

Drago Karlo Miletić – Mostarski mostovi na Musali i Luci

Tekst je pod naslovom "Mostarski mostovi na Musali i Luci" objavljen 1983. godine u časopisu za kulturno i povijesno nasljeđe Hercegovina koji je izdavao Arhiv Hercegovine, Mostar

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, nepogodnog za prijevoz prijevoznih sredstava, izgradi još jedan koji bi udovoljio novim zahtjevima. O prvim namjerama da se izgradi drugi most u Mostaru, i to na Musali, Derviš Tafro navodi:

„No da je u tom dobu i u samom narodu bilo razumijevanja za važnije kulturno-povijesne 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. svibnja 1870), a prema kojoj Hercegovački zastupnici traže da se dozvoli gradnja još jednog mosta preko Neretve u Mostaru, kako bi se rasteretio sačuvao stari povijesni most preko koga se obavlja cjelokupan promet 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 ove 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 mogle 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. godine prekinuo je dalji rad, pa je most dovršen poslije okupacije (1882).

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."

Nešto 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 izvoršiti premoščavanje 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.“

Događaji koje Peez opisuje odvijali su se svega deceniju-dvije prije objavljivanja njegove knjige, a u opisivanju je pomogao inž. Miloš Komadina mladi, koji je 1882. radio na izgradnji mostova kod Jablanice i koji je u vrijeme Peezova dolaska u Mostar bio općinski 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.

Pripisati 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 Arthur John Evans, koji je u obilaženju naših krajeva došao na mjesto izgradnje mostova kod Jablanice kolovoza 1875, piše:

„Kao dobar dokaz turskoj nemarnosti, on (belgijski inženjer, rukovoditelj 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 namjesti pune dvije godine (D. K. M.).

Na posljertku je izbijanje pobune surovo opomenulo vlasti na njihov nemar. I sada se rad izvodi u najvećoj žurbi, jer je most svakog dana sve potrebniji za transport artiljerije, teške municije i druge opskrbe za Hercegovinu...“

Opisujući prelazak preko Neretve kod Jablanice, Evans piše: *„Preko engleskog mosta, drugog iz engleskog uvoza, prešli smo na lijevu obalu rijeke i još mnogo sati gazili ovim divljim tjesnacem...“*

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 zainteresirana 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 prometnice 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 cesta 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 cesta 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.

Sredstva za cestu, pa i za most na Musali, koji se uklapao u izgradnju ceste Sarajevo – Mostar – Metković i Sarajevo – Mostar – Ljubuški, osigurana su iz vojnih investicija i vojnih okupacijskih kredita.

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

1. Lagan prilaz u odnosu na dotadašnju urbaniziranost Mostara, s napomenom da su austrougarske vlasti inzistirale na širim prometnicama, tako da je došlo ne samo do probijanja Nove ulice (Brkića ulica) koja je spajala glavnu mostarsku prometnicu sa novim mostom na Musali nego i do proširenja Ulice Franje Josipa (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 Lakišića-harem, a dalje, prema Vukodolu, prostirala su se obradiva zemljišta (vinogradi, kukuruzišta). Zadnje proširenje te ulice izvršeno je rušenjem Kalajdžića-kuće, 1901. godine.
2. Most je na pogodnom mjestu spajao osnovne gradske prometnice za Južni vojni logor (izgrađen 1881.), za novootvorenu Tvornicu 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 prometnice Sarajevo – Mostar – Metković sa prometnicom Mostar – Ljubuški izvršen je idealno pravom linijom, pretvorenom kasnije u gradsko šetalište Stefanija aleja (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 financijskog i tehničkog stanovišta.

5. Raspoloživost čelične konstrukcije, koja je stajala negdje u mostarskim magazinima (po Peezovom opisu), bila je daljnja pogodnost za izgradnju IMPROVIZIRANOG MOSTA preko Neretve kod Musale.

Naglašavamo IMPROVIZIRANI, jer će se u daljem opisu mosta moći sagledati da je takav način gradnje bio rezultat hitnosti, što je pretpostavljalo improvizaciju.

Od raspoloživog zatečenog kamena izgrađena su dva osnovna nosača za čeličnu napregnutu rešetkastu konstrukciju, tlocrtne površine 8 x 3 m sa zaobljenim uglovima. Visina nosivih stupova je odgovarala visini na kojoj će biti položena čelična konstrukcija (vidi priloženu skicu). Vidljive plohe pravokutnih 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 padinama) užeg dijela korita Neretve, pa je obližnji nehomogeni pećinasti teren radi sigurnosti utvrđen podziđivanjem. Pri tome je korišten isti kamen kao i za gradnju stubova...

U opisu osnovne mostovne konstrukcije navode se razne dužine, ali, prema originalnom projektu, svijetli otvor iznosi 30,02 m sa prepustima od po 0,914 m, što ukupno iznosi 31,85 m.

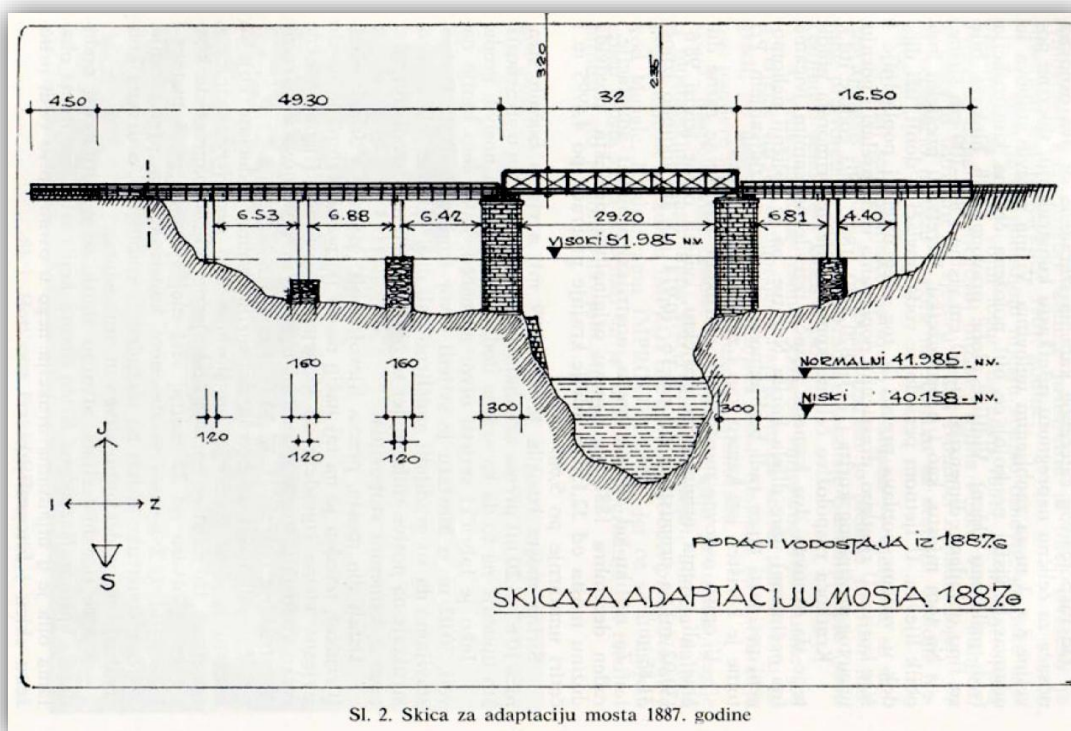
"Za razliku od tih dimenzija, austrijski projekt adaptacije," rađen prosinca 1887. na osnovu originalnog projekta, predviđa dužinu mosta cca 32,155 m (dvije krajnje pregrade po 4,6995 m i četiri unutarne po 5,689 m). Širina mosta iznosila je 6,09 m, a visina bočnih stranica 3,20 m prema originalnom nacrtu, a 3,60 m u stvarnosti, što upućuje na to da su vršena dodatna ojačavanja nosivih greda.

Iako je tvornički 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 stupove, jer se nije radilo o armiranobetonskim nego o kamenim stupovima.

Ostali dio mosta, prema lijevoj obali (Musala) i desnoj obali (Cernica), izveden je na taj način da su potporni stupovi 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.)."

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 stupovima, a drvena konstrukcija na podzidanim drvenim stupovima.“

Što se tiče materijala, stvarno stanje se u potpunosti podudara s opisom. Naznačena



Sl. 2. Skica za adaptaciju mosta 1887. godine

širina otvora kod nastavaka prema obalama bila je u nijansama drukčija nego u ovom opisu (vidi priloženu skicu i fotografiju).

Točke nalijeganja čelične mostovne konstrukcije na kamene stupove nalazile su se na 16,60 m iznad normalnog vodostaja Neretve (tj. 41,985 m nadmorske visine plus 16,60 m, ukupno 58,585 m nadmorske visine).

Katastrofalna poplava 2. 12. 1903. povisila je normalni nivo Neretve za 14,10 m, što je zabilježeno ugrađivanjem kamene ploče na lijevi stup mosta na kojem je naznačen datum i visina poplave. Tom prilikom voda je dosegla 56,085 m nadmorske visine, odnosno 2,5 m ispod nosivih greda mosta i 4,50 m ispod gazišta mosta.

Na obje strane, točno na sredini, bile su postavljene livene ploče s natpisom "FRANZ JOZEF BRÜCKE".

Tako izgrađen improvizirani most svake se godine suočavao sa bujicama Neretve. Zato je bila redovna pojava da se drveni dio obnavlja, o čemu svjedoče i novinski napisi: „Već je deset dana što se napraavlja i pretresa novi most Franje Josipa. Ovo pretresanje ili bolje rečeno nova gradnja mosta (D. K. M.), to je samo privremena radnja, dočim će se bez sumnje do 2-3 godine opet i možda većim troškom napraavljeti; pa opet je na istom, za to potrebno bi bilo premostiti i onaj diel (D. K. M.) koji bi se lasno mogao produljiti, te bi mnogo korisnije bilo kad bi se kamenom negoli drvetom napravio, jer bi i kroz 10 godina bilo korisnije.“

Prema navodima Peeza, došlo je do adaptacije, o kojoj se (u prijevodu dra Branka Šantića, za Muzej Hercegovine, 1964) navodi: „... A godine 1888. izgrađen je u ukrasnom stilu radi čega je bilo potrebno još 12.000 fl“. U prijevodu Miroslava Friedricha Loose, za Arhiv Hercegovine, 1955, upotrijebljen je izraz “u ornamentalnom duhu izgrađena,” što navodi Hasandedića da u opisu mosta, pored osnovne cijene za njegovu izgradnju od 48.000 forinti, navede: "Na ukrašavanje mosta i izradu nekih ornamenata utrošeno je 1888. godine još 12.000 forinti.“

Međutim, tada je u stvari izvršena rekonstrukcija mosta. Drveni nosači nastavaka mosta prema obalama, koji su bili oslonjeni na niska kamena postolja, zamijenjeni su betonskim, pošto je jesenja bujica 1887. uništila drvenu konstrukciju nastavaka.

O tome svjedoči i izvještaj u lokalnom listu: „*Već pred nekoliko su počeli popravljati novu ćupriju. Drveni materijal zamjenjuju željeznim D. K. M.). Dakako da će sada biti trajnije.*“

Da se radi o rekonstrukciji, kako smo naveli, svjedoči i projekt adaptacije, izrađen odmah poslije spomenute poplave. Priložen situacijski plan, razrađeni detalji rekonstrukcije i tlocrt potpuno potvrđuju sve što smo naveli o izgledu mosta i materijalu koji je korišten, kako u izgradnji 1882. tako i pri rekonstrukciji 1888.

Naznačena visina vodostaja 1887. godine (51,985 m nadmorske visine) pokazuje da je tom prilikom bujica neminovno morala uništiti drvene dijelove, nastavke mosta prema obalama. 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 Bristola, 1906; Gradsko kupatilo, 1914.) nastavci osnovne čelične konstrukcije mosta su skraćivani jer su izgrađene kamene podzide na lijevoj i desnoj obali, ispod spomenutih 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.

Tijekom vremena bujica je djelovala na lijevi stup, čiji su temelji prilikom gradnje bili zaštićeni kamenom podzidom, koja se spuštala od temelja stupa 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 Kalajdžičev 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 stupa, red po red. Tako je spuštana 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 vlakom u Zenicu, gdje je iskorištena kao staro željezo. Pijesak i šljunak, potrebni za izgradnju novog armiranobetonskog mosta, vađeni su iz Neretve, kod Carinskog (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...

Most je otvoren 7. lipnja 1936. uz veliko prisustvo građana. Izgradnjom mosta na Musali bili su zadovoljeni interesi austrougarske okupacijske 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 inzistira na izgradnji „jednog, trećeg mosta preko Neretve“ i označava lokaciju „između Predhumja i Luke“..

Prošlo je još devet godina dok se akcija za izgradnju mosta obnovila. Sada se javlja „Osvit“, br. 14, od 15. veljače 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 dvije polovice, no 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 uzмите, kako je to jadno da na primjer kola 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 nekoliko milijuna – pa zašto ne bi i mostarska općina. Samo je nužno utvrditi i to, da je bolje – kad se već zajam čini – učiniti veći zajam, kojim bi naša općina morala pokriti mnogo – a ne tek NEKU – potrebicu. Nije samo nuždan most – a zašto da ga baš općina 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 gada!“

Očigledno da su napisi bili tempirani pred predstojeću sjednicu Gradskog vijeća, koja je održana 15. veljače 1899. Na dnevnom redu bilo je pitanje zaduženja općine 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. Prijedlog nije usvojen jer je Đikića podržao samo jedan vijećnik.

Međutim, javnost ne odustaje od svog zahtjeva, pa u „Osvitu“, br. 77, 23. rujna 1899., ponovo nalazimo napis „Kako Mostar napreduje“, u kojem se iznose utisci nekog posjetitelja koji, pored ostalog, piše:

„...A najviše mi pade u oko, da kroz cijeli 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. Vjerojatno je da su nositelji tih nastojanja bili trgovci, kojima je nedostatak mosta na tom mjestu bio kočnica trgovini. Činjenica je da su za izgradnju mosta morali biti zainteresirani i drugi građani, kojima bi novi most omogućio bezbolniji promet 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. studenog 1899, podgradonačelnik Ivan Bašadur predlaže „*da se prijeko Neretve na Luci prema Čekrku sagradi nova velika ćuprija, pošto se odavno već opaža, da je takova ćuprija od prijeko potrebe za promet i to tim više što od postojećih samo dviju ćuprija samo jedna služi prometu s kolima, nadalje sa toga razloga što je ta ćuprija 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...“*

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 Čekrka.

Na sjednici, 17. travnja 1900. godine, Općinsko vijeće je zaključilo da uzme kredit od milijun kruna, od čega bi se financirala izgradnja mosta, proširenje vodovoda i izgradnja kanalizacije.

Protiv zaključka su glasala samo dva vijećnika: Lazo Miličević 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 okupacijska vojska nije bila zainteresirana za izgradnju u tolikoj mjeri da bi uložila i svoja sredstva. Tako je bilo do sjednice Općinskog vijeća, 9. rujna 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.

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.“*

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 Rudt, zatražili od Buriana izgradnju mosta na Ogradi poviše nje sadašnje trgovačke škole u akademiju. Burian obećao da će kod vlade dati podršku.“*

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

Na projektu SITUATION FÜR DEN BAU EINER BRÜCKE ÜBER DIE 'Narenta' IN MOSTAR – Spanwete 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 Kanberagin mesdžid, Glavna ulica i Grkovića-zemljište, a na desnoj naziv mahale Predhum.

Projekt je predviđao izradu vertikalnih armiranobetonskih nosača uz same obale Neretve, do nivoa ulica s kojih će se prilaziti mostu, a premošćivanje 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 općina sudjeluje s polovicom cijene koštanja, a državni erar s drugom polovicom, jer na sjednici Općinskog vijeća, 1. svibnja 1909., u zapisnik je uneseno: „*Glede prijedloga za podmirenje polovice troška od strane ove općine za gradnju Čuprije (misli se na Lučki most – D. K. M.) nakon duže 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 inženjerom pregledati i ustanoviti mjesto gdje će se čuprija graditi i nakon toga vijeću konkretan prijedlog glede tog predmeta podnijeti. U povjerenstvu su izabrani g.g. vijećnici Hafiz eff. Puzić, Ahmetaga Duranović, Osman eff. Fazlibegović, Miho Peško, Jovo Tuta, Ivan Sarić i Vid Kvesić.*“

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 Rudta. Bilo je to vrijeme borbe za autonomiju općine.

U drugoj polovici 1909. ta je borba dovela do ukidanja Vijeća i postavljanja za komesara dotadašnjeg, nedavno izabranog gradonačelnika Sefića. Takva situacija je prouzročila nemogućnost bilo kakve građevinske aktivnosti većih razmjera.

Početak 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 devet godina proveo na radu u Banjoj Luci.

Izgleda da je gradonačelnik Mujaga odmah povjerio inž. Milošu da izradi idejni projekt za gradnju mosta, jer već u veljači 1911. općina raspolaže sa SITUATIONSPLAN DER BRÜCKENSTELLE ÜBER DEN NARENTA-FLUSS IN MOSTAR, razmjera 1:500. Potpisnik je Der Baurat Ing. Miloš Komadina.

Što je rad povjeren inž. Milošu Komadini, iako je općinski inž. mjernik bio Dragutin Köhler, pokazuje da je gradonačelnik Mujaga Komadina imao veliko povjerenje u

Miloša, poznajući 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 i gradnju 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 prikazano 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 promatranja Neretve tijekom bujica 1910./1911. godine.

Već u srpnju 1911. mostarska općina 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 grad. poduzeće, inž. dr Jovo Simić, komand. društvo (pečat ćirilicom), uz potpis: dr Jovo Simić. Priložen je i poprečni presjek balkona i ograde.

Listopada 1911. isporučen je projekt EISENBAHNEN UNEI BROCKENBAU BÜREAU DES BAUDE PARTEMENT DER Sarajevo (potpis nečitak), Sarajevo, im oktobar 1911, u kojem je dat isti projekt mosta kao kod dra Jove Simića, uz izmjenu da je kod Simića između lučnog svoda i horizontalnog gazišta bilo sedam vertikalnih nosača na jednoj polovici mosta (tako je kasnije i izvedeno), dok ovaj projekt predviđa devet. Priložen je i detalj balkona, plan armature, plan oplata, plan početnih stupova, svjetiljke (stupovi nisu izvedeni po tom projektu, nego po kasnijem, iz 1913. godine).

Međutim, kao da u Vijeću Mostara nije bilo jedinstvenog mišljenja o načinu gradnje mosta, jer u siječnju 1912. Općina 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..

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, sudeći prema raspoloživoj fotografiji skele, koncem lipnja ili početkom srpnja, jer je sigurno korišten najniži vodostaj Neretve.

U užem koritu, dakle, u samoj Neretvi, neposredno uz lijevu i desnu obalu,

izbetonirana su dva pravokutna postolja, postavljena dužinom uz tok Neretve. Nadvisivali su najniži vodostaj rijeke samo za dvadesetak centimetara. Na svako betonsko postolje stavljena je drvena oplata piramidalno 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. Tijekom 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.

U lipnju 1913. izrađen je projekt nekih izmjena na ogradi mosta: STRASSENBRÜCKE ÜBER DIE NARENTA IN MOSTAR, VI/3, STRASSEN UND BRÜCKENBAUDEPARTEMENT DER LAN- DESREGIERUNG FÜR BOSNIA u. HERCEGOVINA – Nach Originalplan von WESTERMANN und COMP. Sarajevo im juni 1913..

Ograda mosta i nosači svjetiljki (stupovi) izrađeni su prema razradi toga projekta. Koncem lipnja 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.

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 prijelaz s lijeve na desnu stranu bio je besplatan.

Izgradnjom tog mosta, stjecajem okolnosti, došlo je do svojevrsne 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.

Časopis Hercegovina

Tekst je pod naslovom "Mostarski mostovi na Musali i Luci" objavljen 1983. godine u časopisu za kulturno i povijesno naslijeđe Hercegovina koji je izdavao Arhiv Hercegovine Mostar. Autor teksta je Drago Karlo Miletić.

Preuzeto sa stranice Bljesak: https://bljesak.info/gospodarstvo/flash/mostarski-mostovi-na-musali-i-luci/328692?fbclid=IwAR2_oz1VeumOkjyX8j3xRtf0MUSljval5R9ZKRCCcOppwXHV8bYVGL740fkw