koja je zahvaćala zemlje na južnom Dunavu. Konačno izgrađena je i treća veza, tzv. pontebanska željeznica, preko Beljaka i Trviža.

Prva od spomenutih željeznica jest dvokolosječna i najvećeg kapaciteta. Kod Št. Ilja i Maribora prelazi preko jugoslavenskog tla do Opčine — mesto, dakle 27 km pred Trstom. Druga pruga vodi preko Jesenica i prolazi kroz Jugoslaviju do Opčine 23 km pred Trstom. Treća željeznica, najmanjeg kapaciteta, koja je kao i druga spomenuta jednokolosječna, ne dodiruje strani teritorij nego je izravna veza između Austrije

i Trsta. Nazivi kao Westbahn, Ostbahn, Nordbahn i Südbahn, koji su se i danas zadržali, pokazivali su na smjer u kojem je željeznica imala služiti prometu. U skladu s povezivanjem cijelog austrijskog teritorija s dobrom željezničkom mrežom, koja je preko glavnih pruga išla do Trsta, vodila se i promišljena željezničko-tarifska politika, koja je imala za svrhu da promet iz područja Austrije svodi u jednu tačku na moru.

Sudbina Rijeke bila je usko povezana s Trstom i te dvije luke su se u jednom razdoblju naročito u 18. stoljeću usporedo razvijale. Austrija je htjela Rijeku zadržati za sebe pa je zato i podignuta 1728. cesta do Karlovca, tzv. Karolinska cesta; ona je bila glavna prometna žila kojom je strujao promet. Međutim, česte promjene pripadnosti Austriji, Hrvatskoj i Ugarskoj dovele su do toga da je Trst prvi došao do željezničke veze i tako odskočio pred Rijekom. Kada se 1867. posebnom nagodbom Ugarska od Austrije odvojila u samostalnu ekonomsku jedinicu, ispoljila se još snažnija težnja Ugarske da dostigne Austriju u razvijanju svoje pomorske politike. Tako je Rijeka političkim nadmudrivanjem i izigravanjem došla izravno pod ugarsku krunu 1870. god.

Kao luka, Rijeka se počinje naglo uspinjati nakon izgradnje željezničke veze Budimpešta-Zagreb-Karlovac-Rijeka 1873. god. Istovremeno učinjen je priključak na pruge koje spajaju Trst s Ljubljanom i Austrijom. Tako se Rijeka povezuje s Mađarskom i Čehoslovačkom, sa Zemunom i Bosnom s jedne strane, a s druge strane s Austrijom i Poljskom.

Izgrađuje se nova moderna luka sa svim potrebnim uređajima, obalama i gatovima. Ugarska je zavela svoju lučko-tarifsku politiku kakvoj nije bilo primjera u Evropi i ugađala prometu s Rijekom, može se kazati drastičnim tarifskim mjerama.

Ovakav razvoj događaja utjecao je na politiku prema lukama na ostalim dijelovima obale i na njihove veze sa zaleđem. Željezničke veze između luka i neposrednog im zaleđa uspostavljene su na jugu izgradnjom uskotračne veze Bosne i Hercegovine s Dubrovnikom i Zelenikom, a u srednjem Jadranu šumskom željeznicom od Prijedora do Šibenika. Tim vezama bila je glavna svrha iskorišćivanje šumskih pojasa u srednjoj i južnoj Bosni i pored toga imale su strateška značenja.

Usprkos dobrim željezničkim vezama i dobro zamišljenoj tarifskoj politici Austrija nije uspjela spriječiti odljev prometa iz industrijski razvijenije pokrajine, tadanje Češke, Labom u Hamburg. Zanimljivo je pak da je Austro-Ugarska kao podunavska zemlja poduzimala sve mjere da svoj promet odvrati od luka na ušću Dunáva, koji se slijeva u tuđe more. Prilike su se naravno kasnije izmijenile.

Kulminacija prometa postignuta je u obim lukama 1913. kada je Trst imao promet od 3,400.000 tona, a Rijeka oko 2,300.000 tona. Trst je mogao takav promet postići opet tek 1938, a Rijeka tek nakon 1945, kad je vraćena Jugoslaviji.

Pučanstvo Rijeke imalo je 1869. god. — 17.884, 1900. god. — 38.057, a 1910. god. — 48.795 ljudi.

U razdoblju od 1880. dolazi do osnivanja brodarskih poduzeća »Adria«, »Levante« i »Atlantica«.

Željeznički sistemi Austrije i Ugarske izgrađivali su se neovisno jedan od drugoga i bili su usmjereni prema glavnim lukama. Dodirivali su se samo na nekim važnim prometnim raskrsnicama. U pogledu broderskih veza podijeljena su područja djelatnosti da se izbjegne međusobna konkurencija. Tako je austrijsko brodarstvo uspostavilo linijske veze s Bliskim, Srednjim i Dalekim Istokom i sa Sjevernom Amerikom, a brodarstvo iz Ugarske polovine održavalo je linijske veze sa zapadnim Sredozemljem, sjevernim područjem Evrope, Južnom Amerikom i Australijom. Izlazne tačke bile su Trst, odnosno Rijeka, ali brodovi su dodirivali obje luke. Brodarstvo je bilo s jedne i druge strane znatno subvencionirano.

Razdoblje od 1918. do 1941.

S raspadom Austro-Ugarske nastale su krupne političke promjene u Srednjoj Evropi. Nastale su nove samostalne države, koje su imale svoje specifične ekonomske potrebe i nisu bile vezane na upućivanje prometa prema moru nikakvim obvezama. Otrgnute od mora, sve su nastojale da pronađu putove k moru koji najbolje odgovaraju njihovim ekonomskim interesima. Nije više bio najbitniji faktor doprijeti do mora, nego cjelokupan učinak prijevoza od polazne do odredišne tačke iskorištavanjem kontinentalnog i morskog puta. S lukama Jadrana povezivala ih je još samo tanka vrpca tradicije koja je mogla puknuti pri svakom malo jačem opterećenju.

Na Jadranu pak nastale su sudbonosne promjene, koje su potpuno izmijenile obličje i ulogu luka Trsta i Rijeke. Obje te luke pripale su Italiji. Rapalskim ugovorom došlo je do podjele nekad jedinstvenog grada i luke Rijeke u dva dijela, Rijeku i Sušak. Te dvije luke, jedna pored druge, imale su isti geografski položaj, ali različita politička i ekonomska zaleđa, tj. Rijeka je ostala bez ekonomskog zaleđa, a Sušak, mnogo manji, bio je jedina luka na jugoslavenskoj obali koja je imala normalnu željezničku vezu s prostranim zaleđem koji je tvorila Jugoslavija.

Trst također nije bio nimalo u povoljnijem položaju i zbog toga su obje te luke bile upućene na promet zemalja izvan države kojoj su pripadale. Nova ekonomska područja nisu imala potrebu ni za Rijekom ni za Trstom, a talijanske luke, naročito Venecija, koja je bila osobito zainteresirana, grčevito su čuvale promet iz svoga nacionalnog zaleđa.

Još jednom došla je u ovom slučaju do izražaja činjenica da luke nisu organizmi za sebe, nego su produkt raznih odnosa i faktora. Najvažniji faktor koji odlučuje o sudbini jedne luke jest zaleđe na koje se ona može osloniti i veze koje ona s njim ima i prometne prednosti koje mu može pružiti. Te pogodnosti nemaju pravu vrijednost ako se ispoljuju samo u jednom pravcu, npr. u kontinentalnom putu do mora, nego se moraju ispoljavati i u pomorskom prijevozu, u mogućnostima redovite i česte ekonomske otpreme preko mora.

Razmatrajući pitanje Trsta i Rijeke s ekonomskog stanovišta, moramo doći do zaključka da su te dvije luke za Italiju značile samo balast i bile su joj potrebne da se zadovolje težnje neutažive iredente.

Italija je stoga nastojala raznim sporazumima, povlasticama i subvencijama održati na životu te dvije luke. Trst — ugađajući austrijskom i čehoslovačkom prometu na koji se Trst prvenstveno oslanjao, a Rijeku raznim sporazumima i konvencijama s Jugoslavijom, koje su imale svrhu da se prema Rijeci postupa jednako kao i prema Sušaku, jer se računalo da će pri istom postupku bolje opremljena Rijeka privući veći dio jugoslavenskog prometa. Radi toga bio je Jugoslaviji stavljen na raspolaganje i jedan basen riječke luke sa skladištima uz simboličnu najamninu od 1 zlatne lire godišnje. Taj basen, poznat pod imenom Thacon de Revel, imao je odigrati ulogu trojanskog konja da se privuče promet u Rijeku. Postojala je čak jedna struja koja je nalazila pristaša u jugoslavenskim redovima koja je htjela da se stvori lučki konzorcij između Rijeke i Sušaka koji bi, naravno, lavovski dio koristi donio Rijeci. Ta mjera opravdavala se time što Sušak nije još imao lučkih zatvorenih skladišta i potrebnu mehanizaciju. Propaganda za osnivanje takvog lučkog konzorcija potjecala je uglavnom iz krugova riječkih autonomista.

U službenoj Jugoslaviji nisu također bili raščišćeni pojmovi o značenju i potrebi luka za ekonomski život i napredak zemlje. Zbog toga su se razne misli i razni pokreti o rješavanju lučkog problema ako ne službeno odobravali, ali svakako dobrohotno podnosili, jer se smatralo dobrim svako rješenje koje nije skopčano s financijskim ili bar ne velikim financijskim žrtvama. Usprkos Rapalskom ugovoru kojim je Sušak pripao Jugoslaviji taj grad i luka ostali su pod talijanskom okupacijom do 1924. Promet se odvijao preko Bakra, ali veliki dio međunarodnog prometa skretao je na Rijeku i Trst. Gubitkom pruge Rijeka—Postojna Slovenija je ostala otrgnuta od jugoslavenske obale i bilo je veoma važno da se taj nedostatak ukloni.

Na kraju je pod konac 1924. Sušak ispražnjen, a Netunskom konvencijom iz 1925. bio je reguliran saobraćaj između Rijeke i Sušaka.

Sušak je dobio pravo ekonomsko značenje primjenom lučke tarife 1926. god. i postao brana odlijeva prometa iz jugoslavenske vanjske trgovine na Trst i Rijeku. Utjecaj lučke tarife na smjer vanjsko-trgovinskog prometa Jugoslavije odrazuje se u ovom prikazu:

T R S T

god. 1924.	izvoz	193.000 tona	uvoz	135.000 tona	ukupno	328.000 tona
„ 1926.	„	236.776 „	„	617.178 „	„	913.000 „
„ 1929.	„	111.000 „	„	73.000 „	„	186.000 „
„ 1936.	„	26.000 „	„	26.000 „	„	52.000 „

R I J E K A

god. 1926.	izvoz	296.476 tona	uvoz	57.757 tona	ukupno	354.233 tona
„ 1933.	„	— „	„	79.000 „	„	79.000 „

Iz tih nekoliko brojaka vidi se kako je jugoslavenski promet u Trstu i Rijeci naglo opadao. Tome je pridonijela i već spomenuta lučka tarifa i, nakon 1934, otvaranje javnih i slobodnih carinskih skladišta. Praktički Trst i Rijeka nisu više bili jugoslavenskoj privredi potrebni, pogotovo

kad se dovršila i otvorila 1925. pruga koja je vezala zagrebačko-riječku prugu sa Splitom i Šibenikom. Promet koji se iskazuje u tadašnjim talijanskim lukama potječe djelomično iz prometa za Sloveniju, koja je ostala bez pogodne veze sa Sušakom, a pored toga se u Trstu i Rijeci vršio prekrcaj robe određene za jugoslavenske luke s brodova koji su održavali stalnu liniju s područjima s kojima jugoslavenske luke nisu bile povezane.

U razdoblju o kojemu je riječ, tj. u vremenu između dva svjetska rata, izgrađeni su slijedeći željeznički spojevi, odnosno nadopune krnjeg saobraćajnog sistema preostalog od Austro-Ugarske, koji su od značenja za dovodenje prometa u domaće luke:

Vrhovine — Knin
Koprivnica — Varaždin
Bileće — Nikšić
San Janž — Sevnica
Gornji Milanovac — Čačak
Užice — Vardište

Započete su i dobrim dijelom bile su izgrađene pruge Bihać — Knin i Černomelj — Vrbovsko. Ta potonja pruga je nakon rata sasvim napuštena.

Promet Sušaka, koji se sastojao gotovo samo od prometa s inozemstvom, kretao se prosječno oko 600.000 tona. Od 1936. do rata počeo se razvijati tranzitni promet južnog voća iz Španije i Grčke u zemlje Srednje Evrope — Austriju, ČSSR i Mađarsku. Taj promet se počeo širiti na drvo, vino i neke druge proizvode. Takvom toku razvoja pridonosile su redovite linijske veze, koje su bile uspostavljene:

pruga Sušak—Kanarski otoci — pristajala u Marseille, Barselonu, Maroco;

pruga Malta—Španjolska i Marocco — pristajala u Algieru;

pruga za Grčku — dodirivala Trst;

pruga sjeverna Evropa — dodirivala London, Rotterdam, Antwerpen i Hamburg;

pruga za Južnu Ameriku — samo u polaznom pravcu.

Razdoblje od 1945. dalje:

Nakon drugog svjetskog rata nastupile su zamašne političke i ekonomske promjene u cijelom svijetu, napose u Evropi. Cijeli tok svjetske razmjene robe izmijenio se po svojem sastavu i smjeru prometa. Volumen svjetske trgovine međutim, znatno je porastao. Sve te promjene nisu se mogle desiti a da ne ostave duboki trag na razvoju i prometu u morskim lukama općenito. Obličje mnogih luka, a i njihova uloga, izmjenilo se. Novonastale promjene i prilike postavile su na luke nove zahtjeve. Velika svjetska konkurencija na robnim tržištima iziskivala je što veću ekonomičnost u transportnim troškovima, a to se moglo postići brzinom i većim učinkom rada u lukama i u pomorskom prijevozu. Razorene ili teško oštećene luke naprezale su se da se što brže obnove i da u procesu obnove

podese svoje uređaje prema potrebama modernog prometa. Nekim lukama zbog političkih i ekonomskih promjena skućilo se njihovo zaleđe iz kojega je prije rata strujio promet prema njima. Neke su sačuvala svoje ekonomsko zaleđe kao izvor svog prometa, ali ekonomske promjene koje su u tom zaleđu nastale imale su snažan utjecaj na strukturu prometa u lukama.

Iz svih tih razloga sve znatnije luke međunarodnog značenja nastavile su i znatno pojačale opću trku za predobivanjem prometa iz što dublje pozadine, odnosno uperile su svoje nastojanje da proširuju svoje ekonomsko zaleđe. Radi toga došle su opet do izražaja transportne kombinacije, tarifska politika, jačanje linijske brodarske mreže i osposobljavanje luka za brz i ekonomičan rad i za pristup velikih brodova, čiju eru obilježavaju poratne prilike.

Jugoslavija, koja je bila također pod žestokim udarom ratnih razaranja, izašla je iz rata u novom obliku. Njezin teritorij se znatno povećao vraćanjem nepravedno otrgnutih područja zemlji. Privreda je bila teško oštećena, a cijeli transportni sistem gotovo razoren, napose morske luke. Pored toga pristup do Rijeke i Bakra bio je gotovo nemoguć za veće brodove jer je cijeli Kvarner bio zasut minama bez nekog reda. Mučan zadatak postavljen je pred vrhovno rukovodstvo zemlje — da se pokrene u život cijeli privredni sistem. Osjetila se neophodnost preobražavanja privrede i prelaženja iz zaostalosti na napredni stupanj gospodarstva. Radi toga samo je jednim manjim dijelom mogla poslužiti pomoć koja je dolazila svim razorenim ili oštećenim zemljama od međunarodne organizacije Unre; trebalo se osoviti na vlastite noge i pomoću vanjske trgovine doći do potrebnih sredstava za obnovu i ekonomski preobražaj zemlje.

Radi toga bile su potrebne morske luke. U eri Unre veliku uslugu činile su luke Dubrovnik, Split i Šibenik, ali zbog njihova malog kapaciteta, odnosno njihova smještaja, one nisu mogle zadovoljiti svim potrebama, pa je velik dio prometa skretao na Trst. Osjetio se nedostatak Rijeke. Velikom se brzinom pristupilo obnovi te luke i čišćenju od mina putova koji do nje vode; nije trebalo dugo čekati da se pokaže što znači za našu zemlju jedna luka dobro povezana sa svojim zaleđem. Rijeka je bila glavna izlazna i ulazna tačka prometa iz cijele zemlje, čak iz područja na krajnjem jugu države. Naravno da se takav tok razvoja prometa ne može smatrati normalnim i najekonomičnijim, već je odraz nužde da se dade oduška prometu na putu koji pruža najmanje smetnje, makar je i najduži. S druge strane takav tok stvari pokazuje kako je neophodna jedna rezerva lučkih kapaciteta u zemlji upućenoj njenom vanjskom trgovinom na morski put.

Kako su se prilike sređivale i saobraćajne veze s ostalim lukama uredile, Rijeka je primila svoje normalno obličje kao izlazna tačka prometa iz zapadnih i centralnih područja zemlje i svladava danas oko 45% prekomorskog prometa zemlje.

S obzirom na dobre saobraćajne veze s podunavskim zemljama, Rijeka je u povoljnom položaju da posluži i kao tranzitna luka iz područja

Srednje Evrope. Ta njezina uloga došla je do izražaja već 1947., kada je skrenut prvi tranzitni promet iz ČSSR-a i Mađarske. Taj promet je postepeno rastao i učvršćivao se sve dok nisu politički događaji tokom 1948. spriječili dalji tok već dobro upućenog tranzita. Austrijski promet u to vrijeme bio je upućivan isključivo preko Trsta, jer je pomoć koja je bila namjenjivana Austriji od Marshallova plana po volji saveznika morala skretati u tu luku da se tako održi nova tvorevina samostalnog teritorija.

Takvo stanje trajalo je do 1952, kada su prve pošiljke austrijskog tranzita duhana bile upućene na Rijeku i iznosile oko 6000 t. Od godine do godine tranzitni promet je u stalnom porastu i u prošloj godini dostigao je oko 40 % cjelokupnog prometa. Taj postotak premašen je samo u Rotterdamu i Trstu.

Da bi Rijeka mogla imati udjela u tranzitu iz zemalja Srednje Evrope, ona mora neminovno upasti u vrtlog natjecanja velikih evropskih luka za predobivanje prometa iz spomenutih zemalja kao naknadu za izgubljene položaje zbog poratnih ekonomskih promjena u njihovoj pozadini.

Prednost Rijeke leži u njezinu povoljnom položaju prema Sueskom kanalu, dakle putu za Srednji i Daleki Istok. No te prednosti ima i Trst a u stanovitoj mjeri luke Crnog mora na ušću Dunava. Dakle neminovna je i druga fronta na kojoj se vodi borba za tranzitni promet. Potrebno je stoga u najkraćim potezima zadržati se na izgledima pobjede na toj drugoj borbenoj liniji.

Nakon drugog rata položaj Trsta kao luke nije se izmijenio sa stanovišta njegovih odnosa prema zaleđu. Nacionalno zaleđe još više se skućilo i s obzirom na to što zemlja kojoj Trst pripada imade velik broj uređenih luka, koje grčevito čuvaju promet iz neposrednog nacionalnog zaleđa za sebe. Trstu s te strane ne preostaje ništa. Zbog toga je ta luka upućena da se oslanja na tranzit, i to poglavito na Austriju, koja je najbliža i u kojoj je još utisnuta nit tradicije. Italija, kojoj Trst pripada i koja ga je pod svaku cijenu htjela zadržati, smatra se obveznom da, kad ne može odstupiti Trstu jedan dio svoga prometa, da mu osigura promet iz Austrije. Radi toga daju se austrijskom prometu razne pogodnosti i olakšice i osnovan je poseban organ, sastavljen od predstavnika Austrije i Trsta, koji stalno prati i sporazumijeva se o mjerama potrebnim za nesmetano odvijanje prometa. Austrija je čak tražila da njezin predstavnik bude zastupan u Upravi tršćanske luke. To je bilo spriječeno zbog otpora ostalih talijanskih luka i štampe, koja je ustala protiv takvog — kako je to nazvano — tutorstva.

Međutim u Trstu boravi stalan predstavnik austrijske privrede, u Beču pak predstavnik luka, a oni su u stalnom dodiru s raznim organima u vezi s lučkim prometom.

Usprkos tim povezivanjima, koja imaju službeni ili poluslužbeni značaj, austrijska privreda ne da se uspraviti tradicionalnim snovima, već mora biti budna prema neumoljivoj konkurenciji koju susreće na stranim tržištima i mora voditi računa o najpovoljnijem putu koji vodi

do njih. Austrijska pak željeznica u interesu privrede stoji na stanovištu da nijednoj luci ne daje neke pogodovne stavove. Prema svim lukama postupa jednako.

Zato Rijeka mora tražiti način kako će zadovoljiti austrijsku privredu i dokazati joj da je put preko Rijeke za nju najpovoljniji. Ona je u velikom dijelu u tome i uspjela.

Što se tiče Čehoslovačke i Mađarske, vrijede ista načela. Privreda kao bujica vode probija sebi put na mjestima koja njezinim interesima postavljaju najmanji otpor.

Dunavski put sređivanjem prilika biva za zemlje Srednje Evrope sve privlačiviji. S jedne strane sve te zemlje imaju vlastitu dunavsku mornaricu i mogu nacionalnim prijevoznim sredstvom doprijeti do mora, prolazeći nesmetano uz obale nekoliko zemalja. S druge opet strane pojačani privredni odnosi između Austrije i SSSR-a pogoduju razmjeni robe između tih zemalja, što znači slabljenje prometa iz drugih izvora. Promet SSSR-a isključivo je upućen na dunavski put, ukoliko se ne odvija kopnenim pravcem.

ČSSR sporazumno s Poljskom održava kombinirane prijevoze Dunav-more, a Mađarska pojačava veze između dunavskih pristaništa i luka Bliskog Istoka brodovima za Dunav i more. Čak je Jugoslavija uvela tu vrstu prijevoza koji dopire do Beograda, gdje je u gradnji najveće dunavsko pristanište.

Dunavska plovidba izvrnuta je raznim nedostacima, kao što su smrzavanje, promjene vodostaja itd., ali u svakom slučaju ima sve više utjecaj na smjer tranzitnog prometa na štetu jadranskih i drugih luka.

Rijeka mora s tim računati, ali ona imade veliku pogodnost zato što blizina i brzina prometa od unutrašnjosti do luke u modernom saobraćaju igra važnu, često puta presudnu ulogu. Ova blizina i kratkoća puta dobiva pak pravo značenje za privredu ako se nadovezuje na dobro razgranatu linijsku brodersku mrežu.

U tom pogledu Rijeka je u posljednjim godinama pošla osjetljivo naprijed.

Rijeka je ishodište cijelog niza broderskih linija, kao što su stalne veze: Bliski Istok; zapadno Sredozemlje s evropske i afričke strane; sjeverozapadna Evropa; Srednji i Daleki Istok; zapadna Afrika; Sjeverna i Srednja Amerika; Velika jezera; pacifička obala Sjeverne Amerike; Mexico itd.

Kad se govori o Rijeci, razumijevaju se pod tim pojmom i Sušak i Bakar; Bakar prima sve veće značenje u prometu na ovom dijelu obale. Kad bude podignuta nova obala, Bakar će znatno rasteretiti luku preuzimanjem prometa masovnih tereta koji ne uvjetuju skladištenje u zatvorenim skladištima.

Usprkos sve većem značenju koji Rijeka zauzima u tranzitnom prometu ipak treba kao osnovu za razvoj svih naših luka, pa i Rijeke uzimati promet iz nacionalnog zaleđa. Radi toga treba poznavati i strukturu tog prometa, da se može odrediti prava uloga jedne luke. Pomorski promet u predratnoj Jugoslaviji sastojao se pretežnim dijelom u izvozu

i uvozu masovnih tereta, kao drva, žita, cementa, rudača. Slijedili su proizvodi kao kudelja, tanin i neki drugi. Svi ti proizvodi sačinjavali su izvoz. U uvozu dolazili su u obzir uglj, koks, fosfat i tekstilne sirovine, južno voće, kolonijalna roba i neki industrijski proizvodi. Značajka izvoza bili su, dakle, šumski, poljoprivredni i rudarski proizvodi. Izvoz je znatno premašivao uvoz.

Nakon rata izmijenila se struktura jugoslavenske pomorske trgovine i uvoz znatno premašuje izvoz. Razlog je jasan. Od izrazito poljoprivredne proizvodnje prešlo se na ubranu industrijalizaciju. Mnogi masovni proizvodi, koji su se prije izvozili kao sirovina ili polupreradevina, iskorišćuju se u zemlji za industrijske svrhe i sve se više kondenzira i pojačava izvoz gotovih proizvoda. Za potrebe industrije i za zadovoljavanje potreba povećanog pučanstva pojačao se uvoz žita, pogonskog goriva i nekih gotovih proizvoda. No primjena modernih metoda i racionalizacija obrađivanja tla postepeno će dovesti do zadovoljenja naših potreba u žitu. Razvoj industrije također dovodi do sve većeg postotka proizvodnje onih proizvoda koji služe u reprodukciji, tako da se može očekivati opadanje uvoza nekih gotovih proizvoda koji se danas dobivaju iz inozemstva, a moguć je porast nekih plemenitijih sirovina.

Prema svemu može se računati da bi naša prekomorska trgovina mogla prosječno porasti od 20 do 40 %. Ako se uzme za osnovu pomorski promet od 1960, koji nije premašen u prošloj godini, tada se dobiva ova slika:

Cjelokupan promet iznosio je 9,371.000 tona. Od toga otpada na tranzit 1,436.000 t, a na unutarnji prevoz 2,738.000 tona. Na jugoslavenski vanjskotrgovinski promet otpada stoga 5,197.000 t. Uzmemo li u račun eventualno povišenje tog prometa u slijedećih 10 godina za prosječno 30 %, tada dobivamo 6,756.000 t, ili zaokruženo 7,000.000 tona. U tom prometu ima sudjelovati 8 luka. Prema tome možemo računati da će prosječan promet riječke luke uključivo s tranzitom biti 4,000.000 — 4,500.000 tona. S tim realnim činjenicama treba računati i treba podešavati luku i ostale luke na jugoslavenskoj obali prema zadacima koji su im namijenjeni, odnosno prema snazi i potrebama njihova zaleđa.

Na sjevernom Jadranu postoji osim Rijeke i Bakra i luka Pula. Ta luka dolazi u vrlo skromnim razmjerama u obzir kao luka za međunarodni promet i služi više potrebama tamošnje industrije i drugog lokalnog prometa.

Međutim na krajnjem sjevernom dijelu jugoslavenske obale podiže se nova luka, Kōpar. Ta luka, iako raspolaže zasada s ograničenim lučkim uređajima i skladištima, dala je odraza u onom pravcu u kojemu se želi razvijati. U prvoj fazi razvoja došao je do izraza promet drva, južnog voća, pamuka i razne druge robe. Izjednačena željeznička tarifa s Rijkom, koja uključuje i automobilski prijevoz od Kozine do luke kojih 45 km, omogućuje da se Kōpar natječe i za tranzitni promet. Za sada se radi o skromnim razmjerima, ali stvaraju se temelji budućem razvoju nakon izgradnje željezničke veze s lukom.

Rijeka s toga mora računati da će izgubiti promet iz cijele Slovenije i da će se tranzitni promet koji danas skreće u tu luku cijepati između luka Kopra i Rijeke. Pozitivno bi bilo kad bi se funkcijom nove luke povećao tranzit preko naše obale na račun stranih luka, ali vjerojatnije je da će doći do cijepanja sadašnjeg prometa između domaćih luka.

Zaključujući ovaj kratki prikaz, moramo ponovno istaknuti činjenicu da su luke produkt ekonomske snage i potrebe njihova zaleđa. One su korisne i potrebne za ekonomski razvitak jedne zemlje ukoliko su sposobne da apsorbiraju cjelokupan promet koji zaleđe može da daje. Velik broj luka na jednoj obali koje privlače promet iz istog zaleđa, i to promet koji bi mogao svladati manji broj luka, sa stanovišta ekonomije jedne zemlje više je štetan nego koristan. U pomorskim zemljama ide se stoga za usredotočivanjem prometa u što manjem broju luka.

Pri izradi ove radnje poslužio sam se ovim djelima:

- Mirković Mijo*: Ekonomska historija Jugoslavije, Zagreb 1958.
Berger dr Kurt: Der Hafen von Fiume, Köln 1936.
Supino Camillo: La navigazione dal punto di vista economico, Milano 1913.
Melik Anton: The development of the Yugoslav railways and their gravitation toward Trieste, Beograd 1945.
Perusino Carlo: Aspetti e prospettive dei traffici di transito di Trieste, Trst 1939.
Roglić Josip: La Marche Julienne — Apercu géographique, Sušak 1945.
Roletto Giorgio: Il porto di Trieste, Bologna 1941.
Mihovilović Ive: Trst — etnografski i ekonomski prikaz, Zagreb 1946.
Bičanić Rudolf: Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji, Zagreb 1951.
Jelinović Zvonimir: Borbe za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Zagreb 1957.
Berce dr Lojze: Budućnost Trsta u svjetlu njegove prošlosti, Beograd 1946.
Brdovački H. S.: Prometna politika u obće i mađarska (ugarska) prometna politika u Hrvatskoj napose, Zagreb 1907.
Sirišćević Slavko: Naše morske luke, Beograd 1927.
Mirković Mijo: Ekonomska struktura Jugoslavije 1918—1941, Zagreb 1950.
Dr Pero Mitrović — Radojica F. Barbalić: Riječka luka (objavljeno u zborniku Rijeka 1953 (str. 35—66))
Radojica F. Barbalić: Privredni razvoj riječke luke nakon oslobođenja (objavljeno u zborniku, Rijeka, Zagreb 1953, str. 67—84)
Radojica F. Barbalić: Brodarstvo Rijeke kroz vijekove (objavljeno u zborniku Rijeka, Zagreb 1953, str. 93—122)
Miroslava Despot: Historijat trgovačkih puteva između Rijeke i zaleđa u XVIII i XIX vijeku (objavljeno u zborniku Rijeka, Zagreb 1953, str. 123—132)
Inž. Petar Senjanović: Riječka luka u saobraćajnom sistemu Jugoslavije (objavljeno u zborniku Rijeka, Zagreb 1953, str. 133—152)
Rudolf Bičanić: Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske (objavljeno u zborniku Rijeka, Zagreb 1953, str. 153—180)

- Dr Ivo Belin*: Interesna sfera Rijeke (objavljeno u zborniku Rijeke, Zagreb 1953, str. 181—188)
- Kadragić inž. Alija*: Naša pomorska privreda i pomorski kredit, Beograd 1940.
- Cerić Viktor*: Osnovi transporta u spoljnoj trgovini, Beograd
- Matković dr Drago*: Die Seeschiffahrt und Seeschiffahrtspolitik Jugoslaviens, Köln 1940.
- Liburnicus*: Der Kampf um die Ostküste der Adria, Zagreb 1944.
- Radojica F. Barbalić*: Un decennio del traffico marittimo nel porto di Fiume. (La marina mercantile 1955. god. VIII br. 12)
- Radojica F. Barbalić*: Un decennio del traffico marittimo nel porto di Fiume II (La marina mercantile 1956. god. IX broj 2)
- Radojica F. Barbalić*: Prodiranje hrvatskog industrijskog kapitala u parobrodarstvo duge plovidbe Rijeke koncem XIX stoljeća (Jadranski zbornik 1956. god. I) separat.
- Kobler Giovanni*: Le memorie per la storia della liburnica città di Fiume, 1895
- Časopisi*: Pomorstvo, Rijeka
Verkehr, Wien
Transport, Basel