

OBNOVA STAROG MOSTA MASLENICA

Zaista je rijetko koji suvremeni hrvatski most imao neobičniju sudbinu od starog mosta preko masleničkog ždrila, koji se naziv *Most Maslenica* ili u posljednje vrijeme sve češće Stari maslenički most, da bi se razlikovao od novoga obližnjega betonskog mosta na autocesti Zagreb – Split. Gotovo su ga svi, a to će nesumnjivo i ostati, smatrali najljepšim mostom u Hrvatskoj, a posebno se isticalo njegovo izuzetno uklapanje u škrti kamenjar, gdje je raslinje prava rijetkost. Zapravo bio je i ostao svojevrsno hrvatsko kulturno dobro – spomenik suvremene hrvatske graditeljske baštine.

Most je izgrađen i pušten u promet u siječnju 1961. na ondašnjoj Jadranskoj magistrali, poslije zvanog Jadranska turistička cesta, koja je tada nosila oznaku M-2 ili E-65. Premostio je duboko i strmo Novsko ždrilo u blizini naselja Maslenica po kojoj je i dobio ime. Gradile su ga tijekom dviju godina tvrtke *Mostogradnja* iz Beograda i *Metalna* iz Maribora. Riječ je o lučnom čeličnom mostu, a o razlozima primjene toga gradiva, umjesto onda općeprihvaćenog betona, nije potrebno mnogo razmišljati.

Presudni su bili brzina građenja, primjena oplata na strmim obalama, skućeni prostor za ugradnju masivnih stupova na padinama ili u moru te osiguravanje plovnosti i za najveće brodove. Stoga je izbor pao na čelik koji se u to vrijeme zbog skuće manje rabio.

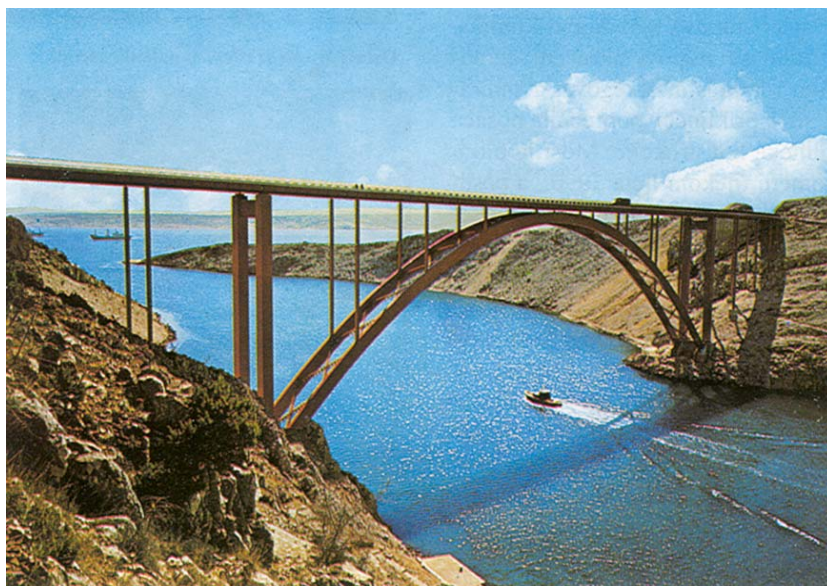
Most je od 1955. do 1960. u *Inženjerskom projektnom zavodu (IPZ)* projektirao Vojislav Draganić, dipl. ing. građ. (1917.-1982.). Taj višegodišnji šef Odjela za mostove i inženjerske konstrukcije u poznatoj projektantskoj tvrtki, projektirao je između ostalog i pokretni čelični most preko Mir-

RECONSTRUCTION OF THE OLD MASLENICA BRIDGE

The Maslenica bridge was built in 1961 as a steel-made arched structure. The bridge was fully renovated in 1990 only to be completely destroyed a year later during military operations. The bridge is now being rebuilt in accordance with the initial design. However, some slight modifications had to be made to make the structure compliant with new technical regulations. The main reason for this investment is the need to create a separate alternative traffic route, in addition to the already existing facility which is currently a part of a toll motorway scheme. This beautiful bridge, harmoniously blended in the surrounding environment, gracefully spans the steep-sided Novsko ždrilo gorge and is considered as a veritable cultural landmark and a significant part of the modern time Croatian architectural heritage. Although the works are progressing quite slowly because of the bad weather, it is expected that construction activities will be completed by Spring 2005. The reconstruction work is carried out by Đuro Đaković - Montaža Co. which has built quite a number of new steel bridges in recent years.

ne kod Novigrada, pješački most u Zadru, vijadukt "Dubračina" u Crikvenici, vijadukt na istočnom izlazu iz Rijeke te most Mladosti, Petlju i podsusedski most preko Save u Zagrebu. Poznate su i druge njegove konstrukcije, poput plinosprema i čeličnog krovišta na hali 36 *Zagrebačkog vlesajma* u Zagrebu, ali je most *Maslenica* nesumnjivo najpoznatiji i najpopularniji njegov projekt. Lijepom i uspješnom oblikovnom rješenju pri-

donijele su pažljiva izrada detalja čelične konstrukcije, kamene obloge temelja i upornjaka, pristupnih površina te parkirališta i vidikovca na zadarskoj strani, gdje su nerijetko s divljenjem zastajali domaći i strani turisti, posebno i stoga jer je trasa ceste u blizini tog mjesta u krivini. Poslije je na platou iznad kamenjara sa starigradske strane izgrađen i veliki motel pa su most i njegova okolina postali svojevrsna turistička atrakcija.



Stari *Most Maslenica* prije sanacije



Sanirani stari Most Maslenica prije rušenja

Problemi su s mostom počeli uoči tridesete godine njegove uporabe. U tri desetljeća most je bio glavna veza obalnog prometa te dijelom i glavna veza između Zagreba i obale, posebno za zadarsko područje. Tijekom redovitog, ali očito nedovoljnog održavanja uočena su oštećenja. Zamijećene su i pukotine na poprečnim nosačima i naprsnuća na vitkom stupu na obali. To je bio i neposredan povod polugodišnjoj zabrani prometa krajem 1989., potom reguliranom prometu jednim prometnim trakom i zabrani prijelaza teškim kamionima. Tada su sanirani donji ustroj mosta i vitki stupovi. Ojačani su poprečni presjeci stupova ugradnjom kutnika, portalni su stupovi ukrućeni ugradnjom rešetkastih spregova, a sanirani su i priključci poprečnih nosača kolničke konstrukcije. Most je bio u prometu tijekom ljeta 1990., a poslije je promet ponovno usmjeravan semaforima jednim prometnim trakom do konačnog završetka rekonstrukcije. Radove su obavljali beogradska *Mostogradnja* i *Elpos*, tvrtka u sastavu *ŽTO-a* iz Sarajeva. Projekt sanacije izradio je *IPZ* iz Zagreba, a odgovorni je projektant bio Stjepan Štorga, dipl. ing. građ. O obnovi mosta smo svojedobno detaljno izvijestili (*Građevinar*, 7/1990.).

No to je zaista bio samo uvod u ono što se dogodilo sljedeće godine kada

je, 21. studenoga 1991., u ratnim zbivanjima tek obnovljeni most *Maslenica* miniran i srušen. Tada nije objavljeno kako je došlo do rušenja niti koja je strana to učinila. Čak se govorilo da je grom aktivirao 600 tona eksploziva. Danas se manje-više zna,



Ostaci Mosta Maslenica nakon rušenja



Detalji ostataka uz oslonce lukova nakon rušenja. Lijevo: na starigradskoj strani; desno: na zadarskoj strani

a i piše, da su most srušili branitelji kako bi spriječili prodor neprijateljskih snaga (pod komandom ratnog zločinca Ratka Mladića) preko Novskog ždrila i zaštitili već ionako ugroženi Zadar. To je nesumnjivo bilo vojnički sasvim opravdano, iako neki stručnjaci privatno, uz obećanje da ih se neće citirati, negoduju što je rušenje bilo tako temeljito. Dovoljno je bilo, uvjeravaju, srušiti nosače i poneki stup s jedne i druge strane, a luk ostaviti neoštećen. Nije bilo potrebno da se cijela konstrukcija sunovrati u Novsko ždrilo jer bi i na ovaj način bili ostvareni svi vojni ciljevi. Tada bi obnova bila znatno brža i jeftinija, a vjerojatno bi dugogodišnja priča s premošćivanjem Novskog ždrila izgledala sasvim drukčije. Dojam je ipak da je neprimjerno i nemoguće događaje u ratnim vremenima osporavati mirnodopskim argumentima.

Ono što se poslije događalo uglavnom je svima poznato. Akcijom *Maslenica* početkom 1993. oslobođeno je Novsko ždrilo i kao privremeno rješenje postavljen je pontonski most. Četnici su ga redovito gađali, ponekad su i potopili poneki njegov dio, ali most je i dalje plutao i služio svojoj svrsi. Nakon raspisanog natječaja za obnovu mosta *Maslenica* odlučeno je da se gradi novi armiranobetonski most na trasi buduće autoceste, udaljen od lokacije starog mosta približno kilometar i pol. O gradnji pontonskog mosta i novoga armiranobetonskog mosta u više smo navrata temeljito izvještavali.

Novi se most gradio od 1993. do 1996. i potom je preuzeo sav promet iz Zagreba prema Dalmaciji i duž obale. Često zatvaranje novog mosta zbog bure ipak nije presudilo u odluci da se ponovno gradi odnosno obnavlja stari most *Maslenica*. Zakonska je obveza da se putnicima na prometnom pravcu koji se naplaćuje mora ponuditi druga besplatna alternativna cesta. Posebno je to bilo jasno kad je novi betonski most postao dijelom autoceste. Zbog toga danas putnici koji idu iz Posedarja (ili obratno), a koriste se mostom da bi otišli samo do Starigrada ili Obrovca, ne plaćaju nikakvu naknadu za autocestu. Jednostavno zato što za prijelaz na drugu stranu Novskog ždrila nemaju nikakve druge mogućnosti osim obilaska oko cijeloga Novigradskog mora. Nedavno smo razgovarali s projektantom obnove mosta u izvornom

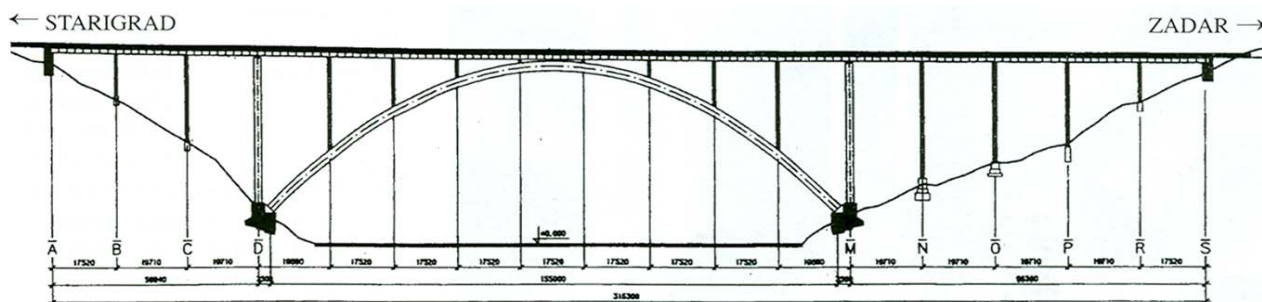
obliku ing. Stjepanom Štorgom, inače projektantom obnove iz 1990., šefom Odjela za projektiranje mostova i inženjerskih konstrukcija u *IPZ* d.d. iz Zagreba. On nam je rekao da se njegova tvrtka za obnovu mosta založila već petnaestak dana nakon rušenja, kada je i uputila zahtjev ondašnjem vlasniku *Hrvatskim cestama*, ponajprije zbog čuvanja graditeljske i kulturne baštine kojoj je srušeni most i pripadao. Projektiranju se pristupilo 1992. na temelju narudžbe investitora, a trebalo je izraditi projekt radi ishođenja građevne dozvole. Kako u to vrijeme pristup mostu nije bio moguć zbog ratnih okolnosti, nedostajali su podaci o vrsti i opsegu oštećenja te općem stanju donjeg ustroja (upornjaka i temelja stupova na obje obale). Stoga je dovršen samo projekt gornjeg ustroja (lukovi, stupovi i kolnička konstrukcija). U tom je projektu izrađenom sredinom 1993. za donji ustroj izrađen samo opis potrebnih radova s grubom procjenom troškova.

Zatim su uslijedili već opisani događaji, a to je obnovu srušenog mosta odgodilo za približno deset godina. Početkom 2003. *Hrvatske ceste* d.o.o. raspisale su natječaj za izradu projekta "obnove mosta *Maslenica* preko Novskog ždrila na državnoj cesti D-8 u izvornom obliku". Od negdašnjeg mosta ostali su srušeni dijelovi kolničke konstrukcije na zadarskoj strani, veći dio temelja stupova na obje obale i upornjak na zadarskoj strani. Pregledom lokacije prije iz-

rade projekta utvrđeno je da je upornjak na starigradskoj strani potpuno uništen te da je dijelom oštećen i potporni zid parkirališta. Ujedno se ustanovilo da su temelji nekih stupova dislocirani, a neki manje oštećeni. Temelji lukova i portalnih stupova na obje su obale bili manje oštećeni.

Obavljeni su geodetski drugi istražni radovi, kako bi se ustanovilo stanje i uporabljivost temelja i temeljnog tla te seizmičke značajke lokacije. Ti su istražni radovi, koje su izvodili Građevinski, Prirodoslovno-matematički i Geodetski fakultet iz Zagreba, obrađeni u posebnim elaboratima i poslužili su za izradu glavnog projekta. Utvrđeno je da miniranje i rušenje mosta nije oštetilo kontakt temelja i stijene te da se preostali armiranobetonski dijelovi (temelji stupova i upornjak na zadarskoj strani) mogu sanirati i iskoristiti.

Potom je investitor naručio kompletiranje projektne dokumentacije za obnovu srušenoga mosta na istoj lokaciji u izvornom obliku. Novi se glavni projekt temeljio na već rađenom glavnom projektu prije desetak godina. Pri izradi projekta rabljeni su podaci iz izvornog projekta (*Glavni projekt mosta preko mora kod Maslenice na Jadranskoj turističkoj cesti*) koji je (u 18 knjiga) sačuvan u arhivu *IPZ*-a. Postojanje originalnog projekta bitno je pomoglo izradi projekta obnove srušenog mosta u izvornom obliku. Zadržane su sve oblikovne značajke mosta: lučni most s kontinuiranom grednom kolničkom



Uzdružna dispozicija Mosta *Maslenica* prema projektu obnove



Temeljni blok s armiranobetonskim dijelovima portalnog stupa i oznakama položaja ležajeva lukova

konstrukcijom oslonjenom preko vitkih stupova na lukove odnosno na teren i sa dva naglašena portalna stupišta oslonjena na temelje lukova.

Most ipak nije sasvim isti. Do manjih promjena došlo je zbog izmijenjenih tehničkih i prometnih propisa te razvoja tehnologije. U vrijeme projektiranja i gradnje, prije potresa u Skoplju, nije se uzimalo u obzir djelovanje potresa. Sada je širina kolnika nešto veća, a ponešto su prošireni i



Armatura kolničke ploče



Gradilište na starigradskoj strani u fazi izvedbe portalnog stupa

hodnici za pješake. Sve u svemu poprečni je presjek mosta povećan s 9,4 m na 10,5 m. Ponešto su ojačani stupovi zbog povećanoga prometnoga opterećenja, poprečni je nagib kolnika većim dijelom dvostran, a na hodnicima koji su odijeljeni od kolnika rubnjacima nalaze se ograde i s jedne i druge strane. Jedina se oblikovna razlika u odnosu na srušeni most sastoji u tome da je portalnim stupovima nad petama lukova dodana rombična rešetkasta ispuna, ista kao i lukovima. To je potaknuto konstrukcijskim razlozima, radi povećavanja krutosti portala u poprečnom smjeru i bilo je već provedeno pri rekonstrukciji mosta 1990., a zanimljivo je da se ta mogućnost spominjala i u idejnim rješenjima za izvorni most.

Sve u svemu, priča nam ing. Štorga, promjene su tako male da se praktički i ne primjećuju i vrlo ih je teško pogledom uočiti. Na primjedbu da ih možda ne bi uočio ni njegov projektant da je još živ, ipak je zaključio da bi on to svakako zamijetio, jer je ing. Draganić bio poznat po izuzetnoj preciznosti.

Most je između upornjaka dug 315,3 m, a kolnička je konstrukcija kontinuirani nosač preko 17 polja s rasponima: $17,52 + 2 \times 19,71 + 19,68 + 7 \times 17,52 + 19,68 + 4 \times 19,71 + 17,52$. Kolnička je konstrukcija roštiljni sustav koji sačinjava ploča kolnika s poprečnim i uzdužnim nosačima. Armiranobetonska ploča kolnika (debljine 0,25 m) oslonjena je na poprečne nosače (na rasponu 2,19 m)



Pogled na gradnju mosta u početku montaže lukova

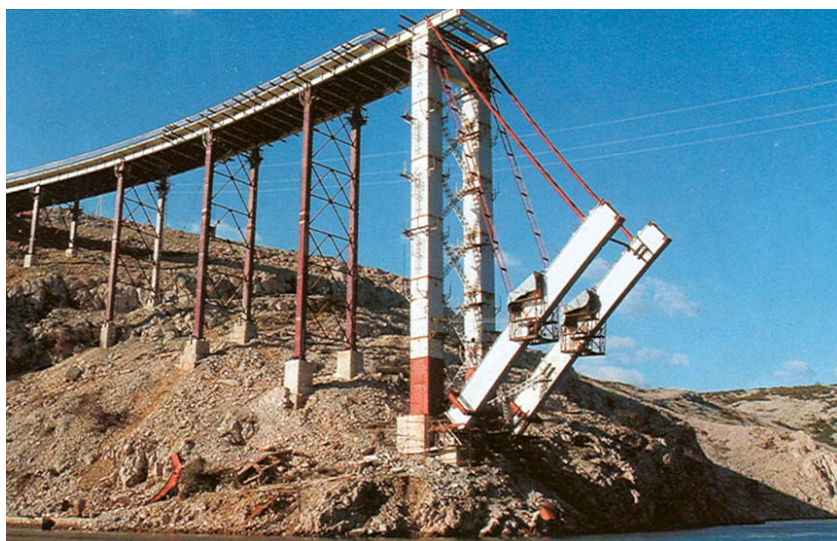
i uzdužne nosače (na razmaku 8 m) te spregnuta s jednim i drugim. Stupovi su oblikovani kao šuplji kvadrati, a razlikuju se "mali" (vitki) i "veliki" (portalni) stupovi. Stranice kvadrata vitkih stupova variraju ovisno o visini (650 mm do 850 mm). Portalni stupovi, koji su uz upornjake elementi horizontalne stabilizacije, imaju stranice kvadrata 2300 mm. Dijagonalne rombične rešetkaste ispune portalnih stupova oblikovane su jednako kao i one u lukovima – od četiri kutna profila sa spojnim limovima.

Glavnu nosivu konstrukciju čine dva lučna nosača, čiji je statički sustav dvozgladni luk. Raspon je luka 155 m, a strjelica 41,45 m, pa je odnos strjelice i raspona $1/3,74$. Lukovi imaju sandučasti poprečni presjek. Visina hrpta luka je 2,8 m u tjemenu, a 2,4 na osloncima, a širina pojasnica 1,2 m.

Lukovi, stupovi i kolnička konstrukcija oslanjaju se na tlo preko odgovarajućih ležajeva. Tako se lukovi oslanjaju na temeljne blokove preko posebnih zglobnih ležajeva, portalni stupovi upeti su u blok temelja tako da je čelični presjek stupa spregnut s armiranobetonskim dijelom koji izlazi iz temelja, a visok je 5 m. Dva susjedna vitka stupa uz portal na za-

darskoj strani, koji su ujedno i najviši, također su upeti u temelj. Svi su ostali stupovi oslonjeni na temelje preko posebnih kuglastih ležajeva (zglobova), što je uz modifikaciju preuzeto iz originalnog projekta. Na gornjem su kraju svi stupovi, osim najkraćih, povezani s kolničkom konstrukcijom odgovarajućim zglobovima koji su oblikovani jednako za sve stupove bez obzira na dimenzije. Na četiri kratka stupa u tjemenu luka ležajevi su od armiranoga elastomernog materijala, a pomični su samo uzdužno.

Glavni je izvoditelj mosta *Đuro Đaković – Montaža* d.d. iz Slavenskog Broda, a cjelokupna obnova stajat će



Izvedena kolnička ploča do portalnog stupa na zadarskoj strani i početak montaže lukova



Pogled kroz gradilište Mosta Maslenica na autocestovni Maslenički most



Početak izvedbe lukova na starigradskoj strani



Detalj ležaja luka



Detalj portalnog stupa na starigradskoj strani

manje od pedeset milijuna kuna. Kako se u posljednje vrijeme sve češće grade čelični mostovi ili mostovi s čeličnim nosačima, a redovito je izvođač i proizvođač upravo ta tvrtka, iskoristili smo nedavni boravak u Slavonskome Brodu da posjetimo njezino sjedište i radionice. Razgovarali smo s voditeljem Odjela mostova i čeličnih konstrukcija Đorđem Momčilovićem, ing. stroj., Vinkom Marunicom, ing. stroj., koordinatom za proizvodnju i s Davorom Mandićem, ing. stroj., koji je bio uključen u pripremu proizvodnje konstrukcije *Mosta Maslenica*. Inače



Montaža dijagonala sprega između lukova

u radionicama je posao za most preko Novskog ždrila završen jer je sva čelična konstrukcija isporučena, a na gradilištu se montira luk i nadlučna konstrukcija.

Posljednje su godine za ovu tvrtku bile osobito uspješne. Izgradili su most i vijadukt Gacka te most Skradin na autocesti Zagreb – Split, a uz Maslenicu dovršavaju most Jasenovac i jedan manji most u Nijemcima. Ugovorili su i novi most u Sv. Martinu na Muri, paralelni most s postojećim u Zaprešiću za autocestu Zag-

reb – Macelj i most za obilaznicu Osijeka. Određenu konjunkturu čeličnih konstrukcija u gradnji mostova tumače činjenicom da je 20 do 30 godina vladalo uvjerenje kako su betonski mostovi vječni i da ih ne treba održavati. U međuvremenu je to demantirano pa se sve više počeo primjenjivati čelik, posebno i stoga što se takvi mostovi grade mnogo brže. Na ondašnje opredjeljenje za beton utjecala je i činjenica da je čelik bio znatno skuplji. Sadašnjem porastu zanimanja za čelik pridonijeli su i projektanti koji prate najnovija tehnološka dostignuća, ali i investitori te

predstavnicima lokalnih zajednica koji čelik ponovno sve više uvažavaju. Osobito su popularne spregnute konstrukcije (čelik-beton).

No sadašnji uzlet izgradnje čeličnih mostova sada ometa značajno poskupljenje materijala, u posljednju godinu i pol čak dvostruko. Uostalom nastao je i poremećaj na tržištu pa nekih čelika i nedostaje. U *Đuro Đaković – Montaži* se izuzetno cijene kvaliteta i rokovi pa se uglavnom opskrbljuju iz njemačke tvrtke *Salzgitter Handel GmbH* iz Düsseldorfa



Montaža stupa nadlučne konstrukcije

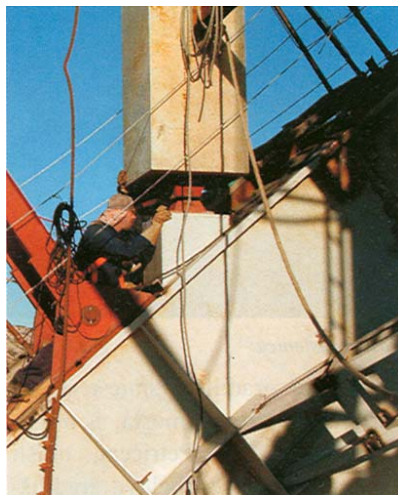
te i iz tvrtke *Slovenske železarne Acroni* d.o.o. iz Jesenica. Na izbor često utječu troškovi prijevoza. Unatoč nižoj cijeni, zbog straha od kašnjenja i neujednačene kvalitete, ne usuđuju se prihvatiti ponude neprovjerenih dobavljača.

Montaža d.d. je društvo u sastavu holdinga *Đure Đakovića* koje se prije bavilo isključivo montažom industrijskih i energetskih postrojenja te metalnih konstrukcija. No u nedostatku proizvođača čeličnih konstrukcija morali su i sami početi proizvoditi. Mostogradnjom se bave od dvadesetih godina prošlog stoljeća, a intenzivnije posljednjih desetak godina, ali se i dalje montiraju ostale čelične konstrukcije i postrojenja. Kada su glavni izvoditelj, kao što je to slučaj na mostu *Maslenica*, za betonske radove uzimaju kooperanta. U ovom mostu to je *Zagorje-Tehnobeton* d.d., s čijim su radom izuzetno zadovoljni. *Montaža* inače ima više od tisuću radnika, od čega 300 do 400 zapošljavaju prema potrebi.

Srušena je konstrukcija mosta uklonjena s obale, dijelom i iz mora, do 6 m dubine, a radovi su se obavljali s plovne dizalice. Vađenja preostalih dijelova iz mora trenutačno nije u planu, navodno će se to učiniti nakon izgradnje mosta. Riječ je o vrlo skupim radovima jer je čelična kon-

strukcija legla na dno i za vađenje ju je potrebno rezati uz pomoć ronilaca. No činjenica da se stara konstrukcija nalazi u moru ne utječe na plovidbu jer je dubina mora u ovom tjesnacu i do 34 m.

U posjet gradilištu novoga staroga mosta *Maslenica* otišli smo s Krešom Petrićem, dipl. ing. građ., glavnim nadzornim inženjerom iz zagrebačkog *IGH* d.d., Zavod za čelične konstrukcije. Od njega smo saznali da je koordinator i glavni inženjer investitora na obnovi mosta Tonči Ljubetić, dipl. ing. građ., iz *Hrvatskih cesta* d.o.o. Cjelokupni nadzor obavlja *IGH*, a glavni nadzorni in-



Centriranje u ležaju stupa nadlučne konstrukcije

ženjer za betonske radove je mr. sc. Enes Seferović, dipl. ing. građ. U nadzornoj službi, smještenoj u Posedarju, imaju još jednog suradnika (Darko Domčić, dipl. ing. građ.). Geodetsku kontrolu obavlja Nenad Curiš, dipl. ing. geod., a za izvođača radova montažu geodetski prati Brancko Popović, dipl. ing. geod. Velika je pomoć i dr. sc. Franjo Turčić, dipl. ing. građ., koji obavlja unutarnji nadzor i savjetnik je za čeličnu konstrukciju.

Radi se mnogo i ozbiljno, najčešće od 7 do 19 sati. Ing. Petrić, koji je svojedobno bio uključen i u obnovu

mosta 1990., vrlo je zadovoljan kvalitetom dosad izvedenih radova. Sve faze radova, i radioničku izvedbu i montažu kontroliraju nadzorni inženjeri i interna kontrola izvoditelja.

Na gradilištu smo zatekli Sašu Milića, dipl. ing. stroj., glavnog inženjera gradilišta. Kako smo gradilište posjetili početkom prosinca, a za kraj tog mjeseca bio je najavljen završetak radova, zamijetili smo da su svi voditelji radova bili pomalo neraspoloženi. Radovi su započeli u veljači, a rok za dovršetak radova bio je određen upravo za kraj 2004. U ispunjavanju tog roka, inače realnog u idealnim vremenskim uvjetima, spriječila ih je bura i kiša. Bilo je i takvih dana (posebno su zapamtili 14. studenoga) kada se gradilištu nije moglo ni prići. Inače se kao velika vrijednost novoga starog mosta isticalo to da se na njemu promet vrlo rijetko zatvarao. Most je četrdesetak metara na nižoj nadmorskoj visini od obližnjega armiranobetonskog i od bure ga štiti uzvišenje iznad upornjaka na starigradskoj strani, gdje se nalazi devastirani motel s ponešto degradirane crnogorice. Stoga je na mostu, osim na zadarskom upornjaku gdje su udari uobičajeno žestoki, bura znatno slabija. Navodno je tijekom tri desetljeća prometne uporabe most zatvaran samo tri puta, i to zbog poledice.

Ali građenje je sasvim druga priča. Radnici jednostavno nisu sigurni na tolikim visinama ni s mnogo manjim



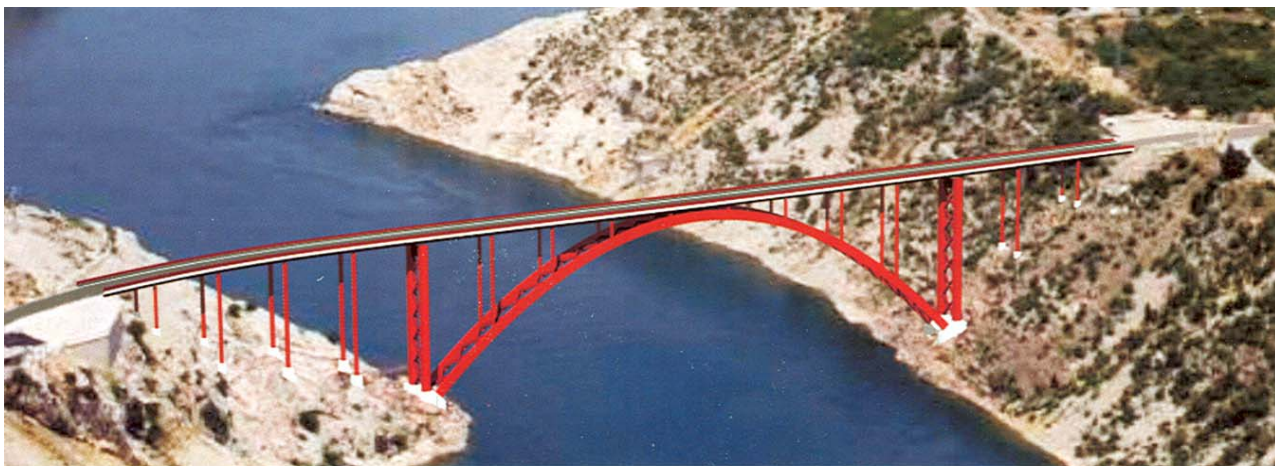
Ploveća platforma s koje se montiraju dijelovi mosta

vjetrovima, a bura vitla i nosi cijelim predjelom raznorazne predmete koji radnike mogu ozlijediti, ali i usmrtiti. Na gradilištu se ne može raditi, a na otvorenom prostoru ni stajati. Za građenje je vrlo opasno i jugo koje se u uskom tjesnacu pojačava, a značajno ometa i plovnu dizalicu. Osim toga čelični se dijelovi ne mogu zavarivati kada pada kiša pa za montažu preostaje samo lijepo vrijeme, bez kiše, juga ili bure. Stoga je, priča nam ing. Milić, izgubljeno mnogo radnih dana. Osobno ne

skog mosta, bio je nazočan i njegov suradnik Zoran Rendula, ing. stroj. Saznali smo da na gradilištu imaju stalno četrdesetak radnika, koji su također smješteni u Posedarju, a tijekom našeg posjeta desetak ih je radilo u predmontaži. Velike čelične sklopove ugrađuju s posebnom 270 tonskom dizalicom, s plovila koje su za ovu priliku iznajmili od *Brodo-spasa*. Sekcije luka pridržavaju se kabelima vezanim na velike portalne stupove, a ugrađuju se s jedne i druge strane tjesnaca.

nom bude dovršen, most će kao i prije dodatno ukrašavati krajolik. Šteta je jedino što se s mosta na autocesti zbog odbojnika neće moći uočiti, iako se betonski most odavde sasvim lijepo vidi. Strmom i škrtom tjesnacu, koji zaista podsjeća na fjordove, ni jedan ni drugi most nimalo ne smetaju. Čak naprotiv.

Zaključujući ovaj izvještaj o obnovi mosta koji je značajno obilježio povijest naše mostogradnje, ali i povijest Domovinskog rata, zapitali smo se kakva će biti njegova budućnost.



Kompjutorska vizualizacija izgleda obnovljenog *Mosta Maslenica*

zna kad će radovi biti sasvim završeni jer će i to ovisiti o vremenu, ali ako vrijeme dozvoli većina radova može biti završena za mjesec ili dva. Dok smo razgovarali bili su obavljeni svi radionički radovi i montirano više od 60 posto konstrukcije, od čega su stupovi izvan luka bili gotovo potpuno završeni, a bila je montirana i trećina luka. Osim toga *Zagorje-Tehnobeton* je s jedne i druge strane od upornjaka do portalnih stupova, uz suglasnost projekatanta, nadzora i investitora, ugradilo i armiranobetonsku kolničku ploču.

Razgovoru s ing. Milićem, koji ima mnogo iskustva s gradnjom mostova na ovom području jer je sudjelovao u sanaciji Paškog i izgradnji Skradin-

Uprava je gradilišta smještena na starigradskoj strani mosta. S našim domaćinom, ing. Petrićem, obišli smo međutim sve dijelove gradilišta. Bili smo u blizini peta lukova na jednoj i na drugoj strani za pristup kojima se služe stazama izgrađenim za gradnju prvog mosta, a one su za ovu priliku djelomično sanirane. Posjetili smo i mjesto gdje je nekad bio pontonski most na Masleničkoj strani. Tamo smo uočili da se uređuje stara i oštećena riva. No ipak smo se najviše zadržali na zadarskoj strani s koje je pogled na most, čije se konture već naziru, i najljepši. Bio je prekrasan i vedar dan, a moćni je i plavičasti Velebit lijepom prizoru dodao posebnu vrijednost. Kada jed-

Most će zbog autoceste prihvaćati znatno smanjeni promet, ali će biti pravo odredište za one koji u vožnji našom obalom više vole uživati u ljepoti negoli u brzini. Zbog znatno manjeg prometa od onoga u svom prvom "životu", jer se sada nalazi izvan glavnih prometnih pravaca, vjerojatno se neće obnoviti nekad lijepi motel iznad njega. Stoga bi već sada trebalo razmišljati o prenamjeni ili uklanjanju njegovih ostataka. Sasvim je sigurno da će ovaj most za jake bure prometno pomagati svom znatno većem blizancu.

Branko Nadilo

Slike: B. Nadilo te arhivi projektanta i izvoditelja