

## *Pripada joj budućnost a teškoća i problema na pretek*

Hidrokrilna flota »INEX-NAUČIČKI TURIZAM« djeluje kao samostalna organizacija udruženog rada beogradskog poduzeća sa sjedištem u Splitu. Ona ima svoj specifičan razvojni put na kojem su stajale, i danas stoje razne teškoće i problemi. Prvi hidrokrilac zaplovio je našim Jadranom 1967. godine i bio vlasništvo »KOMETA« — pomorskog pogona splitskog »Aerodroma«. Zatim se broj glisera povećavao — kupljeno ih je još pet. U međuvremenu povećao se i broj vlasnika odnosno suvlasnika. Naime, splitski »Aerodrom« prilikom nabavke tih plovnih jedinica sklopio je poslovne aranžmane s ljubljanskim poduzećem »Prehrana«, današnja »Emona«. Nakon tri — četiri godine »Aerodrom« je uvidio da je ta flota za njega isušila luksuzna i skupa, da je u postojećim uvjetima nerenabilna i da je se kao takve treba što prije riješiti. Početkom 1971. godine svih šest hidrokrilaca prepušteno je, odnosno prodano beogradskom poduzeću »Inter-export« koje nabavlja još dva.

Hidrokrilci tipa »Kometa« izrađeni su u brodogradilištima Sovjetskog Saveza, imaju 135 brt., mogu primiti do 125 putnika. Strojevi od 2.000 KS daju im brzinu od 30 milja na sat. Ta brza plovila veoma su pogodna za obalni saobraćaj; za kratko vrijeme savladavaju udaljenost između luka na obali i prostor između kopna i otoka, tri puta su brža od klasičnih brodova, komforna su i vožnja je s njima atraktivna.

Broj hidrokrilnih glisera u svijetu raste iz dana u dan. Plove po morima, jezerima i rijekama. Susjedna Italija ima ih desetak, a SSSR gotovo 2.000. U Skandinaviji vodni, odnosno pomorski obalni saobraćaj nezamisliv je bez hidrokrilnih brodova. Oni čine razgranatu mrežu linija i povezivanja, imaju veliki udio u putničkom prometu. Očito je da hidrokrilnoj floti pripada budućnost. U nas, osim na Jadranu, plove još na Dunavu.

Ove godine prvi put četiri hidrokrilca su uključena u redoviti promet na relaciji Split — srednjodalmatinski otoci Brač, Hvar, Korčula i Vis. Ta prva plovna sezona koja je trajala od lipnja do listopada ohrabruje. Ostvareni promet na tim linijama je 11.000 putnika.

Ostali brodovi »Inex-naučnog turizma« koristili su se na izletničkim linijama između luka Istre i Venecije te u aranžmanu turističkih agencija »Atlas« i »Globtours« koje su u transferu ili vlastitoj organizaciji stranu klijentelu prevažale ili upućivale na izlete tim najbržim brodovima na Jadranu.

Ove godine flota hidrokrilnih brodova ukupno je prevezla nešto preko 100.000 putnika. Taj podatak nije beznačajan, ali on pokazuje i to da u odnosu na nekoliko prošlih sezona nekog osjetnog povećanja prometa nema. Uzrok je tome, pored ostalog, taj što je broj efektivnih sati po hidrokrilnom brodu ostao na istoj razini (oko 500 sati). S obzirom na cijene prijevoza, visokim troškovima održavanja i korištenja te flote to je tek polovina od fonda plovidbe koji može dati zadovoljavajuće poslovne rezultate. Posluje se ispod granice rentabilneta, iz godine u godinu polučuju se gubici. Nedovoljna zaposlenost, tj. slaba iskorištenost nije i jedina boljka te flote. Uzroci gubicima očito su dublji i višestruki.

Popravak, remont i servisiranje hidrokrilnih brodova prema mišljenju stručnjaka prilično su komplikirani pa ti poslovi zahtijevaju izuzetnu pažnju, mnogo znanja i stručnog rada. Zbog toga i dugog čekanja pri nabavci rezervnih dijelova i specijalnih materijala (limova i dr), nije baš lako naći brodogradilište koje bi popravljalo i održavalo te brodove.

Radi se na tome da Vranjic postane remontna baza za hidrokrilne brodove sovjetske proizvodnje što plove Sredozemljem. Naime, o tome su vođeni, i još nisu okončani razgovori između predstavnika vranjičkog brodogradionog poduzeća »Jadran« i »Interservisa« iz Novog Sada koji je generalni zastupnik za našu zemlju sovjetske tvrtke »Sudoimport«, preko koje su isporučeni hidrokrilci za naša poduzeća.

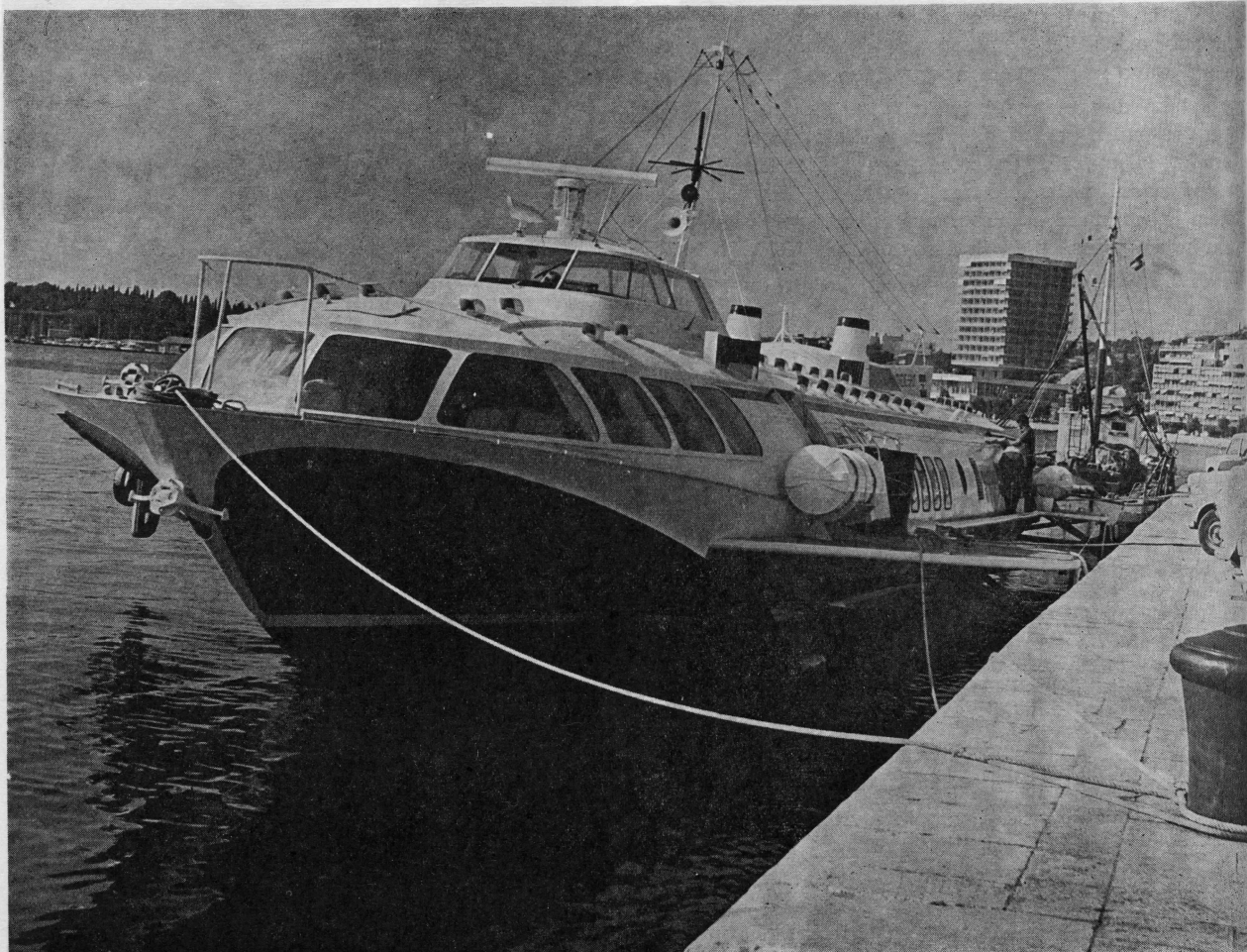
Za hidrokrilce kojima INEX raspolaže potrebni su specijalni gatovi za pristajanje. A pošto takvih gatova kod nas nema to je mogućnost kvara i oštećenja skija i drugih isturenih dijelova tim veća.

Na rezultate poslovanja sigurno su negativno utjecale i havarije. Hidrokrilni gliser »Kрила Splita« prilikom nasukavanja na rt Kobila na Braču u noći 22/23. lipnja 1973. godine pretrpio je teška oštećenja. Što u RZ »V. Skorpik« u Šibeniku, što u vranjičkom brodogradilištu »Kрила Splita« bila su na popravku preko dvije godine. Sličan udes dva puta doživjela su i »Kрила Budve«, zadnji put »iskočila« su na suho — na ploče otočića Lukovnjak kod Primoštena. Svojevremeno su i »Kрила Kostrene« pretrpjela lakša oštećenja.

Da ne bi došlo do onog najgoreg — likvidacije hidrokrilne flote potrebno je sanirati gubitke. »Inex-na-

utički turizam« je svojevremeno podnio Fondu zajedničkih rezervi općine Split obrazložen i argumentiran sanacioni program za likvidiranje gubitaka. Fond ga je dao na stručnu ocjenu Investiciono-komercijalnoj banci u Splitu. Budući ga ona nije povoljno ocijenila, zatražila je dodatne dokaze o djelatnosti podnesenog sanacionog programa. Odugovlačenje rješenja tog pitanja sigurno nije od koristi.

Da nam je suvremena hidrokrilna flota potrebna u tome nema sumnje. Potrebna nam je iz više razloga; za povezivanje luka i turističkih centara na obali, za povezivanje otoka s kopnom, te za unapređenje pomorskog saobraćaja i turizma. Prema tome za očekivati je da će za njene teškoće i probleme biti u buduću više razumijevanja od strane odgovarajućih ustanova, organa i organizacija.

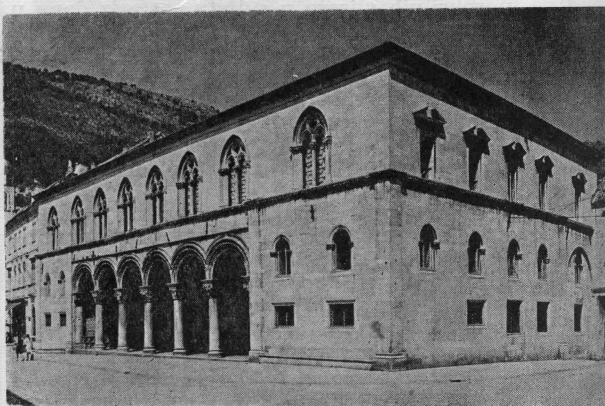


»KRILA KOSTRENE« u Splitskoj luci

## Juraj Matejev Dalmatinac

Brojnim kulturnim manifestacijama obilježena je ove godine u našoj zemlji 500. obljetnica smrti velikog hrvatskog graditelja i kipara Jurja Dalmatinca. Središnja proslava održana je u Šibeniku gdje je 21. rujna novouređenim prostorijama Kneževe palače predsjednik Sabora SR Hrvatske dr Ivo Peršin otvorio izložbu pod nazivom: Juraj Matejev Dalmatinac-graditelj i kipar. Na izložbi su bili izloženi originalni kipovi Jurja Dalmatinca, odljevi njegovih najznačajnijih djela i velik broj arhitektonskih i fotografskih snimaka. Dan kasnije počeo je trodnevni simpozij o životu i djelu Jurja Dalmatinca kojemu je prisustvovalo 80 znanstvenika iz naše zemlje, SAD, Italije i SR Njemačke.

Juraj Dalmatinac se rodio u Zadru oko 1400. godine, a umro u Šibeniku 1475. O njegovoj porodici, mladosti i školovanju postoje škrti podaci. Kao mladić napušta rodni grad gdje mu skućene prilike nisu omogućavale razvoj. Odlazi u Veneciju koja je tada bila umjetničko središte i gdje je mladi darovitij Juraj mogao



Knežev dvor u Dubrovniku



Kip sv. Vlaha u prirodnoj veličini čovjeka u ljetnikovcu Sorkočević na Lapadu

razviti svoj talent. Odatle se vraća u domovinu kao priznat i poznat majstor i tu na tlu gdje je ponikao ostvarit će svoja najbolja djela i ostaviti potomstvu dokaz svoje genijalnosti. Više od trideset godina radi i djeluje u Šibeniku, Pagu, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Ankoni.

Najpoznatije Jurjevo djelo je monumentalna katedrala u Šibeniku. Ova prekrasna kamena građevina je u gotičko-renesansnom stilu. Pri gradnji majstor koristi nova i originalna rješenja. Posebno impozantno i vjerno djeluje niz od 74 glave na apside katedrale. U realističkoj maniri majstor je isklesao lica koja su ga okruživala, ovjekovječio je u kamenu žitelje Šibenika i okolice, obrtnike i trgovce, mornare i ribare.

Kao najpoznatijeg i najboljeg tadašnjeg našeg kipara i graditelja Jurja Dalmatinca pozivaju i u ostale dalmatinske gradove. U Zadru radi u franjevačkoj crkvi i samostanu. Ti se radovi, međutim, nisu sačuvali. Potom ga nalazimo u Splitu gdje dobija narudžbu za izradu oltara sv. Anastasija u splitskoj katedrali. No Juraj Dalmatinac ne gradi samo sakralne objekte. U Splitu projektira palaču Papalić, a pečat njegovog djelovanja naći ćemo i na drugim građevinama Splita. S druge je strane Jadrana, u Ankoni, izgradio pročelja crkava sv. Franje i sv. Augustina te Ložu trgovaca.

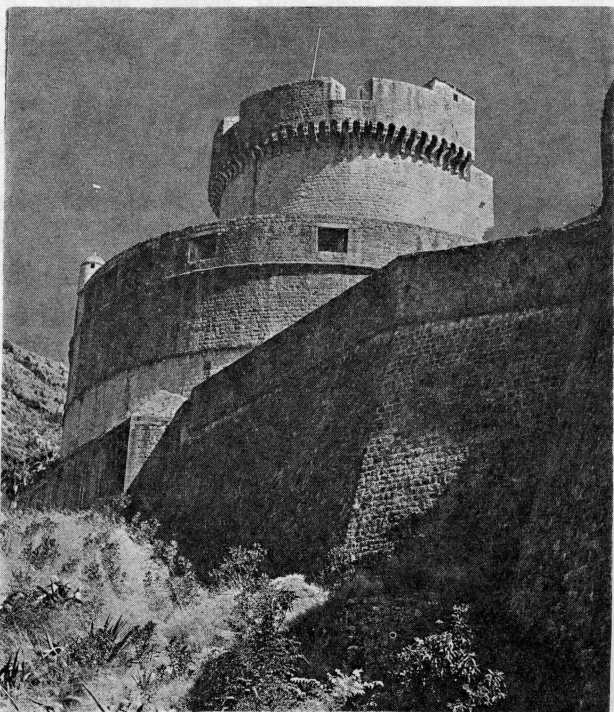
U doba Jurjeva života osobito se razvila građevna djelatnost u Dubrovniku. To je vrijeme kada grad-republika dobiva današnje obrise, kada u strahu od turske najezde i drugih opasnosti niču ili postaju više kamene zidine, grade se nove kule i pojačava se već izgrađeno. Te opsežne građevinske zahvate omogućuje privredni uspon. Za djelatnost takvu i tolikog opsega potrebni su graditelji, kipari, klesari, stoga Dubrovnik sklapa ugovore s poznatim inozemnim i domaćim majstorima. Među njima je i Juraj Dalmatinac. On stupa u službu Dubrovačke Republike godine 1646. Oprezni Dubrovčani sklapaju najprije ugovor samo na četiri mjeseca i to uz uvjet da ako tokom toga vremena ne

zadovolji mogu da ga otpuste, plativši mu ono što je izvršio. Njegovim radom Dubrovčani su bili zadovoljni što potvrđuje i činjenica da mu je kasnije povjerena vodeća uloga državnog protomajstora.

Juraj Dalmatinac se s dva pomoćnika zaposlio na gradnji zidina. Prvi njegov rad je četverouglasta kula sv. Katarine. Zapravo, majstor Juraj iz Šibenika, kako ga dokumenti nazivaju, ovu je kulu samo nadgradio i usavršio. Uz ime ovog vrsnog graditelja vezana je i gradnja najviše i najljepše dubrovačke kule Minčete. Početak njezine izgradnje pada u 1455. godinu. Nakon izvesnog vremena radovi se obustavljaju, da bi se zatim nastavili po modelu i uputama poznatog graditelja Michelozzija. Nakon njegovog odlaska dovršenje utvrde povjerava se Jurju Dalmatincu. Po njegovim nacrtima je i dovršena gradnja Minčete.

Za vrijeme boravka Jurja Dalmatinca u Dubrovniku obavljali su se radovi na obnovi i preuređenju eksplozijom oštećenog Kneževog dvora. Majstor Juraj i toskanski graditelj Michelozzo Michelozzi izradili su nacрте za obnovu koje dubrovačka vlada odbija. To odbijanje navede Michelozzija da napusti Dubrovnik. Juraj Dalmatinac ostaje i pretpostavlja se da je on ipak učestvovao u radovima oko izgradnje Kneževa dvora barem uputama, jer je kao iskusen graditelj mogao da daje savjete.

U Historijskom institutu JA u Dubrovniku čuva se kip sv. Vlaha zaštitnika Dubrovačke republike. O ovom djelu Jurja Dalmatinca akademik Cvito Fisković piše... U tom djelu nije izbila Jurjeva naglost u pokretima, izrazu i odjeći. Kao da se na izmaku njegova života stišala i obuzdala u odmjerenoj sredini oprezne i podozrive Republike. U svečevu tijelu, u mirnoj kretnji i u misaonom licu mudra starca, koji drži zbijeni model svog utvrđenog grada, izrazio je i oličio simbol male Republike koja se svojom posredničkom trgovinom i pronicavim diplomatskim snalaženjem održala u nizu stoljeća između krvavih sukoba Istoka i Zapada...



Tvrđava Minčeta

Graditelj i kipar, fortifikator i urbanist Juraj Dalmatinac predstavlja jedno od najvećih imena u starijoj hrvatskoj umjetnosti. U međunarodnim pak relacijama djelo Jurja Dalmatinca značajan je doprinos evropskoj umjetnosti.

V. D.