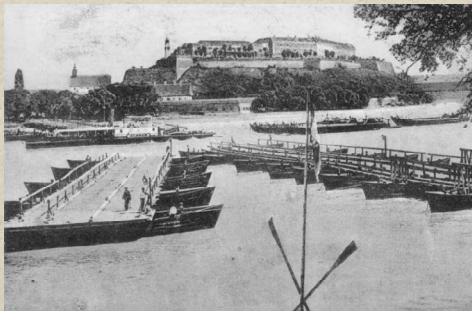


Jovanović Petra
Tasić Teodora
Sarić Ana



POTONULE KONEKCIJE

Nema slučajnih građevina, izdvojenih iz ljudskog društva u kome su nikle, i njegovih potreba, želja i shvatanja, kao što nema proizvoljnih linija bezrazložnih oblika u neimarstvu. A postanak i život svake velike, lepe i korisne građevine, kao i njen odnos prema naselju u kome je podignuta, često nose u sebi složene i tajanstvene drame i istorije, svakako, jedno je izvesno: između života ljudi u kasabi i ovoga mosta postoji prisna, vekovna veza. Njihove su sudbine tako isprepletene da se odvojeno ne daju zamisliti i ne mogu kazati. Stoga je priča o postanju i sudbini most u isto vreme i priča o životu kasabe i njenih ljudi, iz naraštaja u naraštaj..

Ivo Andrić, *Na Drini ćuprija*

Većita je težnja premošćavanja Dunava kod Novog Sada, još od davnih vremena kada su uz obalu Dunava postojala prva naselja. U novu državu posle Prvog svetskog rata, Novi Sad je ušao sa tri mosta. Prvi od njih u svojim poslednjim godinama bio je HAGENOV MOST treće generacije, pontonski most - prvi oblik mosta na prelazu Dunava kod Novog Sada. Zatim, prvi železnički most iz XIX veka, MOST FRANJE JOSIFA (kasnije Kraljevića Andreja), koji je služio sve do rušenja 1941. godine. Privremeni drumski most nazvan POĆOREKOV, premošćavao je Dunav čitavih 7 godina, kada je porušen pritiskom santi leda u Dunavu. MOST KRALJEVIĆA TOMISLAVA, bio je prvi stalni drumski most na prelazu između Novog Sada i Petrovaradina koji je trajao od 1928. pa sve do ratnog razaranja 1941. godine.

1788



postavljen
pontonski most na
Dunavu za ratne potrebe

Hagenov most

1883



Most Franje Josifa

Počorekov most



izgradnja privremenog
drumskog mosta za
ratne potrebe

početak gradnje prvog
železničko mosta zbog
međunarodnih potreba
- most Franje Josifa

most Kraljevića Tomislava

1928



izgradnja drumskog
mosta između
Petrovaradina
i Novog Sada

1924

pritisak ledenih santi
srušen Počorekov most

1915

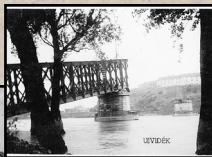
porušeni mostovi
Kraljevića Tomislava
i Kraljevića Andreja

1941



1918

uklonjen pontonski
most treće generacije
Hagenovih mostova



obnovljen Železnički most
na ostacima starog za ratne
potrebe

1944

1942

porušen
ratni improvizovani
Železnički most



HAGENOV PONTONSKI MOST(1788-1918)



POČOREKOV Most

HAGENOV Most

ZELEZNICKI Most

PETROVARADIN
DUNAV
STATION

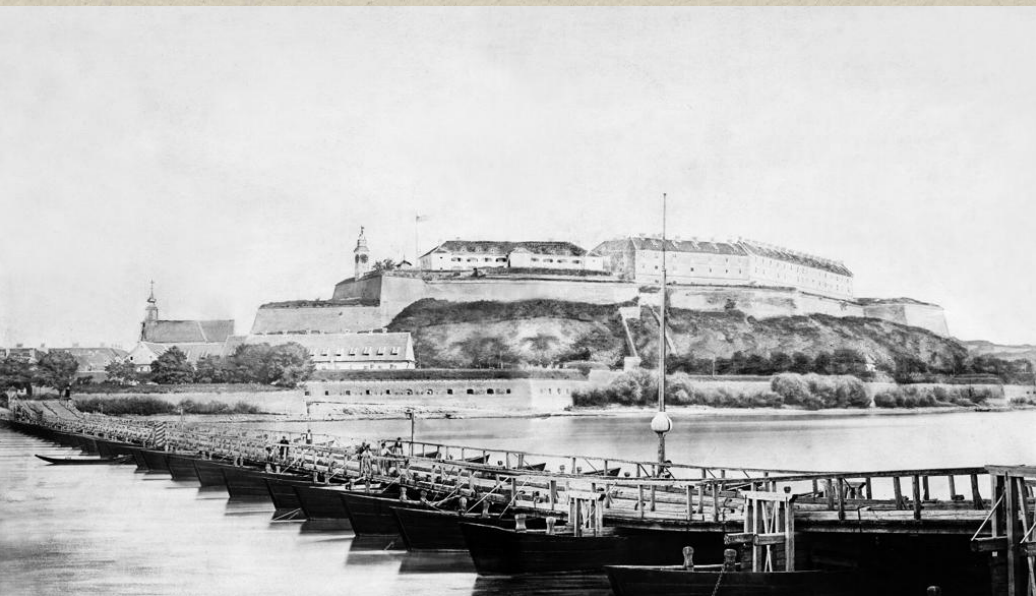
ANCHORAGE
FOR
RIVER BOATS

HILL
FULL
OF
CAVES

Hagenov most u međuratnom periodu

Kolovoz od drveta, širok za kretanje dvoje kola ii dug 420 koraka bio je postavljen na 32 pontona/plovila/ od hrastovine, razmere 10x2 hvata. Pontoni su bili povezani lancima i užadima. Most je bio osvetljen fenjerima. Kontrolisao i održavao ga je vod vojnika pontonjera pod rukovodstvom jednog oficira inženjera; most se podešavao prema vodostaju reke, osiguravao od nevremena, otvarao za prolaz lađa. U rezervi se uvek moralo imati nešto drvenih greda, lanaca, užadi, drvovedljsko i drugog alata.

(zapis Franje Šamsa, petrovaradinskog vojnog apotekara)



Festung Peterwardein — Pétervárad vár
Grad Petrovaradin



Prvi u nizu Hagenovih pontonskih mostova, koji će se na ovom prelazu smenjivati čitavih 130 godine, podigut je 1788. godine, namenjen ratnim potrebama tursko-austrijskog rata (1788-1791). Iako nikada zvačnino nije nazvan, narod ga zvao po Josef Dreidrioh Freihrer von HAGENU, koji ga je projektovao po ugledu na pontonski most u Manhajmu. Sačinjen od drveta, bio je postavljen na pontonima (plovilima) povezanim lancima. Most je imao dvosmerni kolovoz, a pešačke staze dodate su tek u XIX veku. Pontonski prelaz preko Dunava bio je funkcionalan u toku cele godine, osim u zimskom periodu, kada je bivao demontiran i spreman u zimovnik. U tim zimskim mesecima bez mosta, Dunav se premošćavao skelama.

Prolaskom brodova upravljalo se zvonjavom sa Petrovaradinske tvrđave. Prvi udar zvona, upozoravao je sve pešake i kolske zaprege, da moraju napustiti most. Drugi udar zvona, bio je znak za potonjere da uklone određene pontone kako bi brod prošao. Do 1847. godine bio je pod kontrolom i upravom vojske, nakon te godine davan je u zakup civilima uz pravo naplate mostarine prolaznicima, koja je bila namenjena održavanju mosta. Vek trajanja mosta od hrastovine je 45 godina, stoga su pontonski mostovi na ovom prelazu, stalno menjani i popravljani, zbog svoje trajnosti ili nezgoda koje bi ih zadesile. U periodu od 1918-1945 na novosadsko-petrovaradinskom prelazu nije bilo pontonskog mosta.

UJVÍDĚK. - НОВИ САД. - NEUSATZ.

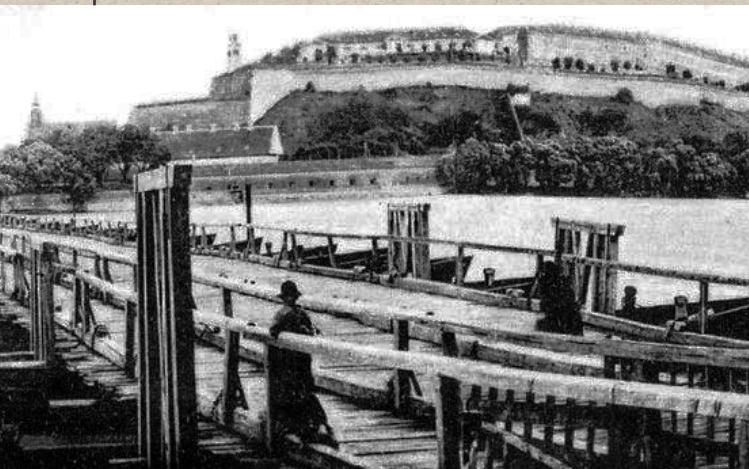
No 102



priče o mostu..

Otvaranje saobraćaja na mostu vršeno je svečano i uvek privlačilo dosta sveta. S petrovaradinske strane je s pratnjom dolazio komandant Tvrđave, a s novosadske, takođe s pratnjom, gradonačelnik. Uz pozdrav i stisak ruku, proglašavano je da je most predat saobraćaju. Od toga dana, život na Dunavu i na njegovim obalama postajao je znatno intenzivniji.

Štampa je najavljivala vreme otvaranja mosta, a građanstvo je s nestrpljenjem očekivalo završne radove – vezivanje navoza za most i za obalu. Ovaj posao obavljale su drvodjelje, kojom prilikom je otpadalo i nešto iverja od drvenih greda, a građani su se otimali o to iverje jer se verovalo da ono donosi sreću; ko ga je imao u novčaniku, uvek je imao u njemu i novaca..





ŽELEZNIČKI MOST
FRANJE JOSIFA (1883-1929)
KRALJEVIĆA ANDREJA (1929-1941)



MOST KRALJEVICA
TOMISLAVA

ZELEZNICKI MOST

PETROVARADIN
DUNAV
STATION

ANCHORAGE
FOR
RIVER BOATS

HILL
FULL
OF
CAVES

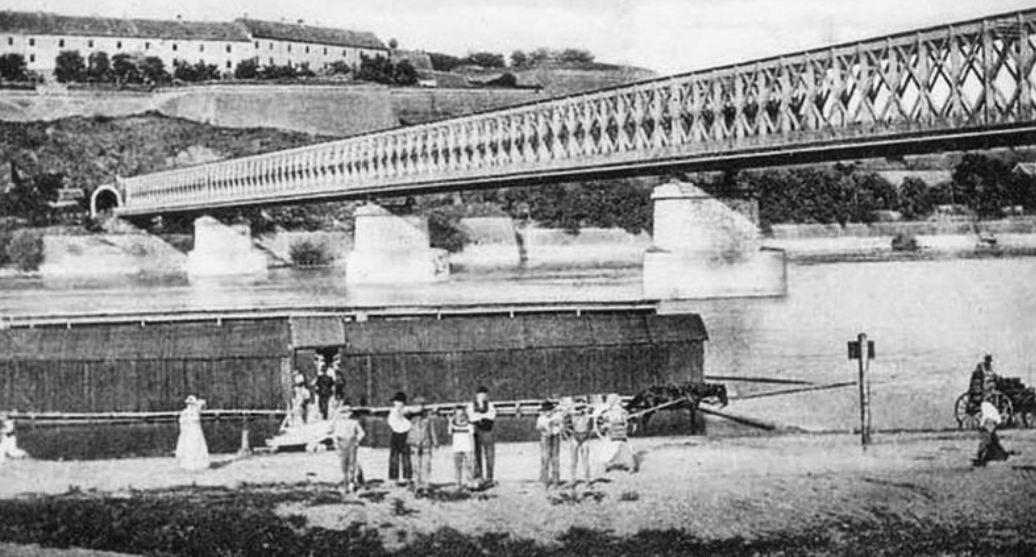
Železnički most u međuratnom periodu



Međunarodne potrebe izgradnje železničkog puta Pešta-Novi Sad-Zemun, uslovele su izgradnju mosta preko Dunava i probijanje tunela kroz Petrovaradinsku stenu. Izgradnja je počela 9. septembra 1881. godine u 4.30 na Limanu a železnica kroz Novi Sad je prošla 2 godine kasnije. Građen je po projektu Karla Braumana, stubove je radila pariska firma Fives-Littes a prugu preko mosta postavio je inženjer Nikola Stanković. Prvi železnički voz stigao je u Novi Sad 6. marta 1883. godine. Zvanično završen 11. novembra i konačno 10. decembra. 1883. godine prepušten saobraćaju.

Novi gvozdeni most, bio je prvi takav na Dunavu kod Novog Sada. Oblika izduženog pravougaonika rešetkaste konstrukcije, stajao je na 6 betonskih stubova. Sačinjavala ga je trasa sa železničkom prugom, i pešačka staza formirana na zahtev Novosađana. Na krajevima je bio osvetljen fenjerima a od 1911. električnim osvetljenjem. Nosio je naziv cara i kralja Franje Josifa sve do 1929. godine u vreme Jugoslavije, kada je poneo naziv trećeg sina kralja Aleksandra - kraljevića Andreja. Srušen je u noći 11. aprila 1941. godine od strane jugoslovenske vojske prilikom povlačenja iz Vojvodine.

*Novosad - Grad: Željeznički most
Neusiedel - Festung: Eisenbahnbrücke*





pogled sa terase na Železnički most i Petrovaradin

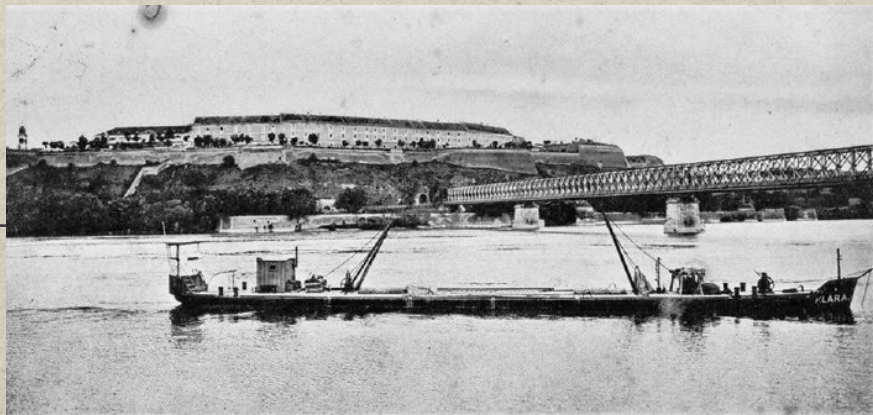


Nakon rušenja 1941. godine, okupator ga je obnovio za ratne potrebe 1942. godine. U tom periodu, putnički saobraćaj se obavljao samo skelom. Od 1943. su ga čuvali razobljeni Italijani. 22. oktobra 1944. srušen je od strane Nemaca, pri povlačenju. Na ovom mestu, most nikada nije obnovljen.

RATNI IMPROVIZOVANI ŽELEZNIČKI MOST (1942-1944)

priče o mostu..

..među radnom snagom bili su i Italijani iz Lombardije, Novosađani su ih se sećali po galami koju su pravili kada su dobijali nedeljnu platu..



..kad se uđe kroz bedeme i zidine stare tvrđave i iz njega izađe na gvozdeni most, koji sad jedini vezuje Bačku i Srem, svog putnika Novi Sad dočekuje na stanici sa tramvajem, koji nije mnogo veći od špediterskog sandučeta..

(Crnjanski u reportaži, dvadesetih godina XX veka)



POČOREKOV MOST (1915-1924)



POČOREKOV MOST

ZELEZNICKI MOST

PETROVARADIN
DUNAV
STATION

ANCHORAGE
FOR
RIVER BOATS

HILL
FULL
OF
CAVES

Počorekov most u međuratnom periodu

Društveni kontekst početka Prvog svetskog rata, uslovio je izgradnju polustalnog drumskog mosta, na prelazu preko Dunava kao ratni strateški prioritet od strane auto-ugarske vojne komande. Iako je potreba za drumskim mostom u Novom Sadu bila velika, Poćorekov most izgrađen je kao improvizovani most, polustalni kolski most na drvenim stubovima i gvozdenom konstrukcijom od 5 lukova. Svaki stub činilo je nekoliko balvana pobodenih u dno reke, povezani drvenih gradama i na dnu zasuti kamenjem (jarmovi). Zimi su stubovi štíćeni od ledenih santi u Dunavu, pomoću ledoloma - drveni stubovi, pobijeni u dno reke, bili su 5 metara udaljeni od jarmova i gredom vezani za njih.





Podignut za samo 3 meseca, građen je od decembra 1914. godine do marta 1915. godine. Iako je korišćen u vojne svrhe, njim su se služili i građani. Bio je osvetljen sa obe strane, ali nije imao pešačke staze. Nalazio se nekoliko stotina metara nizvodno od pontonskog, naspram današnje ulice Miloša Bajića. Nazvan je po generalu austro-ugarske vojske, Oskaru Poćoreku, ali je često nazivan provizorni, ratni, vojni, pilotski ili drumski. Bio je predviđen da traje samo 2 godine, a na ovom mestu je ostao 9 godina, do februara 1924. godine kada je demontiran.

priče o mostu..

Dunav je zaledio, početkom januara. Velike sante leda su plivale Dunavom. Tehničko odeljenje Banske uprave tražilo je od Prve armijske oblasti eksploziv, kojim su vojni potonjeri minirali ledene naslage, ali u tome nisu useli. U noći između 17. i 18. februara 1924. pritisak ledenih santi je srušilo stub u reci i 2 luka koja su se na njega oslanjali. U međuvremenu, u toku je bila izgradnja novog drumskog mosta na mestu starog pontonskog Hagenovog mosta. (zima 1923/1924)





MOST KRALJEVIĆA TOMISLAVA
(1928-1941)



Most kraljevića Tomislava u međuratnom periodu



Novi Sad, Most Kraljevića Tomislava
Novi Sad, Most Kraljevića Tomislava

Na mestu nekadašnjeg pontonskog mosta, kao najkraći most na Dunavu između Petrovaradina i Novog Sada, nastao je stalni, masivni drumski most savremenih i skladnih linija. Za potrebe izgradnje mosta porušen je mostobran i svi objekti i njemu, crkva sv Jovana Nepomuka (češkog sveca, čuvara lađara) a sa druge strane – Dunavska vodena kapija Petrovaradina. Gvozdeno-rešetkasti koji je po formi ličio na Lančani most u Budimpešti, stajao je na 4 betonska stuba. Izrada stubova započela je 2. septembra 1921. i trajala do 15. avgusta 1925. Metalna konstrukcija je motirana i sklapana od 20. oktobra 1926. do 15. jula 1927., susrećući se sa nedostatkom sredstava a farbanje mosta obavljeno je avgusta 1927. godine. Bio je ukrašen električnim osvetljenjem.

Od svih novosadskih mostova, most kraljevića Tomislava građen je najduže (1921-1928), i za tih 9 godine gradnja se susretala sa nizom problema, od nedostatka sredstava, tehničkih problema, problema rešavanja prilaza kao i problemi sa Gutman i Frank firmom koja je držala i skelu, a istovremeno usporavala radove na mostu. Arhitekta D. Janković, izgradio je dekorativni grb i plan natpisa mosta. Cena mosta bila je znatno veća od predviđene, 52.000.000 ondašnjih dinara. Svečano je otvoren 20. maja 1928. godine.





Prvi automobil preko mosta prešao je odmah nakon otvaranja, 20. maja 1928. Zatim kolone zaprega – fijakera, kočija, kola, svi sa željom da budu među prvima koji su prešli most. Postoji tvrdnja da je prvobitni plan bio da most nosi naziv Svetozara Miletića ali kako je te godine rođen drugi kraljevski sin, dobio je ime Kraljevića Tomislava zvaničnim aktom od 23. maja. Miniran je i srušen 10. aprila 1941. u 23:48 od strane jugoslovenske vojske, kada i Železnički most.

priče o mostu..

Štampa je pratila izgradnju mosta i zabeležila i pad nadzornog organa inženjera Nenada Lancoša sa stuba u Dunav – bez posledica, pa je u šali nazvan i prvi skakač sa s mosta.

Prilikom rada na stubovima mosta, na petrovaradinskoj strani, na 27 metara dubine od multog vodostaja, nađeni su predmeti koji su služili za ljudsku upotrebu u davnim praistorijskim vremenima, što naravno, svedoči o postojanju ljudskih naselja na ovoj lokaciji u tim vremenima.

Prema proglassu i štampi to je bio najveći praznik u istoriji Novog Sada jer je ostvaren veliki san svih Novosađana. Protokol svečanosti je bio zanimljiv: prvo su se sastali izaslanici Novog Sada i Petrovaradina u Domu narodnog zdravlja u Novom Sadu i Gradskoj većnici u Petrovaradinu, potom su u 11 časova pravoslavni sveštenik sa novosadske i katolički sa petrovaradinske strane osvetili most. U 11:45 ministar građevina Pera Marković je uz prigodan govor u kojem je dao ime mostu- Kraljević Tomislav – po novorođenom princu, drugom sinu kralja Aleksandra Karađorđevića i predao most saobraćaju. Potom su ministar Marković i gradonačelnik Novog Sada Branislav Borota sa gostima, uz pucanje topova sa tvrđave, prešli u Novi Sad na prijem koji je bio zakazan za 13:00 časove u hotelu Sloboda. U 15:20 časova organizovane su trke na trkalištu. Tako je Novi Sad proslavio izgradnju svog prvog stalnog drumskog mosta.

EVROPSKE VREDNOSTI

Sliv Dunava obuhvata 7.8% evropskog prostora. Plovan je čak 2.580km (od Ulma za male, a od Regensburga za velike brodove). Značajan je za transport ljudi i robe i vodena veza između Evrope i Novog Sada.

1883. godine kroz Novi Sad je prošla železnica. Izgradnjom Železničkog mosta omogućeno je pružanje značajnog evropskog saobraćajnog pravca sever-jug. Beč i Budimpešta povezali su se sa Zemunom, odnosno Beogradom. Tako je Novi Sad, osim Dunavom, i železnicom povezao Balkan sa Evropom.

1939.

2022.

scan me



Železnički

most

scan me



most kraljevića

Tomislava

scan me



IZVORI I LITERATURA

1. Vukmanović Velimir, *Novi Sad na Dunavu*, 2002.
2. Vukmanović Velimir, *Dunavski mostovi od izvora do ušća*, 2009.
3. Veljanović Ivana, *Uloga mostova u razvoju naselja* (Zbornik radova Fakulteta tehničkih nauka, 2012.)
4. Grupa autora, *Novi Sad - ime i prezime*, 2010.
5. Dans broj 25, *Mostovi Novog Sada* (15-44 str),
6. Palić Milenko, *Osam novosadskih mostova*, 1997.
7. Savin Bogoljub, *Novosadski mostovi na Dunavu*, 2005.

INTERNET IZVORI

9. *Moja tvrđava*: <https://tvrđavadotblog.wordpress.com/>
10. *Simboli poraza, pobeda i nade: Novosadski mostovi na Dunavu*: <https://visitns.rs/2021/02/03/simboli-poraza-pobeda-i-nade-novosadski-mostovi-na-dunavu/>
11. *Proleće u Novom Sadu 1939.*: <https://www.youtube.com/watch?v=I6GdSN5PTpo&t=7s>
(video materijal)