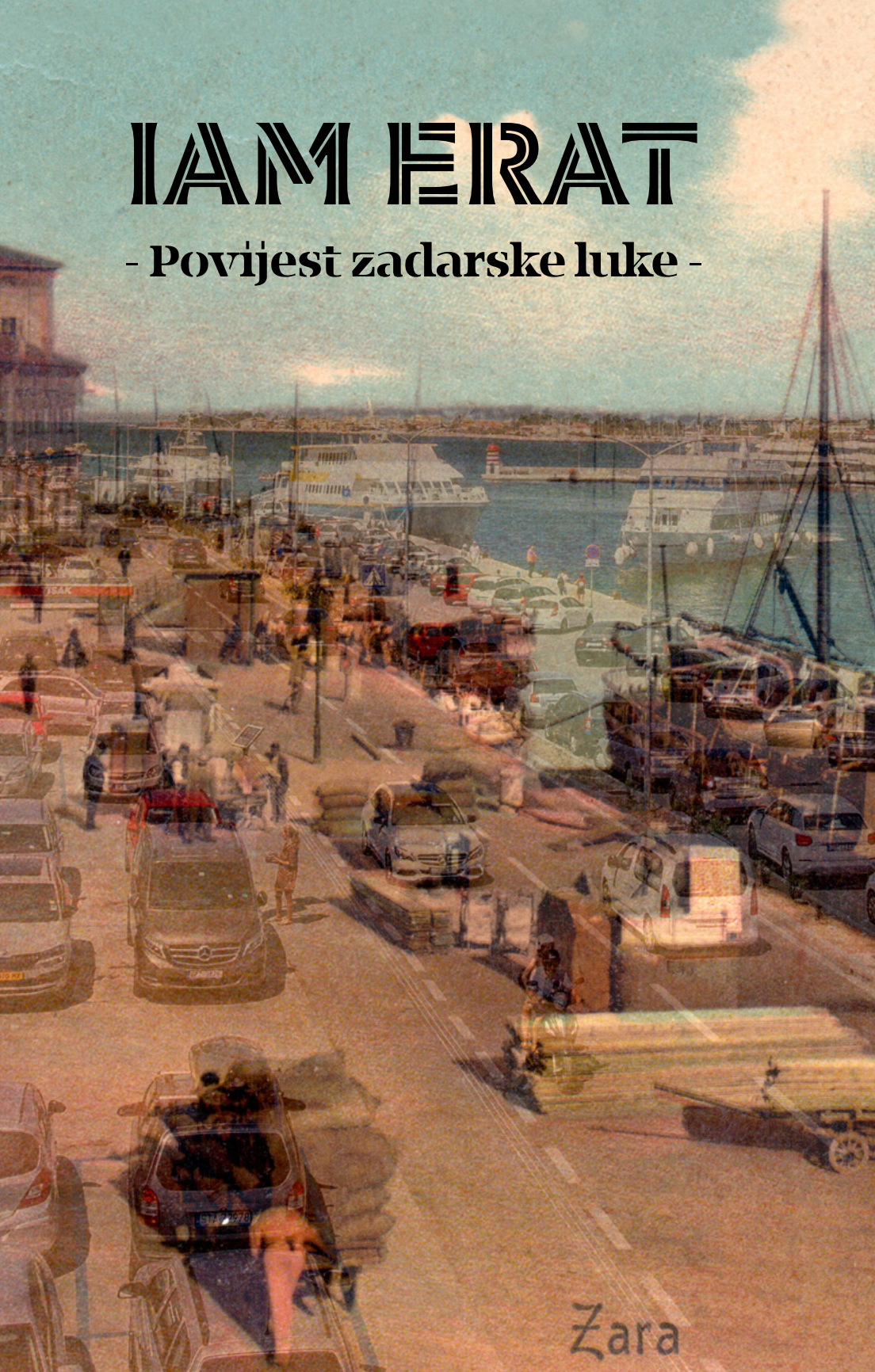
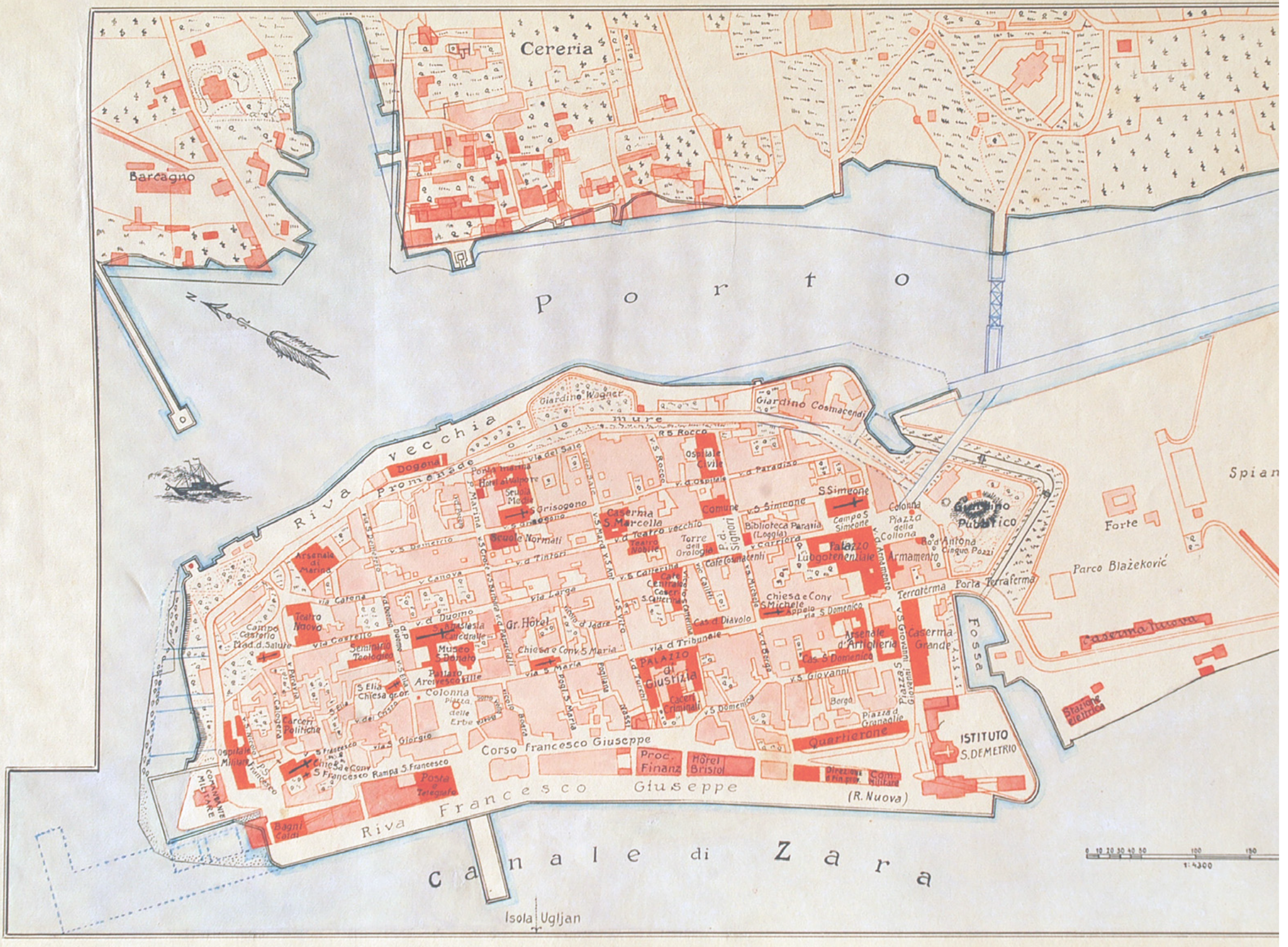
# IAM ERAT

## - Povijest zadarske luke -



# Pianta della città di Zara. – Tloris grada Zadra.

## Plan der Stadt Zara.



Povijest jedne luke priča je o dolascima i odlascima, životu u nastajanju i nestajanju, vječnom kretanju i beskrajnom čekanju. Uvale su to života, okupane morima i natopljene suzama svijeta, kako jedan pjesnik reče, ali i skloništa, pličine ili jazine za sve one uhvaćene u nevremenu, nepogodi i nesreći. Sve su luke tako iste.

Kroz partnerstvo u INTERREG – IT-HR, projektu REMEMBER (*REstoring the MEmory of Adriatic ports sites.Maritime culture to foster Balanced tErritorial growth)*, jedan dio našeg vremena, ljudskih resursa i ljubavi prema toj vječnoj plovidbi, posvetili smo aktivnostima u očuvanju sjećanja, zapisa i manifestacija kulturne baštine naše luke i grada, na način koji je, vjerujemo, u jednakoj mjeri zanimljiv kako svjetskim putnicima i europskim građanima, tako trgovačkim kompanijama i lokalnim, regionalnim i nacionalnim institucijama.

Naša je luka, kako reče jedan drugi pjesnik, nastala prije tri tisuće godina kada su u praskozorje novog Jadrana i Mediterana, na vjetrometinama salivenim od željeza i jantara, bačene prve mriže i dočekani prvi putnici. Tu smo tradiciju očuvali do današnjih dana, zato čvrsto vjerujemo i u njezinu budućnost.

*Lučka uprava Zadar*






Zadar je bio središte šireg liburnskog područja, a bio je grad još prije nego što ga je car Gaj Julije Cezar Oktavijan promaknuo u jadransku koloniju rimskih građana. To ga je dodatno urbaniziralo i osnažilo u funkciji koju je nastavio obavljati u doba Rimskog i Romejskog Carstva (Bizant), kao samostalna gradska komuna, u vrijeme Mletačke Republike, Napoleonove Ilirije, Austrijskog Carstva i Austro-Ugarske Monarhije.

Drevni i urbani korijeni Zadra zato su i naveli romejskog cara Konstantina Porfirogeneta da još 950. godine zaključi, makar pogrešno, kako latinizirani naziv Zadra – Iader, Iadera (Jader) – dolazi od fraze iam erat (bilo je; već bijaše), što znači kako je stariji i od samog Rima.

**Naslovnica:** Susret vremena na staroj rivi odnosno Liburnskoj obali nakon 111 godina. 1910-2021

**Str 0 - 1:** Tlocrtni plan Zadra iz knjige *Fuhrer durch Dalmatien* iz 1899. Na karti je docrtan plan za obnovu rive i gradnju mosta nepoznatog autora. Izvor Državni arhiv u Zadru.

# Sadržaj


6 prolog

8 LIBURNI
Utemeljitelji grada i pomorci bez premca



14 Rađanje grada i luke

18 RIMLJANI
Urbanizatori grada i brutalna sila

22 ŽIVOT JE MORE
Zadarsko brodovlje kroz povijest



30 CONDURA CROATICA
Hrvatski obalni ratni i trgovački brod na jedra i vesla



36 STARI I NOVI ZADAR
Zadar je grad Neptunova sina Slovana

Petar Zoranić 38



40 Svetac je božjim vjetrom doplovio u Zadar

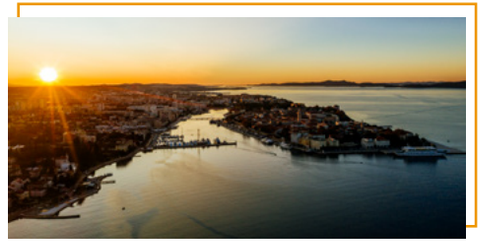
42 Hodočasnička luka

44 Petar Zoranić PLANINE

46 Zadar NEKAD i SAD

54 Novo doba i rađanje turizma

58 Gradska luka



86 Foša
Uvala života na vratima grada



94 Izletnički Zadar i gastronomija



100 Lučka uprava Zadar

108 Impressum

110 Apstraktna gradska luka

Negdje pri kraju svojeg puta i povratka nakon potrage za zlatnim runom, u neka drevna vremena, legendarni je Jazon s Argonautima doplovio do isturenog kopna i plitke uvale na istočnoj obali Jadranskog mora. Na tom je malenom poluotoku, kazuje nam renesansni zadarski pjesnik Petar Zoranić, slavni Jazon postavio prvi kamen posvećujući ga svim putnicima na moru i udarajući temelje budućeg naselja i grada.

Bila ova priča shvaćena kao mitska stvarnost ili zanesenost jednog zaigranog pjesnika zaljubljenog u svoj grad, odnosno događaj o kojemu tek pjeva more nošeno jugom dok udara u zadarsku kamenu rivu, pretapajući mit u stvarnost, a stvarnost u sadašnjost, prije više od tri tisuće godina u uvali koja i nazivom neodoljivo podsjeća na Jazonovo ime – Jazinama – rodio se Zadar. Prvo kao naselje željeznog doba, potom kao urbana gradska cjelina u vremenu Rimske Republike i kasnijeg Oktavijanovog Rimskog Carstva, priča je od tih legendarnih i drevnih vremena do današnjih dana ostala ista.

Zadar je bio i ostao dom i sigurna luka svim putnicima na moru, važno pomorsko središte na Jadranu i hodočasničko odmorište, središnji grad na istočnojadranskoj obali te njegova višestoljetna metropola.




# Idassa - Jadera - Diadora - Zara - Zadar

# 3.000

# Liburni

## Utemeljitelji grada i pomorci bez premca



U neko davno doba
prije više od 3.000 godina ...







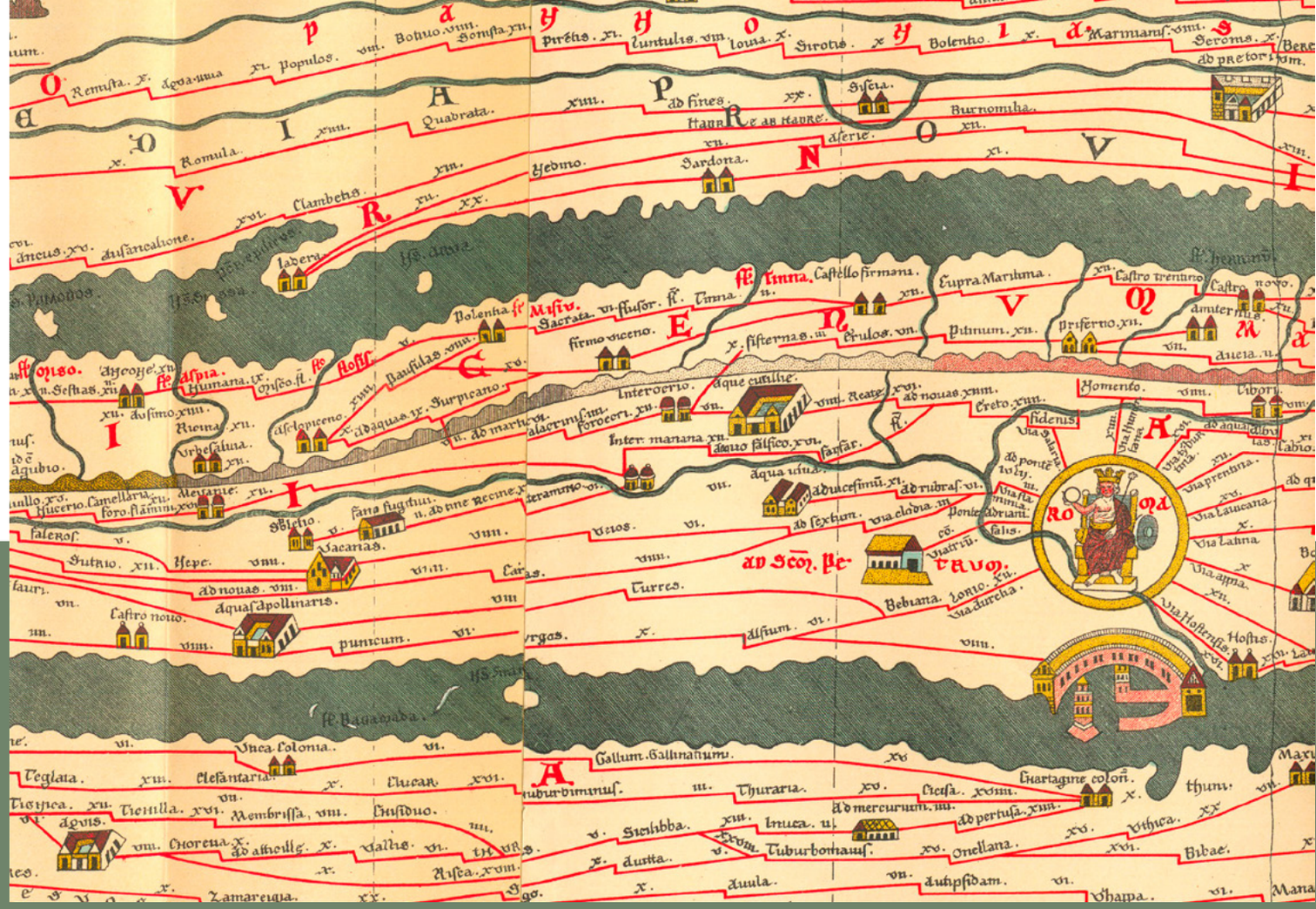






Materijalni ostaci postojanja čovjeka i njegove kulture na području zadarske regije postoje još od starijeg kamenog doba. U sloju starom 15.000 godina na Dugom otoku pronađen je najstariji Dalmatinac nazvan Šime, potom i paleolitička Venera imena Lili.

# Rađanje GRADA i luke




**Tabula Peutingeriana** je cestovna mreža rimske države. Naslikana je u 4. stoljeću, a precrtana gotovo tisuću godina kasnije

Na kopnu Zadra iz kasnijeg neolitika potječu naseobine na Puntamici i u Arbanasima, čiji se suvremeni stanovnici i danas ponose svojom posebnošću. Prije 2.700 godina Zadar je kao liburnsko naselje već bio postao značajno središte, sidrište i luka za brojna trgovačka putovanja. Liburni su bili suvremenici Rasena (Etruščana) u Italiji i levantskih Feničana, a bili su jednako vješti u trgovini i pomorstvu poput tih najutjecajnijih civilizatora željeznog doba, pa slavni pomorci Liburni kasnije postaju glavni graditelji buduće armade Rimskog Carstva *(Naves Liburnae)* koja kontrolira Sredozemlje. Savezništvo s Rimom nije samo spasilo Liburne od gubitka teritorija na području sjeverne Dalmacije, koje je bilo ugroženo nadiranjem Grka i susjednih Dalmata, već je njihovu drevnom naselju Zadru dalo konačan pečat grada. Zadar se u razdoblju Carstva urbanizira, gradi, doživljava procvat i pomalo postaje ono što će ga obilježiti kroz cijelo povijesno razdoblje kasnije antike i srednjovjekovlja, odnosno sve do početka Prvog svjetskog rata – središtem istočnog Jadrana. A sve je, kao i inače, vjerojatno počelo trgovinom.

Jantarski put bio je trgovački put i jedna od najstarijih europskih komunikacijskih trasa između sjevera i juga Starog kontinenta. Nastao je za potrebe trgovine jantarom i njegova prenošenja od Baltičkog mora do Sredozemlja. Rekonstrukcija tog puta govori kako se jednim krakom spuštao od Baltika i doline Labe do Ljubljane i Ptuja, a onda u Istru te na otoke Cres i Lošinj. Potom je Jantarski put išao dalje prema Grčkoj i Egiptu. Zadar je na tom putu bio nezaobilazan, možda i obavezna odmorišna točka za putnike i trgovce, pa otud i rađanje njegovog porijekla utemeljena u mitskoj slici prošlosti.

**GORE:** U osmoj knjizi Klaudija Ptolomeja naslova Quinta Europae Tabula nalazi se temeljit prikaz Ilirika i Panonije, a na jednoj od kopija može se vidjeti Zadar (Colonia Iadera), što svjedoči o značaju zadarske luke u Rimskom Carstvu prije više od 1850 godina.

**SREDINA:** U Starom Gradu na Hvaru pronađena je baza spomenika u koji je uklesan natpis koji slavi pobjedu Farana nad Jadasinima: Farani od Jadasina i saveznika oružje (osvojili). Mnogi znanstvenici povezuju ovaj spomenik s velikim sukobom između Grka i ilirskih plemena početkom 4. stoljeća stare ere, ali je vjerojatnije da su Farani nešto kasnije odbili napad liburnskog plemena Jadasina koji su živjeli u okolici Zadra. Spomenik se nalazi u Arheološkom muzeju u Zagrebu, a kopija se može vidjeti u Muzeju Dominikanskog samostana u Starom Gradu.

**DOLJE:** Zemljovid Matea Pagana Tutto contado di Zara et Sebenicho nastao je u prvoj polovici 16. stoljeća. a predstavlja jedan je najvažnijih kartografskih predložaka i svjedočanstava geografske i povijesne stvarnosti Zadra na početku novog vijeka.

Značaj Zadra i njegove luke može se pratiti i tijekom antičkog razdoblja. Na kopiji rimske karte iz 3. stoljeća, Zadar možemo vidjeti na neobično istaknutom i velikom poluotoku, što svjedoči o značenju uvale, grada i zadarske luke još prije više od 1.700 godina. Od svojega osnutka prije 3.000 godina Zadar je neizostavno sidrište na istočnojadranskoj obali, važna luka i tijekom dugih povijesnih epoha metropola Dalmacije i Jadrana. Svi atlasi, navigacijske karte, knjige o vještini ratovanja i obrane, stotinama su godina prikazivali Zadar kao neosvojiv grad, obalnu utvrdu, a crtači, litografi i slikari pronalazili su u njegovu izgledu posebno privlačne motive. Zadar je bio privlačan ne samo putnicima i pogledima s mora, nego i svojim građanima. *I mi bismo odavud pobigli, ali nas slatkost bašćine uzdarži*, pisao je pjesnik Zoranić. Najviše o tome svjedoče najvažnija kartografska djela antike i kasnog srednjovjekovlja: srednjovjekovna kopija rimske karte iz 3. stoljeća *Tabula Peutingeriana*, Ptolemejeva Geografska uputa iz sredine 2. stoljeća i *Knjiga o pomorstvu* otomanskog gusara i admirala Pirija Reisa iz prve polovice 16. stoljeća.

Klaudije Ptolemej *(Κλαύδιος Πτολεμαῖος)* Klaúdios Ptolemaĩos, Claudius Ptolemaeus) bio je matematičar, astronom, geograf i glazbeni teoretičar rodom iz Aleksandrije u Egiptu (85. – 165.). U djelu od 13 knjiga V*eliki matematički sustav astronomije*, poznatom i kao *Almagest* prema naslovu arapskog prijevoda u kojemu je sačuvano, sustavno je izložio antičku znanost o svemiru u okviru geocentričnog sustava, a Ptolemejev sustav zamijenjen je tek početkom 16. stoljeća heliocentričnim sustavom Nikole Kopernika. Osobit je značaj Ptolemej dao geografskoj znanosti i kartografiji antičkog svijeta djelom *Geografska uputa (Γεωγραφικὴ ὑφήγησις)* kojim je stekao ugled i glas svjetskog učenjaka. Djelo od osam knjiga, uključujući karte tada poznatog svijeta, nije sačuvano u originalu nego u mnogim srednjevjekovnim prijepisima. U osmoj knjizi nalazi se karta pod naslovom *Peta karta Europe (Quinta Europae Tabula)* s vrlo temeljitim prikazom Ilirika i Panonije. Na jednoj od kopija tako možemo vidjeti Zadar *(Colonia Iadera)*, što najizravnije svjedoči o značenju uvale, grada i zadarske luke u Rimskom Carstvu još prije više od 1.850 godina.










- Prije 2.000 godina -

# Rimljani

## Urbanizatori grada i brutalna sila

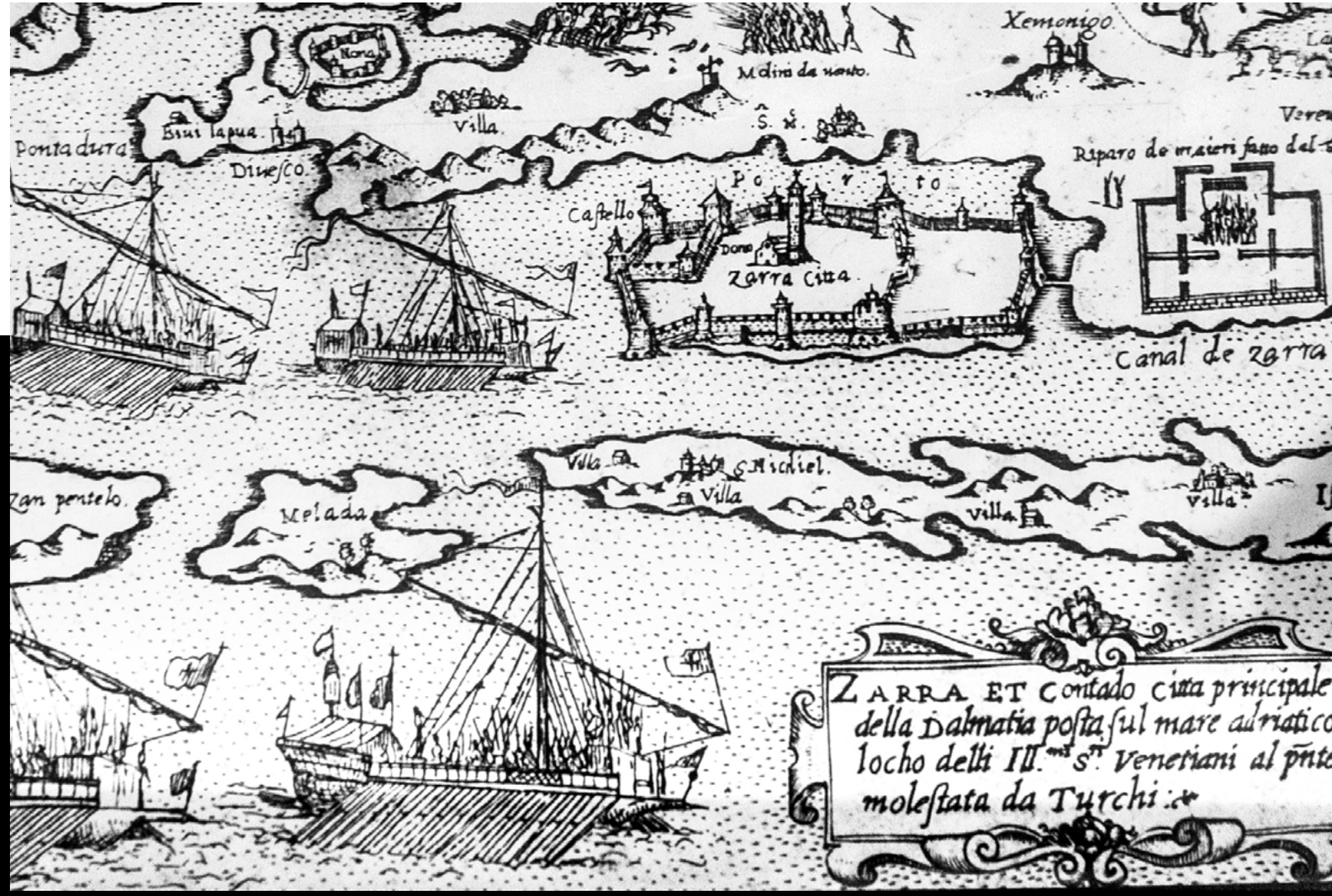






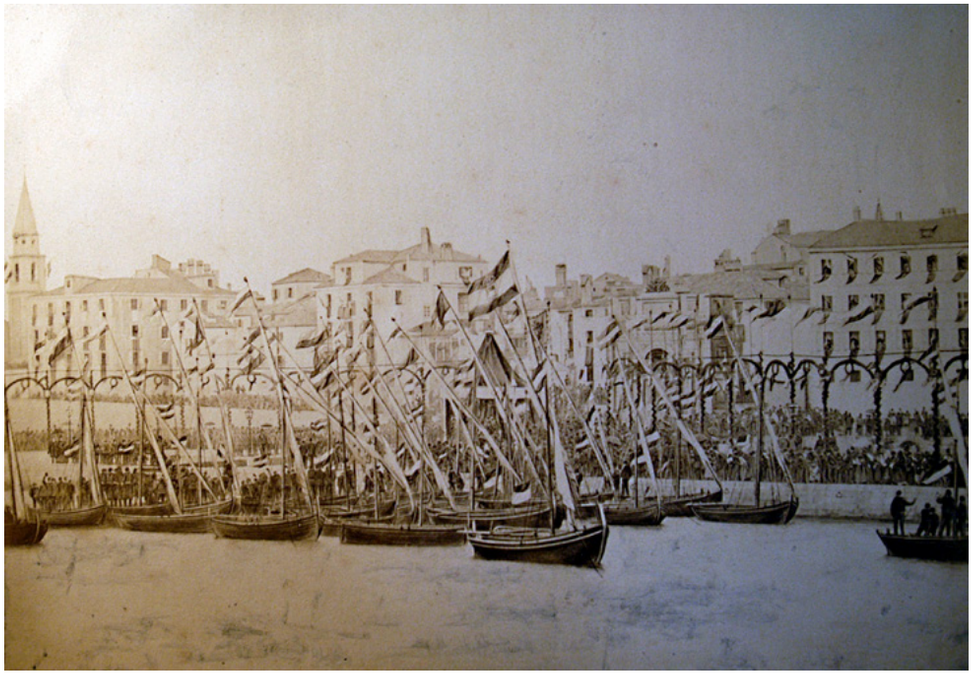


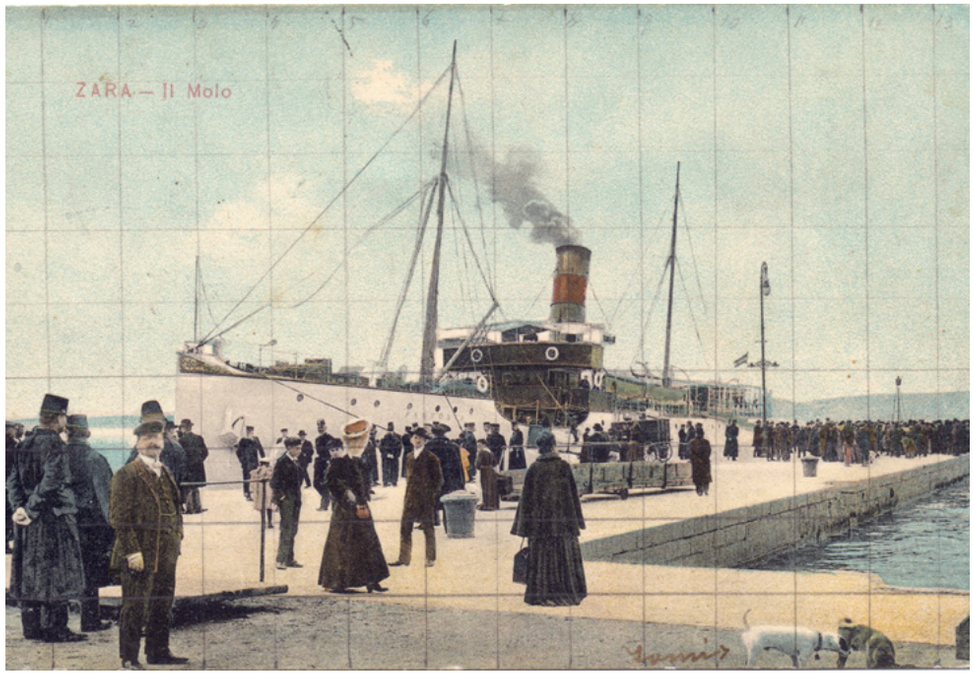
# Život je more



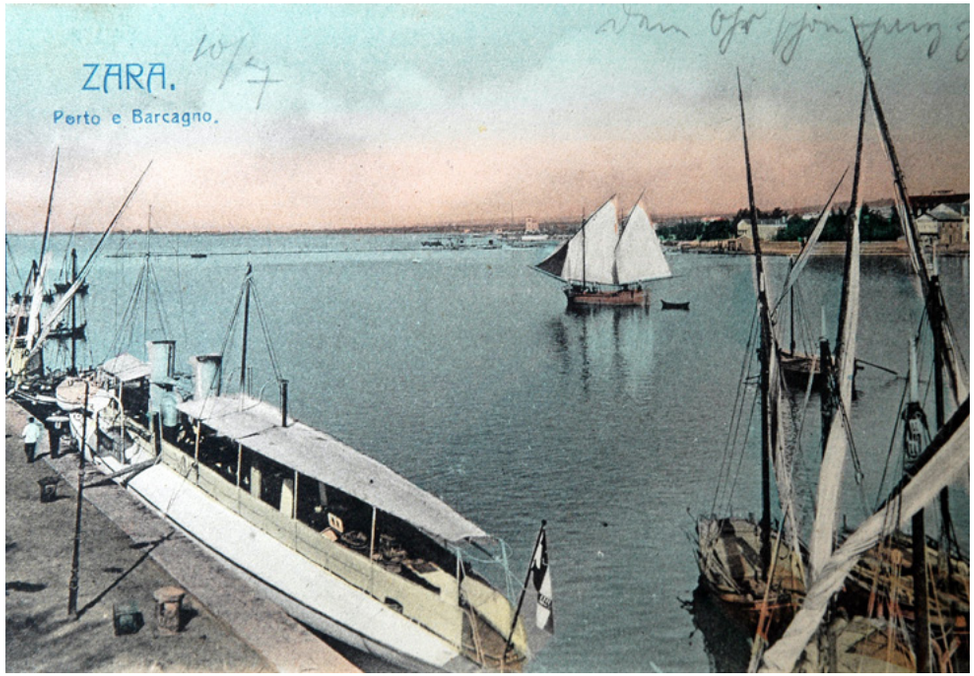

Stanovnici obalnog područja Dalmacije i Hrvatske oduvijek su bili poznati kao vrsni pomorci, a naročito na području srednjeg i sjevernog Jadrana. Vještina kojom su upravljali brodovima posebno je bila ozloglašena među grčkim i italskim trgovcima jer su se venetsko-ilirski Histri, Liburni, potom Ardijejci i Plereji uglavnom bavili gusarenjem. Na području današnje zadarske regije ilirski su *lemboi* – prema grčkom nazivu – bili brze i pokretljive gusarske barke ili brodice koje su nosile posadu i pedeset ratnika. Brzi lembi lako su mogli razbiti formaciju težih brodova i oštetiti im vesla jer im je njihova posebna građa davala pokretljivost i prednost pri iznenadnim napadima. Antički pisci tako spominju velike flote sastavljene od lemba koji su u posjedu ilirskih ratnih vođa i dinasta. Kada su ovladali istočnom obalom Jadrana, Rimljani su ilirske lembe spremno uključili u pomoćni sastav svoje ratne mornarice, a isto će kasnije učiniti i s brodovima *serilia liburnica* ili liburnama, visokocijenjenim ratnim brodovima venetsko-ilirskih Liburna koji su živjeli i na području Zadra.

Uvidjevši prednost brzih liburna nad teškim ratnim brodovima, Gaj Julije Cezar Oktavijan (August) je tako, nakon bitke kod Akcija, liburnske brodove učinio standardnim dijelom rimske flote. Liburna se spominje na brojnim natpisima svojim izvornim imenom, ili latinskim opisnim izrazom *bireme* što znači dvoveslarka. Istraživanjem antičke luke rimske Enone (Nina), u mjestu Zaton su pronađeni ostaci dvaju liburnskih brodova. Sama luka je u antičko doba služila kao pristanište brodova, a kasnije u rimsko doba luka se proširila te je služila za prihvat velikih rimskih galija. Radiokarbonskom analizom ostataka ti su brodovi datirani u drugo stoljeće stare ere, a njihova jedinstvenost bila je da su izgrađeni bez metalnih dijelova. Svi dijelovi broda – rebra, kobilica, oplatne daske – bili su spojeni šivanjem, bez metalnih spojeva korištenjem samo konopaca i drvenih klinova. Istraživanjem brodova ustanovljeno je da su bili dužine 9 do 10 metara, a jedan od brodova imao je i dvostruki jarbol s najvjerojatnije kvadratnim kožnim jedrom. Tijekom plovidbe dodatnu čvrstoću brodovi su dobivali povezivanjem krmene i pramčane statve jakim konopcem.








**Gore lijevo:** Austrijski car Franz Joseph I. posjetio je 10. travnja 1875. godine Zadar, tada glavni grad Kraljevine Dalmacije. Taj je događaj ovjekovječio Narodni list koji je objavio veliku reportažu popraćenu još uvijek sačuvanim fotografijama Nikole Androvića i Josipa Marka Goldsteina.

**Dolje ljevo:** Najstariji putnički brod na svijetu Marina sagrađen je 1936. u Švedskoj pod imenom Kronprinsessan Ingrid, kasnije Christofer Polhem i Marina, a 1969. prodan je Jugoslaviji gdje prometuje na liniji Zadar - Silba - Mali Lošinj - Pula. Preuređena je 2013 u prvi hrvatski botel(brod-hotel) i smještena je u centru Rijeke. Snimio ga je Ante Brkan 29. svibnja 1971. u Zadru.

**Gore desno:** Brod S.S. Pannonia kompanije Ungaro-Croata koji je prometovao na liniji Rijeka - Zadar-Dubrovnik-Kotor. Fotografija je iz 1906. godine.

**Dolje desno:** Razglednica Stare rive iz 1905, izdavač Lederer & Popper, Prag.



Replike jedrenjaka, makete tankera, globusi, kompasi, amfore, sidra, škrinje i monoksil dio su vrijedne Pomorske zbirke koja se čuva u zgradi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru, odnosno uskoro u budućem Hrvatskom muzeju maritimne kulture u Zadru.




U Muzeju ninskih starina čuva se oprema liburnske serilije: koloturnici, klinovi za natezanje jedara, dijelovi kožnih jedara te drugi dijelovi brodske opreme.



Epski komponirana slika profesora zagrebačke Akademije likovnih umjetnosti Vjekoslava Parača iz 1972. u hodniku Pomorske škole u Zadru. Prikazuje brodovlje hrvatskog kralja Petra Krešimira IV. iz 11. stoljeća.

No povijesna priča o Zadru i zadarskoj regiji priča je i o blagostanju temeljenom na soli, trgovini, kao i na dugoj pomorskoj tradiciji te kontinuitetu kasnije prepoznatljivom u brodovima – *Condura Croatic*a. Ovi su brodovi pronađeni na ulazu u ninsku luku 1966. godine. Plovili su krajem 11. i početkom 12. stoljeća, a pretpostavlja se da je upravo na njih mislio car Konstantin Porfirogenet u 10. stoljeću kada je govorio o starohrvatskoj ratnoj mornarici. To je i razlog da su brodovi nazvani *Condura Croatica*. Njihova je dužina sedam do osam metara, uski su i građeni klasičnim načinom s rebrima i oplatom spojenom drvenim i željeznim čavlima. U slučaju povoljnog vjetra podizalo bi se četvrtasto jedro. Pronađena *Condura Croatica* danas se nalazi u Muzeju ninskih starina u posebnom paviljonu, a jedna replika izložena je u moru pokraj Donjeg gradskog mosta.

Ako su liburne i kondure dominirale morskim ambijentom antike i ranijeg srednjovjekovlja, valja im pridružiti starohrvatski ratni i trgovački brod na jedra i vesla 9. – 11. stoljeća koji se nazivao *sagena*. Bila je duljine 20 metara, širine 4 metra te visine boka od 2,5 metara i gaza do 1 metar. Oblikom i načinom gradnje nalikovala je mnogo manjoj konduri, a imala je još kobilicu te bočno ojačanje s obiju strana boka. *Sagena* je bila je opremljena dvama do trima jarbolima i križnim ili latinskim jedrima s posadom od 40 mornara te 8 do 15 pari vesala. Kasnije razdoblje razvijenog srednjovjekovlja donijelo je i spektakularnije brodovlje pa je tada Jadranom plovila koka, odnosno karakterističan brod s nadgrađenom krmom i provom, dva kormila i impresivnim jedriljem. *Koku* na Sjevernom moru nalazimo još u 11. stoljeću, na Mediteranu se pojavljuje u 13., dok je na Jadranu prisutna od 14. stoljeća. Godine 1327. i narudžbom dubrovačkog brodara započeta je gradnja prve koke na Jadranu, a već sljedeće godine u dubrovačkom brodogradilištu gradi se još jedna koka. Koka je bila vrlo brzo prihvaćena od hrvatskih brodara i pomoraca, a inovativni domaći brodograditelji su na izvorni oblik koke dodali konstrukcijska poboljšanja koja su povećala kvalitetu samog broda.

Tijekom 14. stoljeća i prvih desetljeća 15. stoljeća Jadranom je plovila bogata flota koka čija je izvedba uglavnom imala 3 jarbola, duljinu od 23,5 metara, širinu 5,8 metara i visinu 2,7 metara na glavnom rebru. Te su karakteristike koki davale izvrsna maritimna obilježja čineći je najvećim i najsigurnijim trgovačkim brodom za mediteransku plovidbu u tom vremenu. Prema navodima poznatog zadarskog ljetopisca Pave Pavlovića, 22. prosinca 1398. u zadarsku luku bila je uplovila koka s posadom od 70 ljudi, a mogla je ponijeti čak 1.200 bačava. Napredak je svakako predstavljao i prostor za 14 vojnika, 27 manjih uz nekoliko vrlo prostranih prostorija za spavanje te čak 3 krušne peći. Danas je koka uspomena na koju podsjeća festival *ZaDarMore* u sklopu koje se održava jedriličarska regata *Zadarska koka*.

Izravno i neizravno o slavnoj prošlosti i vjekovima očuvanoj pomorskoj vještini svjedoče i sjajni zadarski veslači, jedriličari te hrvatsko brodarsko poduzeće za obalni i pomorski prijevoz robe – *Tankerska plovidba* sa sjedištem u Zadru. Veslači Jadrana iz Zadra generacijama su bili pioniri veslanja i najuspješniji veslači u Hrvatskoj pa je zadarsko veslanje dalo čak 18 olimpijaca i dvije olimpijske medalje, dok su iz Jedriličarskog kluba Uskok na rtu Vitrenjak potekli mnogi svjetski prvaci i olimpijski pobjednici.

Tankerska plovidba osnovana je 1955., a danas pruža usluge diljem svijeta velikim naftnim kompanijama, trgovcima naftom, kemikalijama i uljem. Godine 2014. osnovano je poduzeće *Tankerska Next Generation* s flotom od 6 brodova, pa Tankerska plovidba s oko 400 zaposlenika od 2018. ukupno ima 12, a operira sa 6 brodova.



Kapetan **Šime Gržan**

# Crtali smo brod i ja

Najpoznatiji i najosebujniji zadarski pomorski kapetan te 90-ogodišnji pisac i slikar Šime Gržan na pučinama svjetskih mora i oceana proveo je gotovo cijeli život. Iako ga je majka željela vidjeti kao svećenika, a otac kao preciznog mehaničara koji je trebao otići u Sjedinjene Američke Države te cijenjenim zanatom bogato zarađivati, Gržan je odabrao more.

*Sudbina me odvukla prema moru. Otkrivao sam vremenom mnoge druge stvari, pa me je tako slikanje najviše smirivalo i omogućilo mi da u samoći na brodu sasvim ne poludim. Počeo sam tako slikati na brodu, na stolu, na poleđini navigacijskih karata, jer je to bio odličan papir, a najbolje slike su nastajale za nevremena dok bi se brod valjao. Ja bih htio crtati nešto određeno, ali onda bi brod posrnuo i napravio svoj potez mojom rukom, tako da slobodno mogu reći da smo autorska djela stvarali brod i ja zajedno,* priča kapetan Gržan kako je lakše prihvaćao gorku mornarsku sudbinu.

Tijekom istraživanja antičke luke rimske Enone (Nin) pronađeni su ostaci dvaju liburnskih brodova, a datirani su u 2. stoljeće stare ere. Svi dijelovi broda – rebra, kobilica, oplatne daske – spojeni su šivanjem, bez metalnih spojeva, koristeći isključivo konopce i drvene klinove. Utvrđeno je kako su bili dužine 9 do 10 metara, a jedan od brodova imao je i dvostruki jarbol s najvjerojatnije kvadratnim kožnim jedrom. Brodovi su ploveći dobivali dodatnu čvrstoću povezivanjem krmene i pramčane statve jakim konopom.

# Condura Croatica

## Hrvatski obalni trgovački i ratni brod na vesla i jedra

- Prije 1.000 godina -















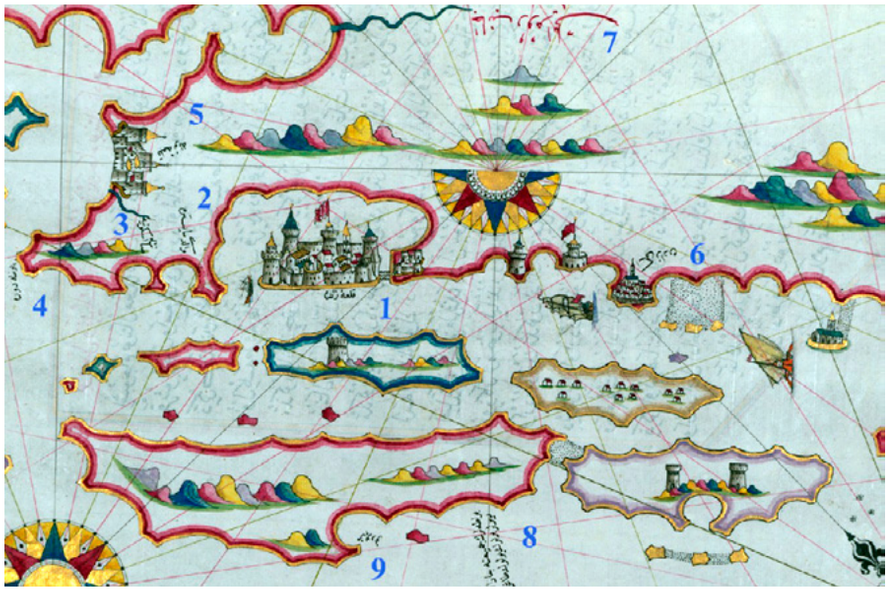
# Stari i Novi Zadar

Možda i najvažniji spomen i prikaz Zadra u srednjovjekovlju je onaj s početka 16. stoljeća slavnog Pirija Reisa, admirala i kartografa Sulejmana I. Veličanstvenog. Turski kartograf precizno je i detaljno opisao zadarsku luku s prikazom ulaza i izlaza iz luke te pomoćnim sidrištima. Bila je zaštićena od sjevernih i južnih vjetrova, ali nije bilo lako ući pri zapadnim ili jugozapadnim vjetrovima.

Piri Reis *(Hacı Ahmet Muhittin Pîrî Bey)*, otomanski admiral, geograf i kartograf Sulejmana I. Veličanstvenog odrastao je u Galipolju, tada najvažnijoj luci Carstva, gdje je sastavio prvu od svoje dvije karte svijeta, a sačuvan je samo fragment Atlantika s dijelovima zapadne afričke obale i istočne obale Novog svijeta. Godine 1517. zapovijedao je brodovljem u pratnji velikog vezira Ibrahima Paše na putu u Aleksandriju. Bilješke i karte objedinio je 1521. u prvu rukopisnu verziju *knjige o plovidbi (Kitab-ı Bahriye)*. Revidiran i proširen rukopis je 1526. predan Sulejmanu Veličanstvenom koji je kao praktični i umjetnički rukopis nazvan *najvećom geografskom otomanskom zbirkom svoga vremena*. Kopije tog rukopisa čuvaju se u nekoliko knjižnica u Istanbulu i širom svijeta. U *knjizi pomorstva* Pirija Reisa opisuje se tako jedna od utvrda u zaljevu Wenedik (Venecija, Mletački zaljev, Jadransko more) imenom Ğara (Zadar) i njoj nasuprotni otoci. Jedna od utvrda je Eski Ğara (Stari Zadar ili Biograd), a druga Yeŋi Ğara (Novi Zadar ili današnji Zadar). Utvrde se još nazivaju Zadire (Ğara, Ğaralar, Zadire, Zadar).

Piri Reis piše:

*Nekad davno Eski Ğara je bila velika utvrda. Sad je razrušena. Tu je još nekoliko kuća koja su poput sela. Dobro su održavane. Te kuće imaju brodove i bave se trgovinom. Zatim, spomenuta Eski Ğara je od Yeŋi Ğare udaljena šest milja u smjeru Wenedika. Spomenuta Yeŋi Ğara sada je jedna lijepa utvrda. Tu utvrdu okružuje more, a u smjeru šiloka (jugoistok), prema obali Rumili razvučen je lanac.*




Spominjanje Novog Zadra *(Yeŋi Ğara)* i Starog Zadra *(Eski Ğara)* podsjećanje je na još živu sliku događaja iz 1202. godine i IV. križarski pohod kada je razoren Zadar. Većina njegovih preživjelih stanovnika spasila se bijegom u Biograd *(Alba Civitas, Belgrad)*, a grad tada dobiva ime Jadera Nova *(Novi Zadar)*. U to je vrijeme stvarni Zadar (Jadera Vetula) potpuno razrušen, no kada su se Zadrani vratili u svoj grad, Biograd će dobiti novo ime: Stari Zadar *(Zara vecchia, Jadera Vetula ili Alt Zara)*. Zadar postaje *Zara Nuova*, a potom samo Zara.

## Zadar je grad Neptunova sina, Slovana

Osim pjesnika Zoranića i njegove priče o mitskom utemeljitelju Jazonu, porijeklom grada i njegove okolice bavio se još jedan zadarski pjesnik Juraj Baraković koji je pisao kako je starorimski bog mora i potresa Neptun *(Neptunus)* podignuo Zadar kao dar svojemu sinu Slovanu kojega je dobio s morskom vilom Plankitom iz Nina.

Babilonska kula graditelja hudog Nembrota (Nimrud, Nimrod; biblijski veliki lovac, vladar Babilona), kako kaže Baraković, uzročnik je apokaliptičnog rasula i prapočela novih zajednica. Noin praunuk i babilonski kralj, kojemu je *mudar, vridan i bogat muž Nino nembrotske krvi brat* (Ninus, Nino, asirski kralj i sin boga Bela, unuk Posejdonov) i žena mu Sava praroditelji su Hrvata u Barakovićevoj *Vili Slovinki* iz 1613. Sava rodi Plankitu koja postaje Dijanina družbenica, ali je u lovu na košutu obljubi Neptun te rodi Slovana. Dijete je tako plod slavnoga biblijskoga roda Nimroda i rimskog božanstva Neptuna. Bogovi su čudom učinili da se Zadar sam izgradi kamenjem koje je iz zemlje izlazilo i blagostanjem su darivali Slovanov grad. Vladar Slovan učinio je sve ostalo; proširio je svoj jezik na podanike koji tako postaje *jedan od prvih pod nebom*. Kada Nino i Plankita umru, Slovan pođe Savi i povede je među narod na istoku, ali ona upadne u rijeku koja utječe u Dunav prodirući kroz Bosnu. Otad nosi ime Sava, a na povratku Slovan steče mnoge podanike kuda prođe i jezik i narod mu se prozove *slovinski*.

Ovim vezivanjem biblijske teorije za izvorište genealogiji Slavena, prema kojoj je Noin unuk praotac Slavena, Baraković se približava Šibenčaninu Ivanu Tomku Mrnaviću, svećeniku, teologu, povjesničaru i književniku, također i ondašnjem počasnom građaninu Rima i članu Zavoda svetoga Jeronima, ali uz neke razlike. Mrnavić smatra da je u mitskom porijeklu riječ o Noinu unuku Tirasu, Jafetovu sinu, koji je praotac Tračanima, Ilirima i Slavenima koje Šibenčanin izjednačuje.





# Petar Zoranić

Hrvatski pjesnik Petar Zoranić rodio se u Zadru 1508. godine, dok se godina njegove smrti uglavnom drži neodređenom: *nešto prije 1569*. Zoranić je bio potomak ninskog ogranka plemićke obitelji podrijetlom iz Like, s dobra Tetačić, odakle se obitelj preselila u sjevernu Dalmaciju. Zoranići su potom došli u Zadar zbog malarije u Ninu krajem 15. stoljeća. Kako su arhivski zapisi o Zoraniću vrlo oskudni, ponešto se, pa i sama godina rođenja, zaključuje tek iz njegova jedinoga sačuvanoga djela, *Planina*.

Pretpostavlja se da je Zoranić imao pravnu naobrazbu – studirao je pravne znanosti najvjerojatnije u Padovi – jer se jednom spominje kao notar i jednom kao egzaminator javnih spisa, a posljednja arhivska vijest koja ga spominje potječe iz 1543. Ne zna se pouzdano točno kada je Zoranić umro. Postoje određene indicije o njegovoj smrti, pa se pretpostavlja da je umro nakon 1543. godine, odnosno svakako prije 1569. kad su tiskane *Planine*. Da je Zoranić tada bio živ, vjerojatno bi izmijenio svoju posvetu iz 1536. ninskom kanoniku Matiji Matijeviću, koji je u vrijeme kada se djelo tiskalo već bio mrtav.

*Planine* se u književnoj historiografiji često smatraju prvim hrvatskim romanom, premda je pisan prozom i stihom. Narativni okvir djela čini sedmodnevno putovanje pastira Zorana zadarskim zaleđem, Velebitom i Dinarom, na koje kreće tražeći lijek za neuzvraćenu ljubav. Pored pripovijedanja o konkretnim lokalitetima zadarskoga zaleđa i aludiranja na povijesne prilike, Planine su i alegorijski roman. Zoranovo putovanje – na kojem mu pomažu i neka mitska bića – putovanje je spoznaje i očišćenja duše uz posredovanje Božje milosti.

# Svetac je božjim vjetrom doplovio u Zadar

U crkvi svetoga Šime u Zadru, u srebrnoj škrinji neprocjenjive umjetničke vrijednosti, nalazi se mumificirano tijelo Šime Pravednika (Šimun, Simeon), bogobojaznog starca i mudraca koji je na svojim rukama držao dijete Isusa. Iz novozavjetnog Evanđelja po Luki saznajemo kako je starac Šimun, čovjek nadahnut Svetim Duhom i jedan od onih koje su nazivali prorocima, došao u jeruzalemski hram kako bi u naručje uzeo Dijete Božje te u njemu pozdravio onoga koji će donijeti spasenje svim narodima. Njegovo tijelo nalazi se u Zadru, gradu čiji je sveti Šime zaštitnik, a sama škrinja u kojoj se nalazi tijelo biblijskog bogoprimaoca smatra se najvrjednijim djelom srednjovjekovne zlatarske umjetnosti u Hrvatskoj. Škrinja je službeno proglašena spomenikom kulture nulte kategorije, a po svojim umjetničkim kvalitetama i dimenzijama također se smatra jednim od najvrjednijih srednjovjekovnih umjetničkih djela u Europi.

Predaja govori kako je tijelo sveca preneseno prvo iz Palestine u Konstantinopol, gdje je bilo do 13. stoljeća, a onda je 1203. doneseno u Zadar. Kaže se kako je tom prigodom neki mletački plemić, vraćajući se iz križarskog pohoda u Siriji, sa sobom ponio tijelo svetoga Šime Pravednika, ali mu je brod zahvatio jaki vjetar pa je bio prisiljen uploviti u Zadar. Bio je to *božji vjetar* jer je tijelo sveca ostalo u Zadru kao najdragocjenija relikvija. Moći svetoga Šime čuvaju se u raci ili škrinji iznimne vrijednosti koju je dala izraditi Elizabeta od Bosne, supruga jednog od najmoćnijih europskih vladara toga vremena Ludovika Velikoga (Lodovicus, Nagy Lajos, Louis I., Ludwik). Elizabeta je bila kraljica Mađarske i Hrvatske te kćerka bosanskog bana Stjepana (Stefana) II. Kotromanića. Jednom milanskom majstoru koji je živio u Zadru Elizabeta je dala 250 kilograma srebra za izradu škrinje, a na njoj su prikazani povijesni događaji, svakidašnji život Zadrana, nošnja ljudi, izgled pojedinih dijelova grada te posmrtna scena njezinog oca bana Stjepana II. u društvu svetoga Šime. Škrinju je 1380. od kucanog srebrnog lima izradio zlatar Frane (Franciscus) iz Milana koji je u Zadru imao svoju radionicu, a u tom poslu pomagali su mu lokalni majstori Petar Blažev iz Rače, Stjepan Pribičev, Mihovil Damjanov i Andrija Markov iz Zagreba. Na stražnjoj strani škrinje urezan je natpis na latinskom koji u prijevodu glasi: *Ovdje, u ovoj škrinji koju je, da izvrši svoj zavjet, darovala moćna, preslavna i uzvišena Elizabeta Mlađa, vladarica Mađarske, počiva u miru Šime Pravednik koji je na svojim rukama držao Isusa, rođenog od Djevice. Ovo je djelo učinio Frane iz Milana godine 1380.*

Ugovor o izradi škrinje, kojim se milanski majstor obavezao završiti posao u roku od jedne godine, sklopljen je 5. srpnja 1377., ali se složeni posao ipak produžio na pune tri godine rada. Škrinja s dvostrešnim pokrovom izrađena je od cedrovog drveta te potpuno obložena debelim srebrnim pločama koje su djelomično pozlaćene. Oslikana je reljefnim prizorima umjetničkom tehnikom iskucavanja, a na prednjoj strani ima tri izdvojena prizora – kompoziciju Prikazanja u hramu, redovnike koji iskapaju skriveno tijelo sveca i kralja Ludovika Velikog koji ulazi u Zadar. Na prednjoj strani u visokom reljefu prikazano je tijelo sveca u svečanoj odori; na bočnoj strani vidi se prizor broda koji u oluji spašava sveti Šime, dok je u zabatu grb Ludovika Velikog. Bočna ploha prikazuje kraljicu Elizabetu okruženu kraljem i hrvatskim velikašima, dok su na unutrašnjoj strani poklopca tri figurativne kompozicije s prikazima svečevih čuda. Po sredini stražnje strane nalazi se reljefno iskucan natpis sa spomenom naručiteljice kraljice Elizabete i godina 1380., a lijevi prizor prikazuje Elizabetu od Bosne s trima kćerkama kako svecu predaje dovršenu škrinju. U središnjem prizoru vidi se klečeći lik sa zlatarskim alatom, a pretpostavlja se kako je riječ o autoportretu majstora.



Prikaz zadarskog jedrenjaka iz 14 st. zahvaćenog u oluji koji se nalazi na lijevoj bočnoj strani škrinje Sv. Šimuna.

Tijelo sveca koje se sada nalazi u škrinji, govori dalje predaja ili legenda, prvotno je bilo pokopano na zadarskom groblju kod današnje župne crkve svetoga Ivana. Tamo je dospjelo tijekom razdoblja liječenja razboljelog mletačkog viteza u svratištu pustinjaka na dnu zadarske luke jer Mlečanin u početku nikomu nije kazao o komu je riječ, odnosno objasnio je kako je pokopan njegov brat. No kada mu se znatno narušilo zdravlje, pred smrt je pustinjacima ukazao na zanimljivost dokumenta koji posjeduje. Zadarski su pustinjaci oko njegovog vrata pronašli bilješke o moćima svetoga Šime, pa je svetac otkopan, a otad počinje i štovanje sveca bogoprimaoca u Zadru. Njemu u čast podignuta je crkva svetoga Šime ukrašena umjetninama i dragocjenostima. Zadar slavi svojega zaštitnika 8. listopada kada se za građanstvo u crkvi svetoga Šime otvara škrinja s tijelom sveca.

Tako pruski plemić Ludwig von Rauter piše 1569. kako u Zadru *ima krasnih crkava i samostana. U jednoj se nalazi tijelo svetoga Šimuna. Pripovijedali su mi da je prije tri godine ovdje obješen lopov koji je visio tri sata. Njegova je žena izmolila da ga skinu, odnijela ga u crkvu svetoga Šimuna i tamo nad njim plakala i naricala. Lopov je oživio i otišao, i živio u doba kad sam ja tamo bio, a krao je više nego prije.*

# Hodočasnička luka

Tijekom svoje duge i drevne prošlosti Zadar nije bio samo meta osvajača i pljačkaša, trgovaca i dobronamjernika, nego i srednjovjekovnih hodočasnika koji su na svojemu putu prema Svetoj zemlji rado posjećivali jedan od najvećih i najznačajnijih gradova na istočnoj obali Jadranskog mora. Jedan od njih bio je vitez Konrad Grünenberg (poznat i kao Conrad Grünenberg te Konrad von Grünenberg), ugledni građanin Konstanze, grada u današnjoj saveznoj pokrajini Baden-Württemberg te najvećeg naseljenog mjesta na Bodenskom jezeru i središtu okruga Konstanz.

Prolazeći gradovima na Jadranskom moru od Venecije na sjeveru, potom Poreča, Šibenika, Hvara, Korčule i Dubrovnika, do Irakliona na Kreti, otoka Rodosa te na kraju Jeruzalema u Svetoj zemlji – na samom raskrižju putova od Sredozemnog mora i Tel Aviva prema Mrtvom moru i Jerihonu – njemački je putopisac ilustrirao i opisao sve gradove u kojima je boravio.

Zadar je tada, kako kaže Grünenberg, *prilično velik, privlačan grad s izvrsnim utvrđenjima*. Bilo je to 1486. godine, približno osam desetljeća od prodaje Zadra Veneciji i dinastičkih prava kralja Ladislava Napuljskog *(Ladislao I di Napoli)* na Dalmaciju za 100.000 dukata. Zadar je u tom vremenu i dalje administrativno središte Dalmacije, ali pod vlašću Mletačke Republike koja se postupno proširila cjelokupnim dalmatinskim prostorom, osim na područje Dubrovačke Republike. Na Konradovim ilustracijama vidi se moćan grad, a u njegovim opisima vrlo bogato domicilno slavensko stanovništvo. Tako je u opsežnom opisu boravka u Zadru njemački ilustrator i pisac s punom pažnjom zabilježio jednu spektakularnu svadbenu povorku koja otkriva do




danas žive i raskošne običaje Slavena. Konrad piše: *Nadalje smo vidjeli u Zadru svadbenu povorku. Ženske su nosile svakojake urese od vrpce i odjeće. Mladenka je imala na glavi krasnu zlatnu krunu s dragim kamenjem, a povrh nje vjenčić. Kad je stigla do kraja jedne uličice, na mjestu gdje počinje druga, zaustavila se i poklonila mnoštvu koje je promatralo povorku. Tada su mladu iz okolnih kuća počeli obasipati žitom, zobi, pirom, ječmom i svakojakim zrnom. To se ponavljalo u svim ulicama do crkve, kao i na povratku iz crkve. Raspitasmo se kod naše gazdarice za smisao tog posipanja i bacanja žita, i što to znači; a ona nam reče da se to čini zato da donese sreću mladenku i njezinu budućem porodu, i to u tolikoj mjeri da im nikada ne uzmanjka žita, već naprotiv, da uvijek imadu svega u izobilju. Nezasitni u želji da vidimo sve te čudne strane običaje, iskoristismo priliku da se priključimo povorci. Kad smo došli u crkvu, prisustvovali smo misi koje je bila složena po slavenskom obredu. Način na koji je svećenik obavljao Božju službu, njegove geste i pokreti, bili su vrlo neobični, a to se odnosilo i na pastvu. Prije sakramenta žrtve, okrenu se svećenik prema puku držeći križ, te su svi muškarci došli da križ poljube. Zatim je uzeo u ruku jednu pločicu s likom Naše Gospe, pa su sve ženske došle da je poljube. Svatko u crkvi držao je u rukama goruću svijeću, sve dok se misa nije završila.*

Pisac ovih redova Grünenberg bio je stanovnik Konstanza koji se najviše bavio heraldikom, pa je osim po ilustriranom putopisu poznat i kao autor kronike koja sadrži grbove *(Österreichische Wapperchronik)* iz 1483. godine. Grünenberg se u dokumentima prvi put spominje 1441. kao sudac i crkveni arhitekt. Do 1465. bio je u službi Fridrika III. (Friedrich III), cara Svetog Rimskog Carstva, austrijskog nadvojvode i njemačkog kralja iz dinastije Habsburg. Najkasnije je 1486. Grünenberg stekao status *Rittera* (viteza), dok je u Jeruzalemu najvjerojatnije postao vitez Svetoga Groba u Jeruzalemu. Bio je i član aragonskog viteškog reda *Orden de la Jarra de la Salutación* (Red staklenke pozdrava) i austrijskog Reda svetoga Jurja. Rad na ilustriranom putopisu počeo je putovanjem koje je počelo 22. travnja 1486. u Konstanzi i potrajalo je ukupno 33 tjedna, a u rodni grad vratio se u prosincu iste godine.

Iz Konstanza je prema Veneciji krenuo preko Rheinecka i Sterzinga u Tirolu, a 31. svibnja galijom je plovio iz Venecije te tijekom puta posjetio Poreč, Zadar, Šibenik, grad Hvar (tada Lesina), grad Korčulu, Dubrovnik (tada Ragusa), Krf, Methoni (tada Modon) u Moreji (Peloponez), Iraklion (tada Kandija) na Kreti, Rodos, Famagustu na Cipru te Jafu (hebrejski Yafo, danas pripojen Tel Avivu) u koju stiže 24. srpnja. Putujući dalje na magarcu posjetio je Lod (Lida, Lydda), Ramlu, Emaus (Imwas), Jeruzalem i Betlehem. U Jafi je ponovno bio 1. rujna kada se ukrcao na brod za Veneciju u koju se vratio 16. studenoga. Povratkom u Konstanz početkom prosinca 1486. ubrzo je dovršio dva najranija rukopisa o hodočašću. Rukopisi iz 1487. smatraju se autogramima; stariji se čuva u državnoj knjižnici *(Badische Landesbibliothek)* u Karlsruheu kao *Cod. St. Peter pap. 32*, dok se drugi i detaljniji čuva u Istraživačkom centru *Gotha* Sveučilišta u Erfurtu. Oba kodeksa sadrže crteže u boji pa, iako se čini da je neke crteže u karlsruheskom kodeksu izradio sam Grünenberg, kodeks iz centra *Gotha* je ilustriran nešto većim crtežima koji kombiniraju značajke crteža iz Karlsruhea sa značajkama posuđenim iz djela nizozemskog drvoresca, umjetnika i izdavača Erharda Reuwicha, također hodočasnika u Svetu zemlju. Općenito je rukopis iz Karlsruhea protumačen kao Grünenbergova privatna kopija, dok je onaj iz *Gotha* ,sa složenijim tekstom i detaljnijim crtežima, protumačen kao prezentacijska kopija posvećena nekoj važnoj ličnosti.



*Paprat glas i lipost Stane, hćere Žarke vile i Neptuna, velikoga morskoga boga, ka u moru zadarskom općaše; koj vili Neptun za dar i od ljubavi zlamen misto ono u ko općaše da, kadi pake od prvih Grkov, ki plav plavati po moru počaše, tuj pristavši grad slavni s dobrom kobom sazida se; jer to misto za dar bi dano, htiše, da Zadar zove se.*

*Petar Zoranić, Planine*

Zadar

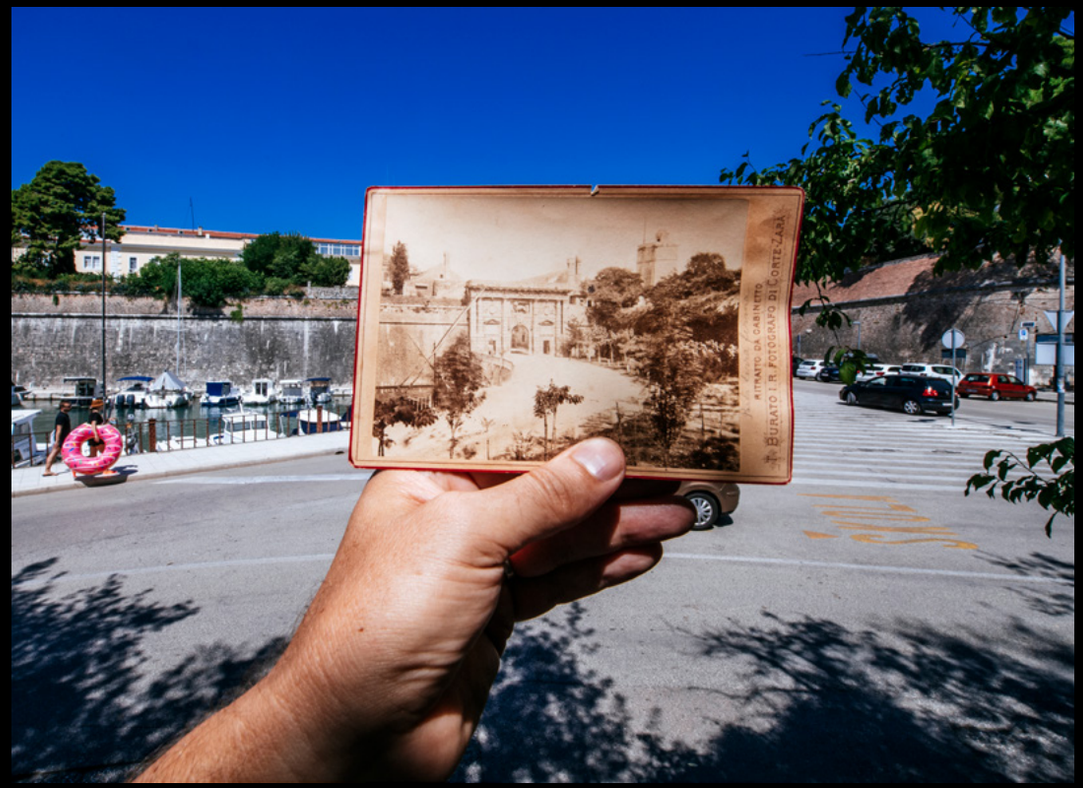
# Nekad i sad




WAVERUNNER
YAMAHA


MELITA


RITRATTO DA GABINETTO
ESEGUITO DAL I.R. FOTOGRAFO DI CORTE ZARA


RITRATTO DA GABINETTO
ESEGUITO DAL I.R. FOTOGRAFO DI CORTE ZARA

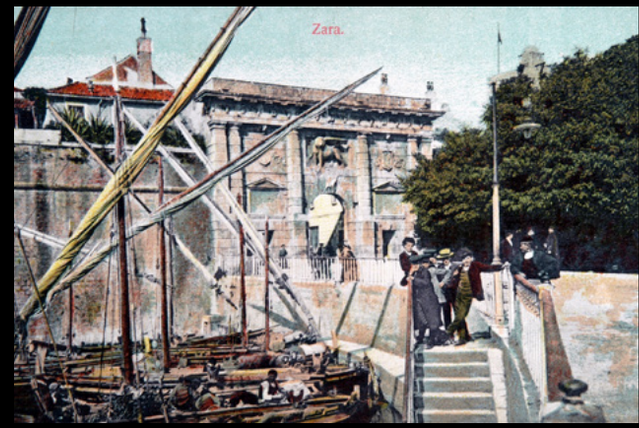









ZARA D'ITALIA - Il Ponte Nuovo Zara-Cereria


Zara.


Zadar.





# Novo doba i rađanje turizma

Fenomen turizma i turističke privlačnosti Zadra nije pojava koju vezujemo uz moderno doba ili naročiti turistički razvoj grada počevši od 1970-ih. Zbog svoje drevne prošlosti, kulturno-umjetničkog bogatstva i okruženja nacionalnih parkova i parkova prirode, Zadar je posjetiteljima privlačan još od konca 19. stoljeća kada je osnovano prvo turističko društvo. Tako je Planinarsko turističko društvo *Liburnia* osnovano sa svrhom istraživanja prirodnih ljepota Kraljevine Dalmacije (austrijska krunska zemlja *Königreich Dalmatien*). Utemeljili su ga 24. srpnja 1899. ugledni Zadrani toga vremena Alfons knez Borelli, dr. Luka Jelić, Petar Andreić, Lavoslav Golf, Osvald Battali, Kosta Neumayer, Rikard Kodolić, Ludovik Hočevar, Ferdinand Tepper i Marko Nizeteo.

Samo desetak dana prije utemeljiteljske skupštine austrijske su vlasti odobrile pravila u kojima je pisalo da istraživanje i promoviranje prirodnih ljepota Dalmacije treba vršiti kako bi one bile pristupačne stranim posjetiteljima. Taj su poseban zadatak povremeno znali obavljati strani gosti Zadra, ponekad usmenom predajom, a nekad i izvještajima iz samog grada.

U proljeće 1916. u njemačkim novinama Frankfurter Zeitung izašao je tekst o Zadru koji je potpisala ugledna spisateljica Maria Groener. Njemica je obišla zadarsku katedralu koja je u to vrijeme zbog obnove bila u skelama, a svoje je impresije podijelila sa čitateljima. *Ne znam gdje bih počela, tako je bogat ovaj mali poluotok, pisala je Groener oduševljena gradom, njegovim bijelim zidinama, unutrašnjošću katedrale, rotondom svetoga Donata, franjevačkim samostanom ili čistoćom zadarskih ulica i trgova. Ja u cijelom Zadru nisam vidjela što bi bilo bez stila. No što je najljepše, u Zadru ne vidjeh ni jednoga stranca. Koliko dragosti. Koliko elegancije. Sretno mjesto ne poznaje još željeznicu. Ono uživa samo lađe koje dolaze s više sati zakašnjenja. Ali nitko se na to ne uzrujava, svi su zdravi, zadovoljni, sretni. Čisto neotkrivena zemlja*, pisala je njemačka spisateljica i reporterka. Na otkrivanju te *nepoznatosti* koju je uočila Groener, upravo je radilo Planinarsko turističko društvo *Liburnia*. U početku je društvo imalo šezdesetak članova jer su se zadarskim uglednicima koji su ga osnovali odmah pridružili i mnogi drugi Zadrani poput Huberta Borellija, Kazimira Abelića, dr. Radoslava Papafave, Josipa Pedišića i Emanuela Nikolića. Samo osam godina kasnije *Liburnia* je imala već dvjestotinjak članova, zavidnu brojku koja se vremenom samo povećavala.

Osnovna djelatnost *Liburnije* bila je promidžbena ili, kako bi danas rekli – turistički marketing, ali i izletnička, uz uređenje planinarskih domova poput doma na Pašmanu i Ugljanu. Zanimljivo je kako je *Liburnia* skrbila o tvrđavi svetoga Lovrijenca u Dubrovniku koju je potom ustupila dubrovačkom društvu za promidžbu interesa Dubrovnika.

Već početkom 20. stoljeća Planinarsko turističko društvo *Liburnia* počelo je izdavati publikacije na nekoliko europskih jezika u promidžbene svrhe, a zahvaljujući pomoći austrijskog namjesnika u Dalmaciji Nicole Nardellija društvo je uspjelo potaknuti osnutak stvaranja Pokrajinskog saveza za promicanje saobraćaja stranaca u Kraljevini Dalmaciji. Jedan od njih bio je još 1888. francuski putopisac Pierre Bauron koji je, poput njemačke spisateljice Groener, bio oduševljen Zadrom. *Muškarci i žene odijevaju se prema najnovijoj francuskoj modi. U ženskog svijeta dominiraju bijelo i žarke boje, premda se u svih šetača osjeća aristokratski ukus u načinu odijevanja. Da ne čujem jezik, koji je potpuno stran mojim ušima, vjerovao bih da se, sudeći prema odijelu, nalazim u nekoj talijanskoj ili južnofrancuskom gradu*, primijetio je Bauron.

Zavodljivost Zadra, tada neotkrivenog bisera Jadrana, ogledala se u slikama velebnih palača, uređenih perivoja, brzih i udobnih linijskih brodova, galantnih kavalira i elegantnih dama. Bio je to svijet koji je samom sebi bio najbolja promidžba u vremenu u kojemu je njegovo građanstvo duboko vjerovalo u snagu nezaustavljivog progresa, a u tu se priču sasvim lijepo uklopilo društvo *Liburnia*.










Gradska
luka

# Most

## Još malo pa mu je šezdeseta



Polovicom svibnja 1962. godine više tisuća Zadrana svjedočilo je svečanosti otvorenja novog gradskog mosta koji je s obje strane povezao uvalu Jazine. Projekt vrijedan tadašnjih 132 milijuna dinara bio je jedan od najvećih zadarskih infrastrukturnih projekata u prvoj polovici 1960-ih. Most je bio namijenjen isključivo pješačkom prometu, a do njegove realizacije prometovalo se pontonskim mostom koji je spajao dvije obale. Taj most ipak nije bio prvi koji je sagrađen u Zadru.

Prvi most dužine 153 metra i širine sedam metara pušten je u promet u listopadu 1928., a na sredini je imao mogućnost otvaranja kako bi propustio brodski promet u uvali Jazine. Potpuno je uništen tijekom rujanskog bombardiranja 1944. izravnim pogotkom avionske bombe u teglenicu punu mina koja je bila pod mostom. Pontonski most usidren je u prosincu 1949. na limenim benzinskim bačvama, a također se mogao otvarati. No prvi podaci o potrebi premošćivanja zadarske luke javljaju se još početkom 20. stoljeća u regulacijskom planu o širenju grada, prvenstveno zbog ubrzanog razvitka novih gradskih predjela Voštarnice (Ceraria) i Brodarice koje su dotad bile omiljene gradske izletničke destinacije i lovište.

Napokon, gradski most kakvog poznajemo danas počeo se podizati u svibnju 1961., a dovršen je polovicom sljedeće godine. Dug je 152 metra i širok šest metara. U trenutku završetka gradnje mosta i svečanog otvaranja, s njegove desne strane prema uvali još uvijek se nalazio pontonski most. Kasnije je uklonjen, pa je gradski most do danas ostao jedina pješačka veza Poluotoka i suprotne obale u uvali Jazine.








CAFFE BAR
Granimir







**Most- 1930-1962**

















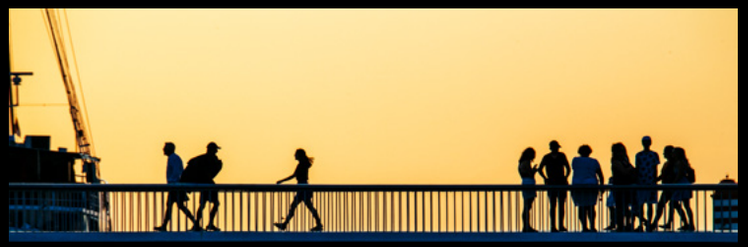








Zagrebačka banka
Allianz
CAFFE BAR Oranerie

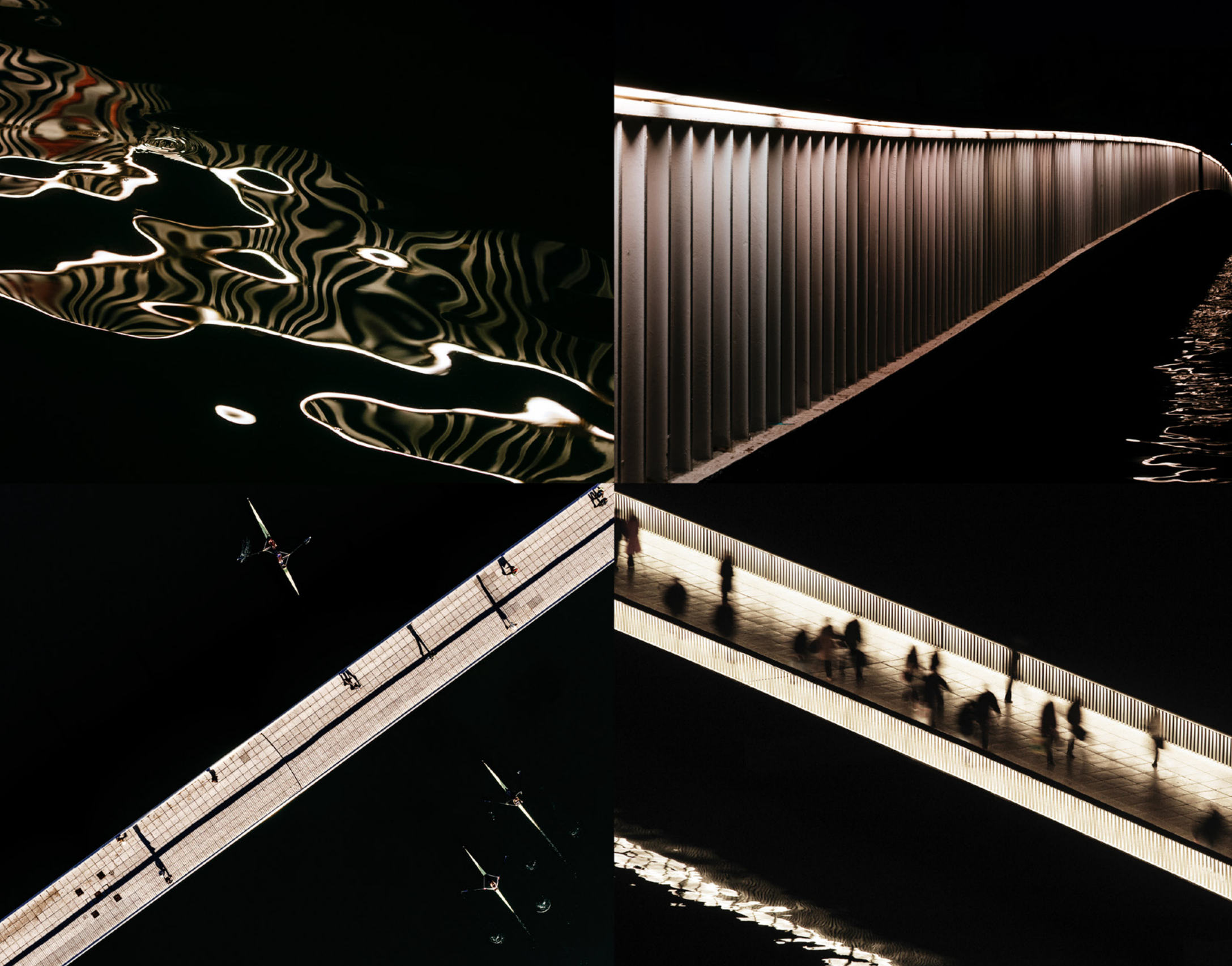












**Gradska luka 1880. - 1962.**



1948.



Alois Beer 1890.



Ante Brkan 1962.



Arturo Gilardi oko 1930.



Franz Laforest 1880.



Zvonimir Novaković, Gradska luka prije 1918.



Tom Burato 1880.



Enrico Schönfeld oko 1900.



Arturo Gilardi



1906., Leandro Nowotny



Zadar 1950-ih, nepoznat autor






SAMOPEV SAMOPEV SAMOPEV






Lica




3241 2D








NADEZHDA

# Barkajoli



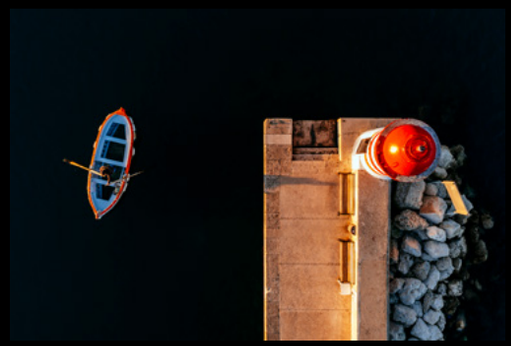

Iako neki smioniji istraživači tvrde kako barkajoli postoje koliko i sam Zadar, ti neumorni čuvari tradicije u malim barkama sigurno već 600 godina prevoze putnike po svim vremenskim uvjetima. Tradicija barkajola prenosi se s koljena na koljeno, iz generacije u generaciju. Barkajoli rade od ranog jutra do kasne večeri barkom koja spaja kopno i Poluotok u Zadru, a prevoze putnike i turiste. Tako se šetnja koja završava uz Bedeme zadarskih pobuna nastavlja na drugom kraju gradske luke, ali je do nje najlakše i najkraće doći koristeći usluge barkajola.








BARKAJOLI











1905. , Arturo Gilardi




1910., Leandro Nowotny

Ante Brkan, 01. rujna 1969.



Alois Beer , 1890.





Legendarni zadarski barkajol Karlo Sindičić punih je 50 godina veslao od stare rive do đige.
Preminuo je 2020. u 74. godini života.

Stipe Surać, 2002.



"Zadar ima najljepši zalazak sunca na svijetu, ljepši čak i od onoga u Key Westu na Floridi, kojemu se plješće svake večeri."

Alfred Hitchcock,
prilkom posjeta Zadru
u svibnju 1964. godine.

# Foša

## Uvala života na vratima grada



Tijekom srednjovjekovlja Zadar je bio okružen bedemima – danas Bedemi zadarskih pobuna upisani na UNESCO-vu listu svjetske baštine – dok su glavni ulaz u grad predstavljala Kopnena vrata u malenoj lučici Foša. Izgrađena su 1543. po projektu slavnog venecijanskog arhitekta Michelea Sanmichelija. Vojni inženjer Sanmicheli bio je upućen u Zadar kako bi između grada i Varoša prokopao novi kanal od mora do luke te na obje strane kanala podignuo bastione, a među njima izgradio bedem.

Tako je nastala slikovita lučica Foša, a Kopnena vrata odmah su ocijenjena kao iznimno raskošna. Kopnena vrata podignuta izrazito visoko iznad razine mora morala su ulijevati poštovanje svakom tko je dolazio prema gradu, a prići se moglo samo dugim mostom preko Foše na koji su se od glavnih vrata spuštala dva pokretna mosta. Još je trebalo proći i kroz ulaznu građevinu duboku čak 8,4 metara. Na ključnom kamenu luka središnjeg otvora na vratima isklesan je lik svetoga Krševana na konju, zaštitnika grada Zadra, a nad njim je monumentalni lav svetoga Marka, grb Mletačke Republike. Sa strane se nalaze natpisi s posvetom i grbovi gradskog kneza i gradskog kapetana, za čije su uprave vrata podignuta.

Istodobno je Foša postala luka za stanovnike okolnih otoka koji su do grada barkama prevozili ribu, poljoprivredne proizvode i sitniju stoku, kao što je stoljećima kasnije bila jedna od polazišnih točaka za zadarske ribare. Lučica Foša, ulazna gradska vrata i bedemi najljepši su spomenik vladavine Venecije u Zadru koja je povremeno trajala od 11. do 15. stoljeća, a onda do 1797. i propasti Mletačke Republike.







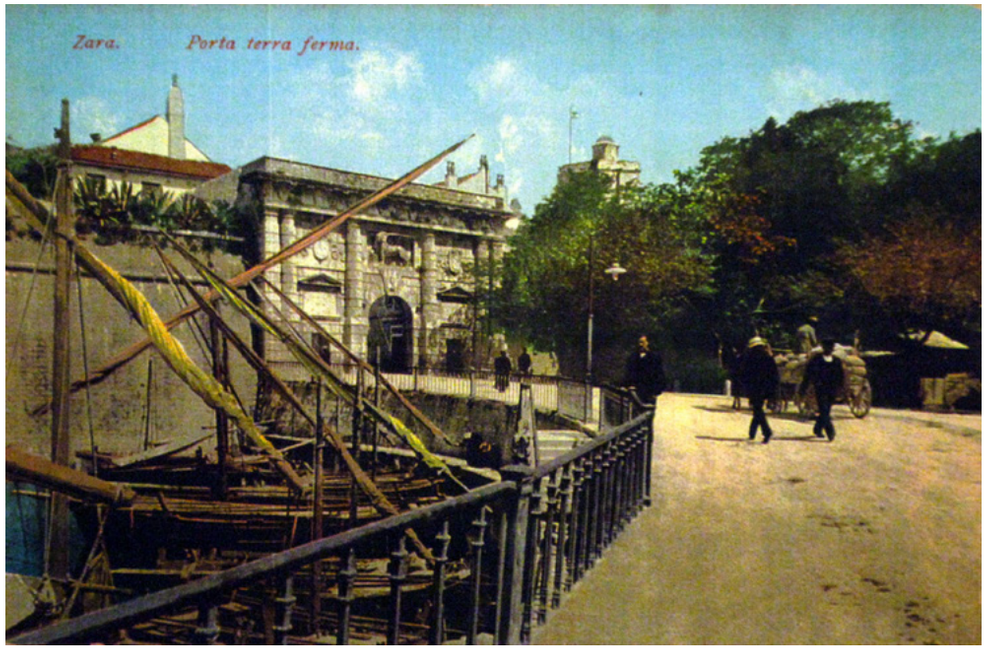






1908.










Arturo Gilardi 1920. Prije 1918., autor nepoznat



Foša 1967. - Ante Brkan

# Izletnički Zadar i gastronomija



Zadar je prije svega urbano središte regije prebogate arheološkim nasljeđem s kontinuitetom življenja koji zadire u daleki paleolitik, a beskrajno je darivan ljepotom okruženja u kojemu postoji čak pet nacionalnih parkova i tri parka prirode. S njegove sjeverne strane pruža se mitska planina Velebit s istoimenim Parkom prirode i Nacionalnim parkom Sjeverni Velebit, dok je na moru Zadar optočen otočnim biserima čije su uvale vječna inspiracija za putnike. U blizini je Nacionalni park Paklenica s kanjonima koja je na UNESCO-ovom popisu svjetske baštine, kao i biserno otočje Nacionalnog parka Kornati uronjeno u bezvremenu ljepotu Jadranskog mora.

Iz Zadra se lako i brzo dolazi do povijesnog gradića Skradina i Nacionalnog parka Krka sa slapovima i prirodnim ambijentom koji oduzimaju dah te do globalno poznatog fenomena Nacionalnog parka Plitvička jezera. Nisku prirodnih ljepota savršeno zaokružuju Park prirode Telašćica i Park prirode Vransko jezero koji su dom mnogobrojnim biljnim i životinjskim vrstama.

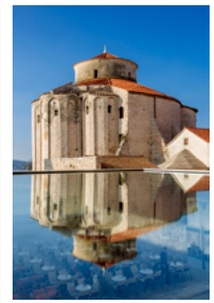
Do svih ovih prirodnih fenomena i ljepota najlakše se i najbrže dolazi iz Zadra, bilo morskim ili kopnenim putem, i to na jednodnevne izlete preko putničkih i izletničkih agencija, odnosno u samostalnom aranžmanu. Obilje prirodnih ljepota, pitoresknih primorskih mjesta, otoka s drevnom mediteranskom kulturom i povijesnih gradića sa zapanjujućim ostacima prošlosti, nalazi se u još neposrednijem okruženju Zadra.

Nin je tako najpoznatiji povijesni gradić u zadarskoj regiji koji izgleda poput muzeja prošlosti na otvorenomu i sa solanom koja je hranila careve drevnog Rima, dok je područje Ravnih kotara darivano raskošnim vinogradima, vrhunskim vinima, ekološkim voćnjacima te moćnom Asserijom, ostatkom drevnog grada koji kao da su gradili sami Kikli.

Do svih je ovih odredišta u okruženju grada lako je doći biciklističkim stazama, postojećim povijesnim rutama, vinskim cestama ili cestama sira koji se na prostoru drevne Dalmacije proizvodi još prije više od 7.000 godina. Gastronomija je zato značajna i neraskidiva veza Zadra s prošlošću jer se na širem prostoru zadarske regije kuha, peče i sprema hrana na isti način kao i u dalekoj prošlosti, a moderna kuhinja s tečajevima *Zadar Cooking Class,* moderna je inačica tog drevnog gastronomskog promišljanja, iskonskih okusa i mirisa Mediterana. Sve su to razlozi zbog kojih se u Zadru, uz upoznavanje samog grada i njegovih turističkih atrakcija, provodi aktivan odmor ispunjen obilascima otoka, mjesta u Dalmatinskoj zagori ili obližnjim nacionalnim i parkovima prirode.













# Lučka uprava Zadar



Zadar je naseljen još od prapovijesti, kao i cijela zadarska regija na kopnu i moru u kojoj su nastajala veća i manja naselja, prvi gradovi i prave metropole. Povijesna je dalmatinska metropola i krvotok svoje regije s raskošnim zaleđem i brojnim otocima.

Zadar je kopnom, morem i zrakom spojen s cijelom Europom i svijetom, što ga čini jednom od najvažnijih destinacija na istočnojadranskoj obali. Zadar je ujedno u samom središtu Jadrana, svega 280 kilometara udaljen od Zagreba ili 340 kilometara od Dubrovnika na jugu. Od Budimpešte, Milana, Praga, Beča i drugih europskih metropola lako se dolazi cestovnim prometom, od kopna središnje Italije prema Zadru voze brzi brodovi, dok je zadarsko lučko i putničko pristanište Gaženica ekskluzivno pristanište za najveće kruzere. Zračna luka Zadar prima zrakoplove iz cijele Europe, a povezana je i s Velikom Britanijom. Svojom prometnom povezanošću sa svijetom Zadar je osigurao budućnost.

Tako je Zračna luka Zadar jedna od devet zračnih luka u Hrvatskoj i najveći nacionalni zrakoplovni centar. Iz moderne zračne luke u Zadru putuje se prema svim europskim metropolama, a godišnje zabilježi oko 800.000 putnika.

Prije dvije godine je Gaženica – suvremeno zadarsko lučko i putničko pristanište – bila proglašena najboljom kruzerskom lukom na svijetu. Zadarska morska luka krema je cruise businessa u Hrvatskoj s gotovo 200.000 putnika godišnje i, do globalne pandemijske krize, trendom neprekidnog rasta. Prije sedam godina ukupni godišnji promet Gaženice iznosio je oko 2,1 milijuna putnika i 347.000 vozila, dok je u 2019. već bio na brojkama od 2,65 milijuna putnika i 490.000 vozila. Istovremeno je teretni promet od 156.000 tona iz 2015. narastao do 426.000 tona tereta u rekordnoj 2019. Promet kruzerima također je doživio procvat: 2014. u Zadar je došlo nešto više od 53.000 putnika, dok je tijekom 2019. ta brojka bila višestruko uvećana – došlo je 182.682 putnika.

U prometnom smislu Zadar je metropola i središte regije koja povezuje sjevernu obalu, kopneno zaleđe i južni dio Hrvatske, a umrežena cestovna, zračna i morska povezanost pruža se dalje prema europskom kontinentu u svim smjerovima. Samo je gradsko i ujedno prometno pomorsko zadarsko sjedište smješteno na pola puta između Venecije i Dubrovnika, a kao važna tranzitna luka s višemilijunskim godišnjim prometom putnika i vozila spada u najprometnije luke na Mediteranu. Pored intenzivnog lokalnog, obalnog i međunarodnog prometa te razvijenih morskih veza s Italijom, zadarska luka također bilježi značajan porast međunarodnih posjeta brodova na kružnim putovanjima, a isti trend postoji i u Zračnoj luci Zadar do koje se iz većine europskih prijestolnica dolazi za svega jedan ili dva sata leta. Ništa od navedenog nije slučajno.

Lučka uprava Zadar osnovana je 1997. Odlukom Vlade Republike Hrvatske kao neprofitna pravna osoba nadležna za upravljanje, gradnju i korištenje luka otvorenih za međunarodni javni promet. Preseljenje trajektne luke Zadar na područje Gaženice, koja se nalazi oko 3,5 kilometara od centra grada, s pravom je bilo smatrano velikim infrastrukturnim i projektom visokog prioriteta Vlade Republike Hrvatske. Njime je bilo omogućeno povećanje prometa s dodatnim pristaništima i vezovima koji sada mogu primiti kruzere i Ro-Ro brodove, dok je sama luka Gaženica preko pristupne četverotračne ceste izravno povezana s modernom autocestom A1 koja vodi prema Zračnoj luci Zadar, Zagrebu, drugim dijelovima Hrvatske i europskim središtima. U Gaženici je tako izgrađena nova trajektna luka, i to projektom koji je osigurao potrebnu površinu na kopnu, odgovarajuću dubinu gaza, pristupne ceste i parkirališta. Izgrađena je i zgrada terminala koja ima svu opremu nužnu za uspostavljanje potpuno operativnog objekta terminala. Projektom su bile utvrđene različite transportne i prometne potrebe novog terminala od otočnog terminala i terminala za dužobalna putovanja, terminala i stalnog graničnog prijelaza za međunarodni linijski putnički promet i promet brodova na kružnim putovanjima te ribarske luke. Relokacijom cjelokupnog trajektnog prometa, kao i prometa brodova na kružnim putovanjima, iz stare gradske luke u novu luku u Gaženici, velikim dijelom je rasterećena stara gradska jezgra od utjecaja intenzivnog prometa vozilima što je u prošlosti uzrokovalo velike prometne gužve te snažno utjecalo na kvalitetu zraka i zadarsku kulturnu baštinu.

Razdoblje izgradnje luke Gaženice trajalo je od 2009. do 2015., a luka je bila otvorena za sav promet u ožujku 2015. Tri godine kasnije izgrađena je zgrada terminala s potpunim uređenjem okolice, a sve skupa odrađeni su pomorski i zemljani radovi na primarnom i sekundarnom lukobranu, potom pristanište s 12 vezova za otočne trajektne brodove, najveće pristanište za međunarodna plovila i kružna putovanja dužine 375 metara, pristanište nove ribarske luke te pristupne ceste i infrastruktura osnovnih terminala; unutarnje ceste, čekaonice, utovarne i istovarne trake, pješačke površine, vodoopskrba i kanalizacija.

U zgradi terminala bruto površine 24.537 $m^2$ s prizemljem i prvim katom, visine 12 metara te u dužini od 337 metara i širini 110 metara, nalaze se objekti za prihvat domaćeg trajektnog prometa, međunarodnog trajektnog prometa, kao i za prihvat putnika na kružnim putovanjima. Pored 458 parkirnih mjesta za putnike i goste, osigurani su svi uvjeti pristupačnosti za osobe s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću.

Planirani projekti, njihova provedba i integracija promijenili su imidž grada, a cijelu zadarsku regiju učinili su pristupačnom i poželjnom za investitore s nemjerljivim utjecajem na budući razvoj zadarske regije.

Lučka uprava, s druge strane, brine se o izgradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i poboljšanju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje; radi na izgradnji i održavanju lučke infrastrukture, osigurava stručni nadzor nad izgradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja, osigurava stalni i nesmetani lučki promet, tehničko-tehnološke harmonije i pomorsku sigurnost, osigurava izdavanje usluga od javnog interesa ili usluga za koje nema ekonomskog interesa drugih komercijalnih subjekata. Pored toga koordinira i nadzire rad koncesionara koji vode komercijalne aktivnosti na području luke, donosi odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području u skladu s propisima za slobodne zone te sve ostale djelatnosti definirane zakonom.

Lučka uprava Zadar će i u budućem razdoblju aktivno raditi na izgradnji i modernizaciji infrastrukturnih i suprastrukturnih sadržaja te stvaranju održive poslovne platforme, sve kako bi sadašnjim i budućim korisnicima luke mogla omogućiti višu razinu usluge i novi razvojni impuls.

To znači da će Lučka uprava i nadalje nastojati pružati vrhunsku uslugu u domaćem prometu tijekom cijele godine, povećati sigurnost na cijelom obuhvatu lučkog područja i biti jedna od najznačajnijih putničkih luka u povezivanju istočne i zapadne obale Jadrana. U viziji razvoja luke naglasak je i na vrhunskoj usluzi brodovima na kružnim putovanjima tijekom cijele godine, poboljšanju kvalitete usluga za ribarske brodove i stvaranju vodećeg ribarsko-logističkog centra na hrvatskoj obali, stvaranju takozvane održive i zelene luke u smislu razvijanja aktivnosti vezanih za zaštitu okoliša te isticanju luke Zadar Gaženica kao okosnice nove razvojne paradigme grada Zadra i cijele zadarske regije.

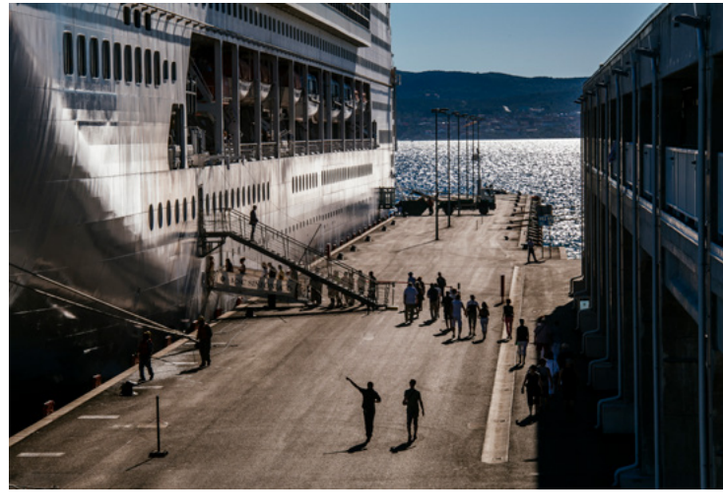



JADROLINIJA


LOCAL LINES












REPUBLIKA
HRVATSKA
EU


JADROLINIJA

# IMPRESUM


Glavni urednik: **Tonko Sardelić** *tonkosardelic@gmail.com*

Fotografije: **Stipe Surać** *www.stipesurac.com*

Napisao: **Kažimir Škrbić**

Grafički oblikovao: **Marko Gržan** *www.printshop.com*

Lektorica: **Daniela Nižić**





**Zahvale za pomoć pri realizaciji:**

Glumci:
Liburni: **Jure Aras, Hrvoje Dukić-Bujo, Roko Pešušić, Ivana Surać, Bruno Ćurko, Eva Surać, Lili Pešušić, Frane Surać, Mikula Pešušić, Ižo Marin-Stric, Mikula Aras, Gaia Surać, Natali Perić.**
Rimljani: **Vedran Miočić-Stošić-Gumeni**
Kondura: **Petra Govorčin, Vito Govorčin i Fabe Govorčin.**
Petar Zoranić: **Hrvoje Dukić-Bujo**

Stručna savjetnica za interpretaciju i oblikovanje kostimografije, kustosica: **Marija Šarić Ban** *Narodni muzej Zadar. (Liburni, Rimljani, Kondura i Petar Zoranić).*
Izrada kostima Liburni: **Nataša Perović**, *Kazalište lutaka Zadar.*
Kostime Rimljanina posudio: **Ivica Škriljevečki**, *turistička agencija iTRAVEL Zadar*
Izrada rekvizita i nakita Liburni: **Frane Šunić**, *Arheološki muzej Zadar*
Posudba rekvizita Liburni: **Konoba K Marjanu Zadar**
Posudba rekvizita Liburni, **Mirna Milković.**
Posudba perika (Liburni-Zoranić): **HNK Zadar**
Posudba kostima (Zoranić): **TZ Nin**
Rekviziti za scenu Petar Zoranić: **Ivica Ćurković**, *predsjednik udruge "Starinar" Zadar.*
Priprema i posudba starohrvatskog broda Condure Croatice:
**Marijana Ramov i Petar Glavan -** *Grad Nin,* **Ivica Štulić -** *Komunalac Nin d.o.o.*
Razglednice i fotografije ustupili: **Ivica Ćurković**, *udruga "Starinar"*,
**Alan Mandić** *"Secret Dalmatia"*, **Nevena Štokić i Domagoj Dražina**, *Narodni muzej Zadar.*

Puno su pomogli:
**Arheološki muzej Zadar, Državni arhiv Zadar (Mirisa Katić i Tamara Šarić Šušak), Pomorska zbirka HAZU Zadar, Muzej Ninskih starina, i Međunarodni centar za pomorsku arheologiju Zadar (Anita Jelić). Zrinka Brkan Klarin, Ivana Jenjić, Bruno Ćurko, Igor Županić, Barkajoli Berto i Šime Gregov, Abdulah Seferović, Venci Jurin, Šime Gržan, Đoni Štambuk, Robert Škifić, Svetko Perković+ (1959 - 2021) i Mithad Kozličić+ (1954 - 2021).**




Tiz z grade



Điga



Muraj



Lipotica



Most



Bagatov neboder


autocesta A1 (Vor Zadar 2)
Zadar centar
LUKA GAŽENICA
Lučka uprava Zadar - Port of Zadar Authority

**Naziv projekta:**
REMEMBER REstoring the MEmory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tERritorial growth / Oživljavanje uspomena Jadranskih luka. Morska kultura za poticanje uravnoteženog teritorijalnog rasta.
**Program:** 2014 - 2020 Interreg V-A, Italy- Croatia CBC Programme
**Ukupni proračun:** 2.813.460,00 Euro
**Financiranje iz ERDF-a:** 2.391.441,00 Euro
**Trajanje projekta:** 01.01.2019. - 30.06.2022.
**Vodeći partner:** Central Adriatic Ports Authority
**Partner:** Lučka uprava Zadar, voditelj projekta i kontakt osoba - Đoni Štambuk



Interreg Italy - Croatia REMEMBER
EUROPEAN UNION
LUČKA UPRAVA ZADAR PORT OF ZADAR AUTHORITY
ADRIJO ADRIATIC PORTS CULTURAL NETWORK