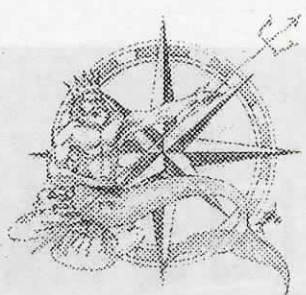


# GREGAL



PRVI STUDENTSKI LIST VELEUČILIŠTA U DUBROVNIKU

BROJ 6/7 LJETO 1997

CIJENA 5 KN

4 GODINE  
BEZ DRAŽENA

I U OVOM BROJU  
GREGAL TRIBUNE



LJETNI  
DVOBROJ

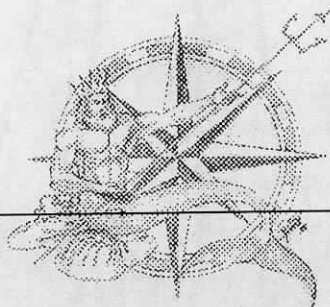
Tema broja:

**HRVATSKA ČIGRA**

*Ekspedicija Arktik - Antartik*



POMORSTVO - VELEUČILIŠTE - SPORT - GLAZBA - RAZONODA



LIST IZLAZI I TISKA SE NA VELEUČILIŠTU U DUBROVNIKU  
UVEZ: "TISKARA PAVLEKOVIĆ"

UREDNIŠTVO:

DOBRIŠA ČURKOVIĆ, DAMIR GABELJIĆ, DAMIR MILAT,  
IVAN PAMIĆ

STALNI SURADNICI:

IVAN BAKALIĆ, ROBERT BARIĆ, NIKŠA BOTICA,  
LUKA LUKIN, MIHAEL LUJANAC

NAKLADA: 60 PRIMJERAKA,

ADRESA LISTA:

VELEUČILIŠTE U DUBROVNIKU, ĆIRA CARIĆA 4 (za GREGAL)

20 000 DUBROVNIK

TEL. 412-811 (lokal 225); FAX 432-563

# ŠTOVANI ČITATELJI

Evo pred vama je novi broj Gregala - prvi ljetni dvobroj u kojoj smo za temu broja odabrali meridijalnu plovidbu Hrvatske čigre koja se nedavno vratila u svoju matičnu luku. Nadamo se da će Gregal naći svoje čitatelje i među novim brucosima.

Među ostalim stalnim prilozima ima i prilog o Costa Victoriji, najvećem putničkom brodu na svijetu koja je prošli mjesec posjetila Dubrovnik.

No, da ne duljimo, uzmiš svoj novi broj Gregala pod ruku i put plaže, jer je stvarno zapeklo

UREDNIŠTVO

# ADRŽAJ

---

---

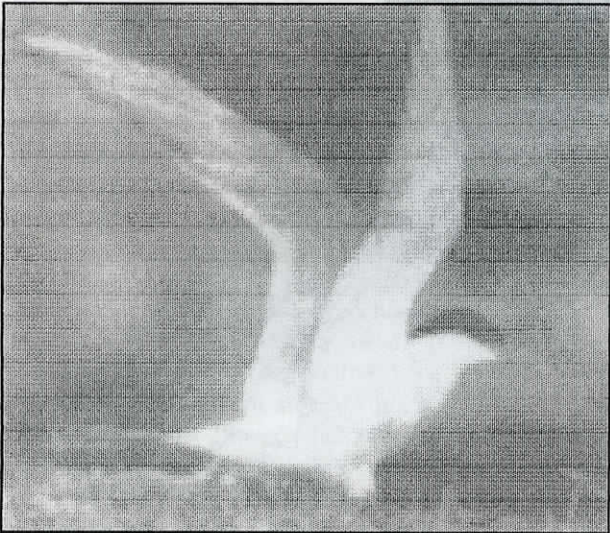
BROJ 6/7 GODINA II. LJETO 1997.

---

Tema broja	
-Hrvatska čigra	5
Povijest pomorstva	
-Veliki pomorski narodi: Grci	11
Vijesti iz pomorstva	15
Kratki spoj	
-Marshall	19
Masna stranica	
-Požar u strojarnici	20
Zanos kursa	
-Azimut AZ 36	22
Naša posla	
-Pomorska večer Veleučilišta	23
-Malonogometni turnir	23
-Mala priča o menzi	24
Zanimljivosti	
-Kon Tiki	25
-Sunce, božanski sjaj starih naroda	26
Sport	
-Dražen živi zauvijek	28
Glazba	
-Sepultura Roots	29
Akordoteka	
-No Doubt: Don't speak	30

# HRVATSKA ČIGRA

Hrvatska čigra na svojem putovanju oko svijeta meridijalnim smjerom od Arktika do Antarktika pronijela je slavu Hrvata



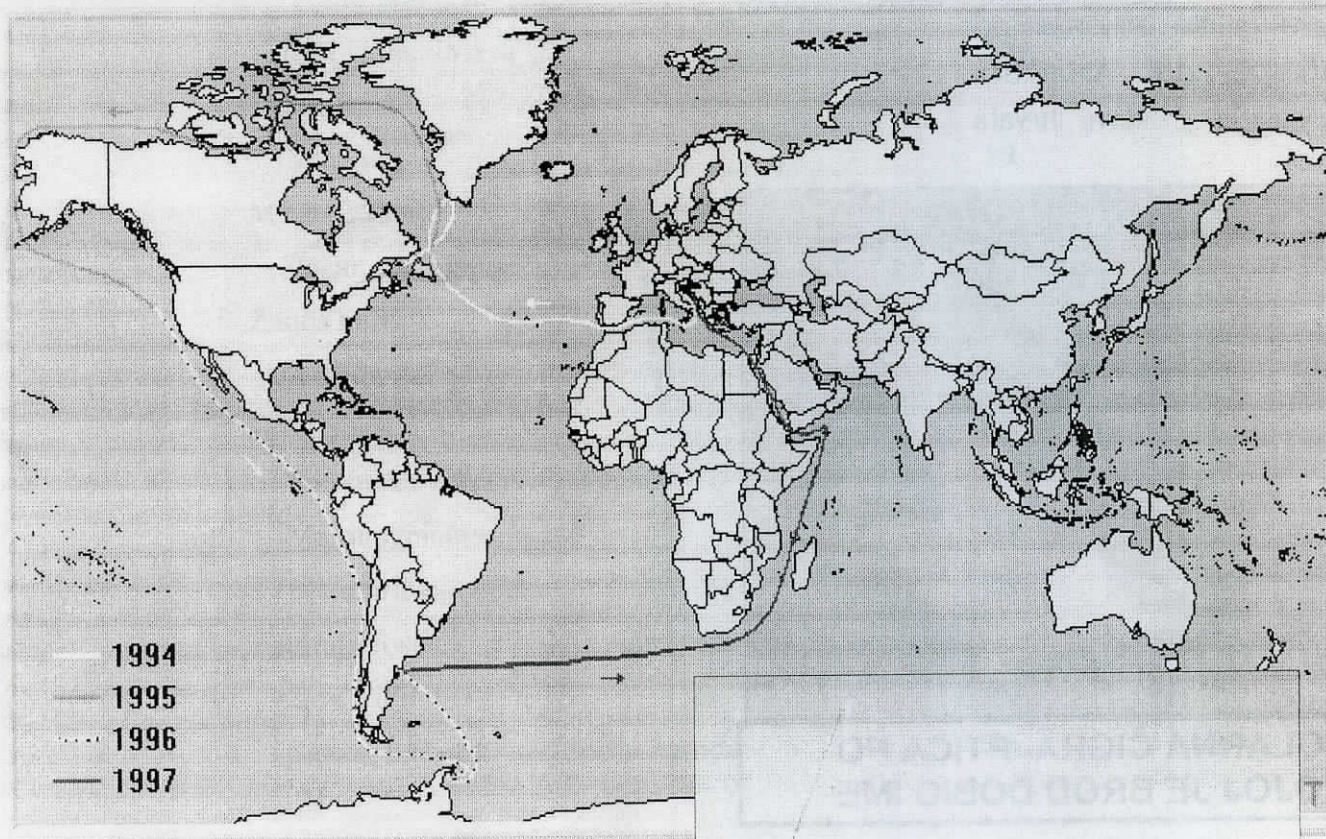
**POLARNA ČIGRA- PTICA PO  
KOJOJ JE BROD DOBIO IME**

kao velikih pomoraca po čitavom svijetu ploveći tamo gdje se usuđuju samo najvrsniji pomorci i to u vrijeme dok je u Hrvatskoj još trajao rat.



# EKSPEDICIJA ARKTIK - ANTARKTIK

Osnovni cilj ekspedicije je bio objedriti svijet na poseban način - meridijalnim smjerovima (sjever-jug) i pri tome doći u neposrednu blizinu Sjevernog i Južnog pola. Oploviti svijet, prolazeći kroz kanale Arktika koji su samo 5 tjedana godišnje plovni, a zatim se u roku od nekoliko mjeseci naći na legendarnom Cape Hornu i Antarktiku. Takav pothvat još nije ostvaren. Svoje baze, istraživačke brodove, jedriličare i one koji pronose glas o novim saznanjima i rezultatima tamo imaju Rusi, Novozelanci, Amerikanci, Englezi, Čileanci, Poljaci ... i mnogi drugi. Plovidba je trajala tri godine, zbog svoje atraktivnosti i ciljeva koji su postavljeni, dovela je brod i posadu u centar pažnje mnogih medija u cijelom svijetu. To je bila prilika za nebrojene kontakte s novinarima, snimateljima, jedriličarima, istraživačima, znanstvenicima i sportašima. Brod ekspedicije pristajao je u mnogim gradovima diljem Kanade, Aljaske, Kalifornije, Čilea i Argentine u kome žive i Hrvati. Sve je to pružilo izvanrednu priliku Republici Hrvatskoj da se u svijetu i našem iseljeništvu prikaže na jedan novi način. Kao zemlja koja ima odlučne i poduzetne građane, kao zemlja koja razvija i pomaže sport, znanost i želi se na druge načine afirmirati na svjetskoj sceni.



**RUTA HRVATSKE ČIGRE KOJA JE  
PO PRVI PUT OPLOVILA ZEMLJU  
MERIDIONALNIM SMJEROM**



# RUTA



## HRVATSKE ČIGRE

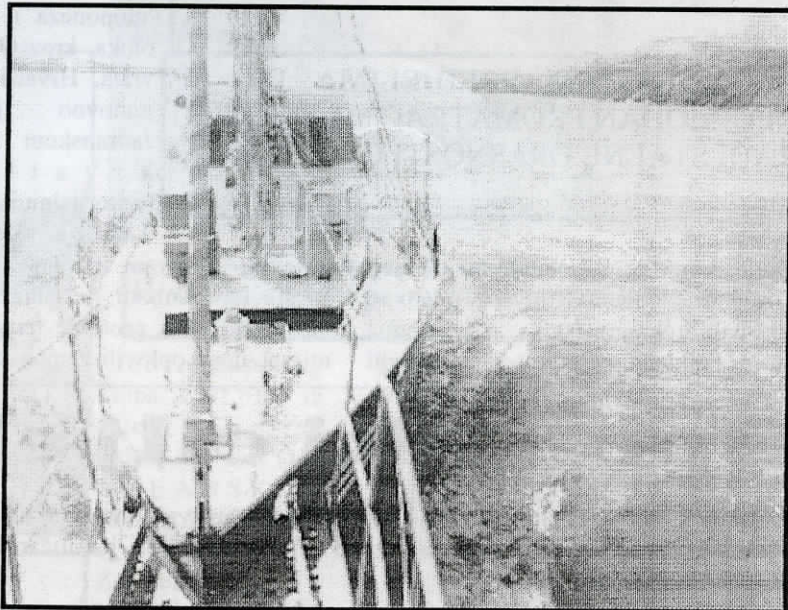
Ekspedicija je krenula iz Hrvatske početkom svibnja 1994. godine. Po izlasku iz Jadrana brod plovi uz obale Sicilije, preko Tirenskog mora na Sardiniju, gdje napušta talijanske teritorijalne vode. Ploveći prema zapadu stiže na Baleare-Menorcu i Mallorcu, pa u smjeru jugozapada do Ibize, nakon koje, držeći se južnih obala Iberskog poluotoka kroz Gibraltarska vrata uplovljava u Atlantik. Iz Lisabona brod plovi u smjeru zapada do Azora i dalje protiv prevladavajućih zapadnih vjetrova do najizbočenijeg kopna Sjeverne amerike, otoka Newfoundland. Zbog nepovoljne meteorološke situacije Hrvatska Čigra je morala ostati u Labradorskom moru oko godinu dana. Ploveći prema sjeveru stiže do južnih obala Grenlanda. Ploveći duž zapadne obale Grenlanda kreće prema sjeveru, čekajući otvaranje leda s nastupom polarnog ljeta u Baffinovom zaljevu. Hrvatska Čigra je prošla kroz North West Passage kao jedan od četiri broda kojima je to dosad uspjelo, prelazeći dvije tisuće nautičkih milja do Rta Barrow, kroz beskrajni niz otoka Američko-arktičkog arhipelaga prema zapadu, između Baffinove zemlje, otoka Somerset, poluotoka Boothia, otoka kralja Williama, otoka Victoria, vjetrovi, zatišja, magle, prosječna temperatura 5°C, temperatura mora 0°C, traženje prolaza između ledenih santi, radar, osmatrač na jarbolu, kontaktiranje s vlastima i "IIP"

(INTERNATIONAL ICE PATROL), izvidanje motornim zmajem. Pet-šest tjedana polarnog ljeta za 2000 NM prolaza i slijedećih 1000 milja do izlaza iz

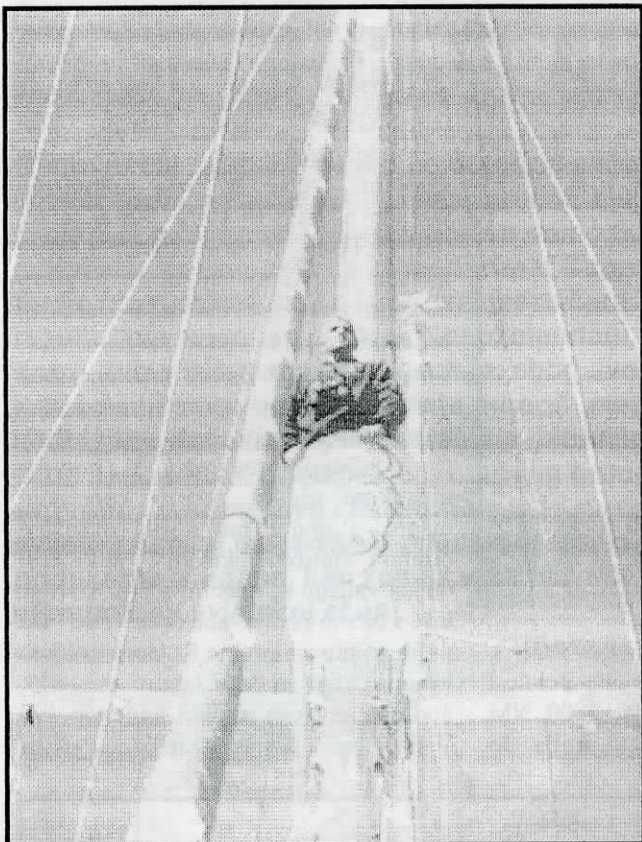
Čukotsk  
og mora  
k r o z  
Beringo  
v prolaz  
u  
Beringo  
v o  
m o r e .  
P l o v i  
p r e m a  
j u g u ,  
p r e m a  
A l e u t s k  
o m  
o t o č j u  
a k t i v n i h  
v u l k a n a  
n a r u b u  
A r k t i č k

og šelfa u smjeru istoka. Preko Aljaskog zaljeva stiže do otočja Alexander, Američkog nacionalnog parka i prolazom, poznatim kao Inside Passage, stiže u listopadu ponovno u kanadske vode. Idući duž obala Sjeverne i Južne Amerike, brod se zaustavlja u gradovima koji su jaka središta hrvatske dijaspor. U Sjevernoj Americi to su Seattle, San Francisco, Los Angeles i San Diego, a u južnoj Callao, Antofagasta i Valparaíso. Ploveći dalje prema jugu

duž obala Čilea, kreće iz Valdivije kroz kanale Patagonije prema urlajućim pedesetim i dalje ka jugu, prema legendarnom Cape Hornu koji vjerojatno najslikovitije opisuje Charles Darwin: "Oko tri sata oplovismo vjetrom udarani Rt Horn. Večer bijaše mirna i bistra, pa smo uživali u lijepu izgledu na okolne otoke. Rt je Horn međutim tražio svoj danak i poslao nam prije noći olujni vjetar ravno u lice. Okrenuli smo smjer na pučinu, i kad smo sutradan opet upravili kurs prema kopnu, vidjesmo na strani pod vjetrom to zloglasno predbrežje u pravom njegovom obliku zastrto koprenom magle, a mutni mu obrisi okruženi olujnim vjetrom i kišom. Veliki crni oblaci valjahu se nebom, a pljuskovi se kiše s tučom prelijevahu preko nas." Od naših pomoraca prvi je Rt Horn oplovio lošinjski kapetan Petar Jakov Leva 1843. godine. Za njim slijede kapetani Ivo Visin, Branko Širola, Aldebrand Petrina



i mnogi drugi. Nakon prolaska Cape Horna brod kreće preko Prolaza Drake prema Antarktičkom poluotoku, Grahamovoj i Palmerovoj zemlji. To je kopno otkrio 1832. godine kapetan J. Biscoe. Danas na Antarktiku 22 zemlje imaju svoje znanstvene stanice, što im je omogućeno sporazumom u Washingtonu 1959. godine. Na obali Weddelovog mora stanice imaju Argentina, SAD i Velika Britanija. Ploveći prema sjeveru preko mora Scotia Hrvatska čigra stiže do obala



**U POLARNIM PREDJELIMA BIO JE NEOPHODAN PROMATRAČ NA JARBOLU RADI STALNE OPASNOSTI OD LEDA**

La Plate i Buenos Airesu. Isplovivši iz Argentine prema istoku Hrvatska čigra prelazi Atlantik po drugi put i uplovljava u Capetown na Rtu Dobre nade. Ploveći i dalje u smjeru istoka ulazi u Indijski ocean. Uz istočnu obalu Afrike ide prema Madagaskaru i još istočnije prema Reunionu. Isplovivši s Reuniona u smjeru sjevera, plovi prema otočju Amirante i Sejšeli da bi uplovili u Adenski zaljev i Crveno more. Kroz Sueski kanal brod uplovljava u Sredozemno more. Preko Krete, Peloponeza i Jonskih otoka, kroz Otrantska vrata, Hrvatska čigra ponovno je u Jadranskom moru i h r v a t s k i m teritorijalnim vodama.

Tako je ekspedicija

Južne Amerike i Ushuaje-najjužnijeg naselja na svijetu. Odvojivši se ponovno od obale u smjeru istoka, plovi prema otočju Falkland, pa prema sjeveru, delti

uplovila u svoju matičnu luku, u Kraljevici u subotu 7. lipnja 1997.g., nakon što su u protekle tri godine i mjesec dana oplovili zemljsku kuglu

po meridijalnim rutama. Ekspediciju je dočekala, već na moru pred lukom, plovila svih vrsta i veličina, a u susret su im pošli tegljači Venus i Sirius, brodovi riječke Lučke kapetanije, Burin II i Draga, dok su ih s navoza brodogradilišta pozdravljali Unije i Lenjinski komsomol. Posadu su ovom prilikom uz kapetana Šuteja činili Miro Muhek, Igor Milković, Dino Tadić, Luka Lončarević, Klement Jadrešić, Duško Kotlar i Drago Štimac. Uspjehu ekspedicije pridonijeli su, ne samo 40 članova posade koji su se izmjenivali na Čigri, već i brodograditelji kao i svi ostali, čak oko 700 ljudi. Iako je još prerano za odluku što će se dalje događati sa Hrvatskom čigrom koja je napravila put od 40000 milja, po svemu sudeći, najprije će u Biograd, a onda će u zimskim mjesecima biti preuređena u školski brod. Zadovoljavajući i znanstvenu dimenziju ekspedicije, jedriličari su prikupili vrijednu dokumentaciju sakupljenu u 60000 fotografija i 70 sati video materijala. Iz podmorja, nadmorja i planina donijeli su stotine kilograma fosila, školjke, koralje i kosti. Za sistematizaciju i procjenu svega prikupljenog bit će potrebno i još nekoliko godina rada nakon kojeg će biti i filmskog materijala i zanimljivih dokumentaraca i knjiga.

## Sportski cilj ekspedicije

Iz osnovne potrebe da se svladaju morska prostranstva i time povežu udaljene zemlje i ljudi, razvilo se pomorstvo, a uvježbavanjem pomorskih vještina razvilo se jedriličarstvo i jedriličarski sport. Naglasak ove ekspedicije je poglavito na jedriličarskom sportu.

U sportskonautičkom pogledu ovo je bio svojstveni test gdje se u ekstremnim uvjetima plovidbe od Sjeverozapadnog prolaza do Cape Horna i dalje do Antarktika, uz svladavanje sva tri oceana i boravkom u vodama oko ekvatora, izradila značajna podloga za znanstvenu obradu zdravstvenog stanja sudionika ekspedicije koja će dati konačan sud o mogućnostima adaptacije sportaša na povećane napore, posebno na klimatske osebnosti.

Uz jedrenje, alpinizam je svakako bila jedna od bitnih sportskih disciplina kojim su članovi ekspedicije morali ovadati. Vještina jedrenja i letenja na zmaju je također bio jedan od sportova koji im je bio višestruko koristan. Izvidanje stanja i kretanja leda u kanalima Sjeverozapadnog prolaza, snimanja tijekom ekspedicije iz zraka, ili prikupljanja podataka u znanstvene svrhe, samo su neki od zadataka koji su se obavljali pomoću vještine letenja.

Snimanje podmorja u znanstvene svrhe ili obavljanje drugih povodnih aktivnosti zahtijevalo je poznavanje vještine ronjenja. Ploviti morem, a ne zaviriti pod njegovu površinu bilo bi nedopustivo, pa im je stoga poznavanje vještine ronjenja bilo prijeko potrebno.

Pravila igre koja postoje u svakom sportu za ovu su ekspediciju odredili sami. Sportski cilj ekspedicije je bio poglavito svladati put a da se pritom ne naruši jedinstveni sklad prirode. Zbog toga su izabrali jedrenje, koje je jedan od najljepših i najzanimljivijih sportova uopće.

# Znanstveni cilj ekspedicije

Glavni znanstveni cilj ove ekspedicije bio je da se dokaže da se svijet može oploviti i u meridijalnom smjeru dolazeći u blizinu polova. Prvenstveni cilj biologa koji su sudjelovali u ovom dijelu istraživačkog programa odnosio se na prikupljanje flore i faune na određenim, prije svega kopnenim područjima. Materijale su prikupljali stručnjaci ekolozi, zoolozi i botaničari, prema ekološko-zaštitarskim, muzeološkim i znanstvenim kriterijima u svrhu:

- Znanstvene i muzeološke obrade i prezentacije zoološkog materijala;
- Obogaćivanja zooloških zbirki koje već postoje u fundusu Hrvatskog Prirodoslovnoga muzeja u Zagrebu;
- Prikupljanja i znanstvene obrade biljnog materijala;
- Obogaćivanja herbara Botaničkog zavoda Prirodoslovno-matematičkog fakulteta novim biljnim vrstama;
- Izložbenih aktivnosti i popularizacije.

Osim toga članovi ekspedicije proučavali su kretanje dupina, kitova, ptica, pingvina i drugo, te proučavali planktone u raznim zemljopisnim širinama i testirali hrvatske proizvode.

## POSADA BRODA



**Posada na okupu**

### Hrvatska čigra u pespućima polarnih krajeva

"Jedriličarskog kluba GALEB" iz Rijeke i HRVATSKOG OCEANSKOG JEDRILIČARSKOG KLUBA iz Zagreba.

Među hrabrim pomorcima

najuporniji je bio Miroslav Muhek (36) jer je izdržao sva iskušenja trogodišnje plovidbe - od prvog do posljednjeg dana. Odmah poslije njega priznanje je zaslužila Tanja Šutej (30), supruga kapetana Mladena, jer ne samo što je odjedrila 11000 milja već je s kopna pružala logističku podršku ekipi brinući se o odnosima sa sponzorima i vodeći financije cijelog projekta. I Igor

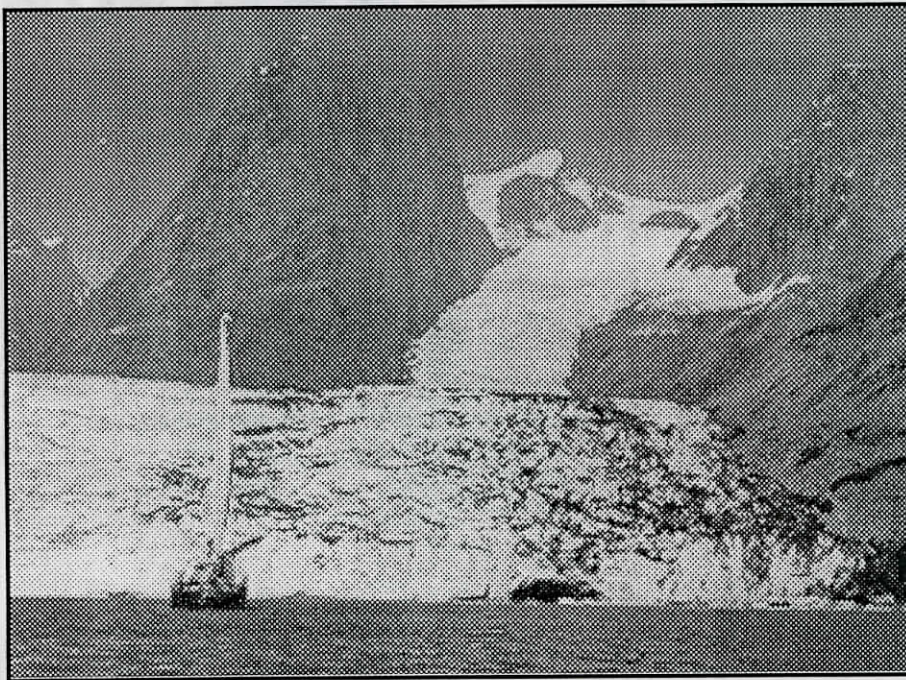
Milković (29) i Alen Smojver (26) istakli su se svojim doprinosom i u gradnji broda i tako što su po dva puta bili na plavi ovidi.



**Mladen Šutej**

MLADEN ŠUTEJ (49) - vođa ekspedicije, iz Zagreba, diplomirani inženjer strojarstva. Prejedrio je Atlantik tri puta. Prvi je Hrvat koji ga je preplovio sam, a zajedno s Ozrenom Bakračem osvojio je legendarni Cape Horn, najjužniju točku Južne Amerike, također bili su prvi Hrvati koji su to izveli u sportskoj jedrilici. Prejedrio je sam i Pacifik od Čilea do Polinezije. Jedri četrdeset godina. Član je

# Podaci o Hrvatskoj čigri



Jedrilica ekspedicije s imenom HRVATSKA ČIGRA projektirana je za oceansku plovidbu. Ima relativno nisko težište lateralnog plana, niske jarbole i smanjenu površinu jedrilja u odnosu na brodove te veličine, jer brzina nije glavni imperativ. Isto tako, gaz broda je reduciran na samo 1.83 metra, kako bi se moglo pristajati u većini luka i uvala, te kako bi brod mogao ući u mnogobrojne lagune gdje je gaz od dva metra čest limit. Kod gaza i linije kobilice posebno se vodilo računa da će jedrilica biti namijenjena plovidbi u polarnim krajevima, gdje je moguća kolizija s ledom. Ako do nje dođe, brod je mora podnijeti sa što manje oštećenja. Iz istog je razloga i kormilo tako projektirano da je maksimalno zaštićeno od udaraca ledenih gromada ili krupnih komada drva koja plove po morskoj površini.

Nosivost broda je, uza standardnu težinu posade i njezine opreme, još dodatne 2.3 tone za teret, koji je tijekom ekspedicije ponajprije sačinjavala hrana, i to količina dovoljna za prehranu dvanaesteročlane posade za godinu dana, ronilačka oprema, osnovna alpinistička oprema, šatori, puške, dvije motorne te jedna električna pila za

rezanje leda, snimateljski pribor s dvije elektronske i jednom 16 milimetarskom bolex kamerom te nekoliko fotoaparata, od kojih su neki bili i za podvodna snimanja.

Ova jedrilica dužine 19.8 metara, širine 5.06 metara, s dva jarbola (ketch) izrađena je od čelika pojačane čvrstoće i povećane žilavosti na niskim temperaturama. Glavni jarbol od 19.2 m i krmeni od 17.2 m nosi 220 četvornih metara ukupne površine jedrilja, pripone i leta izrađena su od čelične užadi promjera 10, 12 i 14 mm. U plitkoj, dugačkoj i relativno uskoj kobilici smješteno je 13.5 tona balasta. Jedrilica ima tri sidra. Na pramcu CQR od 81 kg i BRUCE od 50 kg sa 200 m lanca, koji iz mora izvlači sidreno vitlo snage 3.5 kW, dok je na krmi BRUCE sa 100 m lanca.

Unutrašnjost broda izolirana je sa 12 centimetara ekspandiranog poliuretana i podijeljena na devet prostorija: tri kabine s ukupno 12 kreveta, dva zahoda, salon za 12 osoba u čijem sklopu je i kuhinja, prostorija za elektronsku i fotoopremu, prostor u pramcu za opremu i hranu i strojarnica u kojoj je smješten glavni motor od 230 KS (171 kW), agregat 380/220/12 V s

razvodnim elektroarmarićem i alarmni sustav.

Od elektronske opreme ekspedicija je imala na brodu dva neovisna GPS-sustava, digitalizirane karte svijeta, radar dometa 30 milja te razne instrumente za praćenje brzine i nagiba broda te brzine i smjera vjetra.

Elektronskoj opremi pripada i nekoliko radiostanica različitih frekventnih područja i snaga kao što su VHF-uređaj 25 W, kratkovalna amaterska stanica 100 W s automatskim tunerom, a za primanje prognoza i oglasa tu se nalazi uređaj navtex i satfax vezan uz računalo PC 386.

Što se tiče sigurnosti od prodora mora, brod je podijeljen na pet vodonepropusnih pregrada s nepropusnim vratima i opremljen sa splavi za dvanaest osoba, raketama, dimnim signalima, zrcalima, s četiri koluta za bacanje s konopom i svjetiljkama te radar reflektorom.

S obzirom da je ekspedicija prolazila kroz krajeve gdje temperature nisu baš uvijek one na koje smo navikli, razmišljalo se i o grijanju unutrašnjosti broda i kormilarnice. To se izvelo toplovodnim sustavom 90/70C, putem webasto grijača. Djelomično brod se grijao i putem izmjenjivača sustava hlađenja motora, a djelomično i putem toploga zraka u ormarima za sušenje čizama i olujnih odijela.

Za prevoženje članova posade i opreme na brodu su bili gumeni čamac sa snažnim izvanbrodskim motorom, a za zračna izvidanja služio je drugi gumenjak s pričvršćenim motorom delta-zmajem.

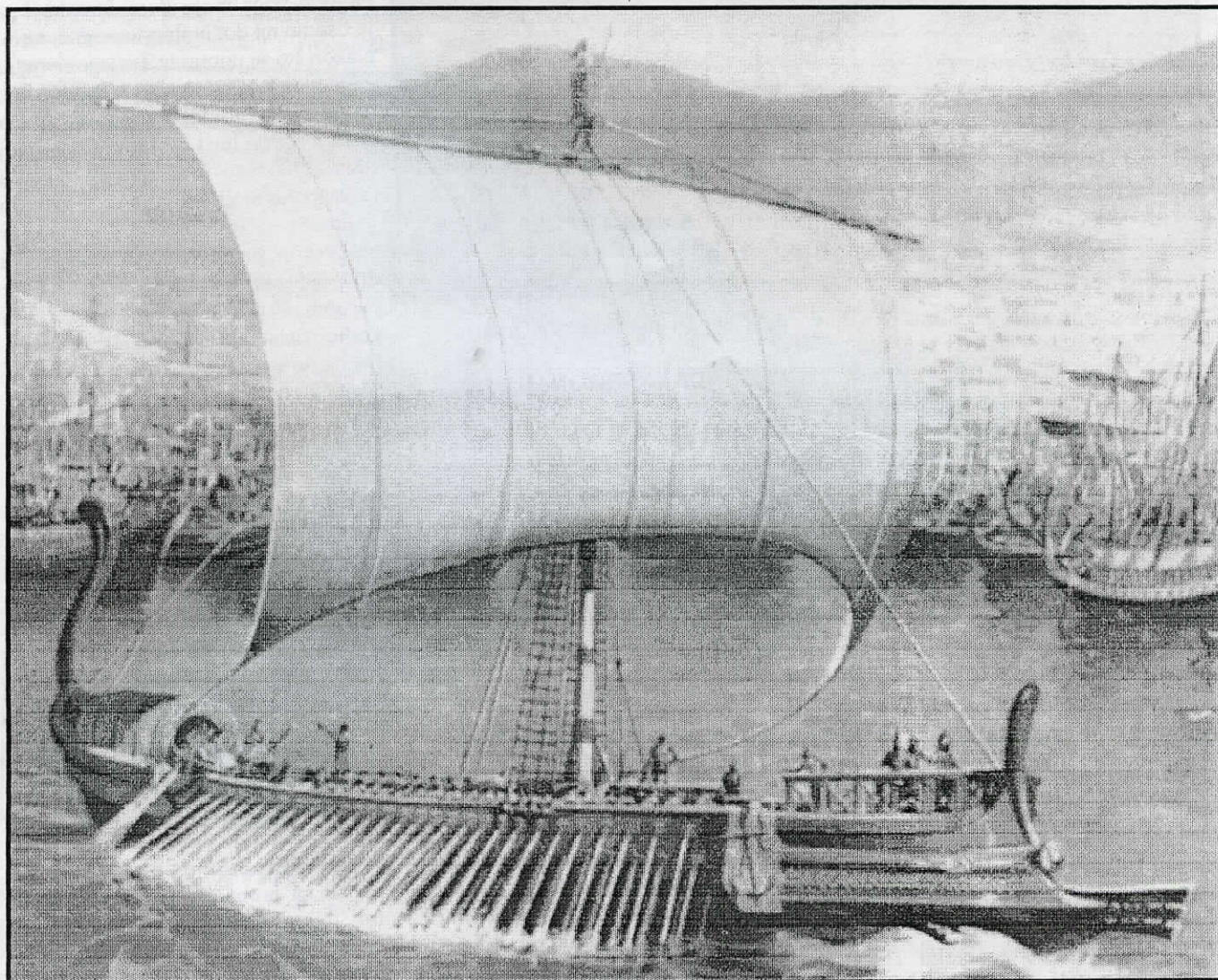
I, na kraju, treba reći da je jedrilicu izgradila ekipa stručnjaka SPECIJALNE PROIZVODNJE Brodogradilišta Kraljevica pod nadzorom Hrvatskog registra brodova.

*Ivan Bakalić*

*Ivan Pamitć*

# VELIKI POMORSKI NARODI:

# GRČI



Upravo od Grka potječe izreka: "Postoje tri vrste ljudi; živi, mrtvi i pomorci", što dovoljno govori o mukotrpnom životu ondašnjih, pa i današnjih pomoraca

**KREĆANI I MIKENJANI**

Prvi veliki pomorci u Sredozemlju, uz Egipćane bili su Krećani (Minojci). S invazijom Hiksa koji nisu znali cijeniti pomorstvo počela je opadati pomorska

naučili pomorstvu i ovladali pomorskim trgovačkim putovima po Egejskom moru i istočnom sredozemlju. Iz tog vremena potječu legende o putovanju Argonauta i Jasona te o Odiseji. Oni svjedoče o

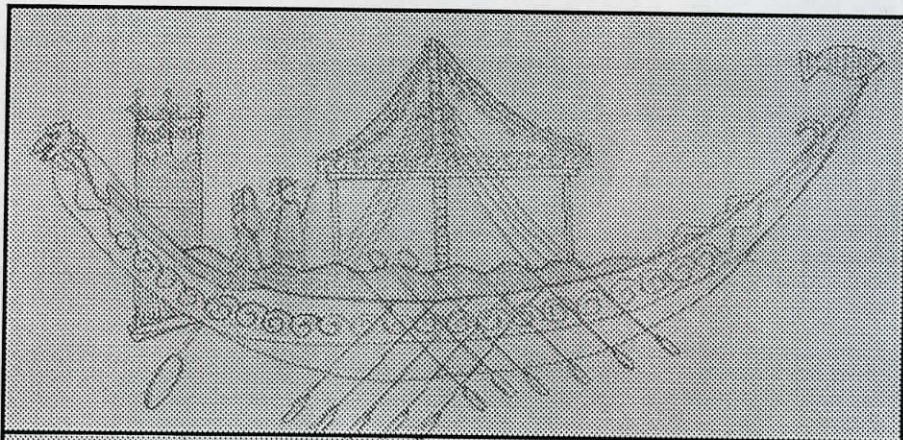
vratili plovidbom po rijekama Dunav i Sava, a potom rijekom Neretvom do Jadrana, prenoseći brod oblicima od rijeke do rijeke.

**ODISEJA**

Druga sačuvana legenda o dalekim plovidbama Grka sačuvao nam je Homer. Nakon Trojanskog rata 1184.god. jedan od ahejskih junaka - Odisej uputio se sa svojom flotom kući na otoku Itaka. Odiseju je bilo potrebno punih dvadeset godina da stigne kući jer je u međuvremenu naljutio boga mora Posejdona koji ga je osudio na doživotno lutanje morem. Nakon što se uputio iz Troje jaki vjetar ga je odbacio na jug, pa je tako nakon devet dana plovidbe stigao do obala Afrike u zemlju Lotofaga. U daljnjoj plovidbi došao je u zemlju Kiklopa (vjerojatno Sicilija) gdje ga je zarobio jednooki Polifem, Posejdonov sin. Nakon što je umakao jednookom divu Odiseja su vjetrovi bacili na otok čarobnice Kirke odakle je nakon godinu dana otplovio u carstvo mrtvih - Had koje se nalazilo "na kraj Oceana" (Antički narodi nazivali su svo more izvan Gibraltara Oceanom), što dokazuje da je Odisej plovio Atlantikom i stigao u zemlju Kimerona gdje je vladao vječni mrak. Prema tom podatku moglo bi se zaključiti da je Odisej možda stigao do Skandinavije u vrijeme polarne noći. Na povratku je opet došao na Kirkin otok a zatim prošao kroz opasni tjesnac kojim su vladali dvije nemani, šestoglava Scila i morski vir Haribda. Nakon te opasnosti brod im se potopio, a jedini preživjeli bio je Odisej koji je dospio na otok Nimfe Kalipse koja ga je tu zadržala punih sedam godina. Bogovi su mu se uskoro smilovali pa je tako Odisej dospio na otok Feačana koji su ga prebacili na njegov rodni otok Itaku. Tako je konačno Odisej dospio kući. Odisejeva lutanja pjesnička su slika teškoća koje su stajale pred prvim grčim pomorcima a i kolonizatorima, čija je plovidba bila odlazak u neizvjesnost iz koje se mnogi nisu vratili.

**PROVALA DORANA**

Ubrzo je je to zlatno homerovsko doba prekinula najezda Dorana, barbarsko pleme sa sjevera koji su uništili



**Slika krećanskog broda pronađenog na otoku Thera, na pramcu ima vjetrovnu u obliku ribe, a krma je ukrašena lavljom kožom**

moć Egipta oko 1700 godine pr.n.e. što su Krećani iskoristili da bi preuzeli primat u pomorstvu. Upravo zahvaljujući trgovini morem prigrabili su golemo bogatstvo kojim su izgradili velike palače na otoku. Budući su imali jaku ratnu flotu koja je služila kao sredstvo odvratanja Krećani su smatrali svoje gradove i palače nepotrebnim utvrđivati. Krećani su i prvi počeli osnivati prekomorske kolonije pa su ih tako podigli i po egejskim otocima kao i na grčkom kopnu. Sa svojim brodovima plovili su ne samo Egejskim već i Crnim i Jadranskim morem. Njihovi brodovi stigli su i do Pirinejskog poluotoka, a neki smatraju da su upravo oni, od mediteranskih naroda, prvi stigli do Britanskih otoka gdje su iskopavali kositer. Krećanski brodovi osim vesala posjedovali su i jedno četverokutno jedro.

Oko 1500.g. pr.n.e na otoku Theri (Santorino) eruptirao je vulkan koji je potopio krećansku flotu kao i većinu palača na otoku. To je bio i uzrok pada Minojske civilizacije. Nestanak moćne flote iskoristili su Mikenjani sa susjednog kopna koji su upali na otok i lako osvojili nebranjene palače. Od te katastrofe vjerovatno potječe legenda o propasti i potonuću bogatog otoka - Atlantide. Ubrzo su se Mikenjani

dalekoj plovidbi tadašnjih Grka.

**LEGENDA O ARGONAUTIMA**

Ta legenda govori o mladom prijestolonasljedniku Jasonu koji je zatražio od uzurpatora, kralja Pelija da mu vrati prijestolje. Pelij se odlučio na lukavstvo, pa mu je rekao da mora dokazati da je vrijedan vladanja, otimanjem zlatnog runa, kojeg je čuvala silna vojska Kolutidskog kralja Ejeta i zmaj koji nikad ne spava. Jason je sakupio najveće grčke junake koji su po brodu "Argo" dobili ime argonauti. Uz brojne nedaće Jason je uz pomoć kraljeve kćerke Medeje uspio oteti zlatno runo. Čini se da su osnovu ove legendarne plovidbe sačinjavale uspomene onih Grka koji su se otisnuli na prve plovidbe po dalekim morima. Priča o Jasonu mnogo je starija i od samog Homera čiji su neki junaci iz Trojanskog rata izravni potomci Argonauta. Aleksandrijski znanstvenik Eratosten smatrao je da se to putovanje dogodilo 1225.g. pr.n.e. Iz same priče vidi se da su argonauti plovili kroz Bospor u Crno more, no pitanje je kojim su se putem vratili, tako postoji nekoliko teorija, a među njima i ona po kojoj su se Argonauti

Mikenu oko 1100 godine pr.n.e. S Doranima za Grčku je nastupilo mračno doba.

**KOLONIZACIJA**

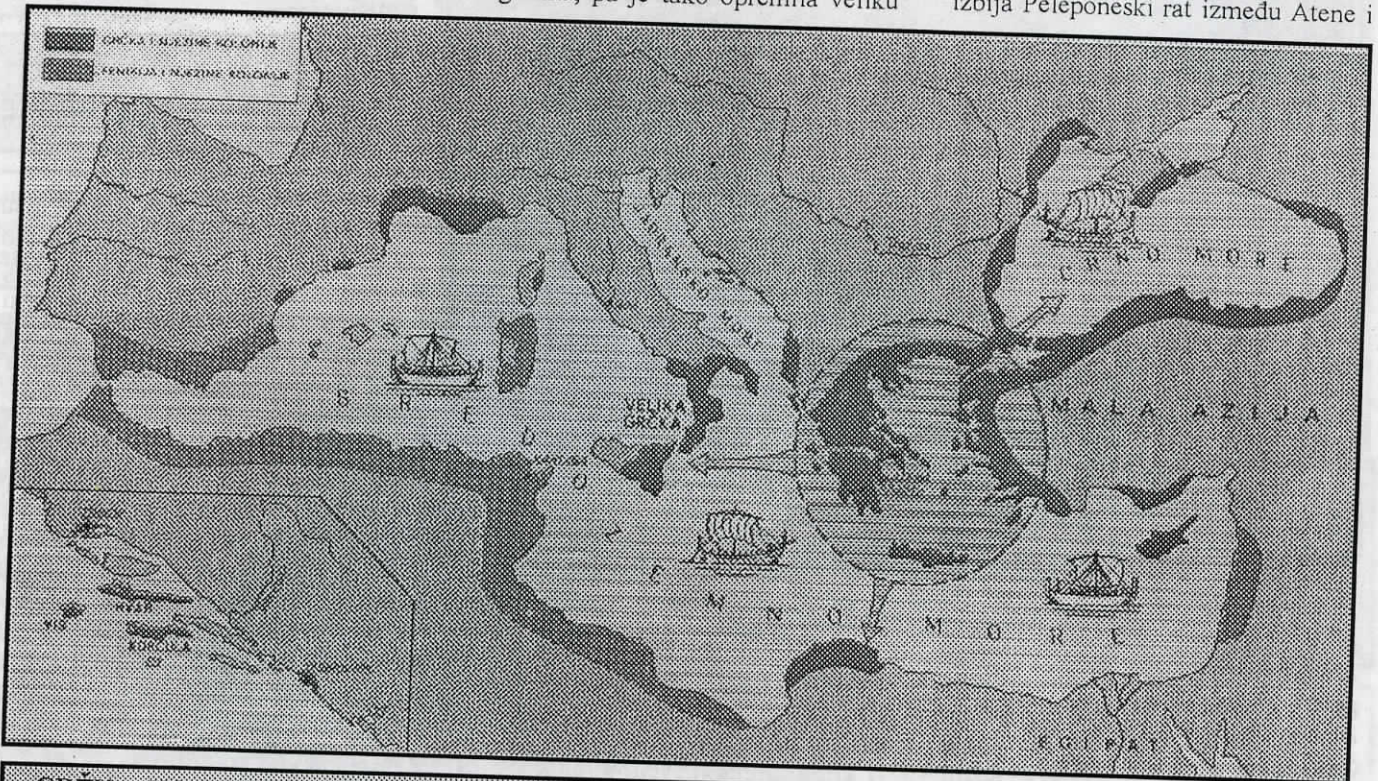
Nakon tog mračnog doba Grci su se ponovno oporavili da bi se već u VIII st.pr.n.e. otisnuli na debelo more. U to vrijeme Grčka se sastojala od velikog broja gradova-država, polisa. Ti polisi nikad se nisu ujedinili u jedinstvenu državu već su vodile politiku svaka za sebe. Tako je Korint među prvima osnovao kolonije na Siciliji. Ubrzo su i drugi polisi počeli osnivati kolonije po čitavom Sredozemlju ( Apeninski

no i dalje bi s njom održavala veze. Postojao je i drugi način koloniziranja. Grci bi u drugim državama i krajevima osnivali tzv. emporije ili trgovačka uporišta gdje bi trgovali s okolnim narodom i to najčešće na obalama rijeka. Tako je npr. u Egiptu na Nilu postojao emporij Naukratis, a u ilirskim zemljama emporij Naron na Neretvi.

**RATNA FLOTA I RAT S PERZIJOM**

Perzija je godinama pripremala rat s greima, pa je tako opremila veliku

480.god.pr.n.e.ta grčka flota porazila je nadmoćniju perzijsku. Perzijanci su izgubili 200 brodova, a Grci samo 40. Istodobno na kopnu u bitci kod Termopila Grci su bili pobijeni do zadnjeg, no zbog poraza na moru Perzijanci su se morali povući. Nakon grčko-przijskog rata grčki polisi su procvjetali jer je ta pobjeda donijela Helenima prevlast u Istočnom Sredozemlju. Polis Atena i dalje ratuje s Perzijom osvajajući Jonske otoke i Bosporski prolaz omogućujući tako ponovnu trgovinu sa Crnim morem. U međuvremenu se zaoštruju suprotnosti među polisima pa tako 431god.pr.n.e. izbija Peleponeski rat između Atene i



**GRČKA KOLONIZACIJA SREDOZEMLJA, NJIHOVI VELIKI SUPARNICI BILI SU FENIČANI KOJI SU NADZIRALI ISTOČNO SREDOZEMLJE I ATLANTIK**

poluotok, Sardinija, Korzika, obale Francuske i Španjolske ). U Crno more Grci su zauzeli bivše feničke kolonije i osnivali nove. Ubrzo su počeli Sredozemno more nazivati Mare Graecium. Njihovi glavni suparnici bili su Feničani koji su vladali zapadnim dijelom Mediterana.

Ponekad bi grčki kolonizatori bili dobrodošli od domorodačkog stanovništva, dok su se ponekad morali izboriti za opstanak. Jednom uspostavljena kolonija vremenom bi postala nezavisna od matičnog polisa,

flotu od 1000 brodova sa iznajmljenim feničkim pomorcima i vojsku od 400 000 vojnika. Da bi prebacili tu golemu vojsku Perzijanci su preko Dardanela izgradili most dug dva kilometara. To je bila najveća vojska ikad sakupljena na jednom mjestu u starom vijeku, i činilo se da Grcima prijeti potpuno uništenje.

Grci su se protiv te opasnosti ujedinili u savez te sakupili flotu od 400 brodova. Na svakoj triremi nalazilo se oko 200 veslača.

U bitci kod Salamine

njenih saveznika s jedne strane i Sparte i njenih saveznika s druge strane. Najveći pobjednik tog rata među grčkim polisima bila je Perzija koja je ponovno zauzela Bospor.

**JAČANJE VELIKE GRČKE I OSNIVANJE KOLONIJA U JADRANU**

Pomorska prevlast Atene nakon Peleponeskog rata je minula što je iskoristila ojačana Sirakuza na Siciliji koja je pod vodstvom tiranina



**GRČKI POLISI NA POLUOTOKU PELOPONEZU  
NAJJAČE SU BILE POLISI ATENA I SPARTA**

Dionizija Starijeg oko 390.god.pr.n.e postala najjačom državom u Mediteranu. Dionizije je nakon što je postao gospodarem Sirakuze ujedinio istočnu Siciliju, porazio Kartažane četiri puta i osvojio čitavu južnu Italiju. Nakon toga je pokrenuo koloniziranje Jadranskog i Tirenskog mora. Tako su u Jadranu osnovane kolonije na Visu (Issa), Hvaru (Pharos), Korčuli (Korkyra), itd. Prilikom osnivanja kolonije na Hvaru 384 god.pr.n.e. došlo je do prve pomorske bitke u Jadranu između domaćih Ilira i Grka. Iliri su doživjeli strahoviti poraz koji je omogućio daljnje grčko nadiranje. Nakon smrti Dionizija Starijeg njegova država koja se nazivala Velika Grčka ( Magna Graecia) počela se raspadati, a kolonije osamostavljivati. Tako je ubrzo Issa postala nezavisni polis, te počela osnivati vlastite kolonije na

ilirskoj obali.

**PUTOVANJE  
BRITANSKIH  
(KESITIRIDA)**

Grčka kolonija odnosno polis Massilia (današnji Marseilles) vodila je sa Feničanima ogorčenu borbu za prevlast u trgovini morem, stoga je Massilia 325.god.pr.n.e. uputila vrsnog pomorca i astronoma Piteasa da špijunira Feničane, odnosno Kartažane na Oceanu kako su oni tada nazivali Atlantik, te da po mogućnosti otkrije njihove izvore kositra i jantara. Kartažani su već 530.god.pr.n.e. zatvorili Gibraltar za sve strane brodove, no Piteas se uspio provući kroz tu blokadu te stići do Kesitirida, odnosno Britanskog otočja odakle su Kartažani uzimali kositar. On je oplovio to otočje u

smjeru kazaljke na satu te približno odredio trokutastu konfiguraciju glavnog otoka. Nakon toga je otplovio do ušća rijeke Elbe, a na sjeveru je stigao ploveći šest dana od britanskih otoka do nepoznatog otoka zvanog Ultima Thula. Taj otok je vjerojatno Island ili Skandinavija, budući su u Antici smatrali Skandinaviju otokom. Ploveći dalje od Thule Piteas je morao prekinuti plovidbu jer se more predvorilo u ledenu kašu. Svoju plovidbu Piteas je opisao u knjizi "Na Oceanu", no vodeći geografi tog vremena smatrali su njegovo izvješće fantastičnim i prepunim izmišljotinama, pa je tako njegovo putovanje palo u zaborav.

**ZADNJE VELIKE GRČKE  
PLOVIDBE**

Nakon Piteasa Grei više nikad nisu izlazili iz Sredozemnog mora ne samo zbog feničke blokade već i zbog Aristotelove teze da je Oceanom nemoguće ploviti. Stoga su se Grei ograničavali na plovidbu samo unutar Mediterana. Izuzetak su bile plovidbe po Crvenom moru do bogatih etiopskih luka.

Makedonski kralj Filip II osvaja 322.god.pr.n.e. Grčku. Od tada Grčkom vladaju strani gospodari koji u svoju službu uzimaju grčke pomorce. Tako je Aleksandar Veliki prilikom osvajanja Indije naredio jednom svojem generalu da otplovi niz rijeku Ind do Perzijskog zaljeva. Antički Grei su u to vrijeme smatrali da su Azija i Afrika spojeni što je tom plovidbom demantirano. To je ujedno bila i zadnja velika plovidba antičkih Grka.

*Ivan Pamić*

Zbog općeg štrajka u francuskoj 25 i 26 travnja trajekti prema Korzici i prema Tunisu nisu plovili i to zbog najavljena smanjenja radnih mjesta. Prvi dan štrajka ribarske kočice blokirale su promet preko La Manchea.

**U moru blizu Južne Koreje, kraj otoka Chindu, 27. travnja prevrnuo se tanker. U dubinu je povukao sa sobom 11 članova posade, a spasio se samo jedan član. Prevezio je tekući plin.**

Iran je zaprijetio polovinom petog mjeseca da će njegove vojne snage zatvoriti tjesnac Hormuz. Inače već 10 godina iranski islamistički četnici dokazuju kako Iran ima vojnu moć da zatvori Hormuz kroz kojeg svakodnevno prolazi iz Zaljeva više od 15 milijuna barela nafte. Inače, u zadnjim velikim vojnim vježbama iranske vojske u blizini Hormuza sudjelovalo je 200 000 pripadnika Revolucionarne garde Irana.

U luku Barletta na jugu Italije uplovio je krajem travnja albanski brod sa oko 600 izbjeglica. To je najveći egzodus Albanaca od ožujka kad ih je izbjeglo 13 000.

Brod sa oko 600 turista udario je 4. svibnja u stijenu i potonuo, oko 27 km od ljetovališta Puket u Tajlandu. Srećom, nije bilo ni poginulih ni ozlijeđenih.

U trogirskom brodogradilištu Brodotrogir 28. travnja porinut je i predan posljednji u nizu od 12 tankera, ruskom brodaru Novosiyk Shipping Company. Vrijednost predanih brodova koji su u prošle dvije godine izgrađeni u pulskom Uljaniku, riječom 3. maj, splitskom i trogirskom brodogradilištu iznosi 378 milijuna dolara. Inače, ovaj posljednji tanker nazvan je Tomsk, po jednom sibirskom gradu i ima 43 700 BRT. Ova ruska kompanija odlučila je potpisati novi ugovor o gradnji još deset tankera.

Putnički brod Oriana uplovio je u Dubrovnik 17. svibnja sa 1700 putnika, a večer je proveo na sidrištu u Pelješkom kanalu, pa je tako turistima bio omogućen posjet gradu Korčuli.

Luksuzni brod Regina Reinnesance doplovio je 17. travnja, u sklopu kružnog putovanja u Dubrovnik. Usprkos ružnom vremenju turisti su razgledali zanimljivosti grada.

Brod talijanske ratne mornarice koji patrolira ispred albanske obale nasukao se 23. travnja uslijed jakog nevremena kod luke Vlore.

**U dramatičnoj akciji spašavanja po vrlo nepovoljnim vremenskim uvjetima posada broda "Split" splitskog brodarara "Jadroplova" spasila je 12 milja od čileanske obale šestoricu ribara sa zapaljenog broda "Ana Pink" i dovela ih u luku Punta Arenas. Prema izvješću što ga je iz Čilea uputio zapovjednik broda "Split" kapetan Jurica Jurišić gotovo četverosatna akcija spašavanja odvijala se 5. svibnja približno 600 M od Punta Arenasa. Puhao je snažni NE vjetar snage 6 do 7 bofora, a valovi su bili visoki do 4 metra što je otežavalo napore naših pomoraca da pomognu čileanskim ribarima čiji se brod, dug 15 m, nalazio u plamenu. U prvom pokušaju naši hrabri pomorci su uspjeli dobaciti konop do splavi za spašavanje s koje se trojica ribara zatim jakobicama popela na palubu "Splita". Pokušaj da se na isti način iz zapaljenog broda spase preostali ribari nije uspio zbog jakog vjetrova i valova. Tada se naš brod usmjerio prema samoj ribarici te su spuštenu konopu koje su ribari uspjeli uhvatiti i doskora se popeti napalubu. Nitko od šestorice ribara nije bio ozlijeđen, a njihov je brod zbog velikih oštećenja morao biti napušten. Nakon spašavanja čileanske su pomorske vlasti izrazile posebnu zahvalnost kapetanu J. Jurišiću i ostaloj posadi za pomorsku solidarnost i požrtvovanost.**

Jedan od najvećih putničkih brodova na svijetu talijanska "Costa Victoria" usidrio se 3. svibnja u subotu na putu iz Krfa prema Veneciji ispred stare Gradske luke. Na povratku iz Venecije brod se privezao u gruškoj luci u ponedjeljak.

**KRUŽNA PUTOVANJA**

Kako smo saznali u dubrovačkoj luci se ovoga ljeta očekuje 70-ak uplovljavanja brodova na kružnim putovanjima. Međutim iako grad od toga ima nedvojbenu korist, dosadašnja iskustva su pokazala da su posjeti tih turista popraćeni sa dosta problema - od njihova iskrcanja u luci do onog što ih čeka u gradu (visoke cijene, nedostatna ponuda suvenira, nedostatak novca u mjenjačnicama...). Također sređivanje dokumenata za iskrcanje putnika kadkad traje i po dva sata, a kako su brodovi na kružnim putovanjima u Dubrovniku često u poludnevnom posjetu, dakle samo nekoliko sati to postaje problem koji treba što prije otkloniti.

**ATLANTSKA PLOVIDBA OBNAVLJA "IMPERIAL"**

Najstariji dubrovački hotel još uvijek čeka na početak obnove, a to bi se uskoro moglo i dogoditi. Kako je rekao ministar turizma u Vladi RH mr. Niko Bulić, Vlada je razmotrila ponude koje su stigle i odlučila prioritet dati "Atlantskoj Plovidbi" kao nositelju obnove hotela, dok je ponuda jednog investitora iz Austrije odbačena. Takav stav posljedica je poštivanja i izraženih interesa Grada s obzirom na želju da obnova hotela "Imperial" bude povjerena domaćem investitoru. "Atlantska plovidba" je upoznata s takvom odlukom pa preostaje vidjeti kakvi će biti sljedeći potezi dubrovačkog brodarara.

*Ivan Bakalić Ivan Pamić*

## SPLIT 1700

Nakon 10 dana plovidbe i pređenih 4000 nautičkih milja u splitsku luku uplovio je 27. travnja novi feribot privatne broderske tvrtke "SEM Maritime Company", nazvan Split 1700. Naime riječ je o feribotu kojeg je splitski brodar kupio od od poljske tvrtke "Polska Zegluka Bałtyczka" iz Kolobrzega. Brod je izgrađen 1966.g. u njemačkom brodogradilištu Werft Nobiskrug u Rendsburgu pod imenom Kronprins Carl Gustav za švedskog brodovlasnika, a plovio je između Poljske i Danske. 1975.g. prodan je gore navedenoj poljskoj broderskoj kompaniji. Kapacitet feribota je 750 putnika od čega je u kabinama mjesta za njih 284. U garažu može primiti 160 osobnih vozila ili 40-ak šlepera. Ima 100 kabina sa sanitarijama i tušem, te samo 40-ak bez tih sadržaja. Pokreću ga 4 dizelska motora MAN ukupne snage 8385 kW, dug je 110 m, a širok 18 m. 1991.g. feribot je preuređen kada je u njega ugrađeno 90 kabina visoke klase sa sanitarnim čvorovima i tuševima. Tada su zamijenjena i dva pogonska stroja i ukupna investicija iznosila je tri milijuna dolara. Na putu za Split, od poljske luke Gdansk gdje je preuzet, feribot je plovio sjevernim morem, engleskim kanalom, Biskajem, uz španjolsku obalu, sjevernu Afriku te uz Maltu. Prema riječima zapovjednika kap. Ivo Benzona (inače direktor SEM-a), na plovidbi dugoj 10 dana brod je pokazao odlične maritimne sposobnosti i u SEM-u su više nego zadovoljni kupnjom. Brod je u Biskaju uhvatio nevrijeme i on se bez problema probijao kroz njega i tek lagano podrhtavao pokazujući tako svoje maritimne sposobnosti. U prosjeku su plovili brzinom od 17 čvorova i stigli u Split i ranije nego što je planirano. Feribot "Split 1700" ostat će u splitskoj luci narednih nekoliko dana i za to vrijeme će se na brodu obaviti tek manje izmjene u unutrašnjosti broda oko recepcije. Prvo putovanje mu je na liniji Split-Ancona-Split. Iz Splita će za Anconu iplovljavati utorkom, četvrtkom i nedjeljom po plovidbenom redu kojeg je držao drugi brod u floti Kraljica Mira, dok će ona ploviti za Anconu po novom plovidbenom redu. S obzirom da Split 1700 može ploviti brzinom od 20 čv što će mu itekako koristiti za turističku sezonu budući da se planira da zaplovi na pruzi Trst-Split-Dubrovnik. Brod će ploviti pod panamskom zastavom, a kupljen je od kredita nakon što je isplaćena Kraljica Mira. Prvo putovanje do Ancone i natrag odradit će kap. Ivo Benzon, a nakon toga zapovjedništvo preuzima kap. Mate Vitaljić.

Novi brod Atlantske plovidbe **Sveti Nikola I** uplovio je u matičnu luku Dubrovnik, 11 VI, u srijedu, što su mnogi zainteresirani iskoristili za posjet toj novogradnji.

## PORINUTI I KRŠTENI NOVI TRAJEKTI "JADROLINIJE"

U srijedu, 28. svibnja, u splitskom brodogradilištu svečano je porinuta novogradnja 585 koja je krštenjem dobila ime Laslovo, a kumovala mu je Anita Horvat, dožupanica Osječko-Baranjske županije. Također je krštena novogradnja 586 koja je dobila ime Ston, a kojemu je kumovala Nikica Stepić. Riječ je o dva jednaka dvotropna trajekta vrijedna ukupno devet milijuna dolara što su ih za riječku Jadroliniju izgradili radnici Brodogradilišta specijalnih objekata. Na svečanosti primopredaje su bili nazočni ministar pomorstva, prometa i veza mr. Željko Lužavec koji je istaknuo da su imena ovih novogradnji samo mali doprinos priznanju onog što su Laslovo i Ston dali tijekom Domovinskog rata. On je rekao da bi se do 2000 godine trebalo za obnovu domaće bijele flote ut rošiti oko 100 milijuna dolara čime bi ona postala bogatija za 22 broda od čega je pet novogradnji. Zatim je direktor Jadrolinije Milivoj Ružić obznanio kako će treći brod istih karakteristika, imena Kijevo, biti porinut već sjedećeg tjedna u brodogradilištu Kraljevica. Na svečanosti su još bili nazočni Milan Čuvalo, ministar gospodarstva, Ante Baučić, direktor Hrvatske brodogradnje, Nedjeljko Špiro Erceg i Franko Burmas, podžupani Splitsko-dalmatinske i Dubrovačko-neretvanske županije te Mato Šimić predsjednik Zajednice progranika Hrvatske i ostali. Trajekti će prometovati na kratkim relacijama do jednog sata plovidbe, a već bi ove sezone trebali ploviti na linijama Sućuraj-Drvenik, Orebić-Dominče te Biograd-Tkon. Kobilice su im položene početkom listopada prošle godine. Ta plovila duga 32 metra, široka 16 metra Inače trajekti mogu primiti 36 automobila i 150 putnika od kojih se 74 njih može smjestiti u zatvorenom salonu. Plovila su duga 41 m, široka 16.7 m i maksimalnog gaza 2.3 m. Dizelsko električno porivni sustav ukupne snage 500 kW omogućuju brzinu, pri normalnim vremenskim uvjetima, od oko 9.5 čv. Dobro su prilagođeni plitkim i uskim lukama male dužine priveza, a pristajanje je omogućeno pramcem i krmom. Još treba naglasiti da su oba trajekta prve novogradnje za Jadroliniju izgrađene u slobodnoj Hrvatskoj.

## ADRIATICA

Nakon šestogodišnje stanke, u Dubrovnik će od 14. lipnja ponovno pristajati brodovi talijanskog brodara Adriatice. Kako je najavljeno iz dubrovačke poslovnice riječke Jadroagenta, brodovi Adriatice će, prema zasad utvrđenu plovidbenom redu, od Barija do Dubrovnika ploviti jednom tjedno, ali je talijanski brodar, ovisno o zanimanju domaćih i inozemnih putnika spreman povećati broj tjednih putovanja, odnosno produžiti održavanje ove inozemne brodske pruge i nakon završetka glavne turističke sezone, tijekom zimskih mjeseci. Prvi dolazak broda Adriatice uslijedit će 14. lipnja, nakon čega će uplovljavanje biti svake subote u 7 sati, a isplavljanje istog dana u 12 sati. Pomorsku prugu Bari-Dubrovnik zasad će održavati brod Espresso Egitto. Taj će brod, koji je nedavno potpuno renoviran u brodogradilištu u Italiji, putnicima osim standardnih usluga ponuditi i mogućnost korištenja restoranta, bazena i drugih pogodnosti, a uveden je i suvremeni klimatizacijski sustav. Ponovni dolazak broda Adriatice važan je i zbog pojačanja broja pomorskih linija između dvaju odredišta, budući da će uz Adriaticine brodove, za trajanja sezone prugu Bari-Dubrovnik-Bari održavati dva puta tjedno i brodovi riječke Jadrolinije. Treba spomenuti i to kako je dogovorom ostvarenim između Jadroagenta i Adriatice obnovljena jedna od najstarijih linija koja hrvatsku i talijansku obalu povezuje (s iznimkom ratnog razdoblja) još od 1965 godine.

*Ivan Bakalić*

*Ivan Pamić*

ZABRANJENO PROFESORIMA I SVIMA ISPOD 18 METARA

# GREGAL TRIBUNA

OVO JE PRVI PRILOG GREGALA ZA ONE KOJIMA JE OSTATAK DOSADAN I OZBILJAN



by PEŠKO

PEDAGOŠKO EDIKATIVNA ŠKOLSKA KULTURNA ORGANIZACIJA

## GREGAL TRIBUNE

Uređuje sekretarijat za unutrašnje  
poslove Gregala

Glavni i najneodgovorniji  
urednik: Peško

Radnici su odnosno suradnici:

Don Nikša Botica  
Av. av. Damir Milat  
Dr. K. O. Ivan Pamić



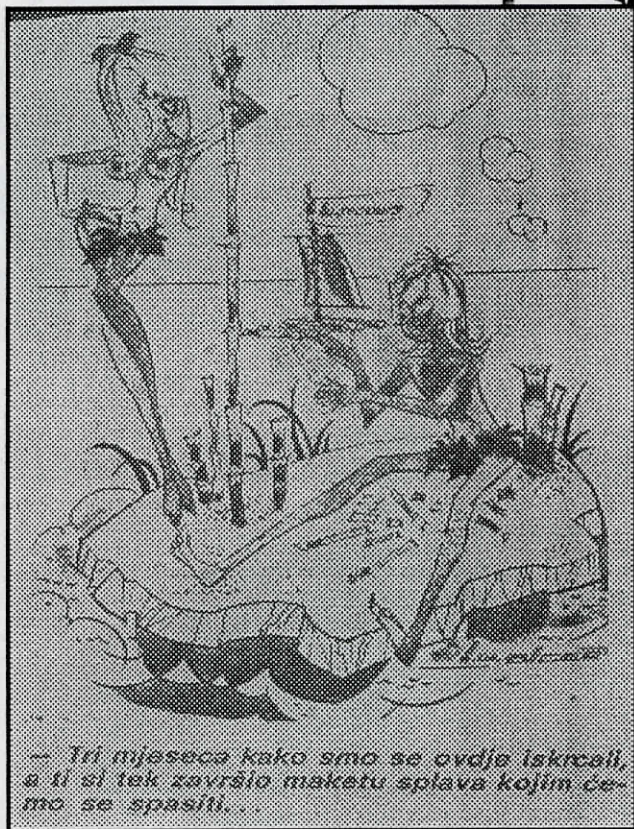
Rezultati face-liftinga kirurške ekipe Gregal Tribunea  
Izjava pacijenta nakon operacije:

## ISPALE MI OČI

MOŽETE LI REĆI KAKO STE?

«ی و ت ت [خ] ت س ت ه» ش د

# Na pustom otoku

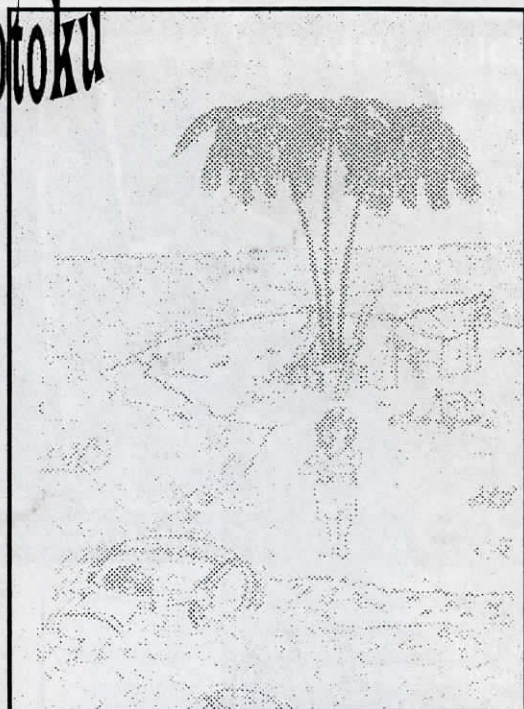


— Tri mjeseca kako smo se ovdje iskrcali, a ti si tek završio maketu splava kojim ćemo se spasiti.

Ukrca se plavuša u avion i sjedne u prvi razred. Dođe stjuardesa i zamoli je da ode sjesti u drugi razred, u stražnji dio aviona, jer nema kartu za prvi. Plavuša odgovori: "Ja sam plavuša, pametna sam, imam dobar posao i ostajem ovdje dok ne dodemo na Jamajcu." Ode stjuardesa po glavnu stjuardesu, objasni joj o čem se radi, ali i njoj plavuša odgovori: "Ja sam plavuša, pametna sam, imam dobar posao i ostajem ovdje dok ne dodemo na Jamajcu." Odu stjuardese po kopilota. On pride plavuši i nešto joj šapne, a ona pokupi stvari i ode sjesti straga, u drugi razred. Stjuardesa niš jasno pa pitaju kopilota što joj je rekao. Kopilot: "Rekao sam joj da prednja polovica aviona ne ide u Jamaicu."



— Dovraga, maš ti je uspo doploviti s drugog otoka!



-Vrati to nazad u more, znaš da ti je doktor zabranio piti vino



— Mi i ne moramo tražiti pu-  
sti otok...

DOKTORE PATIM OD  
NEODLUČNOSTI, A MOŽDA I  
NE!

Zašto kauboji love  
indijance?  
Zbog mesa i perja.

# SPECIJALNO

SAMO ZA VAS

## GREGAL

OBJAVLJUJE PJESMU  
PJESNIKA SLOMLJENA SRCA.  
TKO ŽELI SAZNATI ŠTO JE  
PRAVA LJUBAV NEKA  
PRESKOČI SVAKI DRUGI RED

*Ljubavi moja*

*Primio sam tvoje pismo u kojem mi javljaš da je za tebe jedini život biti u mojem zagrljaju. Kažeš da su ti uspomene iz banje najosjetljivije. Ja se s tobom slažem i vjerujem da će te jedinu u svijetloj uspomeni čuvati. Volit ću te uvijek jer ti ćeš mi trebati dokle mi snaga traje. Sjećaš li se draga moja kada si mi svoje nove pjesme pjevala, očaravala me, kad si mi svoje nježne ruke poput božice obavila oko mojeg tijela, silno si me i grčevito stezala kada je kući trebalo poći. Bila si mi mila i lijepa kao da je svevišnji tvorac iz tebe izlazio, tada se tvoja jedinstvena i božanstvena pitoma glavića naslanjala na moje rame, čista i fina djevojačka polako navikla na tako strastveni život. Tada sam te draga jedinstveno obožavao, bila si mi mila i jedina nada. Ja sam tvoju ljubav probao na sve moguće načine, ali sada je svršeno, traži načine pa se jedanput zauvijek odreci mene. Očajavati nemoj, ti nisi ostavljena sebi sama!*

*Tvoj voljeni*

# EKSKLUZIVNO

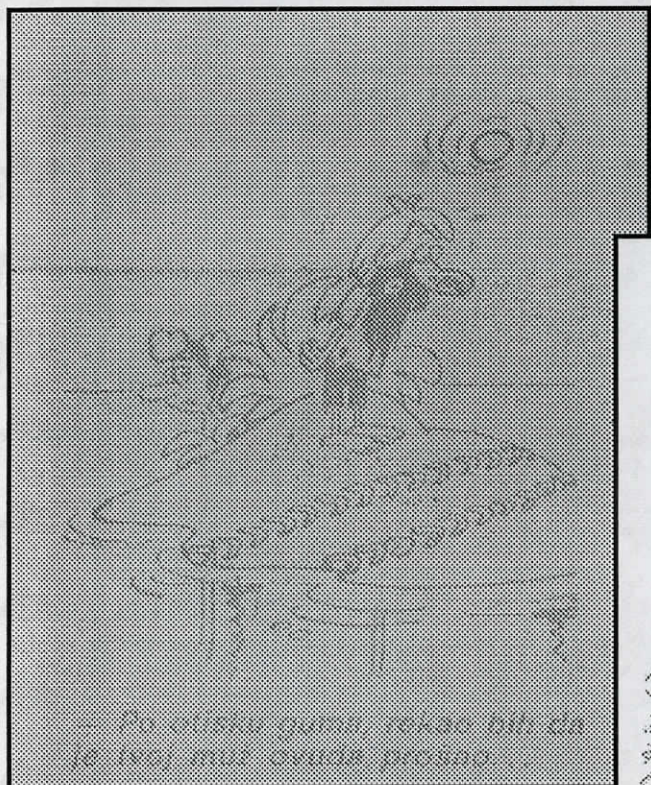
# GREGAL

## Special

**Donosi  
samo za  
vas:**

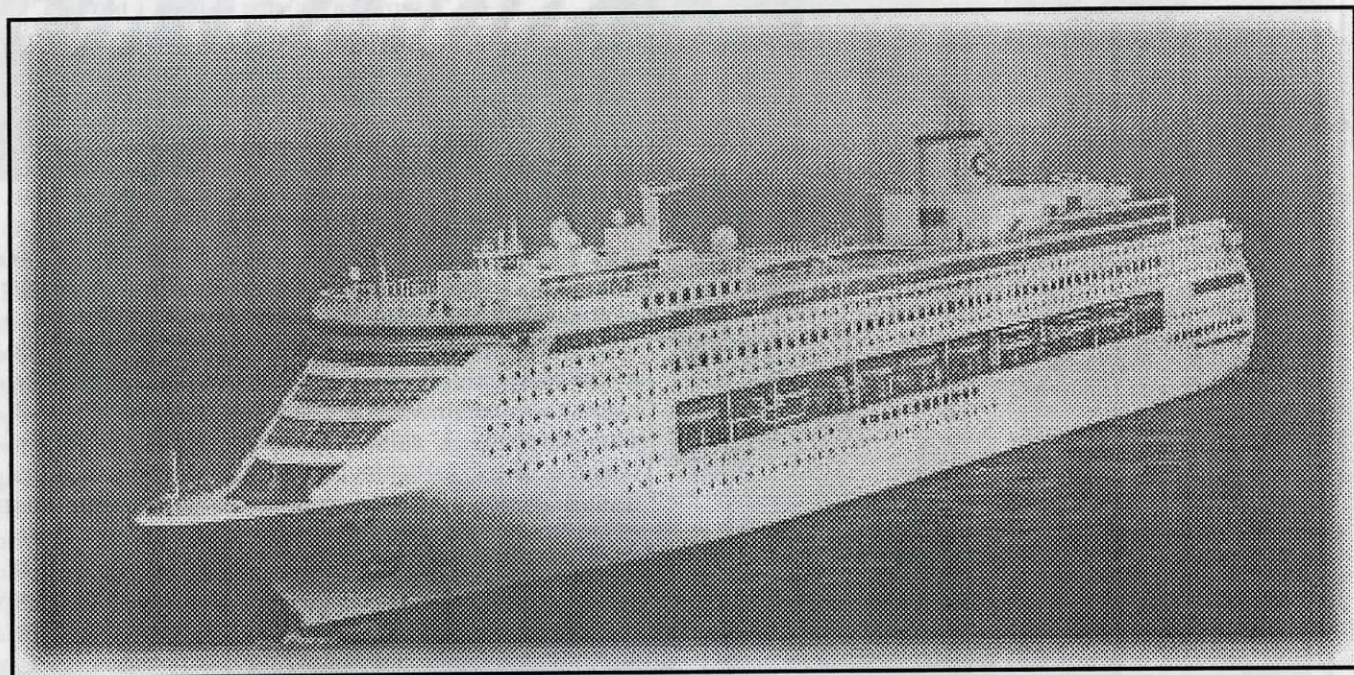
TOP 15 NAJGLEDANIJIH EMISIJA NA HRT-U

1. ČMARISOL
2. SILIKONSKA SLUŽBA
3. BRLYATEEN
4. KAKAPULKO-DUŠOM,  
TIJELOM I WC  
PAPIROM
5. SMANTA BARBARA
6. M.A.S.H.K.A
7. HIT DEPONIJ
8. MOKRIŠTA
9. DNERVNIK
10. ZAKLON U L.A.
11. SJEBZDANE STAZE
12. RUŠILAČKI KADILAK
13. HERCEGA KRONIK-BOSNE
14. ZA ŠTAKU DOLARA
15. TOP D.J. VRAC



# Costa Victoria

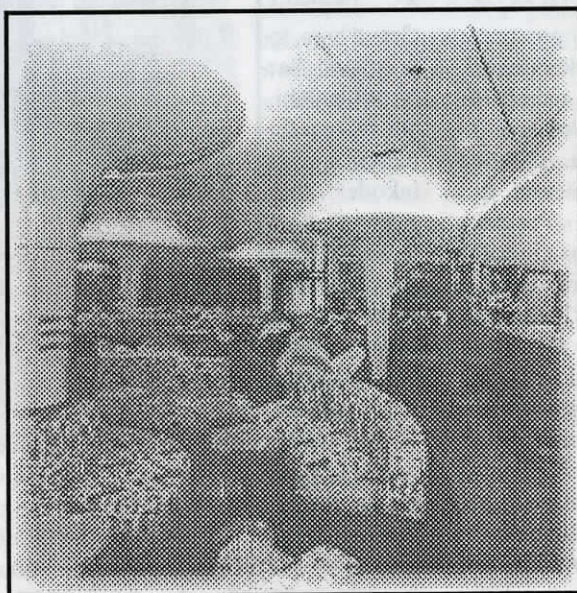
U povodu uplovljavanja nekoliko puta ovog luksuznog broda u Dubrovnik donosimo vam kratki prikaz jednog od najvećih putničkih brodova na svijetu



Brod Costa Victoria pripada talijanskoj kompaniji Costa Crociere iz Genove, koja je formirana 20-ih godina ovog stoljeća, kada je bila bazirana na transport raznih tereta. 50-ih godina za njih je izgrađen brod za krstarenje pod imenom Franca Costa koji plovi za Karibe, te između 50-ih i 80-ih kompanija raspolaže sa brodovima Carla Costa i Enrico Costa. Danas ova kompanija ima flotu u koju su uključena još četiri broda; Costa Classica, Costa Riviera, Costa Romantica i najnoviji brod Costa Victoria, te je tako najznačajniji poduzetnik što se tiče kružnih putovanja u svijetu te vodeći u Europi sa više od 298 tisuća prevezenih putnika u 1995.g. s udjelom na tržištu od 55%. Brod Costa Victoria otkriva svoj talijanski stil koji se očituje u aerodinamičnom profilu i arhitekturi. Posao dizajna obavljen je od dvije talijanske tvrtke, Gregotti Associati iz Milana i Tillberg Design (odgovorni su za oko pola brodskih javnih prostorija), dok su

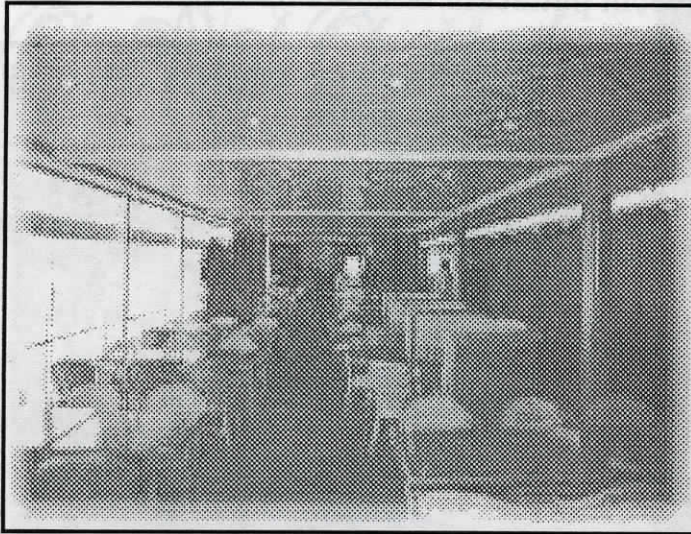
prethodni tehnički planovi pripremljeni od tvrtke Navis u Genovi. Brod ima 12 putničkih paluba sa putničkim prostorom od 40

tisuća kvadratnih metara (430 tisuća kvad. stopa). Glavno uređenje broda je dizajnirano uokolo središnjeg natkrivenog prijedvorja tzv. atrium, planetarijuma, koji prelazi u glavni prijemni prostor te tako šireći se prema gore sedam paluba, dosežući kristalnu kupolu tzv. Crystal Dome. Prednji dio sadrži sljedeći veliki prostor tj. šetalište nazvano Concorde Plaza, koje je visoko četiri palube. Ostale otvorene javne prostorije okružuju dva glavna stubišta. Putnički prostori počinju na palubi br. 4 nazvanoj Nabucco, penjući se prema Bohem palubi br. 5, te dalje na palubu br. 6 (Triviata), Manon br. 6a, Carmen br. 7, Otello br. 8, Tosca br. 9, Norma br. 10, Rigoletto br. 11, Butterfly br. 12, Fidelio br. 13. Fidelio paluba je prostor za sunčanje i razgledavanje sa



**Bolero Buffet**

Wimbledon teniskim terenom. (na slici je Bolero buffet). Butterfly paluba broj 12 sadrži kormilarnicu, otvoreno šetalište, teen zone odnosno tinejderski centar, a prema krmi prostor nazvan Panorama Tavernetta



Orpheus Grand bar

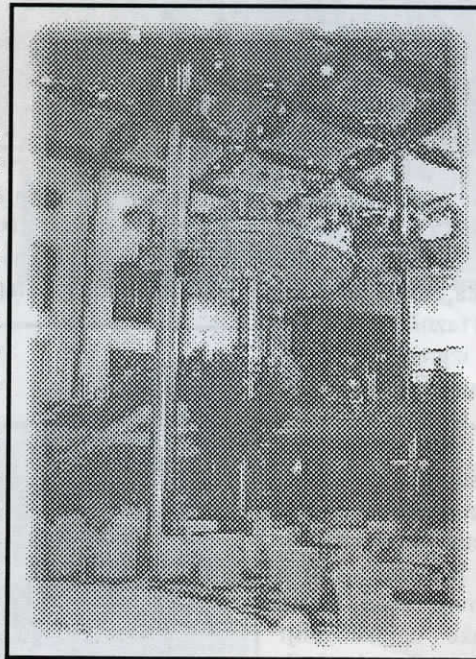
koji je zatvoren u staklu. Taj prostor je podijeljen na bar, s jedne strane, te plesni podij s druge strane, kapaciteta 180 gostiju. Pored toga je pizzeria sa 75 sjedećih mjesta. Na palubi broj 12 (Rigoletto) nalazi se prostor za bilijar koja se sastoji od dva dijela. Tu su još četiri jacuzzia. Uokolo tog prostora nalazi se 300 fotelja za sunčanje, te 300 stolica. Na samom kraju nalazi se slastičarnica Neptuno Icecream i hamburger bar. Na kraju palube Rigoletto nalazi se Overture caffe, tj. prostor za objedovanje. Prostor nazvan Bolero buffet je u cjelosti zatvoren i okružen velikim prozorima. Paluba br. 7, Carmen, uključujući Concorde Plazu je brodsko šetalište koje se proteže prema gore do Norma palube, br. 10. Ovaj prostor je najveći što se tiče prednjeg dijela broda, veći nego Atrijum. Taj dojam stvara suvremeni trg sa vodopadom, trgovinama, eliptičnim balkonima i prozorima s pogledom na stražnji dio te van broda. Idući prema krmi nalazi se Capriccio piano bar koji je eliptičnog oblika i spojen direktno na Casino Monte Carlo. Krećući dalje

krmom, casino se spaja na brodski izložbeni salon, ali malo prije toga je kapelica koja je tradicija na brodovima ove kompanije. Iza kapelice je tzv. Coference room sa dva prostorije za sastanke. Dolje na

prednjem dijelu palube broj 6 (Travitta) nalazi se prostor nazvan Pompei Spa koji sadrži biljarnicu, Tursko kupalište, saunu, gimnastičku dvoranu i 400 metara staze za jogging (na slici Orpheus Grand Bar). Krećući prema

krmi nalazi se Venus beauty salon te planetarij. Središnji hodnik vodi do Orpheus Grand bara, to je glavni bar na toj palubi. Na toj palubi nalazi se također foto galerija Horizont Boulevard, disco Rock Star i Petar Pan Childrens Plays Room. Idući dalje prema krmi tu se nalazi glavni izložbeni salon. Paluba br. 5 (Boheme) sadrži nekoolika putničkih kabina, glavni brodski prolaz i predvorje, planetarijum, koji se pruža prema gotre preko sedam paluba (od 5. do 11. palube) i koji je na vrhu obložen

sa staklenom kupolom (na slici je Concorde Place), protežući se okruženim staklenim zidovima do paluba Traviata i Carmen. Predvorje je velikih dimenzija sa prostorijom za kartanje i bibliotekom uključujući prostor za sjedenje i bar tako da dođe do upotrebe i u drugo vrijeme, a ne samo za vrijeme ukrcaja i iskrcaja. U glavnom predvorju nalaze se četiri lifta koja povezuju ovu palubu sve do palube Butterfly. Na palubi Bohemian nalaze se dva restorana; restoran Minuetto sa 506 stolova i restoran Fantasia sa 594 stola koji su odvojeni kuhinjom. Palube Norma, Otello i Tosca su određene isključivo za kabine, Nabucco paluba je najdonja putnička paluba sa šetalištem i kabinama za posadu koje su napravljene po visokom standardu. Paluba nazvana Turandot sadrži skladišta svježe hrane, kontrolnu kabinu te tendering zone tj. prostor za brodić koji prometuje između većeg



Concorde Plaza

broda i obale, prostor za rukovanje stvarima te dodatne kabine za posadu. Paluba 2 sadrži skladišta hrane, skladišta hotela i dodatne četvrt posade. Što se tiče putničkih kabina Costa Victoria raspolaže sa 964 kabine. 60% ovih kabina je izvana, od toga je 6 apartmana i 14 miniapartmana. Sve kabine imaju ugrađen stereo uređaj, rashladni bar, multikanalnu televiziju s kojom je moguće birati određene posjete na obali, pogledati menue i sl., sef i telefon koji je spojen satelitom do obalnih stanica. Podaci o brodu: 76000 BRT, duljina 252 m, širina 32 m, visina 51 m, paluba 14 m, krstareća brzina 23 čv., putničkih kabina 964, apartmana 20, delux kabina 449, unutarnjih kabina 389.

Luka Lukin

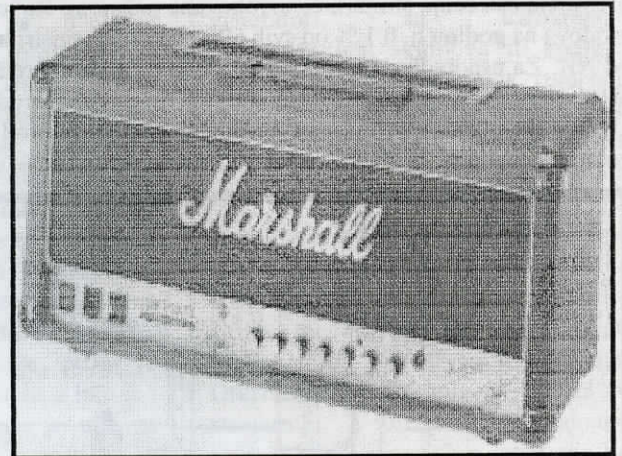


Izrezan iz bijele plastike, na velikim kutijama iza vašeg omiljenog muzičkog sastava stoji natpis Marshall. Dali ste se ikada upitali što znači natpis na najpoznatijim pojačalima na svijetu? Nečije prezime valjda? Naravno! Prezime Jima Marshalla izgovaraju mlađi gitaristi kupujući svoje prvo najbolje gitarsko pojačalo na svijetu. Dakle krivac je Jim Marshall. Zbog dugotrajne bolesti u djetinjstvu, Jim je pohađao redovnu školu svega godinu dana. U trinaestoj godini već je počeo zarađivati za život. Budući da nije imao školu radio je sve i svašta i to uglavnom slabo plaćene poslove. Da bi nadoknadio to što nema škole, Jim je provodio mnogo vremena čitajući tehničke knjige i učeći. Zahvaljujući tome, a i urođenoj sklonosti, dobio je posao alatničara. U isto vrijeme javilo se i Jimovo zanimanje za muziku. Pošto je bio vrlo inteligentan i sposoban počeo je nastupati u Londonu i okolici kao pjevač sa raznim plesnim orkestrima. Bile su to 40-e godine i Engleska je bila u ratu. Mlađi ljudi su išli u rat pa je tako morao i bubnjar sastava s kojim je Jim pjevao. Kako nisu mogli na brzinu naći novog bubnjara, Jim je sjeo za bubnjeve. Toliko mu se svidjela nova uloga, da se je nakon rata počeo ozbiljno baviti bubnjanjem



uzimajući lekcije. Nakon pet godina odlučio se baviti samo bubnjarstvom te je ubrzo bio tako dobar da je otvorio vlastitu školu bubnjeva. 1960.g. Jim Marshall je otvorio i trgovinu s bubnjevima. To je bila izvrsna novost za bubnjare ali ne i za ostale muzičare. To je natjeralo Jima da počnu držati i ostale instrumente. Jimov dućan se ubrzo proširio i postao je zajedno sa kafićem preko puta, sjećiste mlađih muzičara. Tu su dolazili ljudi kao Ritchie Blackmore, Brain Poole, Pete Townshand, Eden Kane, Joe Brown, Screaming Lord Sutch

i drugi. Nije teško pogoditi da je glavna tema razgovora bila najnovija dostignuća u stvaranju zvuka i novi instrumenti. Jim je osjetio da se stvara novi zvuk i nije htio izostati. Naručivao je uvozne gitare Fender i Gibson, a počeo je razmišljati i o pojačalima. U ono vrijeme se još nisu radila posebna bas pojačala, tako su bassisti često dolazili u Jimov dućan tražeći uređaje radene specijalno za njih. Kombinirajući svoje znanje tehnike sa poznavanjem obrade drveta Jim je počeo izrađivati muzičke kutije u svojoj garaži. Uz to je kupovao "Leak" pojačala. To je bila dobra kombinacija. Ali ne može se puno zaraditi kupujući gotova pojačala. Zato je odlučio raditi svoja. Baš u to vrijeme kod Jima se zaposlio novi servisni inženjer Ken Bran. Jim i Ken su zajednoradili pokušavajući stvoriti pojačalo na osnovu vlastitih ideja kao i sugestija nekih stalnih mušterija. Dosta su eksperimentirali i napokon krajem 1962.g. odabrana je



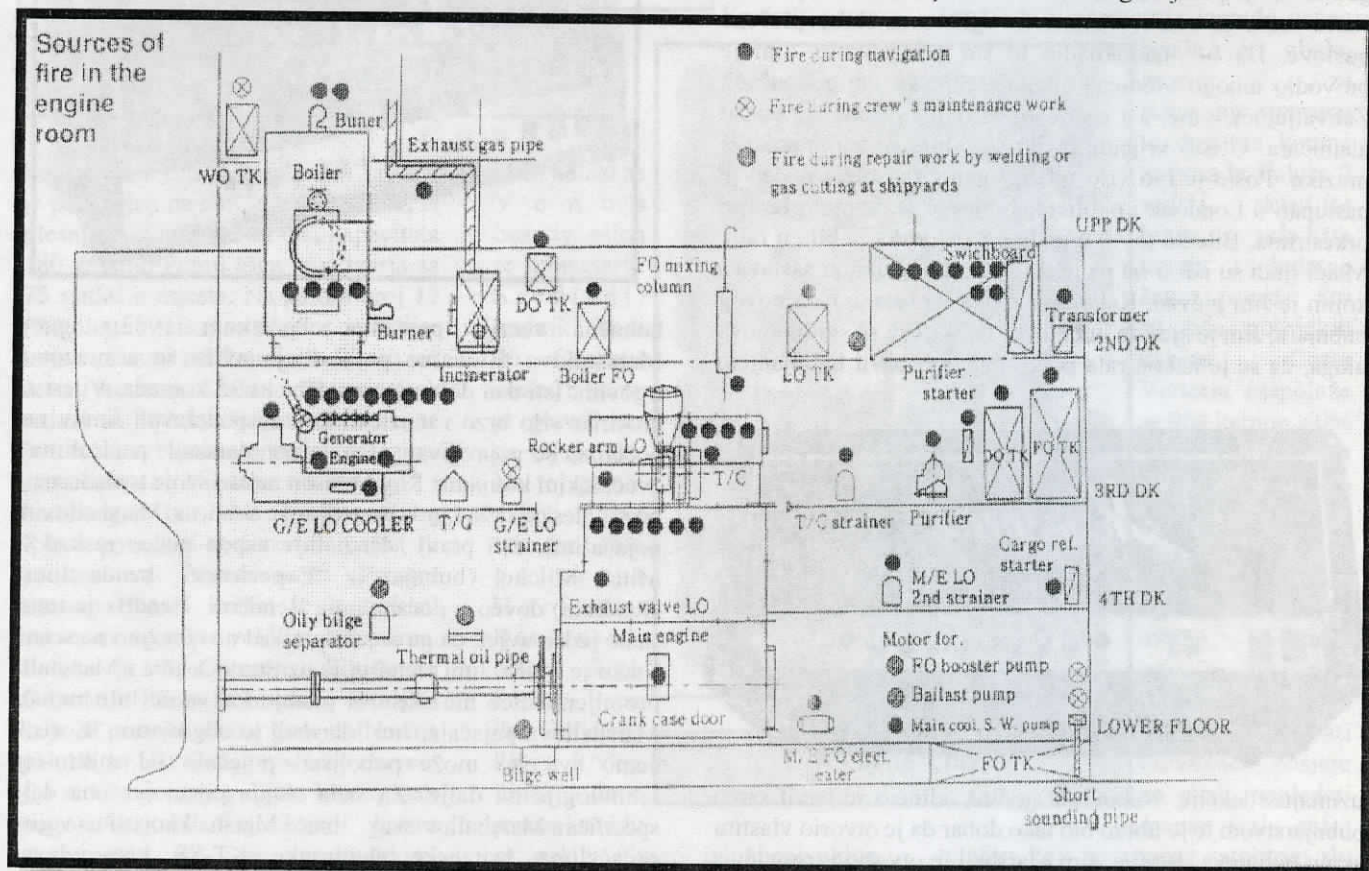
konačna verzija prototipa. Početkom 1963.g. prvo Marshallovo 50-watno pojačalo pojavilo se u njegovoj trgovini. Isti dan dobio je narudžbe za 35 komada. Vijest se proširila vrlo brzo i muzičari koji su podržavali Jimov rad počeli su se pojavljivati na sceni sa Marshall pojačalima i zvučnim kutijama. Roy Orbison nakon svoje treće turneje po Engleskoj 1964.g. u Ameriku se vratio s Marshallovim pojačalima. Ali pravi Marshallov uspon počeo je kad je Mitch Mitchel (bubnjar iz "Experience", benda Jimia Hendrixa) doveo u dućan Jimia Hendrixa. Hendrix je imao samo jedan uvjet: da ga pojačalo nikad ne iznevjeri na sceni. I tako je i bilo. Jimi Hendrix je uz Stratocastera i Marshalla promijenio lice muzike. Na pitanje kakva će biti buduća Marshallova pojačala, Jim Marshall je odgovorio: "Koristit ćemo sve što može poboljšati pojačalo od mikro-čip tehnologije na dalje. Za sada ostaju cijeci jer one daju specifičan Marshallov zvuk." Inače Marshall koristi u svojim pojačalima britanske elektronike KT-88 kao izlazne stupnjeve pojačala. Dakle, kad vidite ili izgovorite Marshall (kao pojačalo) sjetite se da to nije samo vrlo zvučno ime pojačala.

*Robert Barić*

# OPASNOST POŽARA U STROJARNICI

Japansko klasifikacijsko društvo Nippon Kaiji Kyokai - NK utemeljilo je Istraživačku komisiju za zaštitu strojarnice od požara. Rezultati njihovih istraživanja otkrivaju veliku opasnost od rasprskanog goriva sa oštećenih cijevi. Tijekom trinaestogodišnjeg razdoblja od 1980 - 1992 godina 73 broda registrirana od Japanskog klasifikacijskog društva NK su pretrpjela oštećenja strojarnice uzrokovane požarom, što je 6 brodova na godinu tj. 0.1 % od svih 6000 brodova registrirani od NK. Za usporedbu, otprilike 7 brodova na godinu pretrpi oštećenje kao rezultat požara u drugim dijelovima broda. Uglavnom požar u strojarnici se događaju dok je brod u vožnji, otprilike 75 % od ukupnog broja. Oko 52% od

ugušen od CO<sub>2</sub>. Požari u strojarnici su uglavnom prouzrokovani zapaljenjem ulja i u većini slučajeva žrtve nesreće zakasne sa evakuacijom strojarnice, gdje se vatra i dim brzo širu. Većina požara događa se tijekom dana kad poslovi održavanja bivaju obavljani od strane posade. Uzrok požara je pretežno ljudska greška ili nevaljanosti samog popravka. Naime, dokazano je da na brodovima koji imaju strojarnice bez ljudske nadglednosti, požari se pretežno događaju tijekom ranih jutarnjih sati. Zanimljivo je to da nema nikakvih naročitih veza između broja požara sa godinama broda, tonaže ili narodne pripadnosti, premda je dokazano da se požari često događaju na brodovima



## HEMA IZVORA POŽARA U STROJARNICI

ukupnog broja brodova ostaju uglavnom neplovna, zato što glavni električni izvor otkáže, tj. glavna razvodna ploča i glavni električni kablovi ispod stropa izgaraju od rasprskanog goriva ili od zapaljenja ulja za podmazivanja. U prosjeku jedan član posade pogine, a jedan član bude ozlijeđen ili

hladnjačima i trajektima. Cijevi goriva glavnog motora i diesel-generatora, te glavna razvodna ploča glavni su izvori požara uključujući i cijevi goriva za kotlove. Rasprskano gorivo sa slabo pričvršćene ili oštećene cijevi prouzroči vibracijama, te prskanjem na površine visoke temperature

temperature kao što su cijevi ispušnih plinova i turbopuhala uzrok su otprilike 60 % svih požara u strojarnici. Prskanje ulja sa cijevi diesel-generatora uglavnom se svode na puknuće tijekom vibriranja u spoju glavne i povratne grane cijevi rasladnog ulja rasprskavača goriva ili napojne cijevi goriva. Požari uzrokovani uljem za podmazivanje za 25 % su manji nego požari uzrokovani gorivom. Dva člana posade su poginula nakon što je rasprskano ulje zahvatilo poklopac kućišta dvostrukog filter ulja za podmazivanje glavnog motora.

NK savjetuje da konstrukcija poklopca mora biti provjerena. Smatra se potrebno da spoj između cijevi goriva i plamenika koji je na vrhu kotla bude fleksibilan zbog toga što je plamenik ugrađen na vrhu kotla podložen vrlo visokim vibracijama.

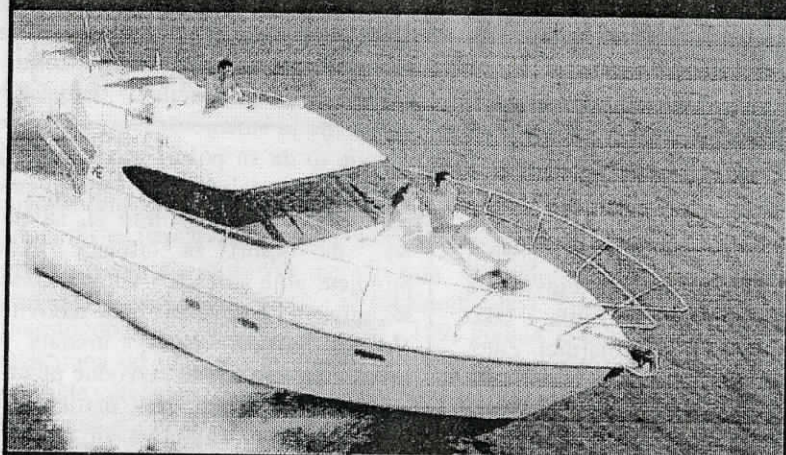
Zanimljivo je reći i to da nikad nije zabilježen požar u strojarnici uzrokovan čadom sakupljenom u kotlu na ispušne plinove. Većina požara je otkrivena od strane brodskog osoblja a samo 19 % sa požarnim alarmom, zbog toga što je većina požara izbijala tijekom radnog vremena i reakcija osoblja je bila brža nego sami alarmni uređaj. Na brodovima koji imaju strojarnicu bez ljudske nadležnosti i na brodovima koji to nemaju opasnost od požara je približno ista. Otprilike 40 % požara je ugašeno sa prijenosnim aparatima za gašenje i otprilike 18 % sa ugrađenim CO 2 sustavom, a oko 20 % je ugašeno morskim vodom što povećava oštećenja na električnim instalacijama, dok je 20 % ugašeno sa protupožarnim brodovima ili su ugašeni sami od sebe. Istraživačka komisija NK donijela je veliki broj preporuka i izvještaja o važnim ispravkama i dobroj uvježbanosti i razboritosti popravaka i zajedničkom pristupu sprečavanja požara. Kao glavni uzrok požara u strojarnici navodi se neispravnosti i lom na spoju cijevi goriva. NK komisija kaže da je neophodno zaštititi mjesta visoke temperature kao glavni uzrokom zapaljenja, te obustaviti curenje i prskanje lako zapaljivog ulja. Oprema kao što su ventili, pipci i spojevi i spojevi sastavni su dijelovi motora i tako su podložni konstantnim

zavarenim spojevima zbog postepenog odviđavanja. NK smatra važnost improvizacije dizajniranja i konstrukcije i primjenu zaštitnih poklopaca preko vrućih mjesta te protuprskajućih vrpce na spojevima cijevi. NK navodi i to da je zabranjeno koristiti neodgovarajuće nemetalne cijevi. Bilo je slučajeva da je posada zamijenila čeličnu cijev za miješanje goriva sa plastičnom cijevi koja se tada raspukla i prouzrokovala požar. U drugom slučaju, gorivo cureći iz rashladnog cjevovoda ubrizgavača goriva je prsnula i tako uzrokovala požar u strojarnici. Zato, radi veće sigurnosti, umjesto ulja koje se koristilo za hlađenje ubrizgavača goriva NK propisuje za rashladno sredstvo slatku vodu. Najveći potencijalni izvor zapaljenja goriva su ispušne cijevi i turbopuhalo. Te visokotemperaturne površine moraju biti sigurno zaštićene. Svi izolacioni materijali koji su izvađeni radi inspekcije i popravka moraju se vratiti na odgovarajuće mjesto što je moguće prije. U drugom slučaju, požar je uključivao tjelesne ozljede, a bilo je i smrtnih slučajeva kada je ulje za podmazivanje curilo i prskalo iz dvostrukog filtera za ulje u tijeku izmjene elemenata filtera koji je bio pod tlakom. NK izvještava da fitere lako zapaljivih ulja ne smijemo otvarati radi čišćenja. Umjesto toga, koliko god bilo izvedivo izmjena ili popravak mora biti urađen u luci. Za sigurnost se tako preporučuje da samočistivi uljni filteri sa većim unutarnjim tlakom i ne tako čestim izmjenama budu upotrebljeni kao pomoćni filteri. Na brodovima koji su imali požar u strojarnici 75% slučajeva se dogodilo na moru, a od toga 52% da su izgubili vlastitu porivnu snagu. Glavni uzrok gubljenja porivne snage poslije požara dovodi do ograničavanja uključujući izgorenost porivnog stroja i električnih kabela namočenih morskim vodom. Dokazano je da su kabeli položeni na stropu platforme generatora skloni opasnosti požara. Položeni električni kabeli ispod platforme generatora ili odvojenost

dizel generatora na obje strane broda dukazuju da brod može nastaviti putovanje i nakon što pretrpi požar. Osim toga, ako je mogućnost od zapaljenja oštećenih kablova reducirana, izgledi članova posade da se uguše od velikog broja otrovnih plinova izgarajućih kablinskih instalacija je smanjena. Neki slučajevi navode to da su požari uzrok gorenja čađe u uređajima za spaljivanje potrošenog ulja. Povoljno je, navodi NK, da otvori za čišćenje budu probijeni gdje su čađa i talog izloženi sakupljanju i da čišćenje bude redovito. Većina požara elekt. uređaja i instalacija, kao što su razvodne ploče i generatori, su uzrokovane pregrijavanjem sklopova ili spojeva provodnika kao posljedica izgarnog oštećenja. NK smatra mogućnost reduciranja takvih požara sa svakodnevnom provjerom spojnih dijelova električnih uređaja. Za spriječavanje požara zbog prelijevanja goriva sa cijevi za mjerenje tanka goriva, NK preporučuje upotrebu sustava mjerenja koji je u stanju održati hermetičnost čak u toku mjerenja. Otkriveno je da mjesta požara u strojarnici nisu podjednako raspoređena nego su koncentrirana po područjima visokog rizika. Posebno, uključujući prostore cijevi goriva spojenih na glavni motor i generatorske motore, cijevi goriva za gorače kotlova, ispušne cijevi turbopuhala i glavne razvodne ploče smatraju se najopasnijim područjima. Stoga se smatra neophodno povezivanje uređaja za otkrivanje požara ugrađenih u tim visokorizičnim područjima. također je otkriveno da je na najdonjoj platformi (engl; lower floor) strojarnice najmanja opasnost od požara. Ipak požari uzrokovani ljudskom greškom se javljaju tijekom varenja ili rezanja dok je brod u luci ili u doku. U tom slučaju bitno je, prije početka izvršenja radova, provjeriti trenutno stanje tog prostora jer se smatra da je to veoma učinkovito u suzbijanju požara.

*Luka Lukin*

# AZIMUT AZ 36



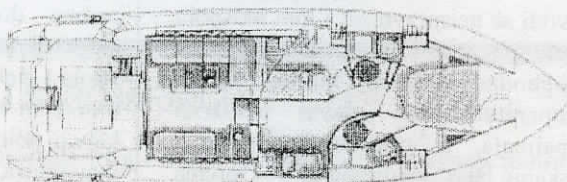
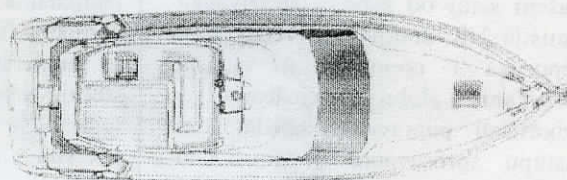
Najmanji Azimut je luksuzna, gotovo 12-metarska, motorna flybridge jahta. Ime mu je AZ 36 ili po talijanski "trentasei". AZ serija uključuje brodove od 36 do 50 stopa, dok puno ime Azimut nose brodovi veći od 50 stopa, a svi se Azimuti grade u Viareggio i Aviglianu, u Italiji. U brod se ulazi preko čvrstog mostića, a krmena platforma u posebnom spremniku skriva skale, od inoks-čelika i tikovine, za kupaće. Tuš s hladnom i toplom vodom sastavni je dio opreme kokpita. Na pramčanoj palubi je madrac za sunčanje dviju osoba. Danforth sidro od 20 kg na samom je kljunu pramca, a tu je i elektrovinč od 1 kW, koji se stavlja u

pogon sa tri mjesta - samog pramca te gornjeg i unutarnjeg komandnog mosta. Na komandnom mostu su tri sjedeća mjesta, sa spremišnim prostorima ispod njih, a platforma za sunčanje je duga 2 m i široka 1.6 m. Na mostu su udvojeni svi instrumenti oba motora, zajedno sa zvučnom i vizualnom alarmnom signalizacijom neispravnosti motora. Veliki magnetski kompas smješten je ispred vertikalnog kola upravljača. Upravljačke ručice za motore su na lijevoj strani. U salon se ulazi kroz pomična vrata. Unutra vlada raskoš lakiranog drva, debeli prekrivači poda te vrhunska tkanina zavjesa i presvlaka na sjedalima. S lijeve je strane klupa za pet osoba, s rasklapajućim stolom na jednoj nozi. Stol je pokretan zbog dizanja podnih pokrova. Desno je manja klupa i mali drveni kabinet koji ujedinjuje buffet, biblioteku i postolje TV seta. Na unutarnjem komandnom mostu, koji se nalazi na uzvišenom mjestu, uz instrumente dva motora nalaze se i uobičajeni navigacijski uređaji, te ehosonder i također i uklopna ploča brodskih elektrouređaja. Potpalublje krije dvije kabine, pramčanu i drugu manju. Pramčana je opremljena velikim dvojnim ležajevima i ormarom, a druga ima dva odvojena ležaja. Uz svaku kabinu je kupaonica sa WC-om. Kuhinja je opremljena s tri gorionika, mikrovalnom pećnicom, dvojnim sudoperom s pomičnom špinom, frižiderom od 120 litara i velikim spremišnim prostorom iznad i ispod radne plohe. Motori su turbodizeli, a brzina krstarenja je između 25 i 27 čvorova. Za sav ovaj užitak treba u osnovnoj konfiguraciji izdvojiti oko 400 milijuna talijanskih lira.

*Ivan Bakalić*

## OSNOVNI PODACI:

• DULJINA PREKO SVEGA	11.68 m
• DULJINA TRUPA	11.28 m
• ŠIRINA	3.96 m
• VISINA	4 m
• GAZ	1 m
• ISTISNINA	8.8 tona
• MOTORI	2x300 KS Caterpillar 3116 TA 2x300 KS Aifo 8061 SRM 30
• SPREMNICI ZA GORIVO	2x500 litara
• SPREMIK PITKE VODE	400 litara



Kraj ove školske godine obilježila su dva događaja na Veleučilištu vezanih uz studente.- POMORSKA VEČER i MALONOGOMETNI TURNIR U POVODU DANA DRŽAVNOSTI.

## POMORSKA VEČER VELEUČILIŠTA U DUBROVNIK

Prije rata nekadašnja Viša Pomorska škola -Dubrovnik, a kasnije pomorski fakultet organizirao je Pomorsku večer, odnosno zabavu za studente i to je prešlo u tradiciju. Završetkom rata došlo je i vrijeme obnavljanja te tradicije. Na veleučilištu je, kao što nam je poznato, osnovan studentski zbor s Slavenom Bogutom na čelu. Zajedno sa nekoliko ljudi pokrenuo je organiziranje Pomorske večeri. Odlučeno je da će se Pomorska večer održati u hotelu "plakir" na Babinom Kuku, gdje se organiziraju maturalne zabave pomorske škole. Sadržaj jedne ovakve zabave također je bio sličan maturalnoj, pa nam tako nije omogućena dvorana bez večere, što je značilo skuplju kartu. Drugi veliki promašaj bila je loša i zakašnjela promidžba, kako na radiju, tako i na plakatima. Prijašnji studenti (među njima i Marijo Kraljević, koji je inzistirao da se priredi ovakva zabava), rekli su nam da su to bile "najluđe" zabave u Gradu, a na jednoj je čak prisustvovao i Oliver Dragojević. Na Pomorskoj večeri svirala je grupa Video. Cijena ulaznice bila je 65 kn. s večerom, međutim, ono što je spasilo stvar jest to da je omogućeno i 100 ulaznica od po 35 kn. (također s večerom) koje su krenule samo dva dana prije zabave. Većinu troškova podnijeli su sponzori: Atlantska Plovidba,

Dubrovačka banka i naravno Veleučilište, te mnogi ostali sponzori, koji su sponzorirali lutriju. Među nagradama bila je vrša za ribu, peraje, podvodna puška, razni poklon-paketi, konzumacije u kafićima i pizzerijama, te kuponi za raznorazne ostale usluge. Dokaz da je lutrija zaista bila bogata je i glavna nagrada - putovanje u Pariz za jednu osobu. Ovu je nagradu osigurala je agencija za putovanja "Guliver", a dobio ju je jedan od glazbenika iz "Videa". Odmah u početku rektor je održao uvodnu riječ kojom je pohvalio studente koji su organizirali ovu zabavu, te rekao nekoliko riječi o samom Veleučilištu i njegovom novom ustroju. Moramo se zahvaliti i voditeljima s radio Dubrovnika koji su vodili program. Iako je na zabavi bilo svega oko 200 ljudi, atmosfera je u jednom trenutku doživjela svoju kulminaciju, koja je čak i meni dočarala kako su mogle izgledati te prijašnje zabave. Malo kasnije više se nije moglo vidjeti čovjeka za stolom, već su svi bili na plesnom podiju. Tako dobra atmosfera spasila je cijelu večer, te se nadamo da će iduće godine ovo biti stvarno vrhunska zabava, bar onakva kakva je bila prijeratnih godina.

*Damir Milat*

## MALONOGOMETNI TURNIR

### GRUPINA A

NAUTIKA IV  
BEEE I (2.ekipa)  
NAUTIKA I (1.ekipa)  
UBIL I  
BEEE I (1.ekipa)  
NAUTIKA II (2.ekipa)  
NAUTIKA I (2.ekipa)

Iako je originalno ovaj turnir bio organiziran za Dan državnosti zbog zauzetosti Studentskog zbora oko organiziranja Pomorske večeri finale turnira su se održali tek u srijedu 18.lipnja, umjesto za Dan državnosti. Na turnir se ukupno prijavilo 14 ekipa koje su podijeljeni u dvije skupine.Prva utakmica odigrana je 8.V. u 20:00 između favorita turnira Nautike IV i BEEE I usprkos lošem vremenu i skliskom terenu.Kišica nije zasmatala da se na tribinama okupi desetak gledaoca i tri kišobrana..Nakon ove prve utakmice slijedili su idućih dana i druge. Bilo je i slučajeva nedolaska pojedinih igrača, pa i čitavih ekipa na vrijeme i to najviše subotom, vjerojatno zbog

### GRUPINA B

BS III  
NAUTIKA III  
NAUTIKA II (1.ekipa)  
BS II  
PROFESORI  
BEEE II  
BS I

burne noći koja je predhodila tome. No, upravo je subotom bilo najviše gledalaca, čak i do stotinu, i to najviše da bi se divili (ne)umješnosti ekipe Profesora.Prvu utakmicu profesori su igrali neodlučno 1:1, da bi drugu izgubili čak 10:0 protiv ekipe BS I. To je ujedno i najveći poraz neke ekipe na turniru. U trećem susretu profesori su dobili pojačanje u vrsnom sportašu prof.Krila koji je u maniru najboljih nogometaša svijeta u svega nekoliko minuta zabio protivničkoj ekipi dva gola. No, ta dva gola ipak nisu spasila profesore od poraza.

U polufinale su se plasirale sljedeće ekipe: Nautika I (2.ekipa),BS II, Nautika IV i BS I. Polufinala su se održala 12.VI.u četvrtak navečer. Prva utakmica u kojoj je Nautika I (2.ekipa) pobijedila ekipu BS II 9:2 igrala se na rubu incidenta u kojem čak ni glavni sudac prof.A.Franušić nije bio siguran. No srećom sve se završilo sportski, pa su tako gledaoci mogli gledati iduću utakmicu u kojoj je ekipa Nautike IV dobila ekipu BS I 5:1.Nažalost ovaj broj izašao je prije nego što su se odigrale finale između Nautike IV i Nautike I (2.ekipa). Nakon tog susreta planirana je i revijalna utakmica između profesora i Nautike III. Najbolji strijelac turnira do finala je Ž.Prnjat BS I (13 golova), odmah poslije njega slijedi Favro Nautika IV (11 golova).

*Ivan Pamić*

# Mala priča o menzi XX

## PUŽ A LA CARTE

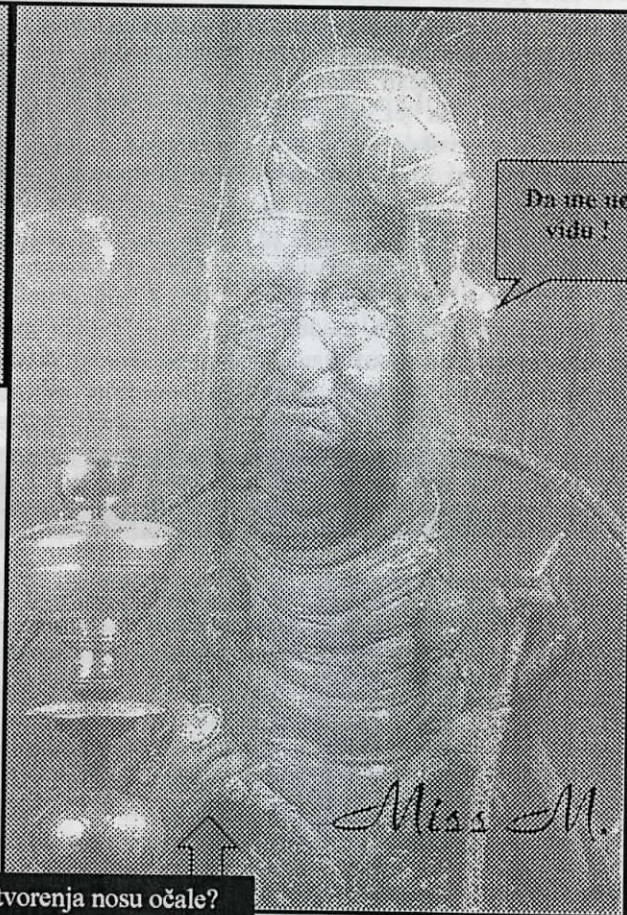
Proljeće je stiglo pa su iz zemlje i trave izgmizali mnogi gmizavci, gliste, te razne vrste proljetnih kukaca. Prema tome, ne moramo se čuditi što se neki zalutali puž g(k)olač nađe u zelenoj salati, koja obično nije zelena. Naime, puževi sa kućicama imaju mnogo proteina, kalcija, magnezija i ostalih nedefiniranih sastojaka. To upravo, potvrđuje da smo nakon teške zimske hrane (željezne vide) prešli na lakšu ljetnu hranu, obogaćenu prije spomenutim sastojcima. Znate li da u inozemstvu salata s puževima vrijedi više nego ona bez njih, što je dokaz da se ipak približavamo Europi. Trebalo bi isto malo bolje prati salatu.

### Kloniranje Miss.M.

Nakon Boom vijesti koje su preplavile Svijet, tako se s malim zakašnjenjem u trend ubacila Miss.M. Dakle klonirala se. Postoje dvije Miss.M. jedna koja prodaje bonove i druga koja ne prodaje bonove. Došao sam kupiti bonove oko 14 sati, a Miss.M. rekla je da je žena koja prodaje bonove otišla u 13 i 30, što znači da sam ja oko 14 pričao s onom Miss.M. koja ne prodaje bonove, a sutradan sam kupio bonove kod one Miss.M. koja prodaje bonove.

### Ta mala čudna stvorenja

Jedne subote menza je osvanula u svom punom sjaju. Pribor i nove čaše su bile uredno složene po stolovima, za ručak je bio bečki odrezak i tako to. Već sam se prestrašio da se ugostiteljsko-tr(g)ovačko poduzeće "Venimax" počelo brinuti za studente, pa da nećemo imati o čemu pisati u "Maloj priči o menzi". Kasnije je otkrivena ta velika tajna. Oko 13 sati stigla su ta mala čudna stvorenja, odnosno e-X-kurzija. Menza je vrvila od glasova djece. U to vrijeme studentima je bio zabranjen pristup u "studentsku" menzu. Moglo se, eventualno, nešto pojesti jedino u "kafiću Kolumbo" ili negdje u kancelarijama magnata "Venimax", međutim većina se odlučila za SANDwich. Spomenimo i Miss.M. Ovaj put podsjetila me na krotiteljicu lavova. Kako su djeca ulazila u menzu, tako ih je ona nekim štapom upućivala kroz vrata.



**Nagravno pitanje: Zašto mala čudna stvorenja nosu očale?**

### Vijesti iz budućnosti

Vrijeme 2050

Mjesto: svemirska postaja za prehranu studenata-KOLUMBIJA 300.

Udaljenost od Zemlje 30000 god. svj.

Starija zapovjednica svemirske stanice za prehranu studenata KOLUMBIJA-Miss.M. preporučila je kuharicama svakodnevnu upotrebu kibernetičkih grijalica pri spremanju hrane. Te kibernetičke grijalice nabavljene su u Neumu, još prije par godina, da bi tek sada bile stavljene u promet. Sada je instalirana prva takva, a kroz godinu dana bit će instalirana i druga. Miss.M. i u starijoj dobi svog života šarmira svoje goste svojim kibernetičkim frizurama.

Podsjetimo se da je Miss.M. još davne 1992 počela praviti takve frizure, pa je samim tim bila jedinstvena u Svijetu.

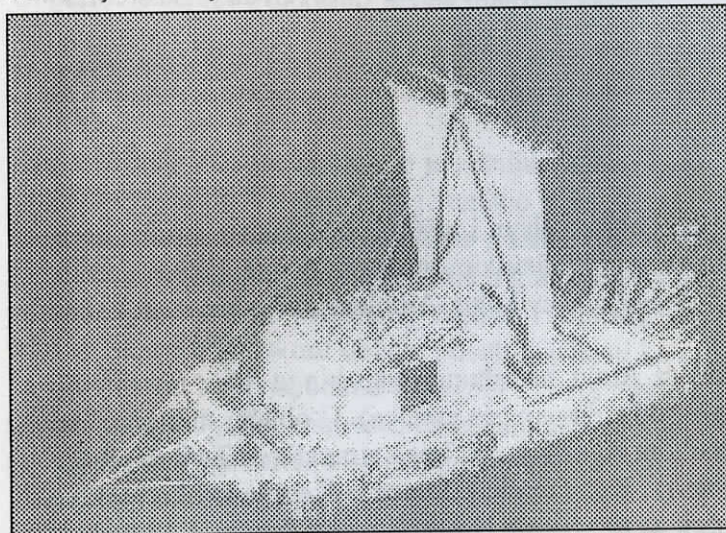
*Damir Milat*

VELIKI POMORSKI POTHVATI

# Kon tiki

U mjesecu travnju ove godine obilježena je 50 godišnjica legendarnog putovanja Thora Heyerdahla koji je sa pet članova posade (H.Watzinger, K.Haugland, B.Danielsson, E.Hesselberg i T. Raaby) krenuo 1947 iz Callaoa u Peru u na splavi od balse izgrađenoj prema indijanskoj tradiciji (vidi Gregal br.4.). Heyerdahlova namjera bila je da prijeđe Tih ocean na toj splavi do otočja Marquesas koristeći se pasatnim vjetrovima i oceanskim strujama i tako dokaže kako su u Polineziji mogli stići i Indijanci. Ekspedicija je izazvala veliko zanimanje pa je Thor tako dobio na polasku i filmsku kameru kojom je snimio svoje zanimljivo i dramatično putovanje. Taj film je 1952. godine u kategoriji dokumentarnih filmova dobio i Oskara. Poslije putovanja Heyerdahl je napisao i knjigu koja je prevedena na više od 60 jezika-"Kon-Tiki".

Kon Tiki poznat još kao Tiki ili Viracocha buio je legendarni svećenik i bog koji je prema tradiciji na splavi od balse napustio Južnu Ameriku i stigao u Polineziju. Thor Heyerdahl je zaključio da su Indijanci Južne



SPLAV OD BALSE-KON-TIKI

Amerike plovili daleko po pučini u splavima od balse i tako stigli do Polinezije. Heyerdahlovo mišljenje svi su dočekali sa podsmijehom. Nisu vjerovali da bi indijanci mogli preploviti goleme daljine gdje su harale oluje i visoki valovi. Stoga je Thor Heyerdahl sa prijateljima sagradio istovjetnu splav od devet velikih debala balse. Splav duga 14 metara i široka 5,5 metara s velikim četverokutnim jedrom i kormilom nazvana je Kon Tiki. Plovilo bez ijednog čavla ili metalnog dijela otislo se 1947

iz luke Callao u Peru. Odmah na početku Thor je pomislio da neće stići na cilj, jer se drvo napilo vode. No, on i družina mogli su odahnuti jer voda nije prodrla dublje od palca u debla, i to zbog toga što je Thor sukladno indijanskoj tradiciji koristio za gradnju splavi svježja debela natopljenih sokom koji je spriječio prodor vode u središta debli. Prije putovanja razni pomorski stručnjaci savjetovali su mu da koristi suha debela. To što ih nije poslušao Thoru i njegovim prijateljima spasilo je život. U toku plovidbe petočlana posada često je ronila ispod splavi kako bi provjeravali užad koja je povezivala njene dijelove. Užad se duboko usjekla u drvo, ali je držala čvrsto. Gradeći splav Thor je zamalo na nagovor istih "stručnjaka" upotrijebio čeličnu žicu umjesto užeta. Da je to učinio žice bi presjekle balsu poput maslaca.

Nakon brojnih pustolovina kao što su susreti sa kitovima, divovskim lignjama, kitopsinom, zatim lov morskih pasa i drugo, Kon Tiki se nakon 101 dana stigao u blizini jednog otoka. No splav se nasukala na koraljni greben koji je okruživao otok. Znanstvenicima-pustolovima pomogli su domoroci sa susjednog otoka, a sa radio-stanicom pozvali su pomoć. Otok na koji su se nasukali nazvali su Kon tiki.

Tako je Thor Heyerdahl dokazao da su Indijanci iz Južne Amerike mogli na splavima od balse stići do Polinezije. Kon Tiki je završio u muzej, a Thor Heyerdahl je nastavio sa dokazivanjem da su Egipćani mogli stići do Amerike na brodovima od papirusa. Stoga je 1969 sagradio brod kojeg je nazvao Ra I. Taj pothvat propao je na samo 800 km od ušća Amazone; polomila se krma i posada se jedva spasila. Godinu kasnije Thor je sa brodom od papirusa Ra II iz Egipta doplovio nakon 6 300 km do Bridgetowna na Barbadosu.

Savjet za kraj - obavezno pročitati Kon Tiki!

*Ivan Pamić*

# Sunce, božanski sjaj starih naroda

*Najveće civilizacije drevne zemlje obožavale su mnoge bogove između kojih je Sunce oduvijek zauzimalo počasno mjesto.*

*Nije bilo čudno obožavati Sunce jer je ono predstavljalo najveličanstveniju pojavu koja je ljude okruživala u prirodi. Velike moći boga Sunca prejudicirana su prepričavanjima u drevnim mitovima i legendama. Božanstvo Sunca postalo je jedano od najfantastičnijih božanstava zemlje ikad obožavanih.*

## BABILON

ŠAMAŠ, babilonski bog Sunca, Stvoritelj svjetla mrzio je mrak i zlo u svim oblicima. Vjerovalo se da je babilonski kralj Hamurabi od njega primio zakonik. Uz ostale velike moći vjerovalo se da ima moć lječenja i davanja života.

MARDUK je bio bog proljetnog sunca, razboritosti i mudrosti. Babilonci su vjerovali da je on stvorio svijet.

## EGIPT

Egipatski faraoni smatrali su boga Kopri ili Ra svojim pokroviteljem i zaštitnikom, čak su se sa njime i poistovjećivali uzimajući ga kao prefiks u svojim imenima i kraljevskim titulama. Prestavljali su ga kao čovjeka sa glavom jastreba na kojoj je bila zmija ili crveni sunčev kolut. Amblem mu je bio sveti kukac skarambej.

Ra, kao izlazeće sunce nazvan je Mentu, a kao izlazeće Atmu, na vrhuncu sjaja bio je Aton.

U svjetskom oceanu Nu postojalo je Neb-er-čer (gospodin do najveće granice). U obličju stvaraoca nazvanog Kopri ili Ra. U sjedinjenju sa svojom sijenkom stvorio je Šu, boga atmosfere i Tefnuta, boga voda iznad nebesa. Njihovo potomstvo je Nut (nebesa) i Keb (zemlja). Sunce je Keprijevo oko i tokom cijelog dana prelazi put od istoka prema zapadu, dok za to vrijeme Nut stoji iznad Zemlje. Kad padne tama, nut silazi prema zemlji dok se ne zaustavi na grudima Keba.

## INDIJA

U indijskoj mitologiji Sunčeva božanstva su brojna. Tako je Mitra sunce kao prijatelj, Surja oko bogova, jedan oblik boga Agnija, vatre, rođenog na nebu kao Sunčeva svjetlost, koji se vozio po nebu rastjerujući bolest i strašne snove. Savitre ili "onaj koji potiče i bodri" bio je zlatokosi, zlatoki, zlatoruki bog sa zlatnim jezikom. On je ostalim bogovima davao besmrtnost, a ljudima određivao dužinu života. Kao zalazeće sunce vodio je duše mrtvih u boravište pravednika. Višnu je bio poznat zbog svoja tri koraka, na zemlji, u

zraku i na nebu (istok, zenit i zapad) . Dijus bog nebeske svjetlosti ili opći otac , predstavljao je nebesa.

## KINA

Po kineskoj predaji prvobitni kaos bio je nalik na kokošje jaje i nije bilo ni neba ni zemlje, dok se iz jajeta nije rofio Pan ku. od njegovih teških elemenata nastala je zemlja a od lakih nastalo je nebo. Razlika između neba i zemlje povećavala se dnevno za 4 metra tokom 18000 godina, a time je rastao i Pan ku i ispunjavao prazninu svojim tijelom. Iz njegova tjela nastale su četiri strane svijeta , iz njegove krvi mora i rijeke a zemlja iz njegovog mesa. Njegov duh su vjetar i oblaci , glas mu je munja i grom, njegova kosa su zvijezde. Dok je lijevo oko Sunce, a desno mjesec.

Po drugoj predaji Sunce i Mjesec imal su zajedničkog predka , cara shuna. Postoji 10 sunaca i 12 mjeseci. Prije zalaza deset suaca kupaju se u jezeru uz Dolinu svjetlosti koja se nalazi uz istočnu granicu svijeta. Tamo se nalazi stablo po ili dud na čijim granama spavaju 9 sunaca , dok se deseto uspinje u majčinu kočiju koju vuku zmajevi po nebeskom svodu. Put završava kod drveta jo koje ima jarko crvene cvijetove koji simboliziraju noćno nebo.

## JAPAN

Ama-Terasu je boginja Sunca i osnivač kraljevske kuće a rođena je iz desnog oka boga Izanagija. Prvi kineski car je po predaji bio direktni potomak boginje sunca a time i svi ostali carevi. Obožavanje sunce prikazano je i na njihovoj zastavi.

## INKE

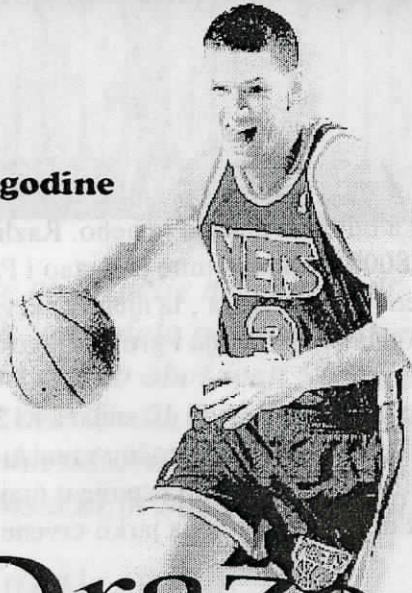
Bog stvoritelj Viracocha stvorio je zemlju , nebo i ljude, koji su se kretali u mraku jer nije bilo Sunca. Bili su zli i neposlušni Viracocha ih je uništio neke pretvorivši u kamen a neke podavivši u poplavi. Preživjeli su samo jedan muškarac i jedna žena u kutiji koju je vjetar odnio u Tihuanaco. Tamo je Viracocha stvorio sve narode, oblikujući likove i nošnje u glini. Dao im je jezik, pjesme, i sjeme koje treba posijati. Da bi odagnao tamu stvorio je Sunce , Mjesec i zvijezde i naredio im da se sa jezera Titicaca vinu k nebu. tako se Sunce u ljudskom obličju počelo uspinjati ka nebu objavljujući vođi Inka , Mancu Capacu da će on i njegov narod biti gospodari i podrediti mnoge narode. Oni su djeca Sunca i slušajući Viracocha izašli su iz zemlje, iz spilje Pacaritampo, na mjestu gdje je Sunce priv put diglo na nebeski svod i podjelilo dan od noći. Inke su boga sunca Inte prikazivali u vidu velikih zlatnih diskova sa zrakama i ljudskim licem.

## SLAVENI

Slaveni su Sunce i vatru smatrali djecom boga Svaroga , koji iz sunca rađa toplinu i svjetlost. Sunce je božanski kor , a zajednički sunčev simbol je plameni kotač premazan katranom koji se za vrijeme svečanosti vrito na motki. Niz svečanosti u čast Sunca održavano je u proljeće , dok se zimi slavio sećanost zimskog boga Koljada, u ljeto se slavio svečanost boga Peruna boga munje i groma.

*Dobriša Ćurković*

4. godine



# Dražen

## SJEĆANJE NA VELIKANA

Dana 7. lipnja navršava se četiri godine od tragične pogibije jednog od najvećih hrvatskih košarkaša svih vremena, Dražena Petrovića. Dražen se rodio 22. listopada 1964.g. u Šibeniku. Prvi košarkaški počeci su mu bili sa 13 godina i odmah se vidjelo da u njemu ima nešto. Sa 15 godina je počeo igrati za Šibenku, a ubrzo ga je njegov talent i uporan rad doveo do toga da je u 16. godini proglašen za najboljeg mladog igrača u državi. Tada je osvojio i prvi svoj trofej, doveo je mladu reprezentaciju do naslova juniorskih prvaka Europe. Sa 18 godina dovodi Šibenku do finala Kupa Koraća gdje gube od Limogesa. Slijedeće godine Dražen dovodi Šibenku do naslova prvaka Jugoslavije koji im dan iza političke mučke odmah oduzimaju. Ali, zanimljivo da Dražen nikad nije vratio tu medalju odnosno nije priznavao to oduzimanje koje je bilo potpuno nelegalno. Iste godine opet dolaze do finala Kupa Koraća i nakon toga europski klubovi i američka sveučilišta žele dobiti mladu zvijezdu. Šibenik postaje premalen za Draženove ambicije i dolazi vrijeme za odlazak. Iako ga je Šibenka pokušala zadržati, trener Sveučilišta Notre Dame došao iz Amerike da Dražena privoli na transfer, 1984.g. Dražen, na nagovor brata Aca prelazi u Cibonu i započinje najsajnije razdoblje njegove karijere. Dražen i Cibona su osvojili sve što se tada osvojiti moglo u slijedeće četiri godine. Dva puta europski prvaci, pobjednici kupa kupova, državno prvenstvo, državni kup i još su sedam puta igrali u finalima koje su izgubili. Na reprezentativom planu 1984.g. Dražen s reprezentacijom osvaja broncu na Olimpijskim igrama u Los Angelesu, 1986.g. na svjetskom prvenstvu Španjolskoj osvaja također broncu i 1987.g. na

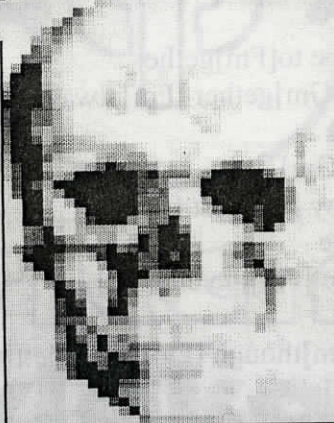
univerzijadi u Zagrebu osvajaju zlato. Dražen je publiku uveseljavao znajući ne jednom po utakmici dati i do 40, 50, 60 poena. U sjećanju ostaje njegovih osam trica zaredom protiv Limogesa kad je Cibona gubila sa 16 razlike ili kada je Dražen praktički sam pobjedio talijanski Simac sa svojih 46 poena i 25 asistencija. Svaka njegova utakmica bila je predstava i Dražena su tada prozvali košarkaškim Mozartom. 1988.g. Dražen prelazi u Real Madrid. Iste godine na Olimpijskim igrama u Seoulu s reprezentacijom osvaja srebrnu medalju. U dvije godine igranja u tom slavnom klubu Dražen je osvojio španjolski kup i kup kupova kada je Dražen protiv Caserte postigao 62 poena. Iz tog vremena postoji zgoda koja pokazuje koliki je Dražen profesionalac bio; kada je Real igrao protiv Cibone u Zagrebu Dražen je trebao pucati zadnja dva slobodna bacanja. Kako su oni bili presudni njegov brat Aco ga je molio da ih promaši, Dražen se samo nasmijao i pogodio obadva. Nitko nije mogao pretpostavljati da će njegova prva godina u Realu biti i posljednja. Pritisak iz NBA lige, odnosno Portlanda bio je prejak i te godine Dražen je prihvatio najjači izazov. Ali Portland je bio najgore razdoblje u Draženovoj karijeri. Trener nije vjerovao Draženu i on je većinu vremena prosjedio na klupi. U to vrijeme na reprezentativnom planu Dražen s reprezentacijom osvaja naslov prvaka svijeta, 1990.g.. Dražen prelazi u New Jersey Netse 1991.g. Dolazi i 1992.g. i prvi nastup Hrvatske reprezentacije na Olimpijskim igrama u Barceloni. U sjećanju ostaje polufinalna utakmica protiv Rusa i dva presudna slobodna bacanja koja Dražen hladnokrvno ubacuje u koš i dovodi Hrvatsku do finala Olimpijskih igara protiv Dream Teama SAD-a koji je bio sastavljen od NBA zvijezda (Michael Jordan, Magic Johnson, Larry Bird, Charles Barkley, Patrick Ewing, Scottie Pippen). Dražen, Toni Kukoč, Dino Rađa, Stojko Vranković i ostali nisu osvojili zlato ali su osvojili srebro zlatnog sjaja. Ostaje zapamćeno da je Hrvatska bila jedina momčad koja je vodila protiv Dream Teama. U svojoj posljednjoj NBA sezoni Dražen je bio prvi igrač svoga tima sa postotkom šuta od 52% i te mu je godine učinjena velika nepravda što nije pozvan na All-star game, što se ove godine dogodilo i Kukočem. Nakon te sezone Dražen je bio počeo razmišljati o odlasku iz NBA lige i povratku u Europu. Tada su došle kvalifikacije za Europsko prvenstvo 1993.g.. Dražen je tada odigrao posljednju utakmicu u Wroclawu, Poljska, protiv Slovenije, 6. lipnja. 1993.g. Nakon utakmice Dražen nije otišao s ostalim reprezentativcima u Zagreb nego je odlučio poći prvo u Njemačku i od tamo se vratiti u Zagreb. Vozila ga je njegova djevojka i na autoputu kraj Denkendorfa u Njemačkoj, kamion izlječe sa svoje strane puta i udara u auto u kojemu je bio Dražen. Dražen ostaje na mjestu mrtav i u 28. godini života odlazi u legendu.

*Ivan Bakalić*

# SEPULTURA

Prije više od godinu dana izašao je posljednji studijski album poznate brazilske trash grupe Sepultura. Vidjevši ga u R.K. Minčeta za 69 kuna nisam mogao odoljeti. Album je sniman u Malibuu u Kaliforniji, a neke snimke su napravljene u džunglama Amazonije. Stari obožavatelji Sepulture će pri prvom slušanju ovog albuma vidjeti da se dosta razlikuje od ostalih albuma. Ovaj put je Sepultura uz klasičnu postavu instrumenata, bas, bubanj i dvije gitare, koristila veliki broj tradicionalnih brazilskih instrumenata (timbau, berimbau itd.). Uz to na ovom albumu Sepultura je potpomognuta udaraljka

Carlinosa Browna i Davida Silvera te vokalima Mikea Pattona i Jonathana Davisa. Na ovom albumu Sepultura zalazi i u neke druge glazbene pravce pa su u suradnji sa D.J. Lethalom iz "House of pain" snimili sempliranu stvar "Look away" koja je po meni i najdosadnija stvar na albumu. Ali redom album počinje pjesmama: Roots, Attitude, Cut-Throat, pravi živčani uvod u album ala Sepultura. Zatim slijedi "Ratamahatta" interesantna pjesma sa podosta brazilskog ritma koja slavi život u Brazilu. Kao interesantnu pjesmu izdvojio bih "Dusted" koju je napisao Andreas Kisser. Sepultura kaže da im je to bila najteža pjesma na albumu, a uz bubnjeve na toj pjesmi Igor Cavalera svira i staru plinsku bocu. Na slijedećim pjesmama su korištene snimke iz džungle. U studenom 1995.g. Sepultura se uputila avionom i brdom opreme u džunglu i proboravila par dana u selu plemena Xavantes, koji su donedavno živjeli potpuno odvojeni od ostalog svijeta. Zajedno sa plemenom snimili su pjesmu "Itsari", koja će ljubitelje Sepulture posjetiti na pjesmu "Kiowas" sa albuma "Chaos A.D.". Pjesma je snimljena na temelju pjesme "Datsi Wawere", pjesme iz ceremonije za iscjeljenje Xavantesa. Pjesma je snimljena uživo zajedno sa plemenom. U pjesmi "Born stubborn" na kraju je korištena snimka pjesme "Wana ridobe" također pjesma plemena Savantes. Kao još jednu zanimljivost izdvojio bih središnji dio pjesme "Ambush", koji je snimljen uživo u kanjonu blizu sela



# ROOTS

plemena. Album završava pjesmama "Endangered species" koja se pita dali smo ugrožena vrsta i daleko najžešćom "Dictator shit", pjesmom inspiriranom brazilskom organizacijom "Tortura nunca mais", koja se bori protiv nečovječne torture ljudi u Brazilu. Uz ove pjesme nalazi se instrumental "Jasco" A. Kissera, uz čiji naslov je nacrtan list trave, pa vi poslušajte i prosudite. Šestnaesta pjesma koja nije naslovljena a snimana je također uživo u džungli sa različitim udaraljka, a traje 10-ak minuta. Za one koji možda čitaju ovaj članak, a ne slušaju Sepulturu par podataka o samoj grupi. Sepultura je osnovana 1984.g.. Osnovali su je braća Max i

Igor Cavalera iz Belo Horizonta u Brazilu. Max svira gitaru, Igor bubnjeve, Paulo JR. bas gitaru, a nakon prvog gitariste bendu se priključuje Andreas Kisser. U ovom sastavu Sepultura i danas svira. Prvi album pod nazivom "Morbid Vision" izdaju 1986.g., slijedi "Schizophrenia", 1988.g., te "Beneath the remains", 1989.g.. Godine 1991.g. izdaju album "Arise", a 1994.g. "Chaos A.D.". "Roots" je posljednji 1996.g. Odnedavno se u prodaji nalazi i dupli CD pod nazivom "Roots of Sepultura". Prvi CD je album "Roots", a drugi zbirka neobjavljenih snimaka i demosni maka pjesama sa starih albuma. Svi stari ljubitelji Sepulture će nakon prvog preslušavanja ovog albuma možda staviti ? nad njime, jer nakon što poslušate "Beneath the remains", što može biti lude i žešće od toga. Ali ako bolje poslušate ovaj album složit će te se sa mnom da može staj uz rame svim prethodnim albumima Sepulture. Ovaj album može biti sranje samo mojoj materi za koju je to ionako sve deračina, ali pravi ljubitelji Sepulture sigurno se neće razočarati ako svojoj kolekciji pridodaju album "Roots"

*Budući ing. Mihael Lujanac-Lujo*

# NO DOUBT

NO DOUBT (Tragic Kingdom)}

INTRO:

[Cm]

[Cm] You and me

We [Gm] used to be to [Fm] gether

E [Bb] very day to [Gm] gether [Fm] always [Bb]

I [Cm] really feel [Gm]

I'm [Fm] loosing my [Bb] best friend

I [Cm] can't believe

This [Gm] could be [Fm] the end [Bb]

It [Cm] look as [Gm] though [Fm] you're letting [Bb] go

And [D#] if it's real,

Well [Bb] I don't want to [C] know

CHORUS:

[Fm] Don't speak

[C#] I know just what you're [D#] saying

[C] So please stop ex [Bmb] plaining

Don't [C] tell me cause it [Fm] hurts [C#] [C]

[Fm] Don't speak

[C#] I know that you're [D#] thinking

[C] I don't need you're [Bmb] reasons

Don't [C] tell me cause [Fm] it hurts [C#] [C]

Our [Cm] memories

[Gm] They can be in [Fm] viting

But some are [Bb] altogether

[Gm] Mighty brighte [Fm] ning [Bb]

[Cm] As we [Gm] die, both [Fm] you and [Bb] I

[D#] With my head in my [Bb] hands

I sit and [C] cry

CHORUS

It's all ending

You gotta stop pretending who we are...

You and me

I can see us dying... are we?

CHORUS



# tiskara pavleković

MALA FIRMA ZA VELIKE POSLOVE

Tiskara Pavleković nudi usluge uvezivanja diplomskih radova po povoljnoj cijeni od 55 kuna po komadu.

Dodatna pogodnost za čitatelje **GREGALA** : 10% jeftiniji uvez svakome tko dođe sa svojim brojem Gregala.

Tel:412-799 Fax:412-779

Caffe bar **MIRAKUL** na Ekonomskom fakultetu svaki drugi četvrtak prije studentske zabave organizira vodka-party (nemojte propustiti; savjet je uredništva koje kašnjenje ovog broja opravdava upravo spomenutim događajem).

Uz to, svake srijede se organizira turnir u pikadu.

Ako želite proslaviti obranu diplomskog rada, sjetite se caffe bara

# MIRAKUL