

Ing. arch. DŽEMAL ČELIĆ

OBNOVA SOKOLOVIĆEVA MOSTA U VIŠEGRADU

RESTAURATION DU PONT SOKOLOVIĆ A VIŠEGRAD

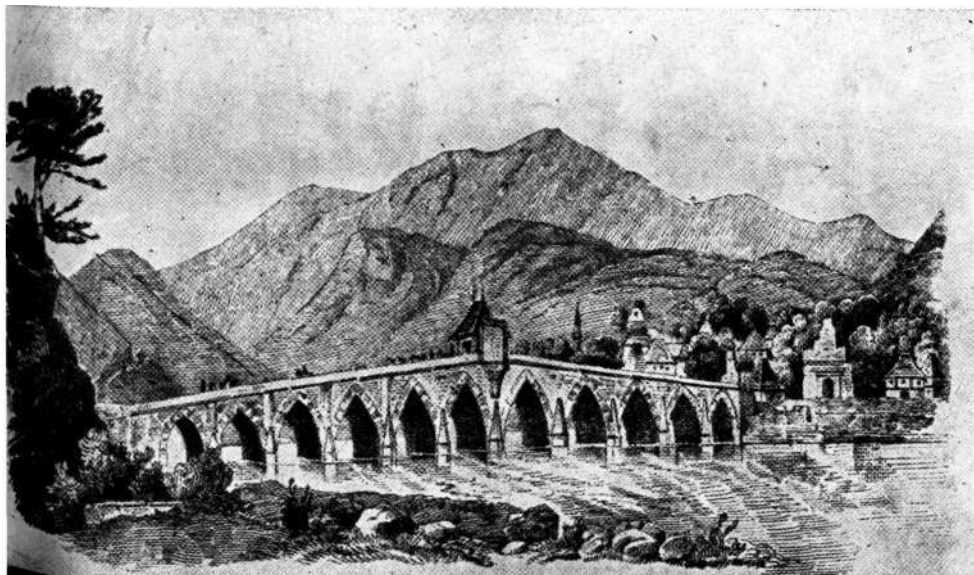
Most Mehmed-paše Sokolovića Visokog spada među najmonumentalnije spomenike arhitektonske baštine turskog perioda. Nastao u doba pune afirmacije turske carevine, u drugoj polovini šesnaestog stoljeća, u doba, kad je sirsko-bizantiskoturska komponenta islamske arhitekture bila dostigla svoju kulminaciju, on i danas, nakon četiri stotine godina, nosi pečat velike snage i stvaralačkog poleta ne samo svojih graditelja nego čitave jedne epohe, impozantne u historiskom smislu.

U to doba arhitektonska misao, paralelno s revolucijom u renesansu na Zapadu, stvorila je ustaljene principe i forme na Istoku, koje pod majstorskom rukom mimara Haj rudina i njegovih učenika prerastaju u stil, toliko zreo da već raspolaže standardnim rješenjima za sve društvene potrebe, počev od provincijskog hamama i džamije, pa do sjajnih građevina prijestonice. Izrađen pod rukovodstvom mimara Sinana, turskog Mikelandela, Sokolovićev most odaje sve karakteristike toga stila, kako u cjelini tako i u detalju. Čista, geometrijska forma jedanaest šiljatih turskih lukova, koji se od jedne do druge obale u ritmu povećavaju prema sredini, tvoreći pri tome i karakteristični uspon, stupovi uzvodno šiljati, a nizvodno poligonalni, skoro zaobljeni, zidanje pravilnim klesancima uz upotrebu kovanih željeznih spona i topljenog olova, korkaluk-ograda od kamenih ploča, kaldrma. Dekor sveden na minimum, i opet ne neuobičajen: portal s natpisima, sofe za odmor, optičko olakšanje kamene stijene između lukova plitkim kasetama sa šiljatim lukom; sve su to elementi koje

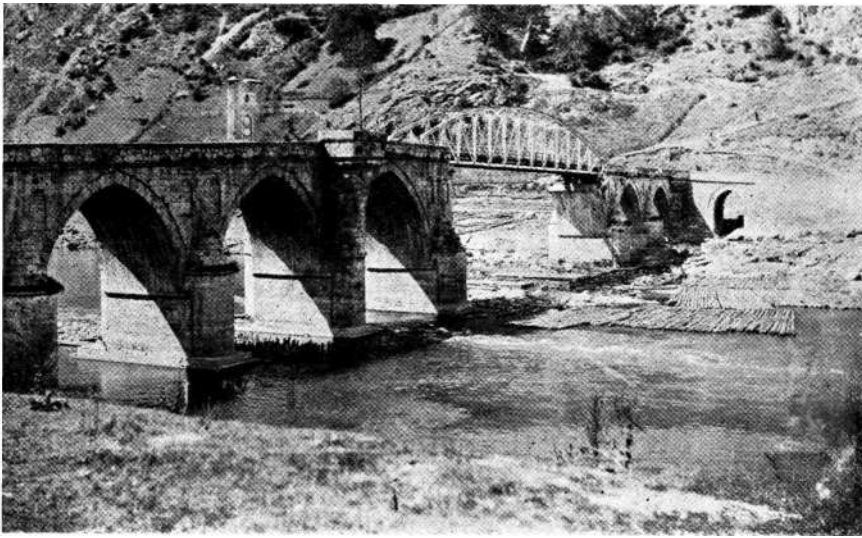
s malim varijacijama susrećemo i po drugim turskim mostovima, ali ovdje je to ne samo snažno i skladno već i tako kolosalno, da zadivljuje motrioca.

Most u Višegradu dugačak je 179,46 metara. Najmanji luk ima raspon 6,20 metara, dok ostali variraju od 13,70—18,60 metara. Širina mosta je 7,20 metara, od čega danas otpada na ogradu sa svake strane po 60 cm. Kolovoz u sredini mosta nalazi se 14,60 metara iznad normalnog vodostaja Drine. Prilazna rampa na lijevoj obali, koja pod pravim kutem zavija nizvodno od mosta, duga je preko stotinu metara. Objekat je sagrađen od tesane sedre, dobivene iz kamenoloma u Banji, udaljenoj oko 6 kilometara od mosta. Pri zidanju upotrebljavan je malter od kreča i drugih nepoznatih sastojina, a za vezivanje tesanika spona od kovanog plosnog željeza, zalivene olovom. Stupovi mosta temeljeni su na stijeni, a neki na drvenom roštilju. Stara ograda korkaluk bila je također od sedre (po nekim zapisima od vapnenca), a dekorativni elementi portala i ploče s natpisima iz mramora bijele i crvene boje.

Narod je i ovu gradnju obavio legendama. I ovu građevinu gradi Rade Neimar, i ona, poput Skadra na Bojani, treba ljudskih žrtava. Vila, koja bi obnoć porušila sve, što bi oni obdan sagrađili, i danas razbuđuje umjetničku maštu. Svako je, pored teško ukrotive Drine, trebalo i na ovom objektu, i na bezbrojnim prije njega, skupo plaćati empiričke spoznaje zakona koji ga drže. Legenda kaže da je mali turski mostić na Radoholji u Mostaru služio mimaru Haj rudinu kao



Najstariji grafički prikaz višegradskog mosta. Na sredini se vidi drvena kula. (»Allgemeine Bauzeitung 1873 — Wien)



Sokolovićev most s provizornom željeznom konstrukcijom nakon prvog svjetskog rata.

model za čuveni mostarski most. Priča se, u vezi s istim objektom, da je prije uklanjanja skela graditelj daleko pobjegao od mosta i s nestrpljenjem čekao glasnika koji će ga obavijestiti šta se dogodilo, stoji li, ili se survao. Znamo da se i kupola Aja-Sofije prvi put srušila. Vrijedi napomenuti da se šiljati lukovi mostova, kudikamo viši nego oni na džamijama, približuju paraboli, dakle tlačnoj liniji, dok su džamijski, jer su manjeg raspona, mogli ostati više akonstruktivni. Ako se ima na umu da deset lukova višegradskog mosta po rasponu variraju od oko polovine do dvije trećine raspona mosta u Mostaru, i da do danas nije objašnjeno kako taj most statički stoji i nosi, onda nam nekako postaje shvatljiva vilinska čud.

Most, počet 1571 i dovršen 1577, bio je opravljan za turske vladavine dvaput: oko 1664 i 1875 godine. Vjerojatno početkom prošlog stoljeća, pred opasnošću od srpskih ustanika, na sredini mosta je bila sagrađena drvena kula sa kapijom, osigurana manjim topovima, ali je 1886 oklonjena. Za kotastrofalne poplave 1896 godine, voda je tekla 160 cm iznad najviše točke kolovoza, no most je, izuzev ograde, potpuno odolio. Austrijanci su podigli novu ogradu., debelu 60 cm u tehnici poligonalnog zida iz kamena vapnenca, te velik dio starog vijenca, upropaštenog za vrijeme poplave, nadoknadili sa vijencem vrlo jednostavne profilacije. 1911 godine austrijske vlasti su izvele na mostu daljnje opsežne radove. Tom prilikom izvedeno

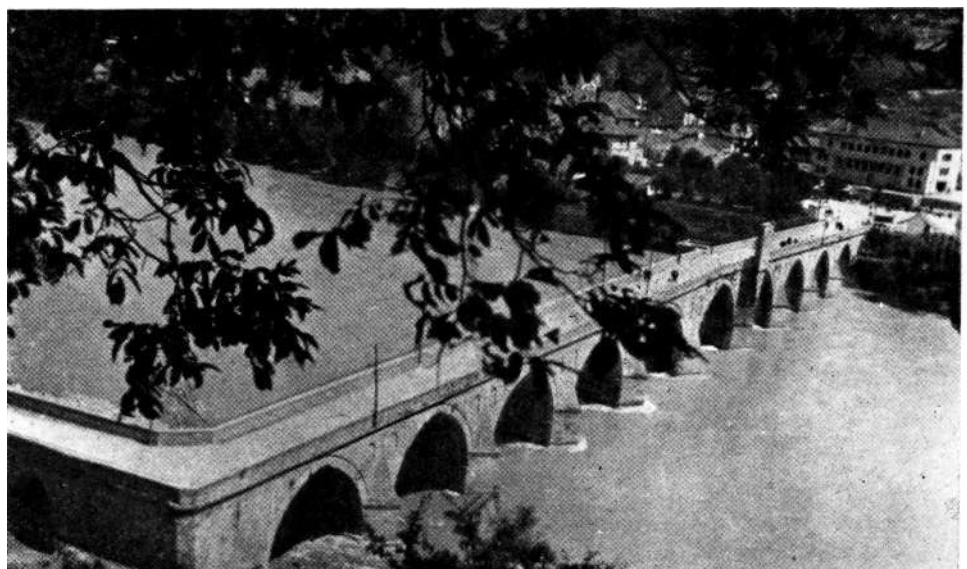
je osiguranje temelja stupova, ispod kojih je voda bila u velikoj mjeri izlokala materijal, tako da je postojala opasnost da se most sruši. Istovremeno je izvedeno fugiranje kamenog zida cementnim mortom, da bi se spriječilo prodiranje vode u zide, što, posmatrano u detalju, oduzima mostu karakter zidanja 16 stoljeća.

Za vrijeme Prvog svjetskog rata (1914 i 1915) srušeni su treći i četvrti stup, računalo od lijeve obale, kao i tri luka koji se na ove stupove oslanjaju. Na porušenom dijelu postavljena je privremena željezna konstrukcija, a 1939/40 izvršena je obnova loga dijela mosta. Projekt rekonstrukcije izrađen je kod bivše banske uprave u Sarajevu, a izvedba je povjerena poduzeću Adam Till, koje je most završilo i predalo saobraćaju 5 oktobra 1940 godine.

U Drugom svjetskom ratu most je ponovo razoren na istom mjestu gdje i prvi put, ali ovaj put u znatno većoj mjeri. Porušeni su treći, četvrti, peti i šesti stup sa pet lukova. I opet je postavljena provizorna željezna konstrukcija da bi se saobraćaj mogao nekako odvijati.

U investicioni plan Ministarstva saobraćaja NR BiH za 1949 godinu ušla je obnova ovog mosta. Glavni projekt je izradio ing. Veber kod Zemaljskog projektantskog zavoda BiH. Kao podloga za izradu projekta uzet je grafički snimak ing. Milivoja Frkovića iz godine 1922/23. Osnovna tendencija pri izradi ovoga projekta bila je da konstruk-

Most Mehmed-paše Sokolovića 1941 godine (foto A. Bejtić)



cija objekta, kako po izgledu tako i po materijalu, bude što vjernija i što bolje usklađena sa ostacima starog mosta. Predviđena je obloga svodova, zidova i stupova sedrom iz majdana Banje, odakle su i u doba gradnje uzimali materijal, a obrada materijala prilagođena staroj izradi. Unutarnja ispunjena predviđena je, međutim, od nabijenog betona, a na gornjim površinama zidova date su izolacije od cementnog maltera i asfalta prema savremenim propisima.

Izvedba je ustupljena Zemaljskom građevinskom preduzeću »Trasa« u Sarajevu i radovi su započeli još iste godine. U maju 1951 bili su već izvedeni treći, četvrti i peti stup, te tri svoda. Prvog januara 1951, nakon što je rasformirano preduzeće »Trasa«, radove je preuzelo građevinsko preduzeće »Put« u Sarajevu, koje je ovu rekonstrukciju i privelo kraju.

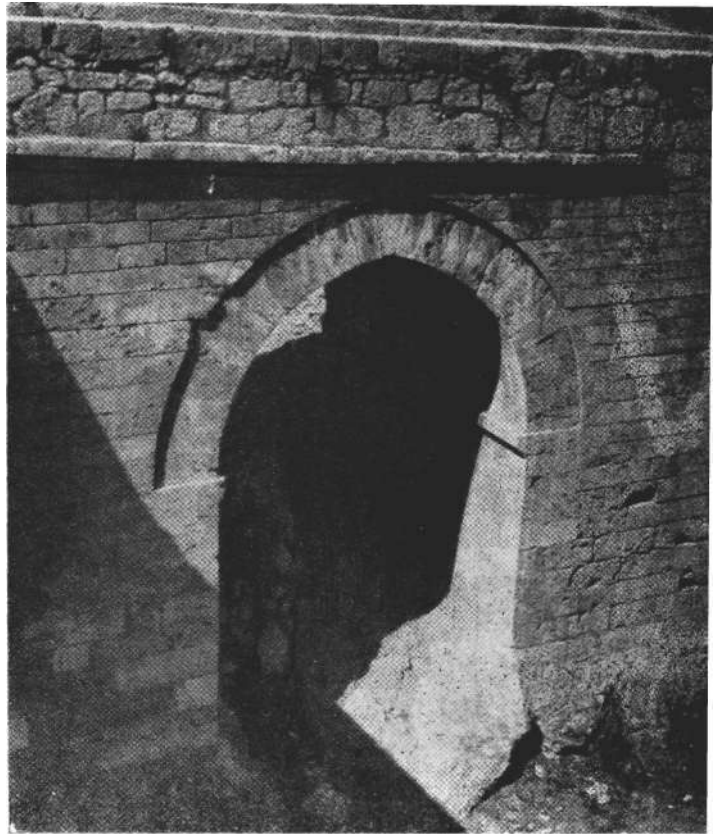
Nebrojeni problemi iskrsavali su i tražili svoje rješenje u toku izvedbe. Ing. Sorokin, šef gradilišta, i Marko Zrinušić, poslovođa, koji je bio zaposlen na istom objektu i pri njegovoj prvoj restauraciji, znaju pričati interesantne detalje u vezi sa tehničkom stranom posla. Stupovi su bili provizorno opravljeni da prime provizornu željeznu konstrukciju. Sada ih je trebalo temeljito opraviti, a željezna konstrukcija nije se mogla maknuti. Šesti stup zadavao je naročite poteškoće, bio je skoro potpuno razoren i moglo se na njemu raditi samo pri najnižem vodostaju. Jedan splav stalno je krstaro oko stupova mosta i izvlačio klesance iz vode, da ih ponovo ugrade.

U Banji su pucale mine pripremajući novi materijal, a klesari na desnoj obali neumorno su klesali.

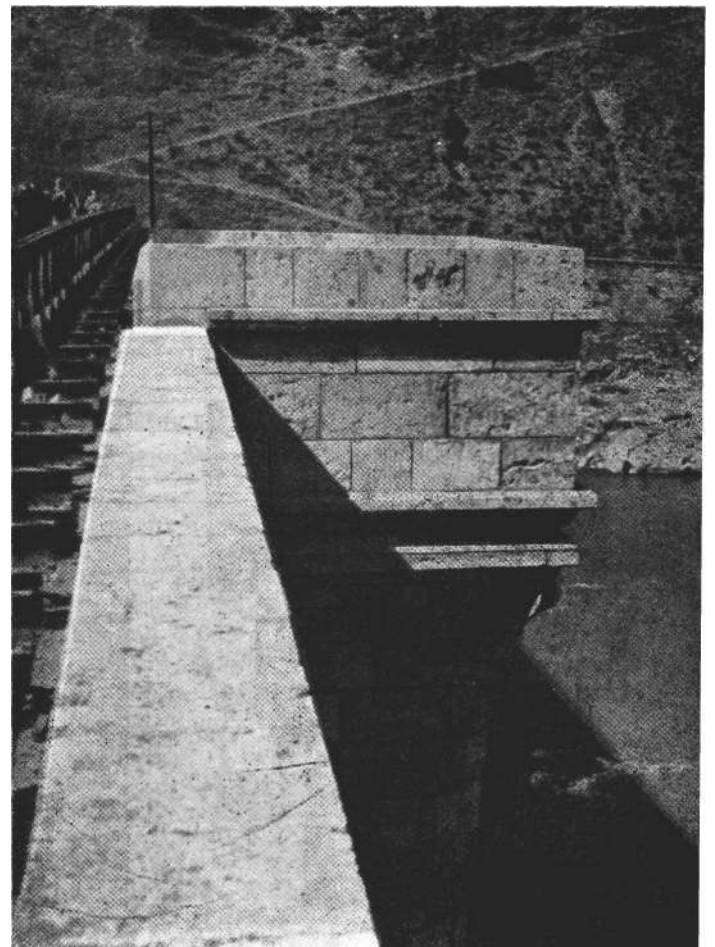
Bilo je odstupanja u izvjesnim detaljima od nacrtu, jer se konstantno vodilo računa o usklađivanju novoga sa starim originalnim oblicima koji su još preostali na sačuvanom dijelu mosta.

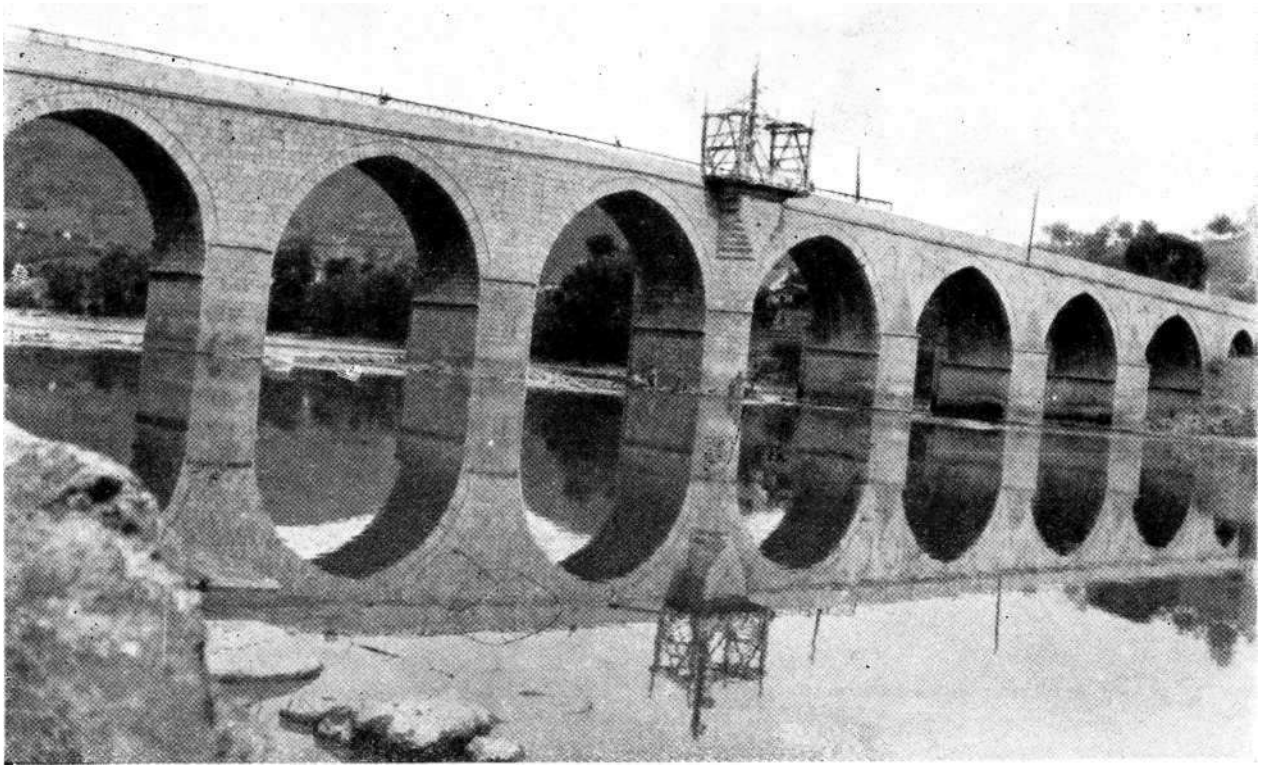
Naročito mnogo muka zadavali su portal i sofa, jer je dokumentarni materijal bio vrlo oskudan, a uspjeh rekonstrukcije uveliko ovisio baš o ova dva arhitektonska detalja. Odstupanje od projekta tu su bila znatna, naročito na sofi, a donekle i na portalu. Konačnim rezultatom tih dvaju detalja možemo biti zadovoljni, premda se mogu staviti neke manje zamjerke: naslon na sofi je ispao nešto predebeo s malo prejakim nagibom, a što se tiče portala, gledano s vanjske strane, on se u vertikalnom smislu nastavljao direktno na korkaluk, dok danas on raste s vijenca, a ograda se s jedne i druge strane priključuje na nj. Ova omaška na portalu nastala je svjesno i nužno u vezi s rješenjem nove ograde mosta.

Sofa — detalj rekonstruiran 1952 (foto Dž. Čelić)



Svod na silaznoj rampi sa ostatkom ograde iz austrijskog vremena (foto Dž. Čelić, 1952)





Ćuprija na Drini (foto DŽ. Čelić, 1952)

Ograda je bila naročit problem. Projektant je predvidio zidić od lomljenog kamena, kakav su poslije velike poplave Austrijanci bili postavili. Izvađaču se činilo da ova ograda ne čini harmoničnu cjelinu s arhitekturom mosta, pa je, prema dokumentarnom materijalu, predložio stari turski korkaluk-ogradu od kamenih ploča, nasatice postavljenih i međusobno i za vijenac čvrsto vezanih željeznim sponama. Konstatiralo se, međutim, da ograda od ploča ne može više služiti savremenom prometu, jer je preslaba za moderna vozila. Tako je na kraju nova ograda izvedena od tri sloja pravilno pritesanih kubusa sedre, dakle od istog materijala od koga je izgrađen cijeli most i približno u istim formatima klesanca. Ovakva ograda izvedena je na cijeloj dužini mosta, a austrijska potpuno uklonjena. Ujedno su uklonjeni i ostaci austrijskog vijenca i nadomješteni vijencem profilacije kakvu imaju sačuvani dijelovi turskog vijenca.

Novi vijenac i nova ograda mnogo su doprinijeli kvalitetu restauracije. Primjećuje se, međutim, da nova ograda, pored historijske netočnosti, ima i tu manu da se reške među slojevima klesanaca uzdižu paralelno s usponom mosta prema sredini, i tako disharmoniraju horizontalnim reškama čeonih zidova, a uz to djeluju nekonstruktivno. Sigurno bi najsretnije rješenje bilo da se ipak izvela ograda od ploča, s tim da im debljina bude, mjesto 20—25 cm, oko 50—60; ustvari to bi bio današnji ogradni zid, ali ne iz tri, nego iz jednog sloja klesanca. Istina, izvedba takve ograde bila bi znatno teža i skuplja; dobivanje tako velikih klesanaca načinom vađenja sedre, koji je u

ovom slučaju primijenjen, možda je skoro nemoguće.

Daljni ustupak današnjim saobraćajnim potrebama je popločanje mosta granitnim kockama mjesto stare kaldrme.

Telefonski i električni vodovi, ranije vođeni preko mosta, stavljeni su ispod kolovoza.

Današnje društvene potrebe postavile su još i jedan problem — pitanje osvijetljenja mosta. Konzultirali smo historičare i ustanovili da mostovi u staro vrijeme nisu bili osvijetljivani. Odmah se odustalo od stiliziranja kojekakvih kandelabra, što bi značilo običnu laž. Kao najbolje rješenje u našim prilikama našlo se sljedeće: na dva kraja iznad mosta postaviti dva visoka stupa s reflektorima, koji će osvijetljivati most. Jedina svjetiljka na mostu bila bi kraj sofe, lagana, izvedena iz čelične cijevi profila 5 cm; lagano pričvršćena sa vanjske strane ograde, potpuno moderna, da se vidi da je to nešto novo, postavljeno tu nuždom današnjih životnih potreba.

U septembru 1952 radovi na mostu bili su već u završnoj fazi. Demontirala se provizorna čelična konstrukcija. Postavljena je kocka. Dizao se portal, čiji su dekorativni elementi iz mramora rađeni u Sarajevu. Određeno je mjesto za spomen-ploču u vezi s restauracijom i za obilježavanje maksimalnog vodostaja. Konačno, pristupilo se restauraciji silazne rampe na lijevoj obali, što ranije nije bilo planirano, ali su krediti naknadno odobreni, obzirom na to da je rampa zaista sastavni dio jedne cjeline. Oko 60 miliona dinara stajala je ova oprav-

ka mosta. Tim novcem ne samo da je zadovoljena jedna saobraćajna nužda u našoj međugradskoj prometnoj mreži nego je i temeljito, pažljivo i pedantno restauriran jedan od najznačajnijih sporne-

nika kulture turskog perioda. Taj spomenik, do- duše, danas izgleda nekako previše nov, no treba pričekati nekoliko godina da nadode patina, pa ćemo biti potpuno zadovoljni.

Résumé

Le pont Mehmed-pacha Sokolovic à Visegrad, de la deuxième moitié du XVIe siècle, est un des plus importants monuments de la période turque. Il a été construit par Mimar Sinan, l'architecte turc le plus connu de tous les temps. Ce pont fut fortement endommagé pendant la première guerre mondiale, mais ensuite restauré. Les Allemands l'ont de nou-

veau abimé, quand ils se sont retirés en 1943, si bien que cinq arches sur onze ont été détruites.

De 1949 à 1952, ce pont a été restauré à fond et on a sévèrement veillé à ce que les parties rénovées s'accordent le mieux possible avec les parties conservées.