

Nasljednici Feničana grade svoju mornaricu

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

Na teritoriju republike Libanon pred 3500 godina živjeli su Feničani, koje je povijest zabilježila kao najsposobnije pomorce Starog vijeka. Zemlja, tada bogata drvom, poznatim cedrom, dala im je dovoljno građe za njihove brodove, koji su plovili po cijelom Mediteranu i dopirali čak do Engleske. Trgovali su sa svim, tada poznatim, obalnim narodima, a njihovi lučki gradovi Tir i Sidon bili su najbogatiji u svijetu.

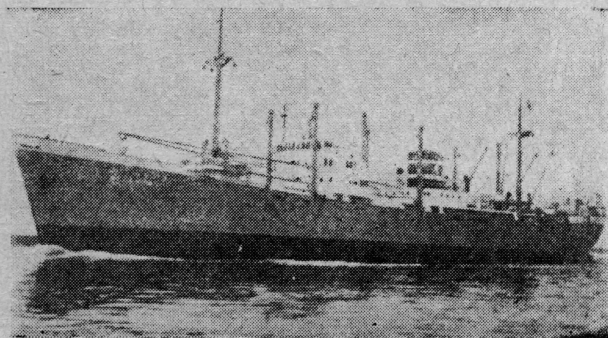
Sa Sredozemlja su davno već nestali Feničani, a sa planine Libanon cedrovi. Na području, koje su Feničani nastavali, izmijenije se razni narodi, da bi se najzad tamo udomačili novovjekci osvajači Turci, pokorivši Arape. Porazom Turske u Prvom svjetskom ratu područje Sirije i Libanona potpalo je pod Francusku. Godine 1941. Libanon se proglasio nezavisnim, a posljednji francuski vojnik napušta njegov teritorij pet godina kasnije.

Dok je Libanon bio pod francuskom vlašću, pomorske su veze s njime održavali uglavnom francuski brodovi. Iako u manjoj mjeri, ova se tradicija nastavlja i danas. Tek ove godine objavljeni su projekti za stvaranje nacionalne trgovačke mornarice. Glavni pokretač je sam predsjednik vlade. Organizirana su dva domaća plovidbena društva i to: »Libanonsko plovidbeno društvo« s kapacitetom od 5 milijuna libanonskih funti i »Društvo za pomorski transport« s jednim milijunom funti kapitala. Kao prva jedinica nabavljen je jedan švedski brod, kome su dali ime »Lulu«. Još prije, godine 1953. u zemlji je registriran jedan tanker od 401 brt.

Osim ovih društava godine 1952. osnovano je s glavnicom od 100.000 libanonskih funti i »Levant« — brodarsko društvo sa sjedištem u Bejrutu, a potom i američko-libanonsko brodarsko društvo, ali oba dosad nisu registrirala niti jedan brod pod libanonsku zastavu. Prošle godine objavljen je i plan za formiranje novog mješovitog društva, u koje bi bio investirani domaći i talijanski kapital, a vršilo bi redovnu prugu između Sicilije i Perzijskog zaljeva, dotičući Libanon.

Zanimljivo je, da Libanon, iako praktički još nema trgovačke mornarice, već ima pomorski

zakon, u kome su u prosincu 1955. godine izvršene neke izmjene. Tako se prema tom zakonu libanskim brodom ima smatrati svaki onaj brod, bilo koje tonaže, koji je registriran u libanskoj luci, a pripada fizičkim osobama libanske nacionalnosti ili pak društvu, od kojeg su polovica članova i predsjednik Libanci. Isto se tako smatraju libanskim brodom ima smatrati svaki onaj brod, birt, bez obzira na nacionalnost njihova vlasnika, ako su registrirani u bilo kojoj libanskoj luci uz prethodnu dozvolu vlasti. Brodovi, koji će na taj način steći libansku nacionalnost, plaćat će godišnju taksu 0,25 libanskih funti po jednoj neto toni. Da bi se takvi brodovi mogli prodati inozemstvu, potrebno je odobrenje vlasti, koja to podjeljuje posebnim dekretom. Za brodove libanske nacionalnosti vlada obvezuje brodovlasnike, da zaposle domaće pomorce u omjeru od barem 1:5. Od kaznenih odredbi u tom je zakonu predviđeno da svaki libanski kapetan, koji ako



nema veće opasnosti za njegov brod, posadu ili putnike, ne bi pritekao u pomoć osobi ugroženoj na moru bude osuđen na jedan mjesec do dvije godine zatvora kao i na globu od 100 do 3.000 libanskih funti. Pomorski zakon nadalje daje široke povlastice onima, koji razvijaju domaću trgovačku flotu.

U Libanonu postoje četiri luke: Bejrut, Tripoli, Sidon i Sur. Obje potonje su stari Sidon i Tir. Najznačajnija je luka Bejrut, dok su Tripoli

i Sidon petrolejske luke, jer u njima završavaju naftovodi. Robni promet Bejruta iznosio je 1952. 1,2 milijuna tona i otada neprestano raste. Izvoz fosfata i minerala preko Bejruta osjetno se povećao 1955. godine. U tom je razdoblju 28 brodova ukrcao 46.000 tona fosfata prema 26.000 tona u godini 1954. U isto vrijeme osam je brodova ukrcao 30.000 tona željezne rudače prema 13.000 tona u prošloj godini. I željezna rudača iz rudnika u Jordanu izvozi se preko luke Bejrut.

Naš promet s Libanom u naglom je porastu. Dok smo godine 1947. u tu zemlju izvezli 1975 tona robe, a uvezli nismo ništa, godine 1952. izvezli smo 127 tona, a uvezli čak 32.871 tonu robe. Godine 1953. izvezli smo 2.089, a uvezli 52.243 tone robe. Taj se uvoz odnosi uglavnom na naftu. Stalnu liniju s Libanom održavaju Jugoslavenska linijska plovidba i Jadranska slobodna plovidba.

Ovaj rastući promet uvjetovao je i neke adaptacije u lukama. Tako su u Tripoliu, u kome završava naftovod iz Kirkuka u Iraku, započeli radovi na gradnji 830 metara dugog gata. Novoizgrađena bi spremišta zapremala 16.000 m² prostora, a izgrađeni bi bili kolnici i kolosjeci. Ra-

čuna se, da će radovi stajati tri milijarde franaka. Ova luka, u kojoj su se operacije ukrcavanja i iskrcavanja robe dosad vršile na otvorenom sidrištu, raspolaže i slobodnom zonom, koja služi uglavnom za tranzit Siriji i Iraku.

U luci Sidon završava trans-jordanski naftovod zvan kraće »Taplin«, vlasništvo arapsko-američke petrolejske kompanije, poznate pod imenom »Aramco«. Gradnja ove luke započela je još godine 1940., a pred pet godina svečano je otvorena. Ima kapacitet od 500 tisuća tona. Zapravo je to otvoreno sidrište na rijeci Zaharana, osam kilometara južno od grada Sidona. Ulazni je smjer označen svjetlećom plutačom, koja daje bijele bljeskove, ali postoji i jedan radio-svjetionik na čeličnom tornju visokom oko 60 metara. Ukrcavanje se može vršiti na pet mjesta, jednu milju udaljenih od obale. Brod od 16.000 tona nakrca se za pet sati. U toku je i gradnja jedne male rafinerije u luci, koja će biti dovršena do konca ove godine.

Tako se nekad kolonijalni Libanon oslobađa svoje zaostalosti i pomorstvom gradi svoju budućnost. Nema sumnje, da je blizu vrijeme, kada će se i njegova zastava pojaviti u našim lukama.