

# Iz pravnopomorske povijesti Rijeke i Sušaka

---

**Bartulović, Željko**

*Source / Izvornik:* **Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2002, 23, 243 - 266**

**Journal article, Published version**

**Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:232043>

*Rights / Prava:* [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-10**

**PRAVI**

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci  
University of Rijeka

*Repository / Repozitorij:*

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)  
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)



## IZ PRAVNOPOMORSKE POVIJESTI RIJEKE I SUŠAKA

Dr. sc. Željko Bartulović, docent  
Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

UDK: 347.79(497.5-2 RIJEKA+SUŠAK)  
Ur.: 3. srpnja 2002.  
Pr.: 15. srpnja 2002.  
Prethodno priopćenje

*Pomorstvo se u Rijeci počinje razvijati intenzivnije u XVIII. st. Rijeka i Trst su 1719. godine dobili status slobodnih kraljevskih gradova i luka, 1753. utemeljeno je Austrijsko, a 1785. Ugarsko primorje. Položaj Rijeke carica Marija Terezija utvrđuje patentima 1776. i 1779. godine. Rijeka, zbog svojih pomorskih pogodnosti, postaje predmet velikomađarskih zahtjeva. Državnopravni status grada nije riješen Hrvatsko-ugarskom nagodbom 1868., ali je mađarska strana u praksi upravljala gradom koristeći prevlast u zajedničkim organima vlasti ugarskog dijela monarhije. Rijeka i Sušak 1918. godine postaju dijelom Države SHS, ali ih Italija okupira, nastojeći hrvatska i slovenska područja ostaviti bez luke koja ima željezničku vezu, pri čemu je uočljiva nezainteresiranost velikosrpskih krugova. Rapallski ugovor 1920. godine predviđa formiranje Riječke države, ali njene istočne granice nisu utvrđene. 1924. godine Riječka država anektirana je Italiji, a Delta i Baroš priznati su kao dio Kraljevine SHS.*

*Italija je na razne načine nastojala onemogućiti rad riječke luke, pa predlaže osnivanje zajedničkog lučkog konzorcija s Kraljevinom SHS i Riječkom državom. Nakon 1924. nastojala je omesti rad sušačke luke. Zajednički interesi iredentističke i velikosrpske politike na štetu hrvatskih i slovenskih područja izraženi su u Nettunskim konvencijama 1925. godine. Kraljevina SHS uvela je željezničke tarife kojima sušačka luka postaje nekonkurentna. Italija je u Rijeci utemeljila slobodnu carinsku zonu. Sušak nije od države dobio zonu, već je tek 1933. godine izgradio samo Javna i slobodna carinska skladišta. Pitanje raspodjele austro-ugarske trgovačke flote riješeno je nepovoljno, sporazumima Trumbić-Bertolini 1920. godine.*

*Brojni pravni propisi reguliraju pomorskopravnu materiju, npr. povelja Karla VI. o proglašenju Rijeke i Trsta slobodnim lukama 1719., Edikt o plovidbi Marije Terezije, 1774., te razni jugoslavenski i talijanski propisi u XX. st. Uz pomorstvo se vezuje rad državnih ustanova i gospodarskih subjekata te istraživanja znanstvenika.*

**Ključne riječi:** pomorsko pravo, povijest, Rijeka, Sušak.

### 1. Riječka luka u XVIII. st. i apsolutizam

Pomorski promet odvijao se na području ušća Rječine još u antičkoj Tarsatici, kao ilirskom, a kasnije i rimskom naselju. Lučka djelatnost zamire propašću Tarsatike prije XII. stoljeća, ali oživljava pojavom Rijeke sv. Vida na desnoj obali Rječine i Trsata (a od XVIII. st. i Sušaka) na lijevoj obali. Trsat i Sušak nemaju organizirane luke sve do konca XIX. U ovom poglavlju obrađuju se zbivanja tijekom XVIII. kada Rijeka izrasta u važnije pomorsko središte Habsburške Monarhije.

Poradi pomicanja trgovačkih puteva na Atlantik i jačanja novih pomorskih država Mletačka Republika gubi negdašnju moć, što se odrazilo i na Jadranu. Car Karlo VI. patentom 2. lipnja 1717. proglašava slobodu plovidbe na Jadranskom moru, čime ono prestaje biti stoljetni monopol Venecije. Sjeverne hrvatske luke, Rijeka, Bakar, Senj, ali nasuprot njima i Trst, jačaju.<sup>1</sup> Počeci habsburškog merkantilizma nisu se zaustavili na ediktu, pa car 1719. godine proglašava Rijeku slobodnim kraljevskim gradom i lukom.<sup>2</sup> U Trstu je 1731. godine utemeljena *Vrhovna trgovačka Intendanca (Suprema Intendenza commerciale)* podređena Predstavništvu Komore Kranjske, sa zadaćom razvijanja trgovine na austrijskom primorju, ali bez političkih nadležnosti.<sup>3</sup> Marija Terezija 1746. osniva *Trgovački direktorij (Commercién Ober-Directorium)* u Beču, koji 1772. mijenja naziv u *Trgovački savjet*, čime je centralizirana razvojna politika trgovine u državi. U nasljednim zemljama osnivaju se istoimeni niži organi.<sup>4</sup> U Rijeci je 26. siječnja 1753. osnovano *Cesarsko kraljevsko namjesništvo (Komerzasesorij)* za kapetanate Rijeke, Trsata i Bakra za izvršenje politike tršćanske Intendance.<sup>5</sup>

*Primorska trgovinska provincija (Austrijsko primorje)*, osnovana 1753. godine sa sjedištem u Trstu, obuhvaća luke: Akvileju, Trst, Rijeku, Bakar, Kraljevicu, Senj i Bag. Podčinjena je tršćanskoj *Intendanci (Kommerzialhauptintendantz)*, čiji je intendant, gradski kapetan Trsta, nadležan za upravu, trgovinu, pomorstvo, te zdravstvo.<sup>6</sup> Lijeva obala Rječine, iako dio Hrvatske, tada u nekim segmentima

<sup>1</sup> BIČANIĆ, Važnost Rijeke u ekonomskom životu Hrvatske, Rijeka, geografija-etnologija-ekonomija-saobraćaj-povijest-kultura, Zbornik (dalje: Rijeka Zbornik), Matica hrvatska, Zagreb 1953., str. 163; IPŠIĆ, Nedeljko, Sušačka luka, Sušačka revija, Glasilo Kluba Sušačana (dalje: SR), god. II, br. 6-7, Rijeka 1994., str. 5-6; POVIJEST RIJEKE, Skupština općine Rijeka i Izdavački centar Rijeka, Rijeka, 1988., str. 135.

<sup>2</sup> SIROTKOVIĆ, Hodimir i MARGETIĆ, Lujo, Povijest država i prava naroda SFR Jugoslavije, Školska knjiga, Zagreb 1988., str. 95 i 178; ENGELSFELD, Neda, Povijest hrvatske države i prava, Razdoblje od 18. do 20. stoljeća, Pravni fakultet, Zagreb 1999., str. 48-49.

<sup>3</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 139-140.

<sup>4</sup> Loc. cit.

<sup>5</sup> Ibid., str. 140-141.

<sup>6</sup> Ibid., str. 149. MITROVIĆ, Pero i BARBALIĆ, Radojica F., Riječka luka, Rijeka, Zbornik, str. 39. navode 1748. Prema IPŠIĆU, Sušačka, str. 5-6, to je bilo 1752.; prema ČULINOVIĆ, Rijeka u državnom pravnom pogledu, Rijeka, Zbornik, str. 253 to je bilo tek 1754.; RAČKI, Andrija, Prilozi k

javne vlasti dolazi pod ingerenciju Austrijskog primorja.<sup>7</sup>

Zbog samovlasnog postupka Marije Terezije, stavljanja dijela hrvatskog teritorija u nadležnost Austrijskog primorja, dolazi do prosvjeda hrvatskih staleža. Sabor je zahtijevao povratak primorja 1764. i 1770. godine.<sup>8</sup> Austrijsko primorje nije ostvarilo ravnomjeran razvitak luka. Trst brže napreduje. Zato je trebalo svakom dijelu dati svoju obalu.<sup>9</sup> Ipak, ne može se otići utisku da je Austrija namjerno pokušala razvijati Trst brže od ostalih luka.<sup>10</sup>

Carica je patentom 9. kolovoza 1776. Rijeku reinkorporirala Hrvatskoj. Utemeljena je Severinska županija, podložna Hrvatskom kraljevinskom vijeću, osim u trgovačkim poslovima koji su u nadležnosti riječkog guvernera.<sup>11</sup> Sabor zahvaljuje vladarici, ali mu nije pravo što je carica utemeljila županiju bez privole Sabora, protivno hrvatskom državnom pravu.<sup>12</sup> Županija se sastojala od dva distrikta (Primorski i Pokupski), a oni od 4 kotara. Trgovački kotar Rijeka proteže se od Rijeke do Kraljevice.<sup>13</sup> Bakar je 13. svibnja 1778. proglašen slobodnom lukom. Osnovan je Bakarski municipij (*districtus commercialis Bucarensis*) od Rječine do Šmrike, čiji je kapetan riječki guverner.<sup>14</sup>

---

povijesti grada Sušaka, Rijeka 1947., pretisak, Izdavački centar Rijeka, Rijeka 1991., str. 177, navodi 1754.; HAUPTMANN, Ferdo, Pregled povijesti Rijeke do Bachova apsolutizma, Rijeka Zbornik, str. 209. spominje 1752.

<sup>7</sup> LASZOWSKI, Emilij, Gorski kotar i Vinodol. Dio državine knezova Frankopana i Zrinskih, Mjestopisne i povjesne crtice, Matica hrvatska u Zagrebu, Zagreb 1923., str. 98-103; RAČKI, Prilozi, str. 176.

<sup>8</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 149; ČULINOVIĆ, Rijeka, str. 253, prema RAČKI, Franjo, Rieka prema Hrvatskoj, Zagreb 1867., str. 17; prema ŠIŠIĆ, Ferdo, Rijeka i riječko pitanje, Gorica 1912., str. 7 i prema KUKULJEVIĆ, Ivan, Jura regni Croatiae, Dalmatiae et Slavonie, pars II, vol. II, str. 226 i 251.

<sup>9</sup> HAUPTMANN, Pregled, str. 209.

<sup>10</sup> BIČANIĆ, Važnost, str. 164. "Tri puta pokušala je Austrija potčiniti Rijeku Trstu i zakočiti njezin razvoj; 1754. do 1776., pod Intendancom u Trstu, zatim pod Ilirijom od 1812. do 1822. i konačno za apsolutizma i do Nagodbe (1850-1867) Austrija političkim putem sprečava trgovački razvoj Rijeke na korist Trsta."

<sup>11</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 149; HAUPTMANN, Pregled, str. 209-210. RAČKI, Andrija, Povijest grada Sušaka, pretisak, Skupština općine Rijeka, Izdavački centar Rijeka, Rijeka 1990., str. 41; id., Prilozi, str. 178-179. Tršćanska intendantca izvješćuje: "Riječka luka zajedno sa svojim teritorijem priključena je kraljevini Hrvatskoj; nju će nadgledati i njome upravljati preko hrvatskog namjesničkog vijeća ugarska dvorska kancelarija... prestaje funkcionisati austrijsko Primorje, pa se za Trst i Istru osniva u Trstu gubernij." Severinskoj županiji pridružena je Rijeka, Trsat, te područje s lijeve strane Karolinske ceste, a ono s desne (Bakar, Bakarac i Kraljevica) pripalo je Vojnoj krajini, jedino vojni poslovi, kao što je to bilo i ranije, ostaju u nadležnosti senjske vojne kapetanije.

<sup>12</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 149-150. RAČKI, Prilozi, str. 181-183; Govor Erazma Barčića, od 14. prosinca 1895. - Interpelacija glede Delte, Zagreb, 1895., SR, god. I, br. 1., Rijeka 1993., str. 27-29.

<sup>13</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 149-150. RAČKI, Prilozi, str. 181-183.

<sup>14</sup> RAČKI, Prilozi, str. 183, id., Povijest, str. 3.

Iduće je godine M. Terezija protegnula važnost Riječkog statuta na Bakar. Rijeku je nov, povlašteniji položaj Bakra zabrinuo, pa je od vladarice zatražila potvrdu privilegija i statutarne autonomije.<sup>15</sup> Komisija koja je provodila dekrete prihvatila je prigovor, pa je vladarici predložila tekst, koji ona prenosi u patent od 23. travnja 1779.: “neka se grad Rijeka s kotarom i nadalje smatra kao odijeljeno i svetoj kruni kraljevine Ugarske pridruženo tijelo, pa da se ni na koji način ne mijesha s drugim bakarskim kotarom koji je uvijek spadao Hrvatskoj”. Kada carica ukida Hrvatsko kraljevinsko vijeće i prenosi njegove poslove 20. srpnja 1779. na ugarsko, Rijeka dolazi pod nadležnost Ugarskog vijeća, što je pojačalo mišljenje o njoj kao posebnom tijelu neposredno utjelovljenom Ugarskoj kruni. Možda je težište rješenja na drugom dijelu rečenice: “da se ni na koji način ne mijesha s... bakarskim kotarom”. Želi se naglasiti posebnost Rijeke u odnosu na Bakarski municipij, te potvrditi prava i privilegije koja su neovisne o Bakru, premda je na njega prošireno važenje Riječkog statuta. Bakar je tada dijelom Vojne krajine, a patent naglašava da Rijeka to nije.

Severinska županija ojačala je trgovinu i čvršće povezala ovo područje s europskim prometnim tokovima.<sup>16</sup> Nažalost, ona nije bila dugog vijeka. Da bi slomio otpor feudalaca po županijama, Josip II. je reskriptom 18. ožujka 1785. ukinuo stare županije, te Hrvatsku i Mađarsku podijelio na deset okruga, ne obazirući se na povijesne i zemljopisne granice. Riječki, Bakarski i Vinodolski okrug ulaze u sastav nove cjeline, *Ugarskog primorja (Litorale Hungaricum)* pod upravom guvernera te Ugarskog namjesničkog vijeća.<sup>17</sup> Gubernij je nadležan za trgovinu, pomorstvo i zdravstvo, a prestaje kompetencija Bakarskog municipija.<sup>18</sup>

Riječko pomorstvo i luka nezaustavljivo su se počeli razvijati tijekom XVIII. st., a u idućem su je čekali novi poticaji, ali i problemi, pri čemu se poglavito radi o položaju Rijeke, a time i luke, utvrđenom Hrvatsko-ugarskom nagodbom 1868. godine.

## 2. Upravna pripadnost Delte i luke Baroš

Brajdica i Delta predmetom su borbe Sušaka i Rijeke jer je to obalno područje povoljno za razvoj pomorstva, tj. izgradnju i proširenje riječke luke. Treba uočiti pravni aspekt, problem državnopravnog i vlasničkog statusa Delte i luke Baroš. Razumijevanje je od posebnog značenja za spor između Kraljevine SHS i Italije,

<sup>15</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 150.

<sup>16</sup> Ibid., str. 151.

<sup>17</sup> Loc. cit. RAČKI, Prilozi, str. 185 spominje 1786. kao godinu ukidanja županija, a id., Povijest, str. 41 1787.

<sup>18</sup> RAČKI, Prilozi, str. 185.

koji kulminira okupacijom Sušaka 1918.-1923., a Delte i Baroša sve do 1924.<sup>19</sup>

Rječina i njena lijeva obala postaju zanimljivom za Rijeku u XVIII. st. Riječka je luka ograničena na ušće Rječine, pa se razmatra mogućnost širenja pomorske djelatnosti na sušačkoj obali, za što je potrebna privola Bakra i hrvatskih vlasti.<sup>20</sup> Gradsko vijeće Rijeke 17. srpnja 1777. predlaže kupnju trsatske gospoštije.<sup>21</sup> Hrvatsko namjesničko vijeće ne dopušta "nešto što bi vrijedalo položaj i prava Bakra i kotara."<sup>22</sup> Rijeka i zbog poplava od 30-tih godina XIX. st. nastoji urediti tok Rječine gradnjom novog korita. Državni erar je 1852. kupio Brajdicu. Poslije ju je pomorska oblast prepustila Sušaku, a za sebe zadržala Deltu.<sup>23</sup>

Državni erar kupio je zemljište od franjevac, pa ima privatno vlasništvo, koje ne obuhvaća javnopravnu pripadnost teritorija. Vlasništvo Austro-ugarskom nagodbom prelazi na Ugarsku. Javnopravna pripadnost, pripadnost teritorijalnim i upravnim jedinicama neovisna je o vlasničkim pravima nad zemljištem, koja je država jedino mogla kupiti od franjevac. Teritorij i poslije 1852. pripada Općini Trsat, koja parcelira zemljište 1877. Pomorska oblast zadržava nadležnost nad Deltom, na kojoj su se nalazila skladišta za drvo luke Baroš. Ta ovlast izazvala je probleme, jer Rijeka i Ugarska namjerno počinju "brkati" privatno vlasništvo s javnom upravom, nastojeći podvrgnuti sebi teritorij Delte, priključiti ga u *corpus separatum* i isključiti iz sastava Općine Sušak, tj. Trojedne kraljevine.

Dr. Erazmo Barčić održao je u Saboru 14. prosinca 1895. govor u svezi s mađarskim posizanjima za teritorijem Delte založivši se za očuvanje hrvatskog suvereniteta nad njom.<sup>24</sup> On upozorava da je § 66. Hrvatsko-ugarske nagodbe

---

<sup>19</sup> ŠAMANIĆ, Ivan Mario, *Sušačka Brajda i Brajdica*, SR, god. III, br. 9, Rijeka 1995., str. 69-70. Treba reći da je uporaba naziva *Brajdica* povijesno netočna. *Brajdica (Mala Brajda, Gornja Brajda)* označava vinograd nasuprot Školjića, a *Velika Brajda (Donja Brajda)* veći vinograd na području hotela *Kontinental*. Tek nakon 1877., kada je općina razdijelila parcele na Velikoj Brajdi, stao se taj dio nazivati Brajdicom.

<sup>20</sup> POVIJEST RIJEKE, str. 191. Takve namjere sadrže planovi u Ratnom arhivu u Beču, "Novi grad" iz 1756. i regulacijska osnova kapetana von Penka, od 1766., koji obuhvaćaju područja i Rijeke i Sušaka.

<sup>21</sup> RAČKI, Prilozi, str. 182-183.

<sup>22</sup> Id., *Povijest*, str. 42.

<sup>23</sup> Sušak pred 40 godina, Jedan opis Sušaka iz 1888. godine, SR, god. I, br. 1, str. 31-32; prema "Novi List" od 23. prosinca 1928. I ovdje će nam pomoći članak akademika Milčetića iz "Vienna" 1888. koji daje podatke o Brajdi i Delti. "Brajdica bijaše do 1852. vlasništvo trsatskih Franjevac... Do g. 1854. imadjaše Rječina samo jedno ušće, pa je više puta, kad bi nabujala, poplavila cijelu Rijeku, a u luci "Fijumari", u koju je istjecala, znala je nanieti velike štete brodovima. Već se je od g. 1830. snovalo, kako da se napravi konao, kojim će se izljevati u more glavno korito Rječine. Pohodivši Nj. Veličanstvo g. 1852. Rijeku, kada je baš Rječina poplavila grad, naredi, da se prokopa davno zasnovani konao Rječine. U tu svrhu kupi država od fratara Brajdicu... Od kada je regulovano ušće Rječine... Pravdanje se je vuklo kakovih desetak godina, dok nije napokon pomorska oblast prepustila Brajdicu Sušaku, zadržavši za sebe deltu." RAČKI, *Povijest*, str. 241. navodi da je prodaja izvršena 1855. posredovanjem Ivana Kukuljevića, rektorskog suca u Bakru.

<sup>24</sup> Loc. cit. Na temelju toga paragrafa 66, koji glasi ovako: "U smislu prijašnjega priznavaju se kao k teritoriju kraljevinah Hrvatske, Slavonije i Dalmacije spadajuće:

utvrđeno da Trsat i Sušak čine dio Riječke županije, a ne *corpus separatuma*. Granica je staro korito Rječine, tj. Mrtvi kanal. Međutim je mađarska vlada postala privatni vlasnik Delte nastale 1852. kopanjem novog korita Rječine. Kao takva je upisana u gruntovnicu, ali onu na Sušaku, a ne u Rijeci. Jurisdikciju, tj. javne ovlasti zadržao je bakarski municipij.

Ipak, riječki i mađarski krugovi neopravdano tvrde da je prema Nagodbi granica *corpus separatuma* korito Rječine. Kako je ono gradnjom novog ušća pomaknuto prema zapadu, treba Deltu smatrati proširenjem njegova teritorija. Time bi se granice i ovlasti riječkih i mađarskih organa pomaknule prema istoku. Ugarska kruna, putem *corpus separatuma*, pored privatnopravnih, vlasničkih ovlasti, koje pripadaju vladi, stječe i suverenitet, tj. javnopravne ovlasti. Hrvatska bi tako ostala bez dijela svog teritorija.

Gradnjom luke Baroš 1890.-1894. na svom privatnom posjedu Delti, mađarska vlada, tj. *corpus separatum* nije mogla proširiti djelokrug organa vlasti. Kraljevski sud u Rijeci, koji je u pomorskim sporovima nadležan za čitavo Primorje u ugarskom dijelu Monarhije, za sve druge radnje morao se obratiti kotarskom sudu u Bakru, tj. ispostavi na Sušaku, jer je to područje njihove isključive jurisdikcije. Guverner navodi da su riječki organi nadležni, jer se lukobran i luka proteže prema Rijeci (!?), ali Mađari su sami izgradili luku, pa su mogli koristiti desnu, tj. riječku obalu Rječine za lukobran. Ovako, podigli su je na hrvatskom teritoriju, na kojem imaju samo privatno vlasništvo. Guverner također tvrdi da je Baroš dio riječke luke jer je ugarsko ministarstvo odredilo da je za njega nadležan riječki lučki ured. Međutim, to je isključivo zbog ekonomičnosti, kako se ne bi otvarao zaseban ured za Sušak. Ako je pomorstvo dio zajedničkih poslova, to ne znači da akte vlasti, imenovanje i rad službenika trebaju provoditi riječki, mađarski organi, tumačeći ekstenzivno da sve spada u djelokrug pomorstva. Pogotovo nema pravnog temelja ako je suprotno utvrđeno statutom sušačkog kotara, potvrđenom od strane hrvatske vlade i bana Hedervaryja, koji je budno pazio da hrvatske državne ustanove ne prelaze djelokrug svojih poslova. Razlog da je Pravilnikom o lučkom uredu utvrđeno da se luka Baroš zove "*Riečkom fiumara lukom*", ne može se koristiti kao pravni argument. Uporaba pridjeva "*riečki*" ne znači odlučivanje o nadležnosti, ili čak o promjeni granica između *corpus separatuma* i Sušaka, tj. Hrvatske. Takve akte mogao je jedino donositi Hrvatski sabor. Zajednički ministar trgovine bio je po par. 9. Hrvatsko-ugarske nagodbe ovlašten da na hrvatskom teritoriju sagradi luku Baroš, jer su pomorski i trgovački poslovi zajednički, ali nije imao prava i ovlasti zadirati u hrvatski teritorij i jedan dio dati Rijeci. Zato su autonomni hrvatski organi

---

1. Sve zemljište, koje sada skupa sa gradom i kotarom bakarskim spada k županiji riečkoj, s izuzećem grada i kotara riečkoga etc.", dakle na temelju toga paragrafa 66. Sušak i Trsat, koji spadaju s teritoriju kotara bakarskoga, sačinjavaju nepreporno zemljiše kraljevine Hrvatske. Dosele o tom ne bijaše dvojbe."

obnašali upravne i sudske funkcije na teritoriju Delte i luke Baroš.<sup>25</sup> I Riječani su priznavali Deltu i Baroš dijelom hrvatskog teritorija. To navodi Guido Depoli 1913. u *Guida di Fiume*, a u svibnju 1916. isto izjavljuje riječki načelnik Antonio Vio, što je utvrđeno zaključkom magistrata.<sup>26</sup>

Suverenitet nad Rijekom, lukom, Deltom i Barošem te Sušakom 29. listopada preuzima Država Slovenaca, Hrvata i Srba. No zbog toga što nije imala međunarodno priznanje, ali i zbog ekspanzionističke politike talijanskih iredentista, 17. studenoga 1918. dolazi do okupacije saveznika, među kojima glavnu riječ imaju talijanske postrojbe. Od tada se oko Rijeke, Sušaka i lučkih postrojenja vodi višegodišnja diplomatska borba. Ovaj rad ne bavi se tim opširnijim pitanjima, ali treba navesti neka pitanja koja se tiču Delte i Baroša.

Potrebno je istaknuti da se na mirovnoj konferenciji u Parizu iznosi niz prijedloga koje se tiču Rijeke i Sušaka. Pitanje Rijeke i luke prepušteno je međusobnim pregovorima Kraljevine SHS stvorene 1. prosinca 1918., koja se tek bori za međunarodno priznanje, i sile pobjednice - Kraljevine Italije, koja je nedvojbeno bila u boljoj poziciji na dvostranim pregovorima.

Pitanja je trebalo riješiti Rapalskim ugovorom 12. studenoga 1920. kojima je stvorena Riječka država. Ona je obuhvaćala i riječku luku, ali pitanje Baroša i Delte nije regulirano tim pregovorima kako se to uobičajeno tvrdi. Sforza i dr. Trumbić su 12. studenoga 1920. izmijenili samo posebna pisma, tajne note, kojima se Kraljevini SHS priznaje luka Baroš.<sup>27</sup> Ona nemaju tu pravnu težinu kao što je ima objavljeni

<sup>25</sup> Primorski Novi List br. 89 od 17. travnja 1923. "Konsorcij predložen po Talijanima sigurna politička i ekonomska smrt Rijeke."

<sup>26</sup> Primorski Novi List br. 73 od 28. ožujka 1923. "Je li moguć sporazum s Italijom?"

<sup>27</sup> MARJANOVIĆ, Rijeka na, str. 339.

*Ministarstvo vanjskih poslova*

*Rapallo, 12. studenog 1920.*

*Gospodine ministre!*

*Čast mi je uvjeriti Vašu Ekscelenciju, da po tumačenju koje daje kraljevska vlada članu 4. ugovora potpisanog u Rapallu danas, 12. novembra 1920., luka Baroš pripada Sušaku i prema tome Kraljevini SHS.*

*Kraljevska vlada obvezuje se, da prilikom uređenja granica između Kraljevine SHS i države Rijeke, navedena luka Baroš bude dodijeljena Srpsko-Hrvatsko-Slovenskoj državi u granicama označenim na priloženoj skici.*

*Ova nota ima ostati tajnom.*

*Primate, gospodine ministre, izraze moga visokog poštovanja.*

*C. Sforza*

*Rapallo, 12. studenog 1920.*

*Gospodine ministre!*

*Čast mi je potvrditi Vašoj Ekscelenciji primitak Vaše današnje note slijedećeg sadržaja: (slijedi doslovan prijepis note).*

*Primajući na znanje i suglašavajući se u svemu što je gore rečeno, izričem Vam, gospodine ministre, izraze moga visokog poštovanja.*

*Dr. A. Trumbić*



tekst ugovora. Talijanska strana, npr. svaki novi ministar vanjskih poslova, ili nova vlada, mogla ju je zanijekati. Članak IV. ugovora, nasuprot toga, određuje granice Riječke države, ali nepotpuno jer spominje samo *corpus separatum*, ali ne i točne granice na istoku.<sup>28</sup>

Tek Santamargaretskim konvencijama Italija izričito priznaje Sušak kao dio Kraljevine SHS, te su njene postrojbe napustile grad 3. ožujka 1923.,<sup>29</sup> ali pitanje Delte i Baroša još nije bilo riješeno. Zašto Talijani nisu evakuirali Deltu i Baroš, iako su to trebali učiniti prema tajnoj noti Rapallskog ugovora pet dana iza potpisa ugovora, a prema Saintgermainskim konvencijama još 10. rujna 1919.<sup>30</sup> Kraljevinu SHS trebalo je što duže, po mogućnosti trajno lišiti lučkih postrojenja na Delti i Barošu.

Ipak, Italija je popustila kada je dobila Rijeku. Dana 27. siječnja 1924. potpisan je "*pakt prijateljstva*" kojim je priznata aneksija Rijeke Italiji.<sup>31</sup> Sporazumom je riješeno pitanje Baroša i Delte.<sup>32</sup> Tek je 24. veljače 1924. ispražnjena luka Baroš i Delta, čime je Kraljevina SHS stekla i faktičnu vlast nad zadnjim okupiranim dijelom svoga teritorija.<sup>33</sup> Od tada pa sve do 1947. izričito treba razlikovati riječku i sušačku luku i pomorsko poslovanje.

<sup>28</sup> ČULINOVIĆ, Riječka država, Od Londonskog pakta i Danuncijade do Rapalla i aneksije Italiji, Mala historijska knjižnica, br. 7, Povijesno društvo NR Hrvatske, str. 182-183; prema JOVANOVIĆ, Rapalški, str. 50.

<sup>29</sup> Primorski Novi List br. 53 od 5. ožujka 1923. "Svečani ulazak jugoslovenske vojske u oslobođeni Sušak", a isti tekst ponovljen je u Novi list br. 291 od 4. ožujka 1933. "3. III. 1923. 3. III. 1933. Oslobođenje i Ujedinjenje Sušaka. Svečani ulazak Jugoslovenske vojske u Oslobođeni Sušak." Vidi i PEROVIĆ, Ivan, Crtice iz okupiranog Sušaka, Primorski štamparski zavod, Sušak 1934., str. 123 i 133.

<sup>30</sup> Državni arhiv u Rijeci, Fond Sušak, Prezidijalni spisi, Gradsko poglavarstvo br. 10/1924.

<sup>31</sup> MARJANOVIĆ, Rijeka na, str. 344.

<sup>32</sup> Ibid., str. 345-346; ČULINOVIĆ, Riječka, str. 235-236; prema Službene novine br. 65-XI od 20. ožujka 1924.; POVIJEST RIJEKE, str. 291; KRIZMAN, Bogdan, Vanjska politika, jugoslavenske države 1918-1941., Diplomatsko-historijski pregled, Školska knjiga, Zagreb 1975., str. 43. Tekst Sporazuma o Rijeci glasi:

Čl. 1.

*Talijanska vlada priznaje punu i cjelokupnu suverenost Srba, Hrvata i Slovenaca nad pristaništem Barošem i Deltom, koji će biti evakuirani i predati nadležnim vlastima Kraljevine SHS u roku od dva dana po izmjeni ratifikacija ovoga sporazuma.*

Čl. 2.

*Vlada Srba, Hrvata i Slovenaca priznaje punu i cjelokupnu suverenost Kraljevine Italije nad gradom i pristaništem Rijeke...*

Čl. 5.

*Kraljevina Italija daje Kraljevini SHS pod zakup na 50 godina otkrivena i pokrivena postrojenja u riječkom Velikom pristaništu, koja sačinjavaju bazen Thaon De Revel... Vlada SHS plaćat će godišnje talijanskoj vladi jednu zlatnu liru na ime zakupa postrojenja u gore rečenome pristaništu..."*

<sup>33</sup> MARJANOVIĆ, Rijeka na, str. 345-348; ČULINOVIĆ, Riječka, 237.

### 3. Lučki konzorcij

Pitanje lučkog konzorcija pojavilo se tijekom Pariške konferencije 1919. Riječki "zastupnik" A. Ossoinack predlaže pripojenje Rijeke Italiji i formiranje konzorcija nad riječkom i sušačkom lukom na 99 godina, između Kraljevina SHS i Italije te Rijeke.<sup>34</sup> Prijedlog je obnovljen na pregovorima koji prethode zaključenju Rapallskog ugovora, da bi se opet aktualizirao u proljeće 1923., po zaključenju ugovora u Santa Margareti, a prije zaključenja Rimskih ugovora, kojima je ta mogućnost konačno odbačena. To je plan stvaranja zasebne uprave nad cjelokupnim lučkim postrojenjima Rijeke, Sušaka, pa čak i šireg obalnog pojasa. Naizgled prihvatljiva zamisao, koja treba riješiti probleme razgraničenja i uspostave Riječke države te zadržati visok udio luke u pomorskom prometu susjednih područja, sadržavala je nepovoljna rješenja po Sušak i Kraljevinu SHS.

Konzorcij se prvi puta spominje 9. studenoga 1920., kada je ministar Sforza izjavio da Rijeka u granicama "*corpus separatuma*" s Kantridom i "*cjelokupnim pristaništem u Rijeci i Sušaku*" treba biti neovisna država, a poželjna je konzorcijalna uprava pristaništa u Rijeci i Sušaku po Kraljevini SHS, Italiji, te Riječkoj državi.<sup>35</sup> Italija bi sudjelovala u upravljanju najvažnijom gospodarskom granom nove države, lukavo nudeći istu mogućnost Kraljevini SHS kako bi i ona pred očima svjetske javnosti snosila odgovornost za uplitanje u poslove buduće neovisne države.

Nakon sklapanja Rapallskog ugovora Riječka je država trebala zaživjeti kao samostalan međunarodni subjekt. Kako su iredentisti onemogućavali uspostavu vlasti Riječke države, te predaju Delte i Baroša Kraljevini SHS nakon evakuacije Sušaka, Italija predlaže konzorcij, nastojeći "loviti u mutnom". Tako bi onemogućila samostalnu uporabu lučkih postrojenja koja bi trebala pripasti Kraljevini SHS. Riječka država također naglašava pravo suvereniteta nad Deltom i Barošem. *La vedetta d'Italia* drži da pitanje pripadnosti Delte i Baroša predstavlja složen problem, pa je najbolje ostaviti ga neriješenim putem stvaranja konzorcija luke i željezničkih postrojenja od Baroša do Martinšćice.<sup>36</sup> Dana 27. lipnja 1921. dala je ostavku Giolittijeva vlada, a novi predsjednik Bonomi naložio je prekid pregovora o Rijeci, čime je implicite napustio ideju o konzorciju.<sup>37</sup>

Kako na prijedloge reagiraju pojedini krugovi u Kraljevini SHS? Pitanje konzorcija obavijeno je "velom tajanstvenosti." Javnost je za prijedlog znala samo iz napisa talijanskog tiska. Mjesni politički krugovi na okupiranom Sušaku shvatili

<sup>34</sup> VIO, Leon, *Borba za Rijeku 1918.-1924.*, Dometi Riječkog ogranka Matice hrvatske, znanstveno-kulturna smotra, god. 5, br. 7-12/1995., srpanj-prosinac 1995. Rijeka 1995., str. 61.

<sup>35</sup> MARJANOVIĆ, Milan, *Rijeka na konferenciji mira i u Rapallu*, Rijeka Zbornik, str. 337-338.

<sup>36</sup> Primorski Novi List br. 92 od 20. travnja 1923. "Konzorcij predložen po Talijanima sigurna politička i ekonomska smrt Rijeke."

<sup>37</sup> Loc. cit.

su da konzorcij znači ovisnost grada i države, koji bi bili ograničeni u uporabi lučkih postrojenja Delte i Baroša. Gospodarskom razvoju Sušaka i hrvatskih krajeva u Kraljevini SHS bio bi zadan ozbiljan udarac. Gradski načelnik dr. Kučić u kasnijim je osvrtima na zbivanja zamjerio vladi i pojedinim političarima na tajnovitosti pregovora tijekom 1921.<sup>38</sup> Izaslanstvo grada Sušaka podnosi predstavku, kojom se protivi konzorciju, predsjedniku vlade Pašiću.<sup>39</sup>

Prijedlozi o povezivanju lučkih postrojenja u konzorcij obnavljaju se 1923. godine. Gradski savjetodavni odbor Sušaka i sušačka gospodarska društva donose rezoluciju protiv konzorcija u ožujku 1923.<sup>40</sup> U javnost dopiru detalji talijanskog prijedloga od 22. ožujka, sadržani u prijedlogu Statuta konzorcija.<sup>41</sup> U konzorcij "Porto di Fiume" ulaze Kraljevina SHS, Italija i Riječka država.<sup>42</sup> Konzorcij bi bio pravna osoba, ali ne bi zadirao u postojeći suverenitet nad teritorijem, tj. međunarodne granice; dio granice nije bio utvrđen, područje Delte i Baroša.<sup>43</sup> Konzorcij se osniva na 99 godina.<sup>44</sup> Najviše tijelo je Upravni savjet od 6 članova, po dva sa svake strane.<sup>45</sup> Odluke se donose većinom glasova, a u posebice značajnim pitanjima s 4/5 glasova.<sup>46</sup> Riječke članove vijeća biraju Kraljevina SHS i Italija, po jednoga, ali s takvim kvalifikacijama da Kraljevina SHS mora izabrati lučkog namještenika iz Rijeke. Predviđa se poseban administrativni glavni direktor. Kraljevina SHS bi uz ovakav ustroj vijeća uvijek mogla biti nadglasana, pa je njena mogućnost nadzora nad konzorcijem u praksi minimalna.<sup>47</sup>

Kraljevina SHS dala bi dio teritorija (obalu od Brajdice do Martinšćice) nad kojim ne bi imala mogućnost samostalne uprave, odriče se Delte i Baroša na koje

<sup>38</sup> Primorski Novi List br. 42 od 20. veljače 1923. "Na netačne tvrdnje g. Svetozara Pribičevića." ČULINOVIĆ, Jugoslavija između dva rata, knj. II, Izdavački zavod Jugoslavenske akademije u Zagrebu, Zagreb 1961., str. 290-292 i tamo navedene popise članova pojedinih vlada tijekom 1921.

<sup>39</sup> Primorski Novi List br. 92 od 20. travnja 1923. "Konzorcij predložen po Talijanima sigurna politička i ekonomska smrt Rijeke."

<sup>40</sup> Primorski Novi List br. 62 od 15. ožujka 1923. "Predstavnici grada Sušaka i svih društava protiv konzorcija."

<sup>41</sup> Primorski Novi List br. 94 od 22. travnja 1924. "Konzorcij" nastavak, donosi tekst Statuta bez naznake izvora.

<sup>42</sup> Loc. cit. Članak 1.

<sup>43</sup> Loc. cit. Prema članku 7. "Teritorij podvrgnut nadležnosti i jurisdikciji konzorcija, koji je juristička osoba i ima svoje sjedište u luci Riječkoj, obuhvaća, lazaret Martinšćice sa svom lukom, Brajdicu, Deltu, Rječinu, luku Baroš, glavnu luku, Whitehead, luku Brgudi, iseljeničku zgradu, generalne magazine, malu luku Union i Kantridu. Sav taj teritorij sačinjava nerazrješivu ekonomsku cjelinu pod nazivom: Riječka Luka."

<sup>44</sup> Loc. cit., članak 8.

<sup>45</sup> Loc. cit., članak 16.

<sup>46</sup> Loc. cit., članak 17.

<sup>47</sup> Primorski Novi List br. 94 od 22. travnja 1924. "Konzorcij" nastavak.

pretendira, dok Italija ne daje ni metar teritorija.<sup>48</sup> Kraljevina SHS predlaže da u konzorcij ne uđu Delta i Baroš, a da upravlja Riječka država.<sup>49</sup> Italija predlaže primamljivu mogućnost stvaranja slobodne carinske luke, nadajući se da će prikriti namjeru preuzimanja nadzora nad lučkim postrojenjima.<sup>50</sup> Propala bi mogućnost dobivanja Delte i Baroša, koja je predviđena tajnim notama pri sklapanju Rapallskog ugovora. Kraljevina SHS ostala bi bez uređene luke koja slovenskim i hrvatskim krajevima omogućava pomorski i željeznički promet.<sup>51</sup> Stvaranjem carinske granice prema konzorciju, sva roba koja iz Kraljevine SHS ide preko konzorcija za otoke, Hrvatsko Primorje i Dalmaciju gubi karakter domaće robe. Prolaz kroz konzorcij poskupljuje troškove prijevoza. Domaći lučki i drugi radnici ostali bi bez posla i zarade, jer bi mogućnost zaposlenja dobili stanovnici Riječke države i Talijani, a državljani Kraljevine SHS bi u najboljem slučaju dali tek 1/3 radne snage.<sup>52</sup> Protivljenje sušačkih vlasti i gospodarstvenika postaje sve odlučnije.<sup>53</sup> Sušak i hrvatske krajeve tišti mačehinska politika beogradskog režima, koji kao i u ranijim pregovorima pokazuje popustljivost, čak i zlonamjernu.<sup>54</sup>

Krajem ožujka 1923. odgođene su sjednice komisije, a nastavljene su koncem svibnja u Rimu. Italija okupacijom Baroša i Delte vrši pritisak. Nudi konzorcij koji će obuhvatiti riječku luku, Baroš, Deltu, Brajdicu, Martinšćicu, ali sada i Bakar. U konzorciju bi bili predstavnici Italije, Kraljevine SHS i Riječke države. Kraljevina SHS nije prihvatila "kukavičje jaje". Početkom kolovoza Talijani su predložili da upravu nad Riječkom državom preuzme komisija, a da je sljedeće godine obnaša talijanski dio komisije. Kraljevini SHS priznali bi suverenitet nad Barošem i Deltom. Mussolini 8. kolovoza 1923. prijeti da će, ukoliko se do kraja mjeseca ne nađe rješenje, priznati suverenitet Kraljevstva SHS nad Barošem i Deltom tek kada komisija preuzme upravu svih lučkih postrojenja.<sup>55</sup> Sušačko gradsko zastupstvo je odbacilo prijedlog, tražeći da to učine i organi Kraljevine SHS.<sup>56</sup> Dana 22. kolovoza

<sup>48</sup> Primorski Novi List br. 93 od 21. travnja 1923. "Konzorcij predložen po Talijanima sigurna politička i ekonomska smrt Rijeke."

<sup>49</sup> Primorski Novi List br. 69 od 23. ožujka 1923. "Konzorcij pred paritetnom komisijom" i br. 69 od 23. ožujka 1923. "Talijanski projekt o stvaranju nove države "Porto di Fiume."

<sup>50</sup> Primorski Novi List br. 78 od 4. travnja 1923. "Pod nastavkom talijansko-jugoslavenskih pregovora u Opatiji."

<sup>51</sup> Primorski Novi List br. 87 od 14. travnja 1923. "Poteškoće za nastavak pregovora s Italijom."

<sup>52</sup> Primorski Novi List br. 94 od 22. travnja 1924. "Konzorcij" nastavak.

<sup>53</sup> Primorski Novi List br. 97 od 26. travnja 1924. "Potreban alarm."

<sup>54</sup> Loc. cit.

<sup>55</sup> Novi List br. 86 od 13. travnja 1923. "Zašto se ne sastaje paritetna komisija?"; MARJANOVIĆ, Rijeka na, str. 341-342.

<sup>56</sup> Državni arhiv u Rijeci, Fond grad Sušak, Knjiga zapisnika sjednica gradskog vijeća JU-18 138. Izvanredna sjednica gradskog zastupstva od 29. kolovoza 1923. povodom riječkog pitanja,

talijanska vlada zahtijeva isključivu upravu nad Rijekom, bez ograničenja trajanja. Baroš i Delta bili bi pod zajedničkom upravom, a njihova predaja Kraljevini SHS izvršila bi se tek kad komisija utvrdi da lučke i željezničke službe funkcioniraju prema talijanskim zahtjevima.<sup>57</sup> Kraljevina SHS nije usvojila prijedloge, te dolazi do Rimskih ugovora 1924., kojima je Riječka država prestala postojati, a pitanje je konzorcija odbačeno.

#### 4. Nettunske konvencije

Zakonom od 8. listopada 1928. zakonsku je snagu dobilo više sporazuma, poznatih kao Nettunske konvencije, potpisanih 20. srpnja 1925.<sup>58</sup> Neke od njih odnose se na riječko i sušačko pomorstvo i luku.

*Dopunski sporazum sporazumu potpisanom u Rimu 27. januara 1925. god. o uređenju prometa* u gl. V. *Služba u basenu Taon di Revel i u kanalu Rečine* sadrže po Sušak i prečanska područja države nepovoljne odredbe o najmu riječkog lučkog bazena *Thaon de Revel*, na pedeset godina uz godišnju najamninu od 1 zlatne lire.<sup>59</sup> Kraljevina SHS stječe mogućnost korištenja najbolje opremljenog dijela riječke luke, ali na štetu svojih interesa, poglavito grada Sušaka. Loše su odredbe o kabotaži, tj. unutarnjem pomorskom prijevozu robe i putnika između luka u Kraljevini SHS. Države uobičajeno pridržavaju to pravo za brodove svoje zastave, što sporazum potvrđuje, ali postoje i iznimke. Kraljevina SHS ima isključivo pravo prijevoza robe i putnika između *Thaon de Revela* i svojih pristaništa. No, kako je bazen pod talijanskom suverenitetom samo dan na korištenje Kraljevini SHS, talijanska strana tvrdi da pravo kabotaže pripada njoj. Dijelom je to priznato odredbom kojom zadržava pravo pristajanja između talijanskih pristaništa i pristaništa Kraljevine SHS.<sup>60</sup> Glava VI. *Primena čl. 17. priloga B. Rimskom sporazumu* određuje da redovito održavanje *Thaon de Revela* snosi vlada Kraljevine SHS (održavanje tla, opreme, skladišta i zgrada), a ostalo talijanska strana.<sup>61</sup> Tereti Italije nisu ekvivalentni onima Kraljevine SHS, koja snosi redovite troškove, a oni su jedini. Izvanredni troškovi nisu nastali, a bazen se i danas nalazi u istom stanju.

Talijani su pretpostavljali da Baroš neće zadovoljiti potrebe Kraljevine SHS, pa su ponudili bazen, računajući da će Rijeci osigurati dovoljan promet, a ujedno

<sup>57</sup> Novi List br. 86 od 13. travnja 1923. "Zašto se ne sastaje paritetna komisija?"; MARJANOVIĆ, Rijeka na, str. 341-342.

<sup>58</sup> Čl. 1. Zakona, Zakoni o ugovorima i konvencijama sa Kraljevinom Italijom, knjiga prva, Zakon o Neptunskim konvencijama, Zbirka zakona, sv. 105, Izdavačka knjižarnica Gece Kona, Beograd 1929.

<sup>59</sup> Novi List, br. 229 od 25. rujna 1925. "Nettunske konvencije s lijepe strane." MITROVIĆ i BARBALIĆ, Riječka, str. 35; SUČIĆ, Ivo, Rijeka, 1918-1945, Rijeka Zbornik, str. 299.

<sup>60</sup> Novi list, br. 229 od 25. rujna 1925. "Nettunske konvencije s lijepe strane." Čl. 38. Dodatno, Novi List, br. 51 od 3. ožujka 1926. "Zar produbljenje prijateljstva s Italijom?"

<sup>61</sup> Novi list, br. 229 od 25. rujna 1925. "Nettunske konvencije s lijepe strane." Čl. 44.

spriječiti ili odložiti gradnju luke u Kraljevini SHS. Igra nije uspjela, jer Kraljevina SHS ne koristi bazen, iako pojedini beogradski krugovi to traže.<sup>62</sup>

### 5. Slobodna carinska zona

Tijekom postojanja Riječke države utemeljene Rapallskim ugovorom 1920. Riccardo Zanella proglasio je luku tzv. *slobodnom lukom* (*Fiume "porto franco"*), što znači da se u luku bez plaćanja carina, dažbina, pristojbi i sl. mogla dopremati robu stranog podrijetla, te se dalje uskladištavati, sortirati, manipulirati i trgovati.<sup>63</sup> Namjera nije ostvarena zbog toga što država nije zaživjela, te i formalnopravno prestaje postojati Rimskim ugovorima 1924.

Pomorski promet Sušaka temeljna je briga gradskih organa vlasti, jer o njemu ovisi prosperitet Sušaka. Jedna od važnijih zamisli bila je stvaranje slobodne carinske zone, dijelom i reakcija na talijanske prijedloge o stvaranju lučkog konzorcija.<sup>64</sup> Predlaže se utemeljenje slobodne carinske zone, a potom "*porto franka*".<sup>65</sup> Zamisao je podržala Zagrebačka trgovačka i obrtnička komora uputivši u ožujku 1926. predstavku Ministru trgovine i industrije za utemeljenje anketne komisije za slobodnu zonu na Gornjem Jadranu.<sup>66</sup> Ministarstvo je sukladno prijedlogu gospodarstveničkih udruga Sušaka imenovalo anketnu komisiju za proučavanje pitanja slobodne zone, prema zaključku ankete održane početkom godine u Sušaku.<sup>67</sup> Slobodna luka na Sušaku trebala je onemogućiti utjecaj tršćanskog i poglavito riječkog "*punto franco*".<sup>68</sup> Prema prijedlogu Sušak nije trebao biti "*čisti tip*" slobodne luke već "*kompromisan*", tj. područje "*javnih skladišta*." Luka bi služila skladištenju robe slobodnom od carinjenja.<sup>69</sup> Vladini krugovi imali su drugačije mišljenje o prijedlogu, preferirajući Split.<sup>70</sup> Sušak je ostao "kratkih rukava". Velikosrpska klika

---

<sup>62</sup> MITROVIĆ, BARBALIĆ, Riječka, str. 50-51. Novi List br. 36 od 5. svibnja 1928. "Opet Thacon de Revel!". Tarifski odbor Ministarstva prometa 12. svibnja 1928. stavlja na dnevni red tarife u Thacon de Revelu, nepotrebno, jer je tih dana stavljeno u promet pristanište na Brajdici, čime je rasterećena luka Baroš. Novi List br. 39 od 16. svibnja 1928. "Pitanje basena Thacon de Revel." Pitanje je skinuto s dnevnog reda na zahtjev Ministarstva trgovine. Tarifski stručnjak zagrebačke trgovačke i obrtničke komore predao je elaborat komore protiv korištenja bazena.

<sup>63</sup> HLAČA, Vinko, Režim riječke luke, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci (dalje ZPFR), br. 4, Rijeka 1983., str. 330.

<sup>64</sup> Sušački Novi List br. 155 od 28. lipnja 1925. "Osobine nove carinske tarife."

<sup>65</sup> Novi List br. 58 od 11. ožujka 1926. "O slobodnoj zoni."

<sup>66</sup> Novi List br. 63 od 17. ožujka 1926. "Pitanje sastava anketne komisije za slobodnu zonu na Gornjem Jadranu."

<sup>67</sup> Novi List br. 153 od 7. srpnja 1926. "Anketna komisija za slobodnu zonu."

<sup>68</sup> Novi List br. 222 od 26. rujna 1926. "Sušačka slobodna luka - prijeka potreba."

<sup>69</sup> Novi List br. 223 od 28. rujna 1926. "Sušak kao slobodna luka."

<sup>70</sup> Novi List br. 235 od 11. listopada 1926. "Još o mađarskoj slobodnoj zoni." Ministar vanjskih poslova Ninčić izjavio je: "*Nesumnjivo je da Mađarska treba da ima izlaza na more... Kao*

brižljivo je vodila računa koliko će popustiti “omču oko vrata” Sušaka.

Italija koristi takvu politiku vlade Kraljevine SHS, pa je zakonom omogućila stvaranje slobodnih luka. Od 1. siječnja 1928. kraljevskim dekretom pojedina luka mogla je biti proglašena slobodnom lukom u cijelosti ili djelomično.<sup>71</sup> “*Slobodna carinska zona*” (*Zona Franca di Fiume*) za grad Rijeku te općine Opatija, Volosko i Lovran utemeljena je 17. ožujka 1930. Imala je djelovati do 31. prosinca 1931., ali je zakonskim dekretom 8. listopada 1931. trajanje produženo na neodređeno vrijeme.<sup>72</sup> Za razliku od Rijeke koju je država pomagala, sušačka općina tek 1932./1933. gradi *Javna i slobodna carinska skladišta* uz odobrenje ministarstva, ali o svom trošku, jer je dobiven samo zajam. Promet luke povećao se četverostruko već 1934.<sup>73</sup> Možemo pretpostaviti kako bi se gospodarski razvijali Sušak i Hrvatska da nije bilo “maćehinske” velikosrpske vladine politike.

### 6. Sporazumi Trumbić-Bertolini

Kraljevina Italija nastoji onemogućiti Kraljevstvu SHS dobivanje luke na sjevernom Jadranu i time učiniti novu državu ovisnom u pomorskom prometu. Drugi dio plana odnosio se na podjelu austro-ugarske trgovačke mornarice. Namjera je lišiti Kraljevstvo SHS i brodovlja. Pitanje je vezano uz razvoj sušačke luke u međuratnom razdoblju, jer se tu nalazilo sjedište brodarskih društava koja su bila vlasnici polovice tonaže brodova nove države.

Nakon što je Narodno vijeće za Sušak i Rijeku preuzelo vlast 29. listopada, na mnogim parobrodima u luci izvešana je hrvatska zastava,<sup>74</sup> jer Država SHS nema svog znakovlja. Po dolasku talijanskih postrojbi admiral Rainer izjavio je da se prema međunarodnim propisima ne može izvesti hrvatska zastava, jer nije priznata kao pomorska. Uz bijelu zastavu, kao znak primirja, može se vijati austro-ugarska, kao zastava postojeće države, ili talijanska, kao znak priznanja savezničke okupacije i izvršitelja primirja.<sup>75</sup> Hrvatski pomorci odlučno su protestirali.<sup>76</sup>

---

*rezultat naših odnosa svakako će pasti rješenje i tog pitanja izlaska Mađarske preko Splita na more.”*

<sup>71</sup> Novi List br. 1. od 4. siječnja 1928. “Uredba o slobodnim lukama u Italiji.”, prema Vedetta d’Italia od 22. prosinca 1927.

<sup>72</sup> MITROVIĆ i BARBALIĆ, Riječka luka, str. 58. HLAČA, Režim riječke, str. 331 navodi da je zona 1938. proširena na čitavo talijansko područje Kvarnera, ali bez većih rezultata.

<sup>73</sup> IPŠIĆ, Sušačka luka, str. 6-12.

<sup>74</sup> BARBALIĆ, Fran, Brodarstvo Rijeke kroz vjekove, Rijeka Zbornik, str. 110-111; prema Primorske novine, br. 250, 1918.

<sup>75</sup> Loc. cit.; prema Primorske novine, br. 258, 1918.

<sup>76</sup> Loc. cit.; prema Primorske novine, br. 275 od 30. studenog 1918. i br. 278 od 4. prosinca 1918. članak “Izjave jugoslavenskih kapetana”.

Talijanska vlada nastoji doći do dionica austro-ugarskih parobrodarskih društava, vodeći snažnu promidžbu među tršćanskim i riječkim društvima, što je u nekoliko slučajeva i uspjelo.<sup>77</sup> Jeftinom kupnjom udjela od mađarskih i austrijskih subjekata po talijanskim fizičkim ili pravnim osobama htjelo se doći do vlasništva nad društvima. Potom bi se tražilo izdvajanje brodova tih društava iz podjele flote poraženih država, koju će izvršiti saveznici na ime ratnih reparacija. Austrijski i mađarski vlasnici nastojati su izvući svoj kapital iz imovine koju će izgubiti naknadom ratnih šteta. Presije su usmjerene i na potiskivanje hrvatskih osoba iz društava koja su imala većinski hrvatski kapital.<sup>78</sup> U prosincu 1918. talijansko izaslanstvo na mirovnoj konferenciji u Parizu traži predaju austro-ugarske trgovačke mornarice Italiji.<sup>79</sup> U siječnju 1919. održan je u Rimu sastanak s tršćanskim brodovlasnicima. Raspravljano je pitanje rekvizicije brodova za potrebe Italije ako ne pristanu na talijanski prijedlog. Istodobno *Banca Commerciale Italiana* u Budimpešti kupuje dionice riječkih brodara.<sup>80</sup> Vrhovni savjet mirovne konferencije, zbog moguće zloporabe, zabranjuje privatne kupoprodaje austro-ugarskog plovnog parka, kao i Narodno vijeće u Zagrebu 4. studenoga 1918. Talijanska vlada ne odustaje. Postigla je da u uprave tršćanskih i nekih riječkih društava uđe većina Talijana.

Prema ugovorima u St. Germaineu i Trianonu morale su Austrija i Ugarska dati saveznicima razmjernu naknadu (*ton for ton, category for category*) za potopljene ili oštećene trgovačke i ribarske brodove. Vrhovni savjet je 21. studenoga 1919. načelno priznao prava jugoslovenskih i talijanskih brodovlasnika, bivših austro-ugarskih podanika.<sup>81</sup> Odredbe mirovnih ugovora nisu povoljne ni za Italiju ni za Kraljevstvo SHS jer pretpostavljaju britanske interese. Zajedničkom inicijativom talijanske i jugoslavenske delegacije kod Vrhovnog savjeta postignuta je 21. studenoga 1919. odluka kojom su brodovi SHS i talijanskih brodovlasnika priznati kao saveznički, te izuzeti iz "poola" s time, da Kraljevina SHS i Italija međusobno podijele plovni park.<sup>82</sup> Italija je djelomično zadovoljena rješenjem Vrhovnog savjeta, jer je iz podjele isključila velike sile, pa se može lakše obračunati s Kraljevstvom SHS. Nastavlja se akcija kupovine udjela u društvima i izjašnjavanja brodovlasnika za talijansku zastavu.<sup>83</sup>

<sup>77</sup> BARBALIĆ, *Brodarstvo*, str. 111. Tako se tršćansko društvo Toma Kosović notarskom ispravom od 19. svibnja 1919. izjasnilo za talijansku zastavu.

<sup>78</sup> Loc. cit.; prema STEFANI, ASTORI, *Il Lloyd Triestino*, str. 426. To su *Ungaro-Croata, Ugarsko-hrvatsko društvo za slobodnu plovidbu i Pajkurićevo brodarstvo*, koje je ušlo u sastav tršćanske *Oceanie*.

<sup>79</sup> Loc. cit.

<sup>80</sup> Ibid., str. 110-111. Uspjelo se izmijeniti vlasnički sastav kapitala društva *Adria*.

<sup>81</sup> Loc. cit.; prema PRIMOŽIĆ, *Prava i dužnosti broskog osoblja u trgovačkoj mornarici*, str. 8.

<sup>82</sup> Ibid., str. 111-112.

<sup>83</sup> Ibid., str. 112. Dana 24. studenog 1919. upućuje ministar Bertolini tajni dopis civilnom komesaru za Julijsku Krajinu, u kojem traži, da se navedu preostali tršćanski i riječki brodari, naročito



Dana 19. kolovoza sastale su se jugoslavenska i talijanska delegacije s predstavnikom britanskog *Service Maritimea*. Postignut je načelni sporazum o diobi austro-ugarske trgovačke mornarice prema nacionalnoj pripadnosti vlasnika. Potvrđene su sve vlasničke promjene do kojih je u međuvremenu došlo, čime je prevagnulo talijansko stajalište.<sup>84</sup>

Dri. Trumbić i Bertolini potpisali su sporazume 7. rujna 1920. u Parizu. Prilogom B i C I. sporazuma, prema postotku prava vlasništva i nacionalnosti vlasnika, tj. dioničara austro-ugarskih brodova, utvrđen je omjer za riječka društva prema stanju na dan 4. lipnja 1920. Italiji je pripalo 8 poduzeća (56 parobroda s 127.827. BRT), a Kraljevini SHS 2 poduzeća (46 parobroda s 27.423 BRT).<sup>85</sup> Pobijedilo je talijansko stajalište. Priznate su promjene nastale u vlasničkopравnim odnosima društava, koje su išle na štetu Kraljevstva SHS.

U IV. članku predviđeno je da dijelovi neprijateljskog vlasništva prelaze u vlasništvo talijanske, tj. jugoslavenske vlade i da će biti unijeti na račun reparacija Austrije i Ugarske. Srbija je bila država bez mora, pa praktično nije pretrpjela štete na brodovima. Odredbom se koristila isključivo Kraljevina Italija, kojoj su pripala društva *Adria*, *Atlantica* i *Levante*.<sup>86</sup>

III. sporazum određuje upis jugoslavenskih brodova u pomorske upisnike na Jadranu i prijenos sjedišta uprava na teritorij Kraljevine SHS izvan zone primirja. Parobrodarska društva *Ugarsko-hrvatsko društvo za slobodnu plovidbu* (poslije *Prekomorska plovidba*) i *Ungaro-Croata (Jadranska plovidba)* moraju preseliti uprave iz Rijeke te protokolirati društva i parobrode u Bakru, a tek po završetku okupacije 1923. vraćaju se na Sušak.<sup>87</sup>

Sporazume je ratificirala Mirovna konferencija 28. srpnja 1922. Oni su prividno izvršili pravednu podjelu plovnog parka prema narodnosti brodovlasnika. Velikosrpski vrhovi pokazali su da nemaju pomorsku orijentaciju, pored nastojanja da što više oštete prečansko gospodarstvo. Zato nije čudno kada se netko od hrvatskih brodovlasnika opredijelio za talijansku stranu, koja je davala i obilne državne dotacije.

---

društvo *Dalmatia*, da se izjasne za talijansku zastavu. Kao razloge koji idu u prilog talijanskoj namjeri navodi da Italija nudi veći broj poslova i zaradu, pomoć banaka, tehničke prednosti svojih luka, i prednost garancija koje pruža zastava velikih država u pomorskom poslovanju. Spominje riječka društva, od kojih su samo *Adria*, *Oriente*, *Levante*, *Atlantica*, *Nautica* i *Indeficienter* do tada zatražila talijansku zastavu.

<sup>84</sup> Ibid., str. 114.

<sup>85</sup> Ibid., str. 115; MITROVIĆ i BARBALIĆ, Riječka luka, str. 63.

<sup>86</sup> Loc. cit.

<sup>87</sup> BARBALIĆ, Brodarstvo, str. 119-120. Tada se iz Trsta seli društvo *Oceania*, utemeljuju nova (*Progres*, *Vesna*, *Slobodna plovidba Topić*), tako da je 1939. na Sušaku sjedište čak 12 od 26 većih jugoslavenskih brodarskih poduzeća.

## 7. Neki akti pomorskog prava koji se primjenjuju za Rijeku i Sušak

Još je statut Rijeke od 29. srpnja 1530. sadržavao neke propise koji posredno reguliraju i pitanja u svezi s riječkom lukom. Pravo sudovanja imali su kapetan i vikarij te gradski službenici (suci, komornici i gradski satnik), što se ticalo i pomorskih sporova. Gl. 17. knjige I. sadrži odredbe o tegljenju i izvlačenju brodova u luci, određuje daću brodogradilišta za tegljenje i izvlačenje brodova te moguću naknadu štete koju pretrpi brodar broda koji se tegli ili izvlači krivnjom izvršitelja.<sup>88</sup>

Prvi pravni akt koji se izravno odnosio na riječku luku bila je *Povelja kralja Karla VI o proglašenju Rijeke i Trsta slobodnim lukama* od 18. ožujka 1719. Tekst sadrži dvanaest odredbi kojima se "trgovcima, brodovlasnicima, obrtnicima i drugim rukotvorcima" dozvoljava nastanjivanje u habsburškim zemljama". Odobrava se "svim trgovcima da mogu u svim lukama... pristajati... zadržavati, i po volji ispliviti". U tu svrhu Rijeka i Trst su "imenovane" slobodnim lukama. Predviđeno je objavljivanje "posebne uredbe za osnivanje i trajno održavanje zdravstvene karantene". Utvrđene su minimalne pristojbe za uvoz robe, skrb o zaštiti brodova od gusarstva i pljačke te uporaba komorskih skladišta za domaće i strane trgovce. Određeno je da će se utemeljiti "osiguravajuća banka ili kompanija za brodove" koji dolaze ili odlaze. Trgovci i prodavači u trgovačkim predmetima spadaju u nadležnost "posebnog suca" i "mjeničnog suda" koji će te predmete rješavati "brzo, skraćeno i bez zatezanja". Trgovci se mogu nastaniti i obavljati djelatnost i unutar i izvan gradskih zidina. U slučaju rata trgovci mogu robu slobodno iznijeti iz grada, pa i brodovima. U slučaju brodoloma nitko ne smije prisvojiti spašenu imovinu trgovaca. Trgovci su oslobođeni obveze ukonačivanja vojske i drugih tereta. Svi brodovi koji pristaju "slobodni su od svakog pregleda", ali su trgovci dužni pokazati isprave s podacima o tovaru, a zaplijeniti se mogu samo zabranjeni proizvodi. Konačno je dopušteno "da svaka nacija radi unapređenja trgovine sagradi javnu zgradu ili stan", te ima pravo držati nadzornika. Ove odredbe nedvojbeno su ubrzale razvoj riječke luke.<sup>89</sup>

Marija Terezija je 25. travnja 1774. donijela *Edikt ili Državni oglas o plovidbi (Editto politico di navigazione mercantile austriaca)* u svrhu unapređenja pomorske trgovine. Edikt sadrži sedam glava (članaka): 1. *O službi lučkih kapetana (poglavarar)*; 2. *O kapetanima i brodovođama trgovačkih brodova*; 3. *O brodskom*

<sup>88</sup> Tekst statuta prema HERKOV, Zlatko, Statut grada Rijeke iz godine 1530., Nakladni zavod Hrvatske, Zagreb 1948., str. 149-150. Vidi i HLAČA, Režim riječke, str. 328. O Riječkom statutu iz 1530. pisao je i MILOVIĆ, Đorđe, Problemi zagađivanja mora i okoline u svjetlu starih statuta kvarnerskog priobalja i šire, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta "Vladimir Bakarić", god. 10, Rijeka 1989., str. 236-242.

<sup>89</sup> Tekst i prijevod Povelje u HERKOV, Gradnja ratnih brodova u Kraljevici, 1764.-1767., Iz povijesti Titova brodogradilišta u Kraljevici, Historijski arhiv Pazin, Historijski arhiv Rijeka, Posebna izdanja, svezak 6, Pazin-Rijeka 1979., str. 161-169.

pisaru; 4. O peljaru i pouzi (vođi mornara); 5. O topniku i o spremaru; 6. O mornarima i ostaloj brodskoj posadi; 7. O plaći, pristojbama i nagradama kapetana, brodovođe i ostale brodske momčadi. Edikt sadrži administrativne, privatnopravne, kaznenopravne i druge odredbe.<sup>90</sup> Poseban značaj Edikta je u pravnoj regulaciji službe lučkih vlasti, tj. lučkih kapetana. Oni imaju pravo upravljanja lukama, nadzora nad redom i sigurnošću plovidbe i brodova u luci, nadzora lučkih operacija, upravljanja iskorištavanjem luke i njenim održavanjem. Svaki zapovjednik bio je dužan posjedovati primjerak Edikta na brodu. Edikt je bio u primjeni do 1945. godine.<sup>91</sup>

Na području riječke luke od 1924. na snazi su propisi talijanskog pomorskog prava, do 1942. *Zakon za trgovačku mornaricu (Codice per la marina mercantile)*, koji u prvom dijelu sadrži administrativne, a u drugome kaznene odredbe za trgovačku mornaricu. Pomorskopravnu materiju regulirao je i *Pravilnik za izvršenje Zakona o trgovačkoj mornarici*. Godine 1942. donijet je *Zakon o plovidbi (Codice della navigazione)*.<sup>92</sup>

Iskorištavanje riječke luke obavljalo je društvo *Magazzini Generali (Azienda dei Magazzini generali di Fiume)* osnovano 1927. državnim dekretom. Posebnim Pravilnikom Ministarstva prometa 1931. utvrđen je opseg poslova, ovlaštenja i djelatnost (*Regolamento d'esercizio dell'azienda dei Magazzini generali di Fiume*). Postojao je i *Pravilnik o radu u riječkoj luci*, koji se odnosi na *Magazzini Generali*, te *Društvo lučkih radnika (Compagnia Lavoratori del Porto)* koje je obavljalo poslove ukrcaja, iskrcaja i prekrcaja robe.<sup>93</sup>

U sušačkoj luci izvršnu lučku službu, inspekcijски i administrativni nadzor nad brodovima i plovidbom u luci te Pomorskom okrugu Sušak obavljala je *Lučka kapetanija I. reda Sušak*, podređena *Direkciji pomorskog saobraćaja* u Splitu, a ova *Pomorskom odjeljenju Ministarstva saobraćaja* u Beogradu.<sup>94</sup> Za pomorske sporove bio je nadležan Kotarski sud u Sušaku. O žalbama odlučuje Apelacioni sud u Zagrebu, najviši sud je Sud sedmorice.<sup>95</sup>

Na čelu *Pomorske uprave Ministarstva Saobraćaja* u Kraljevini SHS nalazila se *Pomorska oblast* čije je sjedište od 1919. bilo u Bakru, što je određeno *Uredbom o organizaciji pomorske uprave* od 6. rujna 1919. Ona je samostalno obavljala "sve

<sup>90</sup> HLAČA, Režim riječke, str. 328-329, prema VERONA, Pomorski godišnjak za 1931.; vidi i JAKAŠA, Branko, Udžbenik plovidbenog prava, II. izd., Zagreb 1983., str. 10.

<sup>91</sup> Ibid., str. 329-330.

<sup>92</sup> Ibid., str. 331, prema KOMPANJET, Zoran, Komparativni osvrt na oblike upravljanja i iskorištavanja morskih luka u zapadnoj Evropi i u SFR Jugoslaviji, Pomorski zbornik, knj. 2, Zadar 1964., str. 343.

<sup>93</sup> HLAČA, Režim riječke, str. 331.

<sup>94</sup> Id., Sušak najveća luka za izvoz drva na Sredozemlju između dva svjetska rata, SR, Rijeka 1994., god. II, br. 5, str. 8; vidi i id., Režim riječke, str. 332.

<sup>95</sup> Id., O nekim pitanjima pomorskog sudovanja i arbitraže u Sušaku, ZPFR, br. 6, Rijeka 1985., str. 52, 55 i 58-59.

osobne i stvarne poslove Pomorske uprave, osobito brodarske, trgovačko-prometne, ribarske, tehničke i zdravstvene.”<sup>96</sup> Kao njeno savjetodavno tijelo osnovano je *Trgovačko-Pomorsko Veće*.<sup>97</sup> Pomorskopравни propisi koji su se primjenjivali u sušačkoj luci bile su dvije naredbe Pomorske oblasti, a čiju je primjenu Kraljevina SHS proširila na cijelu obalu. To su *Naredba o sigurnosnim mjerama na brodovima i o brodskoj službi, kao i o pripuštanju brodova plovidbi* (te *Lučko redarstveni pravilnik*, 1. listopada 1919.). Naredba sadrži propise o plovidbi, s uputama o uređenju i opremi brodova, službi na trgovačkim pomorskim brodovima, granici krcanja broda, o kaznenim odredbama i njihovoj primjeni, te dodatke o gradnji, uređenju i opremi brodova. Pravilnik obuhvaća propise o dolasku broda u luku, dobivanju slobodnog prometa i nadzoru lučkih vlasti nad brodovima, odnosu broda prema zdravstvenim i carinskim organima, privezivanju broda, davanju mjesta na obali ili na sidrištu, upotrebi peljara i tegljača, redu na brodu, postupku broda u slučaju požara ili nevremena, iskrcaju i ukrcaju tereta, putnika, balasta i dr., dužnosti lučkih vlasti da održavaju red i pružaju pomoć zapovjedniku broda u održavanju reda na brodu, dužnosti brodova i njihovih posada da se pridržavaju naloga i zahtjeva organa lučke i pomorsko-zdravstvene službe.<sup>98</sup> Pomorska oblast donijela je i čitav niz drugih značajnih pomorskopravnih propisa.<sup>99</sup>

Pored propisa državnih organa na području sušačke luke u primjeni je i poseban akt strukovne udruge. To su *Pomorske-trgovačke uzance luke Sušak*. Njih

<sup>96</sup> Uredba o organizaciji pomorske Uprave, Službene Novine, br. 95 od 18. rujna 1919.

<sup>97</sup> Naredba Ministra Saobraćaja o ustrojstvu Trgovačko-Pomorskog Veća br. 15212/1919, Ministarstva Saobraćaja, Sl. Novine br. 145 od 23. studenoga 1919.

<sup>98</sup> Id., Sušak, str. 8; vidi i id., Režim riječke, str. 332-333.

<sup>99</sup> To su: *Okružnica o uporabi trgovačke zastave* (05. rujna 1919.), *Okružnica o isticanju zastave kod lučkih ureda* (10. rujna 1919.), *Naredba Propisi za izmenu pomorskih ličnih i brodskih isprava* (10. rujna 1919.), *Naredba Propisi za obdržavanje ispita kojima se postizavaju pojedini stepeni u trgovačkoj mornarici i s tim spojene odredbe* (15. rujna 1919.), *Naredba Propisi za polaganje ispita pomorskih strojara* (20. rujna 1919.), *Naredba Propisi za ispite lučkih činovnika* (25. rujna 1919.), *Okružnica Prisega i zaverenje nameštenika Pomorske Uprave* (5. listopada 1919.), *Okružnica Periodične uredovne konferencije* (15. studenoga 1919.), *Naredba Pravilnik za šajkaše* (30. rujna 1919.), *Okružnica Opšti pomorsko-veterinarski propisi* (10. listopada 1919.), *Naredba Opšte ustanove za pomorsko-zdravstvenu službu* (15. listopada 1919.), *Naredba Upis pomorsko-trgovačkih brodova i lađa* (20. listopada 1919.), *Okružnica Provađanje naredbe o upisivanju brodova i lađa* (25. listopada 1919.), *Naredba Upis jahta* (26. listopada 1919.), *Naredba Upis ribarskih i težačkih lađa* (30. listopada 1919.), *Naredba Lađe prevoznice (Feryboat.traghetto)* (31. listopada 1919.), *Okružnica Upute za provedbu naredbe Pomorske oblasti od 15. XII. 1919.* (18. prosinca 1919.), *Naredba Propisi za izbegavanja sukoba na moru i međunarodna signalizacija* (30. studenoga 1919.), *Naredba Lučke pristojbe* (1. studenoga 1919.), *Okružnica Poduka o lučkim pristojbama* (1. studenoga 1919.), *Naredba Mjerenje tovarnosti brodova* (5. studenoga 1919.), *Naredba Uporaba fenjera i znakova itd.* (10. studenoga 1919.), *Naredba Brodski dnevnik* (15. studenoga 1919.), *Naredba O pomorskom ribolovu* (20. studenoga 1919.), *Naredba Propisi za letni ribolov na dalmatinskom primorju* (21. ožujka 1920.), *Okružnica Opseg predmeta za ispite kojim se postizavaju pojedini stepeni u trgovačkoj mornarici* (10. prosinca 1919.), *Naredba Program ispita za pomorske strojare* (11. prosinca 1919.) itd. Vidi u Naredbe i propisi, Izdanja Pomorske uprave, Bakar 1919.-1920.

je prihvatila i proglasila *Trgovinsko-industrijska komora* u Zagrebu na sjednici 28. prosinca 1937. Sadrže 62 paragrafa podijeljena u dvije cjeline.<sup>100</sup> Uzance se primjenjuju u slučajevima kada zakon i ugovori nisu ništa određivali. Supsidijarno, ako nisu protivne lučkim, primjenjuju se *Opće uzance za trgovanje robom Zagrebačke burze*.<sup>101</sup> Važnu je ulogu imao *Trgovački dom (casino)*, otvoren u rujnu 1926., kao stjecište gospodarskih organizacija i udruga na Sušaku. U njegovu je sastavu djelovao *Obranički sud* (arbitraža), koji je često primjenjivao lučke uzance pri rješavanju sporova.<sup>102</sup> Uzance su ostale na snazi do donošenja *Lučkih uzanca* Spoljno-trgovinske arbitraže pri Trgovinskoj komori FNRJ.<sup>103</sup>

Nakon Drugog svjetskog rata Rijeka i njena luka nisu odmah postale dijelom Hrvatske i Jugoslavije, pa tako na njih nije bio protegnut ni njihov pravni sustav. Do potpisivanja Pariškog mirovnog ugovora 10. veljače 1947. Rijeka i luka su pod upravom *Vojne uprave Jugoslavenske armije*. Za razliku od Rijeke, sušačka luka došla je pod upravu Ministarstva saobraćaja DFJ *Zakonu o stavljanju plovnih objekata, brodogradilišta, luka i pristaništa pod upravu Ministarstva saobraćaja* od 23. srpnja 1945., dopunjenim 30. listopada 1946. Pri Ministarstvu postoji *Glavna uprava pomorstva*, koja prestaje s radom 1946. kada je utemeljeno zasebno *Ministarstvo pomorstva*.<sup>104</sup> Godine 1947. ujedinjena su društva *Magazzini Generali* u Rijeci i *Javna i slobodna carinska skladišta* u Sušaku.<sup>105</sup> Od tada postoji jedinstvena riječka luka na koju se primjenjuju unificirani pravni propisi pomorskog poslovanja.

## 8. Zaključak

Govoriti o luci i pomorskom pravu nije moguće bez spomena znamenitih osoba koje su ga stvarale. Ovdje će se spomenuti samo neki od njih. Rijeka je

<sup>100</sup> Pomorske-trgovačke uzance luke Sušak, Publikacije Trgovinsko industrijske komore u Zagrebu, br. 110, Zagreb 1938. Temelje se na ovlasti par. 3. Uredbe Ministarstva trgovine i industrije o trgovinskim, industrijskim i zanatskim komorama od 3. kolovoza 1932. br. 24640/u. Podijeljena je na: 1. *O pomorskim poslovima uopće*; II. *Pomorsko-vozariski ili navalni posao (noleggio)*: 1. *O brodu*, 2. *O dolasku broda*, 3. *O vezanju na obali*, 4. *O vozarini (naviu)*, 5. *O teretnici*, 6. *O ukrcavanju i iskrcavanju*, 7. *O vaganju i mjerenju robe*, 8. *O trošku za slaganje (stivaggio)*, 9. *O stojnicama (stallie)* i 9. *O prekostojnicama (controstallie)*. Vidi i HLAČA, O nekim pitanjima pomorskog sudovanja i arbitraže u Sušaku, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta "Vladimir Bakarić" u Rijeci, 6, Rijeka 1985., str. 48; ISTI, Lučke uzance, Pomorski zbornik, 21, Rijeka 1983., str. 254.

<sup>101</sup> Pomorsko-trgovačke uzance, par. 1. i 2.

<sup>102</sup> Novi List, br. 223 od 28. rujna 1926. "Otvorenje Trgovačkog Kasina u Sušaku." izvršeno je 26. rujna. 1926. IPŠIĆ, Sušačka luka, str. 6-12.

<sup>103</sup> IPŠIĆ, Sušačka luka, str. 6-12.

<sup>104</sup> HLAČA, Režim riječke, str. 333-334.; id., Sušak str. 8., id., Režim riječke, str. 336.

<sup>105</sup> Id., Režim riječke, str. 336.

značajno središte pomorskopravne misli. Temeljna udruga pravnih maritimista u R. Hrvatskoj je *Hrvatsko društvo za pomorsko pravo*. Ono je član *Međunarodnog pomorskog odbora (Comité Maritime International, CMI)* koje priprema nacrt međunarodnih pomorskih konvencija pod okriljem Ujedinjenih naroda. U Rijeci je održana konferencija CMI-ja 1959., na kojoj je usvojen nacrt *Konvencije o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova*, prihvaćene u Bruxellesu 1962.<sup>106</sup>

Doprinos Rijeke pomorskom pravu očituje se u prošlom stoljeću kada je u Rijeci osnovano *Društvo za pomorsko pravo*, čiji je predsjednik od 1904. do 1913. bio riječki odvjetnik dr. Antonio Vio. Godine 1924. u Zagrebu je osnovano *Udruženje za pomorsko pravo* čiji su članovi bili dr. Uliks Stanger i dr. Milan Špehar (pisac poznate knjige "*Odgovornost brodara*" 1939.). Treba spomenuti i dr. Julija Mogana, te Antuna Smokvinu, tajnika trgovinske i industrijske komore u Rijeci 1876., koji je već tada predlagao uvođenje instituta pomorske hipoteke.<sup>107</sup>

I danas u Rijeci postoji čitav niz pravnika koji se bave problematikom pomorskog prava, ali i drugih osoba, od lučkih i pomorskih stručnjaka, radnika, pa i svih stanovnika našeg dragog grada, kojima je na srcu znamenita prošlost luke, kao i briga za njenu budućnost. Pisac je ovaj rad posvetio svima njima, a osobito svom uvaženom profesoru dr. sc. Vinku Hlači.

#### Summary

### **BITS FROM MARITIME LEGAL HISTORY OF RIJEKA AND SUŠAK**

Maritime affairs started to develop in Rijeka in the eighteenth century. Rijeka and Trieste gained the status of free royal cities and harbours in 1719. Austrian Maritime Region was established in 1753 and the Hungarian one in 1785. Maria Theresa, the empress, establishes the status of Rijeka by patents in 1776 and 1779. Rijeka, because of its maritime advantages, became the object of Great Hungarian demands. Croatian-Hungarian settlement signed in 1868 did not resolve governmental and legal status of the city. Nevertheless, Hungarians governed the city in practice by using the predominance in common organs of government in Hungarian part of the Monarchy. Rijeka and Sušak became part of the State of Slovenians, Croats and Serbs (Država SHS) in 1918, however they were occupied by Italians who tried to leave Croatian and Slovenian parts of the state without a harbour. No matter the fact that Rijeka was connected by railway with other parts of the state, great Serbia lobby did not show any interest for this situation. The contract from Rapallo envisages the establishment of the State of Rijeka, although it does not settles eastern borders of the state. The State of Rijeka has been annexed

<sup>106</sup> Id., *Riječki doprinos pomorskom pravu Hrvatske*, ZPFR, vol. 17, br. 2, Rijeka 1996., str. 441.

<sup>107</sup> Ibid, str. 442, prema članku BRAJKOVIĆ, Vladislava, *Jadranski zbornik*, Rijeka 1966.-1969.

to Italy in 1924 without Delta and Baroš that were acknowledged as parts of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians.

Italy tried to disable the work of Rijeka's harbour by all means. In that way, it proposed to found the common harbour consortium by the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians and State of Rijeka. After 1924, Italy tried to obstruct the work of Sušak's harbour. Mutual interests of irredentist and great Serbian lobby politics to damage Croatian and Slovenian parts were articulated in 1925 Conventions of Nettun. The Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians introduced railway tariffs, which made Sušak's harbour not to be competitive. Italy established a duty-free zone in Rijeka. Sušak did not receive such status from the state. It only built public bonded warehouses in 1933. The question of apportionment of Austrian-Hungarian trade fleet was resolved negatively by 1920 Trumbić-Bertolini agreements.

Numerous legal acts regulate maritime law matters, for example: Carlo VI's 1719 Charter proclaiming Rijeka and Trieste free harbours, Maria Theresa's 1774 Edict on maritime affairs and different Yugoslavian and Italian legal regulations in twentieth century. Maritime affairs are connected with the work of governmental institutions and economic subjects as well as scientist's researches.

*Key words: Maritime Law, history, Rijeka, Sušak.*

#### Zusammenfassung

### AUS DER GESCHICHTE DES SEERECHTS VON RIJEKA UND SUŠAK

Die Seefahrt begann ihre Entwicklung in Rijeka im XVIII. Jh. Rijeka und Triest bekamen 1719 den Status freier königlicher Städte und Häfen. 1753 wurde das Österreichische und 1785 das Ungarische Küstenland gegründet. Die Stellung Rijekas bestätigte die Kaiserin Maria Teresia 1776 und 1779 durch Patente. Rijeka wird wegen seiner Vorteile für die Seefahrt Gegenstand großungarischer Forderungen. Der staatsrechtliche Status der Stadt war durch das kroatisch-ungarische Übereinkommen von 1868 gelöst, doch in der Praxis herrschte die ungarische Seite in der Stadt indem sie die Übermacht in den gemeinsamen Regierungsorganen im ungarischen Teil der Monarchie ausnutzte. Rijeka und Sušak werden 1918 Teil des Staates SHS (Slowenien, Kroatien, Serbien) doch Italien besetzt es und trachtet danach, das kroatische und slowenische Gebiet ohne Hafen mit einer Bahnverbindung zu belassen, wobei die Uninteressiertheit der großserbischen Kreise auffällt. Der Vertrag von Rapallo von 1920 sieht die Bildung eines Staates von Rijeka vor, doch dessen östliche Grenzen werden 1924 nicht festgelegt. Der Staat von Rijeka wird Italien angeschlossen und das Delta und Baroš werden als Teil des Königreichs SHS anerkannt.

Italien hat auf verschiedene Weise versucht, die Arbeit des Hafens von Rijeka zu verhindern, und schlägt die Gründung eines gemeinsamen Hafenkonsortiums

mit dem Königreich SHS und dem Staat von Rijeka vor. Nach 1924 versuchte es die Arbeit des Hafens von Sušak zu behindern, die gemeinsamen Interessen der iredentistischen und großserbischen Politik, den kroatischen und slowenischen Gebieten zu schaden, kommt in den Konventionen von Nettun im Jahre 1925 zum Ausdruck. Das Königreich SHS führte Bahntarife ein, wodurch der Hafen von Sušak nicht mehr konkurrenzfähig war. Italien hat in Rijeka eine zollfreie Zone eingerichtet. Sušak hat vom Staat keine Zone erhalten, doch erst 1933 selbst eine öffentliche und zollfreie Handelszone aufgebaut. Es hat nur eine öffentliche und freie Zollzone aufgebaut. Die Frage der Teilung der österreichisch-ungarischen Handelsflotte wurde ungünstig durch die Verträge von Trumbić-Bertolini 1920 gelöst.

Zahlreiche Rechtsvorschriften regulieren die seerechtliche Materie, z.B. die Erklärung von Karl VI. über die Ausrufung Rijekas und Trsts zu freien Häfen im Jahre 1719, das Seefahrtседikt von Maria Teresia im Jahre 1774 sowie verschiedene jugoslawische und italienische Vorschriften im XX. Jh. Mit der Seefahrt sind die Arbeit staatlicher Institutionen und wirtschaftlicher Subjekte verbunden sowie Untersuchungen von Wissenschaftlern.

**Schlüsselwörter:** *Seerecht, Geschichte, Rijeka, Sušak.*

#### Sommario

### DALLA STORIA GIURIDICA MARITTIMA DI RIJEKA E SUŠAK

Gli affari marittimi cominciarono a svilupparsi in Rijeka nel XVIII secolo. Rijeka e Trieste guadagnarono la condizione di libere città e porti imperiali della corona nel 1719. La regione marittima austriaca venne stabilita nel 1753 e quella ungherese nel 1785. L'imperatrice Maria Teresa istituì con decreto la condizione di Rijeka nel 1776 e 1779. In ragione dei suoi vantaggi marittimi, Rijeka divenne oggetto di forti rivendicazioni ungheresi. L'accordo croato-ungherese del 1868 non determinò la condizione governativa e legale della città, ma ciononostante gli ungheresi governarono concretamente la città attraverso la predominanza negli organi comuni di governo nella parte ungherese della Monarchia. Nel 1918 Rijeka e Sušak diventarono parte dello Stato dei Serbi, Croati e Sloveni (Stato SHS), ma furono occupate dagli italiani che tentarono di lasciare le parti croata e slovena dello Stato senza un porto. Nonostante Rijeka fosse collegata dalla ferrovia con le altre parti dello Stato, il gruppo di pressione della grande Serbia mostrasse alcun interesse alla situazione. Il contratto di Rapall prevedeva la costituzione dello Stato di Rijeka, sebbene non fissasse i confini orientali dello Stato. Lo Stato di Rijeka venne annesso all'Italia nel 1924 senza Delta e Baroš, riconosciute come parti del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni.



L'Italia cercò di ostacolare con tutti i mezzi il lavoro del porto di Rijeka. In questo senso propose di fondare il consorzio portuale comune da parte del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e dello Stato di Rijeka. Dopo il 1924 l'Italia tentò di contrastare l'attività del porto di Sušak. I comuni interessi dei gruppi politici irredentisti e della grande Serbia di danneggiare le parti croata e slovena vennero articolate nella Convenzione di Nettun del 1925. Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni introdusse tariffe ferroviarie che resero il porto di Sušak non competitivo. L'Italia stabilì una zona doganale franca in Rijeka. Sušak non ricevette questa condizione dallo Stato, che costruì soltanto magazzini pubblici magazzini pubblici e franchi dalla dogana nel 1933. La questione della distribuzione della flotta commerciale austro-ungherese fu risolta sfavorevolmente dall'Accordo Trumbić-Bertolini del 1920.

Numerosi atti legali regolano i contenuti del diritto marittimo, ad esempio la Carta di Carlo VI del 1719 che proclama i porti liberi di Rijeka e Trieste, l'Editto di Maria Teresa del 1774 sugli affari marittimi e i numerosi regolamenti jugoslavi e italiani nel XX secolo. Gli affari marittimi sono connessi con il lavoro delle istituzioni governative e dei soggetti economici, come dei ricercatori scientifici.

*Parole chiave: diritto marittimo, storia, Rijeka, Sušak.*