

# Razvitak turskih luka

Kap. V. GRBIĆ i M. ALEKSIĆ

Prijateljski i privredni odnosi između Turske i nas svakim danom sve to više se produbljuju i proširuju. Turska je između prvih država u našem izvozu, tako da podržavamo i redovite parobrodarske teretne pruge između naših i turskih luka.

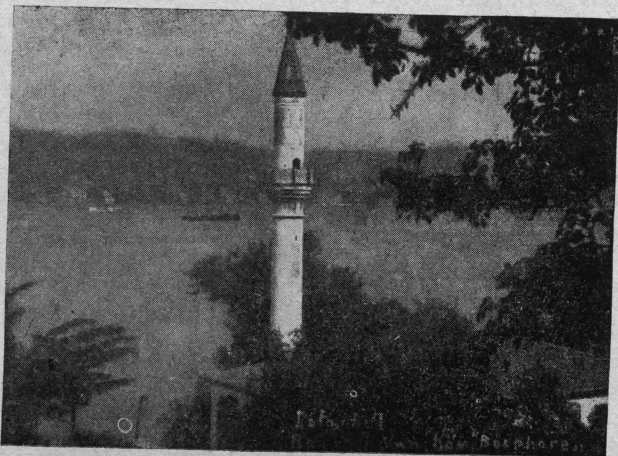
Malo je država koje su poslije rata postigle tako nagli uspon u uvozu i izvozu kao Turska. Ovaj uspon je posljedica programa općeg razvitka, koji ide za tim da u cijelosti iskoristi još uvijek nedovoljno iskorišteno ogromno bogatstvo Turske, a naročito u poljoprivredi, rudarstvu i industriji.

Mehanizacija poljoprivrede i primjena moderne tehnike u industriji podigli su nekad zaostalu privredu.

Samo u poljoprivredi proizvodnja pamuka od 104.000 tona u 1949. godini povisila se na 165.000 tona u 1953. g., a proizvodnja žitarica je porasla za isto razdoblje od 8,900.000 tona na 13,600.000 tona. Turska danas u proizvodnji žitarica i pamuka zauzima jedno od vodećih mjesta među svjetskim proizvađačima.

Već i prije ovog razvitka, koji je uslijedio zadnjih godina, saobraćajne veze i kapaciteti luka bili su slabi i zaostali. Kao primjer spomenuti ćemo, da je godine 1945. i 1946. trebalo 18 mjeseci, da se 400.000 tona pšenice dopremi iz žitrodnih krajeva do morskih luka. Zatim je nastao zastoje u lukama radi nesavremenih sredstava za krcanje i radi slabih mogućnosti uskladištenja robe.

Zbog naglog porasta trgovinskog prometa, zatrpanost u lukama sve se više povećava i to predstavlja zadnjih godina jednu znatnu zapreku općem razvoju privrede. Ovo je dovelo do sadašnjeg turskog plana o razvitku i povećanju kapaciteta luka i lučkih postrojenja. U novembru 1953. g. turski parlamenat odobrio je vladi da utroši za razvitak luka iznos od Lstg 24.000.000. Izrađen je posebni plan za izgradnju luka koji je



Bosfor

nazvan »Zakon o izgradnji luka«. Prema ovom zakonu stanje luka bi se znatno poboljšalo. Dati ćemo Vam prikaz pojedinih luka.

## Istambul (Carigrad).

Glavna luka Turske je Carigrad. To je jedna od najbolje smještenih prirodnih luka. Unutarnja luka uz obalu zaliva »Zlatnog roga« je nesavremena i nepodesna za promet, radi slabo izgrađenih obala. U godinama između prvog svjetskog rata i do početka drugog svjetskog rata, promet robe je bio stalno u opadanju, tako da je godine 1920. bilo izmanipulisano 14,500.000 tona, a godine 1940. bilo je izmanipulisano samo 6,550.000 tona.

Razumljivo je da lučke vlasti, pri takovom stalnom opadanju prometa, nijesu imale podstrek za modernizaciju luke. Rukovanje teretom vršilo se na zastarjeli način, dok su brodovi redovito padali u ležarinu. Razna skladišta na operativnoj obali koristila su se za tvornice sapuna



Turske luke

i za štavljenje koža. Skladišta su se koristila za robu u međunarodnom prometu.

Sada po novom planu, luka postepeno dobiva potpuno novi izgled. Izvršeni su popravci na postojećim lučkim uređajima i postavlja se nova lučka mehanizacija, tako da će Carigrad u najkraće vrijeme postići svoj nekadašnji promet i važnost.

Nakon dugog raspravljanja, riješeno je pitanje o postavljanju mosta preko Bosfora, tako da se spoji evropska sa azijskom obalom. Utvrđeno je mjesto gdje će se postaviti most i potpisan je ugovor o izgradnji mosta sa njemačkom tvrtkom Krupp.

Izgradnjom ovog mosta, povećati će se promet Carigrada jer će se roba istovarena u Carigradu, bez pretovara slati za maloazijski dio Turske. Osim toga izgradnjom mosta otpasti će veliki dio brodova koji dnevno vrše saobraćaj između evropske i azijske strane Carigrada. Radovi za modernizaciju luke započeli su u ovoj godini.

### **Izmir.**

Izmir je po veličini i važnosti druga luka Turske. Kao Carigrad ona je vrlo dobra prirodna luka.

U godini 1922. nakon rata u Maloj Aziji, ovu luku je zahvatio požar i potpuno uništio. Od tada je grad Izmir sa lukom ponovno izgrađen i danas je jedan od najljepših i najmo-

dernijih turskih gradova. Izmir je najveća turska izvozna luka za duhan, pamuk i voće. Luka je prostrana i ima mogućnosti da se gradnjom novih zidanih pristana znatno proširi operativna obala.

### **Samsun.**

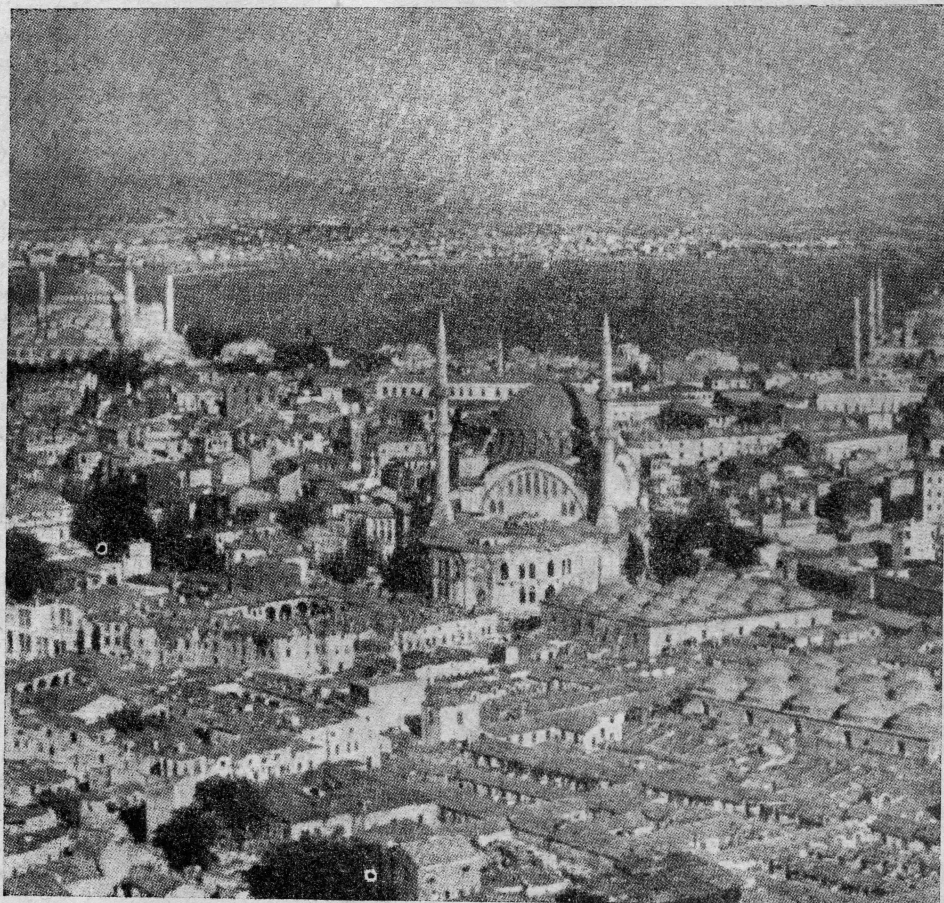
Najveći građevni planovi predviđeni su za ovu luku. U mjesecu augustu 1953. g. potpisan je ugovor za izgradnju lučkih postrojenja, prema kojemu će se utrošiti iznos od Lstg 8,500.000. Prema ugovoru predviđa se izgradnja lukobrana u duljini od 5.500 metara i jedan gat od 750 metara.

Ekonomska važnost ove luke je znatna. Poznata je kao središte najboljeg turskog duhana »Samsun«. Samsun je svakako najvažniji prirodni izlaz na more duž turske obale Crnog Mora.

Kad sadašnji radovi na izgradnji luke budu dovršeni ona će biti u stanju da godišnje izmanipuliše 800.000 tona razne robe. Od toga će po svoj prilici biti 400.000 tona žitarica, 100.000 tona ugljena, a ostatak generalni teret.

### **Zonguldak.**

Zonguldak je druga turska luka na Crnom Moru, njena izgradnja bila je uslovljena sa ekonomskim razvitkom svog zaleđa. Povećanjem iskorišćavanja obližnjih ugljenokopa povećao je izvoz odnosno promet sa ugljenom preko ove luke. Radovi za povećanje i poboljšanje luke, koji se privode kraju, koštali su Lstg 3,185.000, a predviđa se nabavka lučkih postrojenja u vrijed-



*Pogled na Istanbul*



i za štavljenje koža. Skladišta su se koristila za robu u međunarodnom prometu.

Sada po novom planu, luka postepeno dobiva potpuno novi izgled. Izvršeni su popravci na postojećim lučkim uređajima i postavlja se nova lučka mehanizacija, tako da će Cariograd u najkraće vrijeme postići svoj nekadašnji promet i važnost.

Nakon dugog raspravljanja, riješeno je pitanje o postavljanju mosta preko Bosfora, tako da se spoji evropska sa azijskom obalom. Utvrđeno je mjesto gdje će se postaviti most i potpisan je ugovor o izgradnji mosta sa njemačkom tvrtkom Krupp.

Izgradnjom ovog mosta, povećati će se promet Cariograda jer će se roba istovarena u Cariogradu, bez pretovara slati za malbazijski dio Turske. Osim toga izgradnjom mosta otpasti će veliki dio brodova koji dnevno vrše saobraćaj između evropske i azijske strane Cariograda. Radovi za modernizaciju luke započeli su u ovoj godini.

### **Izmir.**

Izmir je po veličini i važnosti druga luka Turske. Kao Cariograd ona je vrlo dobra prirodna luka.

U godini 1922. nakon rata u Maloj Aziji, ovu luku je zahvatio požar i potpuno uništio. Od tada je grad Izmir sa lukom ponovno izgrađen i danas je jedan od najljepših i najmo-

dernijih turskih gradova. Izmir je najveća turska izvozna luka za duhan, pamuk i voće. Luka je prostrana i ima mogućnosti da se gradnjom novih zidanih pristana znatno proširi operativna obala.

### **Samsun.**

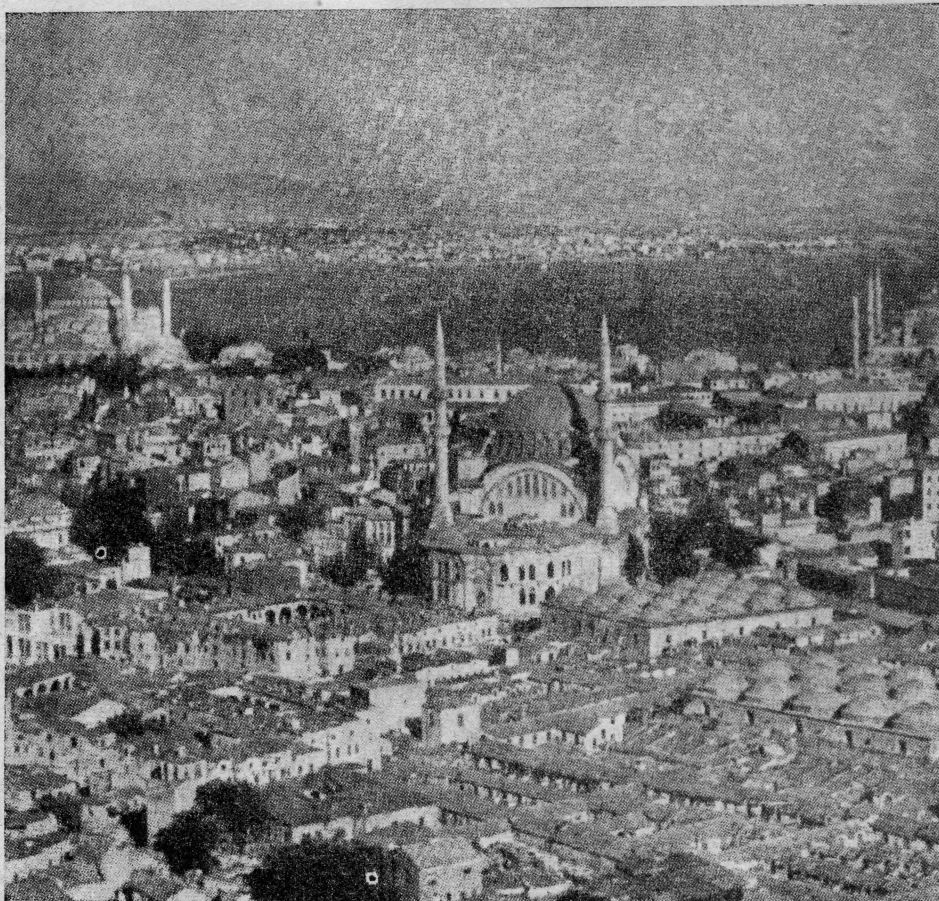
Najveći građevni planovi predviđeni su za ovu luku. U mjesecu augustu 1953. g. potpisan je ugovor za izgradnju lučkih postrojenja, prema kojemu će se utrošiti iznos od Lstg 8,500.000. Prema ugovoru predviđa se izgradnja lukobrana u duljini od 5.500 metara i jedan gat od 750 metara.

Ekonomska važnost ove luke je znatna. Poznata je kao središte najboljeg turskog duhana »Samsun«. Samsun je svakako najvažniji prirodni izlaz na more duž turske obale Crnog Mora.

Kad sadašnji radovi na izgradnji luke budu dovršeni ona će biti u stanju da godišnje izmanipuliše 800.000 tona razne robe. Od toga će po svojoj prilici biti 400.000 tona žitarica, 100.000 tona ugljena, a ostatak generalni teret.

### **Zonguldak.**

Zonguldak je druga turska luka na Crnom Moru, njena izgradnja bila je uslovljena sa ekonomskim razvitkom svog zaleđa. Povećanjem iskorišćavanja obližnjih ugljenokopa povećao je izvoz odnosno promet sa ugljenom preko ove luke. Radovi za povećanje i poboljšanje luke, koji se privode kraju, koštali su Lstg 3,185.000, a predviđa se nabavka lučkih postrojenja u vrijed-



*Pogled na Istanbul*

nosti od Lstg 2,450.000 za bolju manipulaciju ugljenom i rudačama.

Zahvaljujući povećanju proizvodnje Turska je danas jedina država na južnom Sredozemlju, koja izvaža ugljen. Izvoz ugljena preko Zonguldaka dostigao je oko 100.000 tona godišnje, a očekuje se znatni porast nakon mehanizacije luke.

### **Eregli.**

Na zapadnom kraju područja bogatog ugljenom nalazi se Eregli, gdje su zadnjih godina izvršeni znatni radovi na poboljšanju luke. Najvažniji rad je izgradnja lukobrana. Slični radovi vrše se u Trabazonu i Inebolu. Važnost ovih luka stalno raste, tako da se ukupni promet robe od 7,365.000 tona u 1920. g. povećao na 9,555.000 tona u 1940. g. Ove će luke radi svog bogatog zaleđa, srazmjerno više koristiti turskoj privredi, nego luke na Egejskom ili Sredozemnom moru.

### **Mersin i Iskenderun.**

Važnije luke na Sredozemnom moru su Mersin i Iskenderun. Mersin je glavna izvozna luka za krom, bakar i druge rudače. Nedavno je iznesen prijedlog pred turskim parlamentom za izgradnju ove luke.

Iskenderun (prijasnja Aleksandretta) je smješten na važnom strateškom položaju na istočnoj sredozemnoj obali Turske. To je po veličini i važnosti druga ratna luka i pomorska baza iza Golčuka na Mramornom Moru. Zadnjih godina u Iskenderunu izgrađen je pomorsko vojni arsenal za opravku brodova. Također luka ima i sva potrebna postrojenja te mogućnosti za snabdjevanje ratne mornarice. Ova postrojenja završena su u 1953. g.

U svoju stratešku važnost Iskenderun je izvozna luka za pamuk, koji dolazi sa područja između gorja Taurus i Sredozemnog mora. Zakonom o izgradnji luka predviđeni su obimni radovi na daljnju izgradnju i poboljšanju ove luke. Sa radovima započelo se je tokom ove godine.

Mnogi ekonomisti smatraju da su započeti i predviđeni radovi na izgradnji turskih luka pre-zamašni, ali međutim planovi izgradnje luka temelje se na ekonomskoj stvarnosti, obzirom na naglo povećanje turskog izvoza i uvoza. Prema službenim podacima turski izvoz je u 1953. g. bio dvostruko veći nego u 1949. g. Turska je planski pristupila povećanju kapaciteta i mehanizaciji svojih luka, da nebi njihova nesavršenost bila kočnica u općem usponu svoje privrede.