

Iz povijesti graditeljstva

SJEĆANJE NA PODUZEĆE KOJE JE NESLAVNO ZAVRŠILO

Ovaj je napis nastao na poticaj Vladimira Nosse, dipl. ing. građ., utemeljitelja i sve do odlaska u mirovinu 1979. godine, dugogodišnjega tehničkog direktora i zamjenika generalnog direktora poduzeća *Vladimir Gortan* iz Zagreba. Povodom nevesele 50. obljetnice osnutka toga nekada značajnoga građevinskoga poduzeća ing. Nosso je želio iznijeti svoja sjećanja o njegovu nastanku, razvoju i radu. No prije nego što to iznesemo, nekoliko riječi o životnom putu samog ing. Vladimira Nosse, zabilježenih po njegovom sjećanju

Vladimir Nosso rođen je 1913. u Lasovcu nedaleko Bjelovara gdje je njegov otac službovao kao učitelj. Gimnaziju je polazio u Bjelovaru, Koprivnici i Zagrebu, a Tehnički fakultet Sveučilišta u Zagrebu (Građevinski odjel) završio je početkom 1938. godine. Još je početkom studija za obvezatnu studentsku praksu počeo raditi na željezničkoj pruzi Bihać-Knin, koju je gradila francuska tvrtka *Batignol*, i redovito je nekoliko dana mjesečno tamo nastavio raditi sve do završetka studija. Stoga ne čudi da se nakon završetka studija i služenja vojnog roka 1939. zaposlio



Vladimir Nosso, dipl. ing. građ., snimljen u svom stanu

AN ANNIVERSARY THAT WILL NOT BE CELEBRATED

The history of Gortan, construction company that used to be one of the biggest firms in Croatia until it was finally forced to close its doors in mid nineties, is narrated based on memories of Mr. Nosse, who was the founder and for many years a technical director of this company. In fact, Gortan was founded in 1952 in Zagreb by merger of former railway construction companies from Ljubljana and Zagreb. In the beginning, the company was involved in low-rise construction only, but later on it also ventured in other fields of construction. They used to have projects in all parts of former Yugoslavia but were also present in foreign countries, particularly in Germany, Austria and Libya. They built many railway lines, roads, tunnels and bridges, as well as entire residential districts in Zagreb, Rijeka, Split, Zadar and Slavonski Brod. In Zagreb, they built an tram ring in the New Zagreb district, and the Cibona office tower with a sports hall. Their last major project was the covered market in the vicinity of the Kvaternik Square in Zagreb.

u Sekciji za održavanje željezničkih pruga u Karlovcu, gdje je radio i početkom rata. Potom je premješten u II. sekciju Zagreb, Zapadni kolodvor. Nijemci su tada odlučili da izgrade dvokolosiječnu prugu od Ljubljane do Sofije pa je ing. Nosso u ratu radio na izgradnji pruge između Zagreba i Dobove. Od 1944. bio je u Bjelovaru šef Sekcije za održavanje pruga. To je radio sve do proljeća 1945. kada je pred partizanima pobjegao u Zagreb.

No odmah nakon dolaska pozvan je u Željezničku direkciju i smjesta dobio nalog da osposobi prugu prema

Ljubljani, što je obavljeno vrlo brzo i već se za četiri dana susreo se u Zidanom Mostu sa Slovencima koji su taj posao obavili od Ljubljane. Pruge su u Hrvatskoj u povlačenju Nijemaca bile samo neznatno oštećene, jedino je bila preorana pruga od Zagreba do Siska. Nakon rata bio je kraće vrijeme uključen u izgradnju tramvajskog pruge do tunela kroz Zagrebačku goru, ali je ubrzo prebačen na osposobljavanje uništenih pruga od Sunje do Banja Luke i Bihaća. Prugu je obnavljao na dionici od Hrvatske Kostajnice do Dobrljina s njemačkim zarobljenicima, a ujedno su osposobili i u ratu stradale građevinske strojeve.

Nakon kratkotrajnog rada u Zagrebu i Koprivnici bio je upućen na izgradnju pruge Brčko-Banovići, gdje ga je direktor, njegov stari znanac još iz studentskih dana (s izgradnje pruge do Knina) ing. Dušan Lazić, zadržao na radu u direkciji u Zenici. U direkciji su tada radili ing. Ervin Nonveiller (poslije profesor Građevinskog fakulteta u Zagrebu) kao zamjenik tehničkog direktora i Krešimir Šavor, dipl. ing. građ., (poznati projektant mostova) kao zamjenik direktora projektnog poduzeća.

Ing. Nosso je premješten u Sarajevo, a krajem svibnja 1948. u Zagreb, u



Arhivski snimak ulaza u tunel Dujmovača (Split predgrade)

prije godinu dana osnovano Željezničko građevno poduzeće br. 11 (ŽGP 11), koje je od početka te godine djelovalo kao samostalno poduzeće. To je poduzeće zapravo jedan od začeta budućeg *Vladimira Gortana* pa bi se zapravo moglo reći da bi se ove godine, da se tvrtka nije ugasila, mogla slaviti 55. obljetnica. Poduzeće je odmah dobilo veliki posao na izgradnji ranžirnog kolodvora i željezničkog čvora u Vinkovcima. Tu je ing. Nosso bio voditelj radova. Nakon toga radi na proširenju Rafinerije Sisak, gdje vodi radove na premještanju pruge i izgradnji složenog tunela Viktorovac.

ŽGP 11 1950. dobiva dva velika posla: izgradnju pruge Banja Luka-Doboj i rekonstrukciju željezničkog čvora i prilaznih cesta u Splitu. Gradnjom pruge u Banjoj Luci rukovodi ing. Rožić, a radovima u Splitu ing. Nosso. U Splitu se od zahtjevnijih građevina ističe tunel Dujmovača (888 m), cesta Solin-Klis i tunel ispod kliške tvrđave (108 m).

Krajem 1951. godine na temelju Zakona o upravljanju državnim poduzećima počeli su pregovori o formiranju od ŽGP br. 11 i ŽGP br. 14 iz Ljubljane. U natezanjima oko sjedišta novoformiranog poduzeća, Slovenci su, dakako, navijali za Ljubljanu. Konačno je prihvaćen prijedlog ing. Nosse da glavni direktor bude Slo-

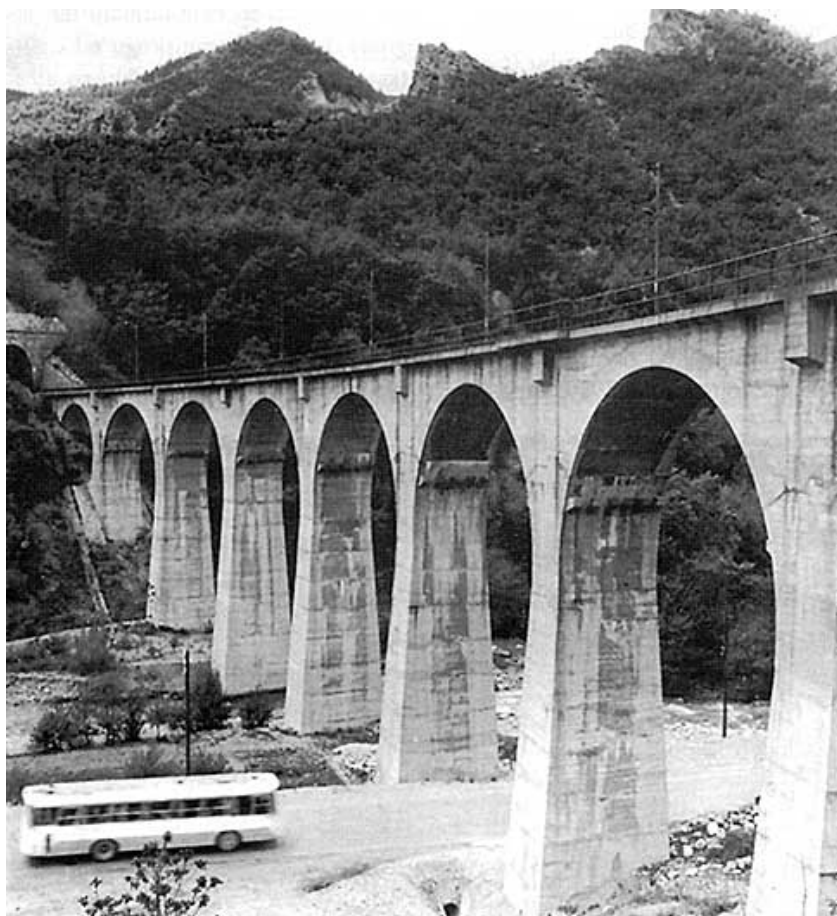
venac, a tehnički direktor Hrvat te da sjedište bude u Zagrebu. I ime novoutemeljenog poduzeća također je bilo rezultat kompromisa. ŽGP 14 tada je mnogo radio u Istri pa je njegovim predstavnicima bilo prihvatljivo da se poduzeće nazove po istarskom heroju Vladimiru Gortanu, članu ilegalne hrvatsko-slovenske organizacije TIGR (Trst-Istra-Gorica-Rijeka), koji je 1929. osuđen na smrt, a strijeljali su ga talijanski fašisti.

Tako je građevno poduzeće *Vladimir Gortan* osnovano 22. siječnja 1952. U mjesecu srpnju provedeni su izbori rukovodstvo poduzeća. U srpnju iste godine za glavnog je direktora izabran Zdravko Macarol, dipl. ing. građ., a za tehničkog direktora ing. Vladimir Nosso. Ing. Nosso je na toj dužnosti ostao 12 godina, a sljedećih 12 bio je zamjenik pa potom 3 opet tehnički direktor, ukupno 27 godina

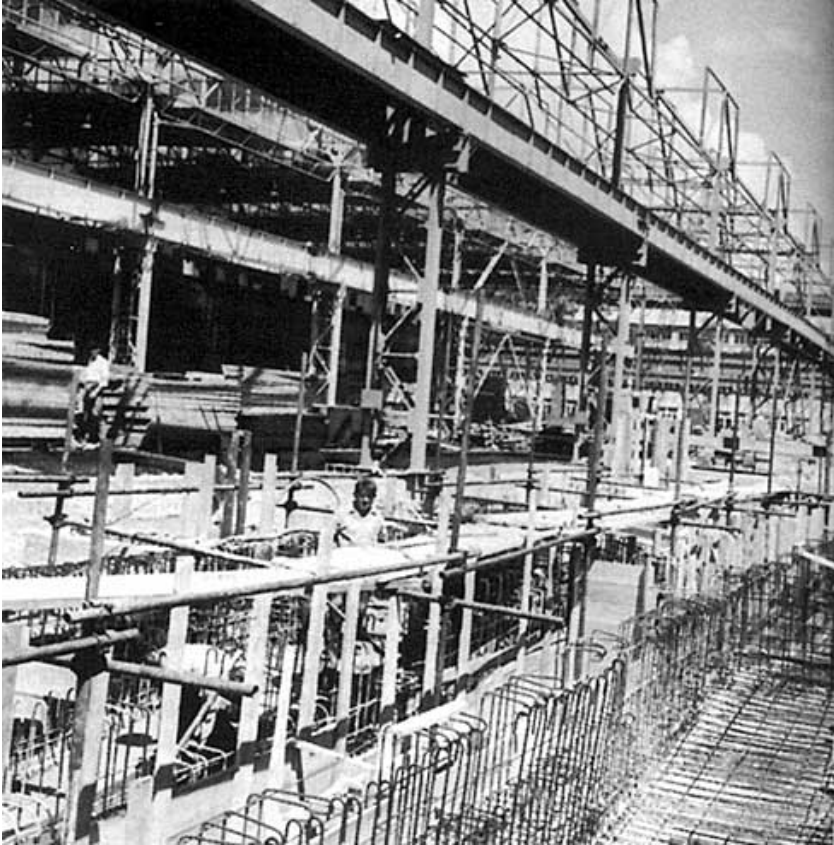
do umirovljenja 1979. Ing. Vladimir Nosso je na tim vodećim položajima u *Vladimiru Gortanu* promijenio 9 glavnih direktora koji su morali biti članovi partije, što on nikada nije bio. Posljednji 10. glavni direktor *Vladimira Gortana* (koji se sedamdesetih godina počinje zvati samo *Gortan*) bio je Milan Hrnjak, dipl. ing. građ., koji je na tu dužnost stupio nakon umirovljenja ing. Nosse 1980. godine, a prije je radio u *Hidroelektri*.

S prvim glavnim direktorom ing. Z. Macarolom (dobrim stručnjakom i društvenom osobom) ing. Nosso je, tvrdi, najbolje surađivao. Ing. Macarol je smijenjen 1958. i premješten u Ljubljanu, a s njim su otišli gotovo svi službenici Slovenci i *Gortan* je izgubio praktički sve poslove u Sloveniji.

Kratkotrajno je (dvije godine) na prijedlog ondašnjega Gradskog komite-



Vijadukt ispred Konjica na željezničkoj pruzi Sarajevo-Pločice



Izgradnja hale Đure Đakovića u Slavonskom Brodu

ta glavni direktor bio Hinko Šojić, narednik stare jugoslavenske vojske. Naslijedio ga je Dragutin Bogdanić, po zanimanju krojač. Direktor je bio do smrti, približno 6 godina. Sljedeći je direktor bio Matija Podnar, dipl. ing. građ., dotadašnji šef gradilišta u Rijeci. Njega je predložio upravo ing.

Nosso uvjerivši Gradski komitet da na čelu građevinskog poduzeća treba biti građevinski inženjer. Sudjelovao je i u predlaganju drugih direktora: Mirka Sarića, dipl. ing. građ., Mehu Ibrahimpašića, dipl. ing. građ., Đorđa Tripala, dipl. ing. arh., Blaža Veljače, dipl. oec i Aleksandra Sta-



Dio naselja San Marino na Rabu

nekovića. dipl. ing. građ. U početku je *Vladimir Gortan* kao novo poduzeće izvodilo samo radove u niskogradnji. Godine 1956. postaje mješovito poduzeće za radove u niskogradnji i visokogradnji, a visokogradnja vrlo brzo donosi više od 50 posto prihoda. Gradili su mnoge željezničke pruge. Uz prugu Banja Luka – Doboj, Lupoglav-Štalije i splitski željeznički čvor, gradili su i prugu Knin-Zadar i dio pruge Sarajevo-Ploče. Gradili su mnoge poslovne i stambene građevine, posebno u Zagrebu, Rijeci, Sisku i Splitu. Uz brojne gospodarske zgrade gradili su i mnoge ceste, industrijske pruge i kolosijেকে. Izgradili su velik broj tunela, od kojih su najdulji željeznički Ljeskove vode na pruzi Banja Luka-Doboj, Stolac na pruzi Sarajevo-Ploče i Debeljak na pruzi Knin-Zadar te hidrotehnički odvodni tunel Bokanjac, a sudjelovali su i u izgradnji nekad najduljeg cestovne tunela u ondašnjoj



Stambena zgrada u Zagrebu

Jugoslaviji - tunela Lokve na cesti između Ivangrada i Rožaja u Crnoj Gori. Bili su aktivno uključeni u obnovu Skoplja poslije katastrofalnog potresa 1963. godine. Gradili su brojne hotele i turističke građevine, a od 1969. počeli su graditi i u inozemstvu (Njemačka, Austrija, Švicarska, Italija, Libija, Rusija...).

Ing. Nosso posebno je zapamtio neka gradilišta. Prvenstveno se to odnosi



Hotelsko-apartmansko naselje *Uvala Scott*

na spoj istarskih željeznica sa željezničkom mrežom ostalog dijela Hrvatske. To su počeli graditi još u prvim danima postojanja poduzeća. Krenuli su od Matulja s jedne i od Lupoglava s druge strane i obavili sve pripremne radove do budućeg tunela kroz Čićariju. *Gortan* je bio spreman i sufinancirati polovicu troškova, a imali su tada i velike pogone u Istri i Rijeci. No iznenada je iz Beograda stigla vrlo stroga zabrana građenja, a željezničke su pruge u Istri sve do osamostaljenja Hrvatske održavali Slovenci. O toj se pruzi govori već više od pedeset godina, bilo je čak deklarativnih pokušaja njezina građenja, ali ing. Nosso i danas žali što onda nije završena jer je razdaljina od Matulja do Lupoglava samo dvadesetak kilometara, prema 250 km koliko treba proći preko Ljubljane. Za radove u inozemstvu posebno je zamolio da istaknemo velike zasluge dr. Marka Kalogjere, stručnjaka za međunarodno pravo, s kojim je uvijek zajedno putovao na zaključivanje ugovora.

Ing. Nosso se posebno sjeća izgradnje turističkih građevina koje je šezdesetih godina prošlog stoljeća izvo-

dio na Rabu i obližnjoj obali uz pomoć logoraša s Golog otoka. Obnavljali su hotel *Imperial* na Rabu, gradili restauraciju i hotele u Uvali Scott, bungalove na Suhoj Puntii te točno nasuprot Golom otoku hotelsko naselje *San Marino* s golemom restauracijom i hotelom sa 1000 postelja. Radovi su obavljani izuzetno kvalitetno jer je među logorašima bilo vrlo sposobnih građevinara svih struka.

Valja dodati da je *Gortan* osamdesetih godina postao jednom od najvećih i najuglednijih hrvatskih građevinskih tvrtki, s jakim pogonima u Rijeci, Zadru i Slavanskom Brodu. Gradio je dijelove velikih stambenih naselja u Zagrebu (Prečko, Jarun, Gređice), Slavanskom Brodu (Jelas) i Rijeci (3 najveća nebodera u ondašnjoj Jugoslaviji), dijelove autoceste od Zagreba do Slavanskog Broda, tramvajski prsten u Novom Zagrebu te kompleks *Cibone*, poslovni toranj *Chromosa* i mnoge druge.

Danas je ing. Vladimir Nosso umirovljenik u poodmakloj dobi (89 godina), ali mu nikako nije jasno što se dogodilo s poduzećem koje je u njegovo vrijeme imalo i do pet tisuća radnika i gradilo širom ondašnje Ju-

goslavije i svijeta. Imali su dobre radnike, veliki strojni park i svu potrebnu mehanizaciju. Mladenačka mu je želja bila da osnuje vlastito građevinsko poduzeće. U tome ga je spriječio Drugi svjetski rat, a nakon rata bilo je to nemoguće ostvariti zbog ondašnjega političkog uređenja. Stoga se prema poslovima u *Gortanu* odnosio kao prema poslovima u vlastitom poduzeću. Bio je uvjeren da nema loše ugovorenih poslova nego samo nesposobnih rukovoditelja. I danas vjeruje da samo loši i sebični voditelji poslova mogu imati gubitke. Ako bi se netko potužio da je neki posao loše pogođen, uvijek je pazio da mu se više ne povjeravaju odgovorniji poslovi.

Propast ga je *Gortana* jako pogodila. Svoje je bivše poduzeće redovito posjećivao, posebno generalnog direktora, kojega su mediji isticali kao velikog i sposobnog rukovoditelja



Negdašnja upravna zgrada *Gortana* u Zagrebu

velike građevinske tvrtke. Posljednji je put u upravi tvrtke posjetio ing. Milana Hrnjaka 1993. (koji je direktor bio sve do 1996.), pošto više nije bio ministar graditeljstva. No ni tada nije ništa saznao o uzrocima propasti. Jednom je i posjetio gradilište tržnice *Gorica*, građevine koja je po općem uvjerenju i bila kraj nekad uspješnoga i cijenjenoga građevinskog poduzeća.

B. Nadilo