

Etiopija izlazi na more

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

Moderna Etiopija bila je sve do godine 1951. sasvim kontinentalna država, bez izlaza na more. Gotovo sav se prekomorski promet obavljao preko luke Đibuti u Francuskoj Somaliji, udaljenoj 783 kilometra od etiopske prijestolnice Adis abeba. Ostatak prometa odvijao se karavanskim stazama i cestama prema lukama Assab u talijanskoj Eritreji i Mogadišo u talijanskoj Somaliji. Dakle, u svakom slučaju preko stranih luka.

Članom 23. Ugovora o miru Italija se odrekla svojih kolonija pa je Eritreja, koja je pod talijanskom vlašću bila od godine 1882., odlukom Ujedinjenih Nacija od godine 1950. postala autonomnom jedinicom u okviru etiopske države. Tako je Etiopije izašla na more. Pripojenjem Eritreje zemlja je dobila dvije značajne luke: Assab i Massawa, od kojih je samo Assab povezan željeznicom s unutrašnjošću. Assab je do godine 1869. služio kao luka za snabdjevanje brodova ugljenom. Važnost joj je osobito porasla nakon prošlog rata. Veliki se oceanski brodovi sidre u zaljevu na dubini od 13 do 14 metara, ali im od listopada do ožujka smetaju jaki valovi, podignuti južnoistočnim vjetrovima. Brodovi do pet metara gaza mogu se vezati u luci. U luci nema uređaja za prekrcavanje. Kroz ovu se luku u Etiopiju uvozi nafta i petrolej, a izvoze kože, laneno i sezamovo sjeme kao i sol. Luka Massawa nije baš pogodna za promet, jer leži na otoku.

Promet s Etiopijom ima veliku budućnost. Zemlja je veoma bogata proizvodima, koji se traže na svjetskim tržištima. Iz nje se mnogo izvozi stoka, kaučuk, ebanovina i kava. Od voća gaje se banane, naranče, smokve i kajsije. No ipak najznačajniji udio u izvozu imaju pamuk, gumarabika, ricinus, kava i kože. Najbolji su kupci etiopske robe Adem. SAD, Francuska Somalija, Velika Britanija, Sudan i Italija.

Etiopija spada u nerazvijene zemlje, pa je ona veliko tržište za sve industrijske proizvode. Tako se sol uvozi iz Francuske Somalije, pamučna roba iz Indije, Japana, SAD i Britanije. Građevni materijal, benzin, strojevi i petrolej iz Britanije i t. d. Ukupno je godine 1952. izvezeno robe u vrijednosti od 43 milijuna, a uvezeno za 46 milijuna dolara.

Zbog nedostatka domaće trgovačke mornarice prevoz robe preko mora treba se obavljati stranim brodovima. Najjače u tom sudjeluju britanska, francuska i talijanska broderska društva. Ovakva zavisnost ponukala je etiopskog cara Haile Selasija da forsira izgradnju domaće trgovačke mornarice. Svoja putovanja u razne evropske zemlje car je iskoristio da ispita mogućnost nabave i gradnje brodova, koji bi bili registrirani pod etiopskom zastavom. Prva takva je-

dinica je jedan pomorski brod od 522 nosive tone. On je u etiopski registar upisan godine 1953. i taj se događaj može smatrati zametkom etiopske trgovačke mornarice. Daljnjim korakom smatra se narudžba u Nizozemskoj 4 tegljača za luke Massawa i Assab. 4. studenog prošle godine prvi od njih, imenom »Shegnew« porinut je u more na škveru Smit u Kinderdijku, u prisutnosti cara Haile Selasija. Među prvim pomorskim brodovima, koji će vijati etiopsku zastavu, bit će i jahta »Brioni«, koju je naš narod poklonio etiopskom caru.

No, car Haile Selasije nije se ograničio samo na nabavku brodova, već je mislio i na organizaciju nove flote, kako trgovačke tako i ratne. Tako je prilikom svog posjeta Norveškoj izabrao admirala Horwea, starog šefa štaba norveške ratne mornarice da bude organizator jedne norveške misije, koja bi imala zadatak da organizira buduću etiopsku ratnu mornaricu. S druge strane, nad na osnivanju i organizaciji trgovačke mornarice povjeren je grčkim stručnjacima, koji su izradili pravilnik i kodeks za buduću etiopsku trgovačku mornaricu. Znatne olakšice i minimalne pristojbe za registraciju omogućit će zastavi ove države da se priključi onima, koji već nude stranim brodovima razne privilegije, kako bi stvorili svoju mornaricu.

