

GRADNJA MARINE U ZADRU

Među najljepšima i najbolje smještenima

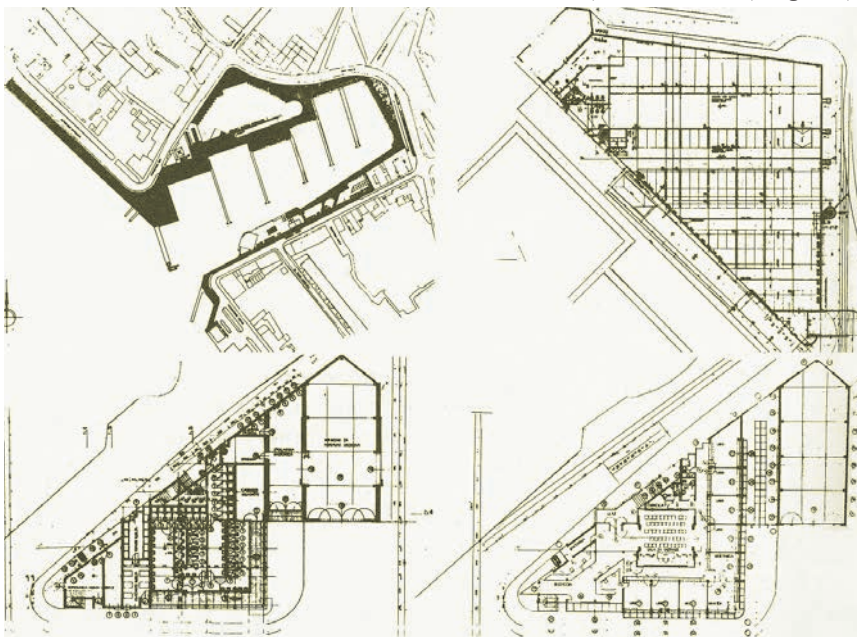
PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Jedan od glavnih problema *Tankerkomerca* upravo je *Marina Zadar* na koju je upisano vlasništvo nad cijelim terenom, a za to se s vremenom zainteresirao i DORH

U našim prikazima negdašnjih gradilišta došli smo i do *Građevinara* broj 4 iz 1985. i prikaza gradilišta marine u Zadru (današnji je naziv *Marina Zadar*) koji su napisali Vladimir Macan, dipl. ing. građ. i novinar Petar Požar. U početku se ističe kako je u to doba građeno mnogo novih marina radi "otvaranja" naše obale nautičkom turizmu, ali da je zadarska marina posebno zanimljiva i privlačna građevina.

Navodno se ideja o gradnji marine u uvali Vrulje u sastavu Gradske luke (sjeverno od Poluotoka) javila već u šezdesetim godinama 20. st. i to u ondašnjem poduzeću *Jugotanker* (današnja *Tankerska plovidba d.d.*) u kojoj je bio osnovan poseban servis za održavanje i popravak manjih plovila. No o tome se ozbiljnije počelo razgovarati tek početkom

osamdesetih godina kada je u Urbanističkom zavodu u Zadru izrađen urbanistički projekt, a potom je u ondašnjem velikom zadarskom projektnom birou *Donat* izrađena cjelokupna projektna dokumentacija. Planirana je gradnja



Crteži Marine Zadar (iz članka)



Pogled iz zraka na središte Zadra s naznačenim položajem Marine

marine na površini od 3,5 hektara, sa sadržajima poput upravne zgrade, spremišta brodova i parkirališta, restorana i kafića te trgovine brodske opreme, ali i hotela, poslovnih zgrada i parkirališta. Velik je dio tih građevina već izgrađen prije napisa, a za osiguravanje potrebnog prostora srušeno je više građevina ukupne površine 5380 m².

Investitor je gradnje marine bio *Tankerkomerc*, poseban dio *Jugotankera*, a prethodna je istraživanja obavila tvrtka *Rijeka-projekt* u suradnji s Fakultetom građevinskih znanosti Sveučilišta u Rijeci u sastavu Građevinskog instituta Zagreb.

Projekte je, kako je rečeno, izradila PRO (projektne radna organizacija) *Donat*, a

odgovorni je projektant arhitektonskog dijela bio Ante Uglešić, dipl. ing. arh. sa suradnicima, dok je projektant pomorskih radova i infrastrukture bio Nado Predovan, dipl. ing. građ., također iz *Donata* čiji su djelatnici izradili i sve ostale projekte. Radove je izvodilo poduzeće *Jadran* iz Zadra, a pomorske građevine *Pomgrad* iz Splita.

Marina se počela graditi krajem 1982., pa je prva faza (nazvana "vezovi") završena 1983., a druga faza (ugostiteljsko-turistički sadržaji) u ljeto 1984. Za posjeta gradilištu proširivali su se prodajni prostori i ostale građevine.

U kombinaciji elemenata tradicionalne arhitekture i brodogradnje ima naznaka postmoderne, a projektant je Ante Uglešić ostvario sklad vanjskog i unutrašnjeg prostora

U prvoj su fazi izgrađene dvije građevine (zapadna i istočna), na suprotnim stranama uvala, ali i vezovi u uvali te uz lukobran. Zapadna se građevina od recepcije na uglu širi u dubinu uvala. Pritom se volumenom uz recepciju posebno ističe uprava marine, dok se servisi i spremišta za brodove nižu u nastavku. U časopisu *Čovjek i prostor* s kraja 1983. zabilježeno je (a u napisu citirano) da se ta građevina kombinacijom elemenata tradicionalne arhitekture i brodogradnje (lukovi, odnosi cjeline sa zidovima i rampom, detalji vanjskog stubišta i balkona, zaštita od sunca...) ima elementa postmoderne. Pritom je ostvaren sklad vanjskog i unutrašnjeg prostora, čemu pridonosi i ostakljenje cijele etaže. U istom se napisu, međutim, napada istočna građevina kao svojevrsni nesporazum u prostoru, nastao u izradi urbanističkog projekta. Naime, htjela se stvoriti nova vizura s mora koja bi prekrila heterogena pročelja stambenih zgrada, ali se u tome nije uspjelo i dobiva se dojam pretrpanosti.

Rečeno je već da su na gradilištu srušene mnogobrojne zgrade, posebno one koje su služile prijašnjem brodogra-



Prikaz ugradnje betona



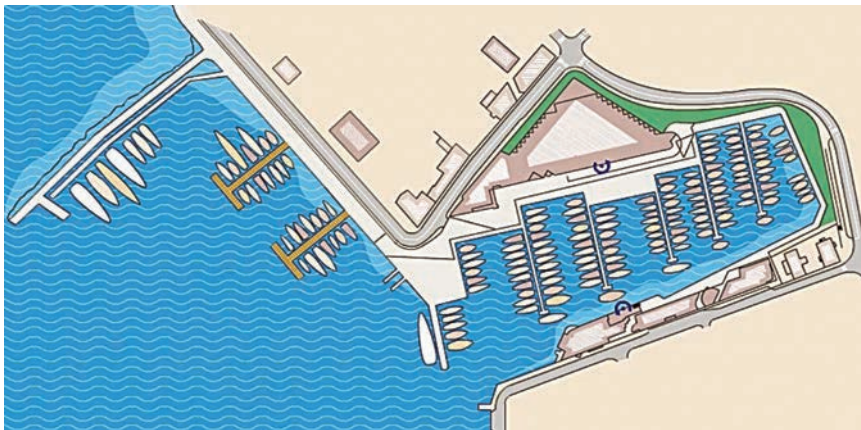
Upravna zgrada snimljena nakon izgradnje

dilištu. Trebalo je ujedno iskopati i na drugo mjesto odložiti podmorski mulj, ali i iskop od približno 31.000 m³. Tako je ostvarena mogućnost da se u mari-ni može usidriti približno 300 brodova u moru i do 200 brodova u zatvorenim spremištima. Ipak za svaki je slučaj izgrađena i svojevrsna "depandansa" u Velom lžu.

U nastavku se spominju ugrađene količine raznovrsnih materijala, što je nekad bio, a često je i danas, nezaobilazan dio opisa svakog gradilišta. Tako je navedeno da je u radovima koji su prethodili posjetu ugrađeno 6200 m³ betona i 600 tona armature te 25.000 m³ podmorskog nasipa i izgrađeno 600 m podmorskog zida u koji je ugrađeno 2500 m³. Ugrađeno je i 300 m buševnih pilota (tipa *Benota*) te izgrađeno ili

montirano približno 500 m novih gatova te razne druge lučke opreme. Ukupno je izgrađeno 6000 m² zatvorene površine.

Tijekom posjeta na gradilištu nije bio nazočan inženjer gradilišta iz *Pomgrada* Petar Čerina, dipl. ing. rud., pa su autori napisa razgovarali sa Šimom Obratovom, dipl. ing. građ. iz *Jadrana*. On je istaknuo kako su se zbog projektnog rješenje i iznimno kratkih rokova morali posebno organizirati, čak su oborili i neke graditeljske rekorde, osobito za zadarske prilike, pa su u jednoj produženoj smjeni uspjeli ugraditi 420 m³ betona. Usto su prvi put ugrađivali nekoliko tisuća armiranobetonskih perforiranih ploča. Sve je to obavljeno praktički u središtu grada, ali i uz istodobno obavljanje podmorskih radova.



Današnji tlocrt Marine Zadar

Bilo je sve to što je o gradilištu zabilježeno u toj relativno kratkoj reportaži kojoj je pridodan i jedan skupni crtež te dvije fotografije. Sudeći prema crtežima čini se da su naknadno vezovi marine prošireni sve do gradskog lukobrana. Ipak Marina Zadar ima i dalje 300 vezova u moru i 200 suhih vezova (koliko je bilo projektirano) te svu ostalu opremu poput dizalice i automatskog navoza te servis za eventualne popravke ili rezervne dijelove. Pritom je vrlo sigurno uočište jer je prirodno zaklonjena od vjetrova. Usto nudi i mogućnost iznajmljivanja motornih brodova ili jedrilica preko *Marina Zadar Charterra*, ali i prehranu u svoja dva restorana – *Maestralu* i *Casinu Zadar*. Marina je nositelj i *Plave zastave*, ekološke markice koja je dokaz čistoće,

sigurnosti i dobrog održavanja. Ujedno i dalje posjeduje *Marinu lž* u središtu Zadarskog arhipelaga, udaljenu 14 nautičkih milja, a čini se da stalno posluje vrlo uspješno.

Od sudionika spomenutih u reportaži valja istaknuti da je glavni projektant Ante Uglešić danas vrlo uspješan zadarski arhitekt i urbanist. U posljednjih je nekoliko desetljeća izveden cijeli niz njegovih građevina različitih namjena, od javnih do privatnih i od poslovnih do društvenih. Ipak najpoznatiji mu je projekt uređenje Poljane pape Ivana Pavla II u sklopu zadarskog Foruma jer je jednostavnošću organizacije prostora i osmišljenošću s malo oblikovnih detalja nenametljivo osmislio tisućljetni prostor. Za to je djelo 2011. dobio Nagradu grada Zadra i *Cemexa Hrvatska*.



Sadašnji izgled upravne zgrade

Projektant pomorskih radova i infrastrukture karizmatički i dugogodišnji direktor *Donata Nado Predovan* (1933.-1999.), umro je nažalost prije gotovo 15 godina, a nedugo je potom prestala djelovati i ta velika zadarska projektantska tvrtka. Doduše u Zadru postoji tvrtka istog imena, ali ona nema mnogo veze sa svojim slavnim prethodnikom. Štoviše, prije nekog vremena objavljeno je da je oštećen dio projektne dokumentacije na koju nitko ne pazi i koja nije arhivirana. To je zaista šteta jer je negdašnji *Donat* projektirao sve infrastrukturne i druge zahvate i ta dokumentacija može biti dragocjena u budućim restauracijama ili obnovama.

Za sudionika u razgovoru Šimu Obratova nismo uspjeli ništa doznati.

Tankerkomerc d.d. osnovan je 1980. kao posebno poduzeće ondašnjeg *Jugotankera* i u međuvremenu je izrastao u cijenjenu tvrtku, a sada je ipak u teškoćama

Sadašnji *Tankerkomerc* d.d. Zadar osnovan je 1980. kao poduzeće izdvojeno iz ondašnjeg *Jugotankera*, a zbog objedinjavanja vanjskotrgovinskog poslovanja Zadra i zadarske regije. Čini se da odavno više nije ni u kakvoj vezi sa svojim osnivačem *Tankerskom plovidbom* d.d., brodarom s petnaestak tankera i brodova za rasuti teret koji je donedavno bio u velikim teškoćama. No sada se pojavljuje među zainteresiranim za privatizaciju drugog brodar – *Jadroplova* iz Splita. Ta je privatizacija upravo u tijeku, a za nju je navodno zainteresiran grčki brodovlasnik Nicos Tsakos, jedan njemački investitor te jedna izraelska i tvrtka s Bliskog istoka. *Tankerkomerc* je u međuvremenu bio izrastao u cijenjenu i respektabilnu tvrtku, a upravo je marina u Zadru bila početak njihova velikog uzleta. S vremenom su bili razvili snažnu trgovačku djelatnost te otvorili osamdeset slobodnih carinskih prodavaonica na prostoru negdašnje Jugoslavije. Ulagali su



Brodice u Marini

u razvoj vanjskotrgovinskog poslovanja i istodobno unapređivali otkup, prodaju i preradu ribe. Ipak rat od 1991. do 1995. usporava njihov razvoj, a posebno su stagnirale turističke aktivnosti što je uvjetovalo i smanjivanje broja zaposlenih.

U poslijeratnom razdoblju ponovno su krenuli s podizanjem gospodarskog rejtinga tvrtke u postojećim segmentima i osnivanjem novih. Jedna od njih je služba inženjeringa koja se okrenula obnovi ratom opustošenih područja. Planira se povećanje Marine, osnivaju se nova poduzeća za izgradnju sportskih i rekreativnih brodova te za sušenje pršuta i drugih suhomesnatih proizvoda.

Danas zapošljavaju nešto više od 300 radnika, a u sastavu imaju Marinu Zadar, Motomarinu servis, TTTR (Terminal i trgovina tekućom robom), Tankremont, Opskrbu brodova i agencija, Adriatic Agenturen (agencija u Nizozemskoj), Donat Boats i Pršutanu u Posedarju.

Sada su u složenom postupku predstečajne nagodbe, a jedan od glavnih njihovih problema je upravo Marina Zadar, točnije utvrđivanje granica obuhvata luke nautičkog turizma. To je pitanje bilo dvojbeno više od 15 godina, nakon

što je Tankerkomerc u pretvorbi i privatizaciji upisao vlasništvo nad cijelim terenom s marinom, a to je provedeno u zemljišnim knjigama. Problem je bio u nedefiniranom statusu tzv. pomorskog dobra, pa se s vremenom za to zainteresirao DORH i Tankerkomerc više nije mogao raspolagati terenom. Država je potom počela ispostavljeti račun za koncesijsku naknadu, pa su uslijedili i brojni sporovi. Tek je krajem 2013. postalo pravovaljano rješenje o određivanju pomorskog dobra i potom su državne tražbine uključene u postupak predstečajne nagodbe koja je započela početkom 2014. Zapravo, tek se sada



Pogled na Zadar sa sjevera s Marinom Zadar u prvom planu

može utvrditi koncesijska naknada za pomorsko dobro na kojem se nalazi marina, ali i raspisati natječaj za dodjelu koncesije.

Čini se da je za Marinu Zadar zainteresirana turska Dogus grupa koja je u posljednje vrijeme jedan od najvećih ulagača u dalmatinski turizam

I tu se pojavljuje turska Dogus grupa, multinacionalna kompanija s više od 30.000 zaposlenih u vlasništvu bogataša Ferita Sahenka, koja je u posljednje vrijeme jedan od najvećih ulagača u dalmatinski turizam. Dogus grupa već u svom vlasništvu ima obližnje marine Borik i Dalmacija, a u Mandalini u Šibeniku, na mjestu bivše vojarne Kuline, ima marinu za megajahte. Tu planira i gradnju luksuznog hotela (trebao bi biti završen 2015.), a gradit će se i nekoliko raskošnih vila s bazenima. Dogus grupa je nedavno kupila i Villu Dalmaciju u Dubrovniku, a štoviše počela je preuređivati staru i zaštićenu zgradu Maraske na zapadnom ulazu u Marinu Zadar u prvi zadarski hotel s pet zvjezdica. Zna se da Dogus grupa ima 11 % dionica ACI-ja (koje je kupila od malih dioničara), a čini se da je drži i dio dugova Tankerkomercu u predstečajnoj nagodbi. U svakom slučaju javno je obznanila da je zainteresirana za dobivanje koncesije za marinu.

Vjerojatno će ulazak u sastav Dogus grupe biti sudbina Marine Zadar, jed-

ne od najljepših i najbolje smještenih naših marina s pogledom na povijesnu gradsku jezgru, koja je izgrađena prije tri desetljeća i nalazi se na domak brojnih srednjo dalmatinskih otoka.