

DRAGO KARLO MILETIC

### MOSTARSKI MOSTOVI NA MUSALI I LUCI

Stari lančani most, zatečen pri turskoj okupaciji Mostara, zamijenjen je sigurnijim, boljim, koji je dugo (1566—1882) bio jedina veza desne i lijeve obale u ovom naselju i, ujedno, jedini prelaz na putu iz Sarajeva prema Metkoviću na ovom području. Ali, razvoj grada i, naročito, vojni interesi zahtijevali su da se pored tog mosta, nepodesnog za saobraćaj prevoznih sredstava, izgradi još jedan koji bi udovoljio novim zahtjevima.

O prvim namjerama da se izgradi drugi most u Mostaru, i to na Musali (sada Trg Republike), Derviš Tafro navodi: »No da je u tom dobu i u samom narodu bilo razumijevanja za važnije kulturnoistorijske spomenike, vidi se iz mazbate Vilajetske skupštine u Sarajevu iz godine 1870, koja je izašla u Službenom listu 'Bosna' (br. 206 od 30. safera 1287 (19—31. maja 1870) a prema kojoj Hercegovački zastupnici traže da se dozvoli gradnja još jednog mosta preko Neretve u Mostaru, kako bi se rasteretio i sačuvao stari istoriski most preko koga se obavlja cjelokupan saobraćaj između oba dijela grada sa jedne i druge strane Neretve. U mazbati se između ostalog navodi: 'Među zahtjevima od zastupnika hercegovačkog sandžaka, ovogodišnjoj vilajetskoj skupštini podnošenjem, nalazi se i taj da se dopusti načiniti još jedan most na rijeci Neretvi, tekućoj kroz sredinu varoši Mostara. Obje polovine cve varoši veže jedan stari most, koji je u starom vremenu načinjen i koji prikazuje visoki stepen starinske umjetnosti u građenju.' Pošto su zastupnici izjavili da bi se i u narodu moglo za tu svrhu prikupiti nešto materijalnih sredstava, zaključilo se, da se mutesarifu hercegovačkog sandžaka od strane vilajetske vlade da nalog da načini predračun ovoga mosta i da protokol ovamo pošalje i da javi koliko će se novaca dati od strane naroda i koliko iz kase i da se sve to odmah ministarstvu unutrašnjih poslova javi.

Da je stvar sa izgradnjom novog mosta ozbiljno shvaćena dokazuje to što je uskoro nabavljena željezna konstrukcija za most te se otpočelo sa njegovim podizanjem na onome mjestu gdje se danas nalazi betonski most kod hotela „Neretva“. Ali ustanak od 1875. prekinuo je dalji rad, pa je most dovršen poslije okupacije (1882).<sup>1</sup>

Uzimajući u obzir, pored ostalih, i prethodne navode, Hivzija Hasandedić piše: »Pripremljen je također bio i sav drugi materijal potreban za gradnju mosta.

Izgradnja mosta na Musali počela je početkom 1873. godine. Nesređene političke prilike u Hercegovini i ustanak iz 1875. godine prekinuli su izgradnju ovog mosta pa je on dovršen tek 1882. godine.

Ovaj most je bio dug 94 m i stajao je na šest od tesanog kamena zidanih stupova. Imao je jedan veliki otvor od 35 m i četiri mala od po 8 metara. Na njegovu izgradnju utrošeno je 1882. godine 48.000 forinti. Na ukrašavanje mosta i izradu nekih ornamenata utrošeno je 1888. godine još 12.000 forinti. Do 1918. godine ovaj je most nosio naziv „Most cara Franje Josipa“.<sup>2</sup>

Nesto drukčiju verziju o počecima izgradnje tog mosta daje Karl Peez: »U posljednje vrijeme turske vlasti došle su u vodećim krugovima do uvjerenja da most (misli se na Stari most — D. K. M.) treba zamijeniti jednim novim. Pronašlo se i mjesto, dalje gore na rijeci, gdje je trebalo izvršiti premošćavanje i već se počelo dogoniti moćno četverouglasto tesano kamenje. U nedostatku novčanih sredstava pothvat je uskoro bio obustavljen i tek iza okupacije pristupilo se izvođenju u drugom obliku (D. K. M.). Veliko tesano kamenje ležalo je dugo pokraj korita Neretve...<sup>3</sup>

Događaji koje Peez opisuje odvijali su se svega deceniju-dvije prije objavljivanja njegove knjige, a u opisivanju je pomogao inž. Miloš Komadina mlađi, koji je 1882. radio na izgradnji mostova kod Jablanice<sup>4</sup> i koji je u vrijeme Peezova dolaska u Mostar bio opštinski inženjer-mjernik, i kao takav bio Peezu na raspolaganju, na čemu mu se autor u uvodu knjige zahvaljuje. Miloš Komadina ml. je raspolagao i širim informacijama, jer je njegov otac Miloš Komadina stariji, general i zapovjednik Genie divizije, rukovodio jedinicama koje su izgrađivale put Sarajevo — Mostar (1879—1883). Po Milošu st. je vrelo koje se zvalo Praporac (Perutac) nakon izgradnje puta dobilo naziv Komadinovo vrelo.

Prispisati prekid izgradnje tog puta i mostova, pa i mostarskog mosta, pobuni u Hercegovini 1870-ih godina bila bi nepravda, naročito ako imamo u vidu stanje izgradnje puta Sarajevo — Mostar u to vrijeme, o čemu očevidac Artur Dž. Evans, koji je u obilaženju naših krajeva došao na mjesto izgradnje mostova kod Jablanice augusta 1875, piše: »Kao dobar dokaz turskoj nemarnosti, on (belgijski inženjer, rukovodilac radova na postavljanju mosta iznad

Jablanice — D. K. M.) nam je rekao da je most prenesen ovamo iz Engleske, uz ogromne troškove, a ležao je i čekao na obali da se namesti pune dve godine (D. K. M.). Najposle je izbijanje pobune surovo opomenulo vlasti na njihov nemar. I sada se rad izvodi u najvećoj žurbi, jer je most svakog dana sve nužniji za transport artiljerije, teške municije i drugog snabdevanja za Hercegovinu...<sup>5</sup>

Opisujući prelazak preko Neretve kod Jablanice, Evans piše: »Preko engleskog mosta, drugog iz engleskog uvoza, prešli smo na levu obalu reke i još mnogo sati gazili ovim divljim tesnacem...<sup>6</sup>

Može se sa sigurnošću tvrditi da je pobuna u Hercegovini pokrenula i užurbala prekinute radove na izgradnji puta Sarajevo — Mostar — Ljubuški, odnosno Sarajevo — Mostar — Metković, i to iz vojnostrateških razloga za koje je bila zainteresovana turska vlast.

Lokacija na kojoj je trebalo da se gradi drugi most u Mostaru odgovarala je u potpunosti potrebama grada. Prilaz mostu na lijevoj obali bio je sa prostranog trga, zvanog Musala, te nije bilo potrebno bilo kakvo rušenje zgrada. Na desnoj obali je, na tom mjestu, uglavnom završavala gradnja Cerničke mahale, pa nije iziskivalo većih rušenja stambeno-poslovnih zgrada. Sve to tvrdimo pod uvjetom da se saobraćajnice zadrže u dotadašnjem gabaritu uskih sokaka, kakvi su bili u gradu u vrijeme turske okupacije.

Austrougarska okupacija je pred odgovorne vojne vlasti kao neminovnost postavljala osposobljavanje puta Sarajevo — Mostar — Metković i Sarajevo — Mostar — Ljubuški. Ti su radovi postavljeni kao prioritetni, tako da im se prišlo odmah nakon okupacije. Zbog izuzetno teškog terena rekonstrukcija puta i mostova vršena je po određenim dionicama i završavana u razdoblju od 1879. do 1883. godine, ovisno o težini dionice, a ne o njenom redoslijedu.<sup>7</sup>

Sredstva za put, pa i za most na Musali, koji se uklapao u izgradnju puta Sarajevo — Mostar — Metković i Sarajevo — Mostar — Ljubuški, obezbijedena su iz vojnih investicija i vojnih okupacionih kredita.<sup>8</sup>

Ranije izabran položaj za most kod Musale imao je sve uslove i prednosti i za sadašnju gradnju:

1. Lagan prilaz u odnosu na dotadašnju urbaniziranost Mostara, s napomenom da su austrougarske vlasti insistirale na širem saobraćajnicama, tako da je došlo ne samo do probijanja Nove ulice (sada Brkića) koja je spajala glavnu mostarsku saobraćajnicu sa novim mostom na Musali nego i do proširenja Ulice Franje Josipa (sada Mostarskog bataljona). Istina, to drugo proširenje je bilo u smanjenom obimu, s obzirom da je ulica bila kratka, jer se na prostoru kod sadašnje robne kuće Hit nalazio Lakišićaharem, a dalje, prema Vukodolu, prostirala su se obradiva zemljišta

(vinogradi, kukuružišta). Zadnje proširenje te ulice izvršeno je rušenjem Kalajdžića-kuće, 1901. godine.<sup>9</sup>

2. Most je na podesnom mjestu spajao osnovne gradske saobraćajnice za Južni vojni logor (izgrađen 1881), za novootvorenu Tvrnicu duhana u njegovoj blizini i njima blisku Vojnu bolnicu, te logor u izgradnji na sjeveru grada i budući Zapadni logor. Uz to, omogućio je vezu Logora na Konaku sa desnom obalom Neretve.

3. Spoj saobraćajnice Sarajevo — Mostar — Metković sa saobraćajnicom Mostar — Ljubuški izvršen je idealno pravom linijom, pretvorenom kasnije u gradsko šetalište Stefanića aleja (sada Lenjinovo šetalište i Ulica JNA).

4. Velike količine tesanog kamena, smještene kod Musale još u vrijeme turske okupacije, s namjerom da se na tom mjestu izgradi, po našem mišljenju, *kameni most*, olakšale su ostvarenje ove namjere s finasijskog i tehničkog stanovišta.

5. Raspoloživost čelične konstrukcije, koja je stajala negdje u mostarskim magacinima (po Peezovom opisu), bila je daljnja pogodnost za izgradnju IMPROVIZOVANOG MOSTA preko Neretve kod Musale. Naglašavamo IMPROVIZOVANI, jer će se u daljem opisu mosta moći sagledati da je takav način gradnje bio rezultat hitnosti, što je pretpostavljalo improvizaciju.



Sl. 1. Most cara Franje Josipa

Od raspoloživog zatečenog kamena izgrađena su dva osnovna nosača za čeličnu napregnutu rešetkastu konstrukciju, tlocrtno površine 8 x 3 m sa zaobljenim uglovima. Visina nosivih stubova je odgovarala visini na kojoj će biti položena čelična konstrukcija (vidi priloženu skicu). Vidljive plohe pravougaonih blokova bile su fino obrađene, dimenzija 40—50 cm visine i 80—100 cm širine.

Na tom mjestu, kao i u produžetku, Neretva u presjeku ima oblik lijevka. U ljetnom periodu se voda povlači u donji, uži dio, dok u vrijeme poplava prelazi iz tog užeg dijela i poplavljuje i šire korito. U rijetkim, drastičnim poplavama voda prelazi i gornju ivicu tog proširenog korita (1713, 1870, 1881, 1887, 1903. godine itd.).

Kratkoća raspoložive čelične konstrukcije je primorala graditelje da osnovna dva kamena nosača izgrade na samim ivicama (na pećinama) užeg dijela korita Neretve, pa je obližnji nehomogeni pećinasti teren radi bezbjednosti utvrđen podizidivanjem. Pri tome je korišten isti kamen kao i za gradnju stubova.<sup>10</sup>

U opisu osnovne mostovne konstrukcije navode se razne dužine, ali, prema originalnom projektu, svijetli otvor iznosi 98'6" (30,02 m) sa prepustima od po 3'6" (0,914 m), što ukupno iznosi 31,85 m.<sup>11</sup>

Za razliku od tih dimenzija, austrijski projekat adaptacije,<sup>12</sup> rađen decembra 1887. na osnovu originalnog projekta, predviđa dužinu mosta od 32,155 m (dvije krajnje pregrade po 4,6995 m i četiri unutarnje po 5,689 m).

Širina mosta iznosila je 20' (6,09 m), a visina bočnih stranica 10'6" (3,20 m) prema originalnom nacrtu, a 3,60 m u stvarnosti, što upućuje na to da su vršena dodatna ojačavanja nosivih greda.

Iako je fabrički svijetli otvor naznačen, kako smo ranije naveli, 30,02 m, u Mostaru je svijetli otvor iznosio 29,20 m. Pretpostavljamo da su graditelji smišljeno dali duži oslonac čelične konstrukcije na nosive stubove, jer se nije radilo o armiranobetonskim nego o kamenim stubovima.

Ostali dio mosta, prema lijevoj obali (Musala) i desnoj obali (Cernica), izveden je na taj način da su potporni stubovi samo do izvjesne visine izgrađeni od kamena, tj. do zamišljene kritične tačke vodostaja Neretve, a iznad toga od drvenih nosača i drvene konstrukcije (kurziv D. K. M.).<sup>13</sup>

Za razliku od navedenih dimenzija, prema podacima koji su uneseni u »Das Bauwesen in Bosnien und der Hercegovina...«, na strani 16, most se sastojao od »jedne čelične napregnute konstrukcije, otvora od 32 metra, šest malih otvora po 8 metara i jednog od 11,5 metara sa drvenom konstrukcijom premošćenja. Čelična konstrukcija leži na sagrađenim stubovima, a drvena konstrukcija na podzidanim drvenim stubovima«.

Sto se tiče materijala, stvarno stanje se u potpunosti podudara s opisom. Naznačena širina otvora kod nastavaka prema obalama bila je u nijansama drukčija nego u ovom opisu (vidi priloženu skicu i fotografiju).



Rekonstrukcija mosta je omogućila da se već iduće, 1889. godine glavna vodovodna cijev provede preko novoizgrađenih betonskih nosača, kroz čeličnu konstrukciju mosta, na lijevu stranu Neretve, što je do tada bilo neizvodljivo, pa je lijeva strana grada do tada snabdijevana samo jednom, glavnom vodovodnom cijevi, postavljenom preko Starog mosta.

Izgradnjom objekata lociranih uz most (hotel »Neretva«, 1892; hotel »Bristol«, 1906; Gradsko kupatilo, 1914) nastavci osnovne čelične konstrukcije mosta su skraćivani jer su izgrađene kamene podzide na lijevoj i desnoj obali, ispod pomenutih novogradnji. Na taj način se smanjio razmak između lijeve i desne obale na tom mjestu (a time i skratila dužina mosta sa nastavcima), što je i danas uočljivo.

Tokom vremena bujica je djelovala na lijevi stub, čiji su temelji prilikom gradnje bili zaštićeni kamenom podzidom, koja se spuštala od temelja stuba do dna suženog korita Neretve. Prirodna obala, sjeverno i južno od te podzide, s vremenom je erozirala za oko jedan metar, pa se može pretpostaviti kakva bi bila sudbina mosta da graditelji nisu odmah poduzeli njegovu zaštitu.

Februara 1935. na tom mjestu je započela izgradnja novog armiranobetonskog mosta, koji se i danas koristi (Titov most). Prethodno je, s južne strane postojećeg čeličnog mosta, izgrađena drvena skela, širine oko 4 metra, na koju je premještena glavna vodovodna cijev. Za vrijeme radova na mostu pješaci su prelazili preko te skele, s izlaskom kod Gradskog kupatila na lijevoj i u Kalajdžićev sokak na desnoj obali. Skelu je izradio mostarski poduzimač Vaso Pucarić, a radove na rušenju čeličnog i izgradnji armiranobetonskog mosta izvodio je Pero Makijedo, poduzimač iz Splita. Ukupna vrijednost radova iznosila je 1.200.000 dinara.

Glavna čelična konstrukcija mosta je uklonjena tako da su postupno, ispod konstrukcije, skidani kameni blokovi s jednog i drugog potpornog stuba, red po red. Tako je spuštena na samu obalu (pećine) Neretve, gdje su sjekačima velikih dimenzija uklonjene spojnice (zakivke) kako bi se čitava konstrukcija rastavila na manje, pokretljivije dijelove. Tako rastavljena konstrukcija otpremljena je na Željezničku stanicu u Mostaru, a odatle vozom u Zenicu, gdje je iskorištena kao staro željezo.

Pijesak i šljunak, potrebni za izgradnju novog armiranobetonskog mosta, vađeni su iz Neretve, kod Carinskog (danas Ive Lole Ribara) mosta. Gazište novoizgrađenog mosta je podignuto na viši nivo od prethodnog i presvučeno asfaltom, što je bila prva primjena asfalta u Mostaru.<sup>18</sup>

Most je otvoren 7. juna 1936. uz veliko prisustvo građana.

Izgradnjom mosta na Musali bili su zadovoljeni interesi austro-ugarske okupacione vojske. Ali, ubrzanim razvojem grada (izgradnja Tvornice duhana i poslovnih trgovačkih objekata na Luci i sjevernije prema Carini) sve se više uvećavala potreba gradnje trećeg mosta, na potezu Čekrk — Luka.

U javnosti se prvi put susrećemo s takvim zahtjevom u lokalnom listu 1891. godine, u članku »Potreba našeg grada«. Pisac članka insistira na izgradnji »jednog, trećeg mosta preko Neretve« i označava lokaciju »između Predhumja i Luke«.<sup>19</sup>

Prošlo je još devet godina dok se akcija za izgradnju mosta obnovila. Sada se javlja »Osvita«, br. 14, 15. februara 1899, s napisom »Još jedan most preko Neretve«, gdje, pored ostalog, piše: »Osobito se je ugodno dojmilo to, da se napokon — ako je tomu vjerovati — kani uskoro graditi i treći most preko Neretve, bez obzira iz koje ruke... Mostar je veoma prostran, Neretvom razdijeljen na dvie polovice, nu obe strane spaja jedan jedini most za promet, i to oni željezni do čim je preko starog ili velikog mosta promet ograničen na same pješake. Novi most je na gornjem kraju Mostara, pak sad uzmite, kako je to jedno da na primier kela s robom, koja s Luke moraju ići u suprotnu Donju Mahalu, imadu običi podpunu put — oko svijeta —... Da u gradu preko Neretve treba još barem jedan most, to uviđaju hvala Bogu svi faktori, ali sada nastaje pitanje: gdje da se gradi taj most...«

U istom broju »Osvita« mostu je posvećen još jedan napis, »Zajam grada Mostara«, gdje je pisalo: »Sarajevska je zajam učinila nekliko milijuna — pa zašto ne bi i mostarska občina. Samo je nužno utvrditi i to, da je bolje — kad se već zajam čini — učiniti veći zajam, kojim bi naša občina morala pokriti mnogo — a ne tek NEKU — potrebicu. Nije samo nuždan most — a zašto da ga baš občina gradi? — ni vodovod, već i kanalizacija, elektrana i tramvaj... Za sad samo po svom i mnogih građana mnijenju pri raspravi o zajmu dovikujem: ili kuj ili ne mrči gaća!«

Očigledno da su napisi bili tempirani pred predstojeću sjednicu Gradskog vijeća, koja je održana 16. februara 1899. Na dnevnom redu bilo je pitanje zaduženja opštine u svrhu izgradnje nekih objekata nužnih za grad. Vijećnik Mehmed ef. Đikić je predložio uzimanje većeg kredita kako bi se, pored proširenja vodovoda, izvršili i drugi radovi, među kojima i izgradnja trećeg mosta na Neretvi.<sup>20</sup> Prijedlog nije usvojen jer je Đikića podržao samo jedan vijećnik.

Međutim, javnost ne odustaje od svog zahtjeva, pa u »Osvitu«, br. 77, 23. septembra 1899, ponovo nalazimo napis »Kako Mostar napreduje«, u kojem se iznose utisci nekog posjetioca koji, pored ostalog, piše: »...A najviše mi pade u oko, da kroz čeli Mostar na Neretvi samo ima jedan za kolni promet udoban most i taj je na kraju grada, te se s kolima ima skoro sat obilaziti. Držimo, da je nuždan još jedan most na Luki ili Čekrku prema duhanskoj stanici.«

Pritisci s raznih strana na »gradske očeve« bili su stalni. Vjerovatno je da su nosioci tih nastojanja bili trgovci, kojima je nedostatak mosta na tom mjestu bio kočnica trgovini. Činjenica je da su za izgradnju mosta morali biti zainteresovani i drugi građani, kojima bi novi most omogućio bezbolniji saobraćaj sa dijelom grada na suprotnoj obali Neretve. Pri tome treba imati u vidu zaposlene radnike u Tvornici duhana i institucijama koje su bile smještene na lijevoj obali.

Na sjednici Gradskog vijeća, 18. novembra 1899, podgradonačelnik Ivan Bašadur predlaže »da se prijeko Neretve na Luci prema Cerkru sagradi nova velika čuprija, pošto se odavno već opaža, da je takova čuprija od prijeke potrebe za promet i to tim više što od postojećih samo dviju čuprija samo jedna služi prometu s kolima, nadalje sa toga razloga što je ta čuprija i zbog proširenja vodovoda potrebna te napokon što će ista biti od velike hasne mahalama Luci i Predhumlju, koje imaju potpuno pravo što se jednako proti tome tuže, da se tamo ništa za javnost ne gradi...«<sup>21</sup>

U lokalnom listu je kao refren na zaključak Vijeća objavljen napis »POTREBA MOSTA«, u kojemu se naglašava »samo što prije«, podržavajući ujedno prijedlog da se most napravi na potezu od Luke do Cerkra.<sup>22</sup>

Na sjednici, 17. aprila 1900, Opštinsko vijeće je zaključilo da uzme kredit od milion kruna, od čega bi se finansirala izgradnja mosta, proširenje vodovoda i izgradnja kanalizacije. Protiv zaključka su glasala samo dva vijećnika: Lazo Milićević i hadži Husaga Kajtaž.

Međutim, godine su prolazile, a do ostvarenja zaključka nije dolazilo. Istina, vodovod je proširen, izgrađena je u jednom dijelu grada i kanalizacija, jedino o početku radova na trećem mostu nije bilo ni govora. Vjerujemo da je do toga došlo jer okupaciona vojska nije bila zainteresirana za izgradnju u tolikoj mjeri da bi uložila i svoja sredstva.

Tako je bilo do sjednice Opštinskog vijeća, 9. septembra 1907, kada je opet pokrenuto pitanje izgradnje trećeg mosta na Neretvi. Izabrano je izaslanstvo u sastavu: gradonačelnik Ibrahim-beg Hadžiomerović, te vijećnici Mujaga Komadina, Alaga Pekušić, Risto Ivanišević i Mijat Merdžo. Izaslanstvo treba da posjeti ministra barona Buriana u Sarajevu s molbom da se odobri osnivanje prave (D. K. M.) trgovačke akademije i izgradnja novog mosta na Neretvi, ali sve na državni trošak.<sup>23</sup>

O zaključku sjednice obaviješteno je i građanstvo preko lokalnog lista: »...Zaključeno (je) da se traži od ministra da se od državnog erara izgradi na Ogradi most preko Neretve.«<sup>24</sup>

Uskoro je uslijedila nova obavijest: »Gradska deputacija kod ministra Buriana — Sarajevo. Gradonačelnik Hadžiomerović, vijećnici Mijat Merdžo, Mujaga Komadina i Risto Ivanišević koju

je predvodio gradsko-kotarski predstojnik baron Rüdte, zatražili od Buriana izgradnju mosta na Ogradi i povišenje sadašnje trgovačke škole u akademiju. Burian obećao da će kod vlade dati podršku.<sup>25</sup>

Vjerovatno je ova usmena podrška dala neke nade mostarskim vijećnicima, jer već u novembru 1907. godine opština raspolaže sa idejnim projektom za izgradnju mosta na ovom mjestu.

Na projektu SITUATION FÜR DEN BAU EINER BRÜCKE ÜBER DIE 'Narenta' IN MOSTAR — Spanweite 70 m. — Mostar im novembar 1907. j. — Aufgenommen: Arman Strange, Ingenieur Adj. — vidljivo je da je već zaključeno na kojem će se mjestu most izgraditi. Na lijevoj strani mosta naznačen je Kanber-agin mesdžid, Glavna ulica i Grkovića-zemljište, a na desnoj naziv mahale Predhum.<sup>26</sup>

Projekat je predviđao izradu vertikalnih armiranobetonskih nosača uz same obale Neretve, do nivoa ulica s kojih će se prilaziti mostu, a premoštavanje je predviđeno čeličnom rešetkastom konstrukcijom sa lučnim glavnim nosačima, okrenutim prema gore.

Ipak, ni ovaj put do realizacije nije došlo.

Pregovori su se nastavili, pa je došlo do nekih dogovora da opština učestvuje s polovinom cijene koštanja, a državni erar s drugom polovinom, jer na sjednici Opštinskog vijeća, 1. maja 1909, u zapisnik je uneseno: »Glede predloga za podmirenje polovine troška od strane ove općine za gradnju Čuprije (misli se na Lučki most — D. K. M.) nakon podulje debate pri kojoj većina vijećnika bila je za to, da se u tu svrhu zaključak donese tek tada, pošto se bude ustanovilo i usvojilo mjesto gdje će se čuprija graditi, — zaključuje se izabrati povjerenstvo koje će na licu mjesta sa gospodinom gradskim inžinierom<sup>27</sup> pregledati i ustanoviti mjesto gdje će se čuprija graditi i nakon toga vijeću konkretan prijedlog glede tog predmeta podneti. U povjerenstvu su izabrani g.g. vijećnici Hafiz eff. Puzić, Ahmetaga Duranović, Osman eff. Fazlibegović, Miho Peško, Jovo Tuta, Ivan Šarić i Vid Kvesić.«<sup>28</sup>

Izabrana je konačna lokacija, koja je bila predviđena i prvim projektom, iz 1907. godine. Na lijevoj obali trebalo je srušiti Kanber-agin mesdžid i neke dućane, dok je na desnoj izlaz s mosta prolazio kroz veliki pazar (njegov sjeverni kraj) tako da i danas ulica sa sjeverne strane mosta nosi naziv po tom pazaru.

Dio 1908. i cijela 1909. godina protekle su u sukobima, kako između pojedinih vijećnika tako i između većine vijećnika i gradsko-kotarskog predstojnika barona Rüdta. Bilo je to vrijeme borbe za autonomiju opštine. U drugoj polovini 1909. ta je borba dovela do ukidanja Vijeća i postavljanja za komesara dotadašnjeg, nedavno izabranog gradonačelnika Sefića.

Takva situacija je prouzrokovala nemogućnost bilo kakve građevinske aktivnosti većih razmjera. Početkom 1910. godine stupio

je na scenu kao gradonačelnik Mujaga Komadina. Nešto prije vratio se u Mostar inž. Miloš Komadina, koji je bio napustio Mostar i 9 godina proveo na radu u Banjoj Luci. Izgleda da je gradonačelnik Mujaga odmah povjerio inž. Milošu da izradi idejni projekat za gradnju mosta, jer već februara 1911. opština raspolaže sa **SITUATIONSPLAN DER BRÜCKENSTELLE ÜBER DEN NARENTA-FLUSS IN MOSTAR**, razmjera 1:500. Potpisnik je Der Bau- rat Ing. Miloš Komadina. Sto je rad povjeren inž. Milošu Komadini, iako je opštinski inž. mjernik bio Dragutin Köhler, pokazuje da je gradonačelnik Mujaga Komadina imao veliko povjerenje u Miloša, poznavajući ga iz perioda kada je prvi put bio na radu u Mostaru.

Na planu su ubilježene sve potrebne kote, ucrtan most, kao što će biti kasnije izveden, i prilazi mostu s lijeve i desne obale. Uz to, plan predviđa izgradnju armiranobetonskog mosta, za razliku od prethodnog projekta sa čeličnom rešetkastom konstrukcijom. Priložen je i **QUERPROFIL DER NARENTA IN DER AXE DER PROJEKTIRTEN BRÜCKE**, na kojem je prikazao dvije visine vodostaja: gornju pod nazivom »katastrofalni nivo vode 1881.« (54,40 m nadmorske visine) i donju »visina vode 51,50 m. nadmorske visine«. Dok je gornji nivo potpuno razumljiv, jer je na toj visini došlo do izlivanja vode iz širokog korita Neretve, dotle donji nije jasan. To ni u kom slučaju ne može biti normalni vodostaj Neretve, jer se na tom mjestu kreće na oko 40 m nadmorske visine. Postoji mogućnost da je to najviši nivo koji je na tom mjestu ubilježen prilikom osmatranja Neretve u toku bujica 1910/1911. godine.<sup>29</sup>

Već u julu 1911. mostarska opština raspolaže s novim projektom (zaključujući to po nekompletnom projektu koji se čuva u Arhivu Hercegovine): **MOST PREKO NERETVE U MOSTARU, UZDUŽNI PRESJEK**, Raspon 71. metar, Armiranje glavnog svoda, Tuzla, u julu 1911. (sve pisano ćirilicom i latinicom). Potpisnik projekta je: Tehn. biro i građ. poduzeće, inž. dr Jovo Simić, komand. društvo (štambilj ćirilicom), uz potpis: dr Jovo Simić. Priložen je i poprečni presjek balkona i ograde.<sup>30</sup>

Oktobra 1911. isporučen je projekat **EISENBAHNEN UND BRÜCKENBAU BUREAU DES BAUDE PARTEMENT DER ... Sarajevo** (potpis nečitak), Sarajevo, im oktobar 1911, u kojem je dat isti projekat mosta kao kod dra Jove Simića, uz izmjenu da je kod Simića između lučnog svoda i horizontalnog gazišta bilo sedam vertikalnih nosača na jednoj polovini mosta (tako je kasnije i izvedeno), dok ovaj projekat predviđa devet.

Priložen je i detalj balkona, plan armature, plan oplata, plan početnih stubova za svjetiljke (stubovi nisu izvedeni po tom projektu, nego po kasnijem, iz 1913. godine).<sup>31</sup>

Međutim, kao da u Vijeću Mostara nije bilo jedinstvenog mišljenja o načinu gradnje mosta, jer u januaru 1912. Opština prima

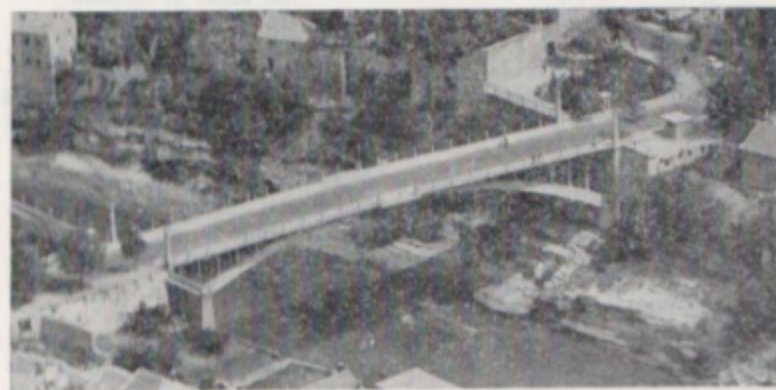
ponudu, sigurno na vlastito traženje, **NARENTA BRÜCKE IN MOSTAR** (kompletna ponuda čelične konstrukcije) **UNGARISCHE WAGGON — UND MASCHINEN FABRIK ACTIENGESellschaft, GYÖR, 1912**, januar 12, raspon 71 metar, ukupno 25.666,40 kruna, pro 100 kg 7,35 kruna.<sup>32</sup>

Radi se o čeličnoj rešetkastoj konstrukciji mosta sa grednim gazišnim nosačima i donjim lučnim svodom. Takve konstrukcije često su korištene kao željeznički mostovi na pruzi Mostar — Sarajevo.

Ipak, materijal budućnosti, armirani beton, dobio je prevagu kod odlučivanja. Most je počeo da se izgrađuje 1912. godine, suđeci prema raspoloživoj fotografiji skele, koncem juna ili početkom jula, jer je sigurno korišten najniži vodostaj Neretve.

U užem koritu, dakle, u samoj Neretvi, neposredno uz lijevu i desnu obalu, izbetonirana su dva pravougaona postolja, postavljena dužinom uz tok Neretve. Nadvisivali su najniži vodostaj rijeke samo za dvadesetak centimetara. Na svako betonsko postolje stavljena je drvena oplata piramidno zarubljenog oblika, u koju su postavljeni vertikalni nosači skele mosta. Zbog otpora eventualno nadošloj Neretvi i čvršćeg oslonca ti su sanduci napunjeni kamenom i šljunkom. Pored osnovnih vertikalnih drvenih nosača, iz svakog sanduka su prema lučnom svodu postavljene još po četiri garniture lepezasto postavljenih nosača (vidi priloženu fotografiju).

Poslije izgradnje mosta i uklanjanja drvene skele u Neretvi su ostala betonska postolja. Tokom vremena voda je pokrenula postolje koje je bilo postavljeno uz desnu obalu, pa se sada ne vidi, dok se pri niskom vodostaju lijevo postolje i sada dobro vidi.



Sl. 3. Lučki most u Mostaru



Sl. 4. Skela za Lučki most

U junu 1913. izrađen je projekat nekih izmjena na ogradi mosta: STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE NARENTA IN MOSTAR, VI/3, STRASSEN UND BRÜCKENBAUDEPARTEMENT DER LANDESREGIERUNG FIR BOSNIA u. HERCEGOVINA — Nach Originalplan von WESTERMANN und COMP. Sarajevo im juni 1913.<sup>31</sup>

Ograda mosta i nosači svjetiljki (stubovi) izrađeni su prema razradi toga projekta.

Koncem juna 1913. most je otvoren. Prigodni govor je održao podgradonačelnik Nikola Smoljan i tom prilikom objavio da je Gradsko vijeće zaključilo da se mostu dade naziv Most Mujage Komadine u znak priznanja za trud koji je uložio da bi se most izgradio.<sup>32</sup>

Po otvorenju mosta počela je da se od građana Mostara ubire mostarina, i to ne samo za prelazak preko novog nego i preko mosta cara Franje Josipa. Niža je cijena bila za pješaka, a viša za pješaka s konjem ili stokom. Plaćalo se samo pri prelasku s desne na lijevu stranu, a povratak odnosno prelaz s lijeve na desnu stranu bio je besplatan.

Izgradnjom tog mosta, sticajem okolnosti, došlo je do svojevrstne atrakcije. U gradu, na relativno kratkom rastojanju, postojala su tri mosta, različita po načinu i materijalu građenja: kameni Stari most, čelični na Musali i armiranobetonski na Luci.

## Bilješke

<sup>1</sup> Derviš Tafro: Iz istorije zaštite spomenika kulture u Bosni i Hercegovini do oslobođenja 1945, »Naše starine«, III, Sarajevo, 1956, str. 6.

<sup>2</sup> Hivzija Hasandedić: Spomenici kulture turskog doba u Mostaru, Biblioteka »Kulturno nasljeđe«, »Veselin Masleša«, Sarajevo, 1980, str. 118.

<sup>3</sup> Karl Peez: Mostar i njegov kulturni krug, F. A. Buchhaus, Leipzig, 1890, preveo dr Branko Šantić, 1964, rukopis, str. 17.

<sup>4</sup> Sjećanja majora von Kurta Hansa Hantesteina (Eichvald): Auf Schwankendem Stege, objavljeno u »Frick's Rundschau«, 20. prosinca 1907.

<sup>5</sup> Artur Dž. Evans: Kroz Bosnu i Hercegovinu u vrijeme pobune 1875, »V. Masleša«, Sarajevo, 1965, str. 258.

<sup>6</sup> Isto, str. 264.

<sup>7</sup> Das Bauwesen in Bosnien und der Hercegovina..., Wien 1887, str. 68.

<sup>8</sup> Isto.

<sup>9</sup> Zapisnik sjednice Opštinskog vijeća, 18. marta 1901, Muzej Hercegovine.

<sup>10</sup> Projekat u Arhivu Hercegovine, KB kut. 9: ORDER, No 58, ROAD BRIDGE 30 met. SPAN 98'6" span and 20'0" C. To Co F GIRDER TO CARRY 80 LBS. PER Sq CARE FOOT DE BERGINE AND Co. LIMITED STRANGEWAYS — IRONWORKS MANSHESTER Cop. AND CoLL: BY KELNER m.p.

<sup>11</sup> Isto.

<sup>12</sup> Biro Strassen und Brückenbau Departement — STRASSEN BRÜCKE, NARENTA IN MOSTAR FRANC JOSEF BRÜCKE, Sarajevo, im Dezember 1887, Arhiv Hercegovine, KB kut. 9.

<sup>13</sup> Das Bauwesen in Bosnien und der Hercegovina..., Wien, 1887, str. 69.

<sup>14</sup> Novi hercegovački bosiljak, 21, 23. svibnja 1885.

<sup>15</sup> Hivzija Hasandedić: Spomenici kulture..., str. 118.

<sup>16</sup> Glas Hercegovca, 29, 18. srpnja 1888.

<sup>17</sup> Vidi bilješku 12.

<sup>18</sup> Podatke je dao viši građevinski tehničar u penziji Hamdija Džudža, koji je 1935. radio na izgradnji kao tehničar praktikant.

<sup>19</sup> Glas Hercegovca, 3, 14. siječnja 1891.

<sup>20</sup> Zapisnik sjednice Opštinskog vijeća, 16. februara 1899, Muzej Hercegovine.

<sup>21</sup> Isto, 18. novembra 1899, Muzej Hercegovine.

<sup>22</sup> Osvit, 96, 29. studenog 1899.

<sup>23</sup> Isto, 91, 17. rujna 1907.

<sup>24</sup> Isto, 89, 12. rujna 1907.

<sup>25</sup> Isto, 91, 17. rujna 1907.

<sup>26</sup> Arhiv Hercegovine, KB, kut. 9.

<sup>27</sup> Dragutin Köhler.

<sup>28</sup> Zapisnik sjednice Gradskog vijeća Mostar, 1. maja 1909, tačka 4, Muzej Hercegovine.

<sup>29</sup> Arhiv Hercegovine, KB, kut. 9.

<sup>30</sup> Isto.

<sup>31</sup> Isto.

<sup>32</sup> Isto.

<sup>33</sup> Isto.

<sup>34</sup> Kršćanska obitelj, 7, 1. jula 1913.