

Оливера ДОКЛЕСТИЋ

ВЛАДИЧИН МОСТ (ИЛИ МОСТ МИЛАШИНОВИЋА)

Кључне ријечи: Владичин мост, камени мостови, француска управа, градитељско наслеђе

Стари камени мостови у свијету су грађевине које уживају заштиту као градитељско наслеђе. На подручју општине Херцег Нови постоји велики број ових грађевина чија старост се може процијенити, али о којима нема неких чврстих записа. Професор Милан Гојковић на Грађевинском факултету у Београду, у својој студији о каменим мостовима, писао је о два таква моста на подручју наше општине, оном преко ријеке Суторине и мосту у Бијелој који датира, наводно, још из времена цара Душана. Већина мостова датира из VIII, XIX, или с почетка XX вијека и дјело су руку домаћих градитеља. Један од најљепших камених мостова је, ипак, Владичин мост на Љутом потоку, на Топлој.

Опис

Из високог карстног склопа, са главицом званом Тајно брдо, у атару села Камено, извире поток, једва примјетне издашности током љета, количине од неколико кубних метара у секунди, у периоду киша. Од изворишта спушта се стрмовитим кланцем, зашумљеним високим и правим боровима, кога зову Котобиљ, па све стрмијим дионицама ка насељу Топла и мору. Назив му је, не без разлога, Љути поток.

Откако постоје људске насеобине у овом крају позната је и ћудљива природа Љутог потока. Његово стрмо корито некада је природним каскадама, сачињеним од углачаних, бијелих стијена, савладавало висинску разлику од неколико метара, чиме су стварана слапишта налик базенима воде искричасте, модро плаве боје, чија је дубина мјестимично и преко два метра. Потом је урбанизација шездесетих година, у најнизводнијем дијелу тока, почела полако да му узима енергију, тј. „ријечни дах“, да га кроти, усмјерава у затворени профил, а потом, од осамдесетих и да

Слика 1.
Зайадна
визура мосџа
(који је сасвим
обрасџао у
бриљан)



га затвара у цијеви или сандучасте, бетонске профиле, од ушћа, узводно, скоро хиљаду метара. Као реакција на те односе великих вода и окружења, једном у десетак година Љути поток се претвори у праву дивљу бујицу, када његове јаке воде немилосрдно ломе и носе све пред собом.

Тада обавезно настају велике штете плавлeњем околног терена. Снажна сила воде односи све пред собом, камење, ограде, земљу, као и грађене објекте. Може се рећи да су све то последице бунта бујичавог тока против људског немара и бахатости ума који жели да природу сасвим подреди себи. У тој јурњави снажне водене силе ка мору, Љути поток носи одваљено камење и спрану земљу и таложи их на ушћу у море, или у низводном дијелу тока, који је знатно нижег нагиба. У том дијелу се зато гомилају разне врсте отпада који путује ношен воденом бујицом.

Кроз вјекове, на Љутом потоку је грађено неколико мостова, каменних, дрвених, и, у данашње вријеме, немаштовитих, једноставних, бетонских конструкција.

У близини ушћа Љутог потока у море, тек стотинак до сто педесет метара узводно, налази се Владичин мост, кога су популарно звали још и мост Милашиновића¹, по породици која је била власник уљаног и брашног млина, саграђеног на њему.

¹ Породица Милашиновић је једна од оних седамдесет породица које су стигле у новски крај, са владиком Саватијем Љубибратићем, крајем 17. вијека. Милашиновићи су по поријеклу из Нецвијећа у Херцеговини, и населили су се на Игалу, како пише поп Саво Накићеновић у „Антропогеографској студији БОКА“; први Милашиновић био је Илија Милашиновић. Капетан Стеван Милашиновић је први развио аустријску заставу на ријечи Мисисипи.

Историјска црница

Име „Владичин мост“ дато је мосту по владици Саватију Љубибратићу, који је након спаљивања манастира Тврдош, код Требиња, а по смјени Отоманске управе Млетачком², стигао у Херцег Нови, 1694. године³, са тврдошким калуђерима и седамдесет херцеговачких породица. Први владичин стан⁴ био је у манастиру Савина. Његовим калуђерима Млечани су додијелили чардак Солимана Агића, такође на Савини. Владика Саватије је 1713. године освештао нови православни храм на Топлој, посвећен Вознесењу Христовом, или Светом Спасу, како га народ радије зове. Дужд је касније даровао владици земљу на Топлој, на којој је изградио владичански двор и у њему малу цркву посвећену Светом Николи. Ту је владика поживио све до своје смрти, 1716. године. Током руско – француског рата, када је домаће становништво стало на страну руске војске, епископску резиденцију су Французи прво запалили, а потом разрушили њене остатке. Било је то током опсаде града, 1806. године⁵ када су запаљена и многа села у околини Херцег Новог.

Али, вратимо се причом у вијек прије доласка Француза у Боку. С млетачком подршком, са епископатом у Херцег Новом, односно на Топлој, Стефан Љубибратић је био митрополит и примас цијеле Далмације. Дукалом млетачког дужда Корнелија од 14. јула 1718. године⁶ дозвољено је становницима Крајине новске, Србима, да оснују своју комуни-тад – општину. Сједиште комуни-тади било је на Топлој, у цркви Светог Спаса. Сва кореспонденција вршена је на народном језику, ћириличним

² Битка за Херцег Нови, између Турака, који су бранили град, и флоте састављене од бродова папске, млетачке, малтешке и фирентинске флоте, коју је предводио Јероним Корнер, са Пераштанима, Херцеговцима, Црногорцима и домаћим српским борцима, трајала је од 2. до 30. септембра 1687. године.

³ Година 1693. узима се условно јер је тада уништен манастир Тврдош, гдје је било сједиште херцеговачког владике. Тако наводи др Горан Ж. Комар у књизи „Мојдеж, Ратишевина, Сушћепан, Требесин, Сасовићи, Пресјека, Ластва и Бјелске Крушевице у XVII вијеку, прилози историји херцеговског краја“, Херцег Нови, 1995, стр. 54 – 56.

⁴ Године 1695. млетачке власти признавају владика Саватија Љубибратића за епископа новоослобођених крајева, а јужна Херцеговина, све до разграничења, 1700. године, чини обухватну политичко – територијалну област са Боком Которском., “Мојдеж, Ратишевина, ...” др Горан Ж. Комар, Херцег Нови, 1995. О боравку владике Саватија Љубибратића у Савини наводи се у петохљебници коју помиње херцеговски хроничар и први истраживач и писац историје херцеговског краја, Томо Крстов Поповић, Херцег - Нови, историјске биљешке, књига прва, 1382 – 1797, издање „Орјена“, друштва за пољепшање и унапређивање Херцег – Новог и околине му, Херцег Нови, 1924.

⁵ Сава Накићеновић, Бока, антропогеографска студија, Београд, 1913. године

⁶ Др Драгана Радојичић, Крајина новска у судару свјетова, Филозофски факултет, одјељење за етнологију, Београд, 1994.

писмом. Захвални народ је стотину година касније и даље памтио разбо-ритог владика Саватија, захваљујући чијој подршци и залагању код мле-тачких власти је успостављена правно, етнички и историјски веома зна-чајна Топалска комунитад, којој су Млечани оставили доста широку сло-боду аутономног управљања, иако под окриљем власти Млетачке Репу-блике.

Стари мост, о коме је овдје ријеч, потиче (највјероватније) из вре-мена француске управе Новском крајином, која је трајала од 1807⁷. до 1814⁸. године. Заправо, крај 18. и почетак 19. вијека, у периоду од седам-наест година било је вријеме смјена разних управа: од Млетачке Репу-блике до моћних царевина: Аустрије, Русије и Наполеонове Француске. И док су се велике силе надигравале коме ће припасти Бока, аутохтоно становништво је с великим жаром и извјесним пркосом подгријавало сје-ћања на владика Љубибратића, тим прије јер је Француска војска и запа-лила његову резиденцију на Топлој.

Француски маршал Мармон⁹, сјајан Наполеонов војни стратег, у нашим крајевима и Дубровнику, немилу познат по одлуци о укидању Ду-бровачке Републике, остао је упамћен у историји, не само као изузетан командант у војним операцијама, већ и веома вјешт у економији и гради-тељству. Заправо, градитељи су били инжењери његове инжењеријске је-динице, али је Мармон, као стратег, знао да уочи значај градње путева за напредак у кретању његове војске и за освајање и чување нових терито-рија.

Код мјештана Топле, оних најстаријих породица, из генерације у генерацију, преноси се казивање да су заправо Французи изградили Вла-дичин мост, у кратком периоду њихове власти. Французи су оставили траг у грађевинарству Боке Которске управо градњом путева¹⁰, о чему пише и Адорјан Мађар¹¹, етнолог и истраживач културно – историјског наслеђа и споменичког блага у Херцег Новом и Боки Которској. Веома лоши путеви, сасвим расквашени у вријеме кишних периода, значајно су

⁷ Маршал Мармон је заузео Боку Которску након потписивања мировног споразума између Француске и Русије у Тилзиту, 7. јула 1807. године. Тим Уговором је одређено да Русија уступи Боку Французима

⁸ Француска власт у Боки Которској трајала је од Тилзитског мира, 1807. године до маја 1814, када војска Аустроугарске поново запосједа Боку и Херцег Нови. Овај чин је озваничен Бечким Конгресом, 1815. године, Монографија Херцег Нови са околином, Херцег Нови, 1987. године.

⁹ Маршал Мармонт, Мемоари, „Логос“, Сплит 1984. стр 49.

¹⁰ Маршал Мармонт, Мемоари, „Логос“, Сплит 1984.

¹¹ Чаба Мађар, Adorjan Magyar из Зеленике, као сарадник Народног музеја Хер-цег Нови, „БОКА“ 25, Херцег Нови 2005, стр 447-472.

успоравали напредовање француских трупа, нарочито артиљерије, у даљем освајању територије дуж Јадрана. Изградња путева била је приоритетни задатак у војној стратегији. Један од најупечатљивијих грађевинских подухвата Француза на овом подручју је и брдски пут између Конавала и Херцег Новог, чијим дијелом трасе је 1980. године постављена магистрална водоводна цијев (начињена од челика, пречник 700 мм) од водостана „Плат“ до Херцег Новог.

Путеве и мостове, које су градили Французи, уосталом као и други грађевине, прије и после њихове власти, заправо су градиле руке наших домаћих градитеља, локалног становништва, врсни познаваоци зидања у камену. Владичин мост има све елементе каменог моста, како је већ била традиција грађења ових објеката, наслеђена од доба древних Римљана преко Византије до Турске, односно, доба ренесансе и Француске у 19. вијеку. У доба Луја XV, почетком 18. вијека, у Паризу је основана прва школа за стручно образовање градитеља, „Corps des Ponts et Chaussées“¹², коју је основао Жак Габриел¹³, син чувеног градитеља моста на Сени „Royal“. Потом је 1747. године у Паризу основана чувена Школа за мостове и путеве „Ecole des Ponts et Chaussées“, чији је први директор и изванредан преносилац знања, чувени мостоградитељ Жан Родолф Пероне¹⁴, оснивач савремене мостоградње, који је увео многе новине у грађење ових увијек интересантних објеката. Без сумње да је знање чувених француских мостоградитељских школа, иако у скромним размјерама, пренесено и овдје, у Херцег Нови, Боку и Далмацију.

Владичин мост има све или скоро све елементе класичног моста и свакако је грађен под стручним надзором инжењера – мостоградитеља.

Локацијско одређење

Данас је доста тешко идентификовати трасу природног корита Љутог потока, као и трасу старог пута, који је прелазио преко потока. Био је то пут који је од Херцег Новог, преко Топле, водио до Игала, даље ка Дубровнику, а имао је своју рачву ка селима у залеђу града: Требесину, Каменоме, Мокринама, Крушевицама, и другим селима и засеоцима, у којима је живјело бројно, пољопривредно становништво. Овим путем, уз Љути поток, долазили су у град, на пазар, и другим пословима. На слици 3. види се карта дијела новске општине, од града до високих кота за-

¹² Милан Гојковић, „Стари камени мостови“, анатомија, патологија, заштита, санација, конзервација, „Научна књига“, Београд, 1989.

¹³ Jacques Gabriel (1667 – 1742).

¹⁴ Jean Rodolph Perronet (1708 – 1794).



Слика 2. Источна визура мосиноџ лука

Слика 3. Траса Љутиоџ њоџока, од извора (плави круџ), са ознаком новоџ и стјароџ владичиноџ или Милашиновића мосџова (црвени круџ) до ушћа



леђа, од изнад 300 мнм, гдје извире Љути поток. Владичин мост се налази практично у срцу Топле, између обале и густо насељеног дијела, са низовима стамбених објеката.

Данас, тек понеки пролазник, углавном мјештанин из околних кућа и стамбених зграда, пролазе преко старог моста. Вјероватно већина од њих и не зна старост и вриједност моста као градитељског, споменичког блага општине Херцег Нови.

Изградња „новог“ моста ишла је старом на штету, дјелимичним прекривањем земљом, којом је створен насип за нову нивелету пута, у правини. Нови мост, изграђен 1947. године чији је пројектант био прашки студент, инжењер Јово Раичевић, уздиже се неколико метара изнад старог, а удаљен је тридесетак метара, ка западу. Данас је, такође, прилично тешко да се замисли претходно стање терена са током потока, без „новог“ моста на Љутом потоку.

Умјесто садашњег пута, „Његошеве“ улице са мостом, зјапила је рупа, како говоре мјештани, а поток је од старог моста улазио у кривину ка мору. Стари пут је имао велику стрмину ка Игалу.

Корито потока, на том мјесту са два моста, имало је необичан, змијолик облик, са двије контра кривине. Из правца Херцег Новог, са пута, (чија се траса поклапа са данашњом), на мост се улазило кроз велики завој, веома опасан за несмотрене возаче. Наиме, пут и мост су уједно били и колски, па су возила већом брзином улазила у кривину, па би се догодило да се возач и кола нађу у води потока.



Слика 4. Ошћећење низводне сѣране
лијевог ојорца



Слика 5. Изглед мосӣ са низводне
(зајадне) сѣране са заокруженим
ошћећеним лијевим ојорцем



Слика 6. Ошћећење каскаде и дна
кориџа њојока (са сѣране се види
дио лијевог ојорца)



Слика 7. Сѣрелица њоказује камени
зид на коме је била мосӣна ограда,
са једне и друге сѣране

По неким свједочењима било је пуно покушаја да се савлада ова опасна кривина и исправи нивелета пута и њен велики нагиб ка Игалу. Први пут је био покушај да се то исправи у доба власти Аустроугарске, прије Првог свјетског рата, други пут у доба Краљевине Југославије. Мучили су се безуспјешно и Талијани у доба њихове окупацијске власти у Другом свјетском рату. Све је било без правих резултата. Најзад, одмах након рата, искористивши њемачке ратне заробљенике и њихово градителско знање, 1947. године је завршен нови мост¹⁵.

¹⁵ На основу казивања арх. Милорада Петијевића и грађ. тех. Ивице Вујичића

Улога тесара је незанемарљива у грађевинарству, поготово у лучним, мостним конструкцијама. Из доба Аустроугарске монархије и њихове војске у Боки задржало се доста грађевинских тесара, који су, потом, ухљебљење нашли или у новој војсци Краљевине СХС или у цивилству. Један од таквих, предратних војних тесара, који је потом радио као столар у граду, био је и извјесни Паво, кога је народ звао Цимерман, по називу његовог заната на њемачком језику. Паво Цимерман је заслужан за израду дрвене оплате «новог» моста, коју је израдио са, готово, мајсторском прецизношћу, потпуно обликујући будућу бетонско – камену конструкцију мостног лука и његове кривине.

Карактеристике каменог моста

Свод Владичиног моста није ни елипсаст ни полукружни, већ има тзв. оживални облик, односно, „преломљени свод“. Мост је данас у лошем стању, сасвим запуштен¹⁶, са одваљеним опорцима (сл. 4 и 5), однешеним каменим комадима, који су некада чинили круну и ограду и са мјестимично подлоканим странама.

Првобитни изглед моста

На слици 6, виде се остаци кегле, са лијеве стране, чији је обрађени, тесани камен сасвим нестао, а указала се испуна моста од набаченог крупног камена са остављеним отворима за оцјеђивање кишне воде. Распон моста је 5,20 метара, а висина тзв. стријеле свода „fo“ је 3,70 метара, до нивоа воде, или до дна потока око 4,40 метара. Из односа висине и ширине (f_0/l_0), који даје параметар стињености, а који износи 0,85 закључује се да је Владичин мост сводна конструкција, гдје је смјелост конструкције $l^2/f = 7,31$ (< 500 по правилу за камене мостове). Оживални облик свода моста огледа се у шпицастом завршетку – «кључу свода». Како се лијепо види на фотографијама, кључ свода је трапезног облика, али нешто ужи од осталих камених комада који чине сводну конструкцију.

Бетонски сандук, урађен прије двадесетак година, ради заштите канализационе цијеви, која је постављена дуж десне обале потока, низвод-

¹⁶ Адорјан Мађар је констатовао лоше стање старих камених мостова, још у свом извјештају Народном музеју 1953. године, позивајући да се предузме попис, а потом и мјере заштите и санације овог вриједног градитељског наслеђа. Обзиром да се на томе ништа није урадило, исто констатује и његов син Чаба Мађар, такође ерудита и истраживач историје и градитељског наслеђа општине Херцег Нови, 2005. године у свом раду у Зборнику „Бока“ у коме подсећа на рад и занимања свог оца.



Слика 5. Барбакана



Слика 6. Остаци кегле насипа са подлоканим лијевим темељем

но, уједно је заштитио и десну страну темеља моста од подлокавања. Лијева страна моста, обрађена је током изградње „новог“ моста, низводно. Била је то камена обала, урађену од тесаног камена, у нагибу, која је држала насип пута и моста, а коју је вода сасвим подлокала и разорила. Преостали дио камене обалоутврде, из којег вири огољела земља, конзолно „виси“ над водом. У непосредној близини је постојала каскада, од које су остали само трагови.

Мост је био и за пјешачки и колски саобраћај. Необично је да му је ширина промјенљива, па је на јужном крају 3,75 м, а на сјеверном чак 4,40 м. Од вјенца моста остали су тек дјелови камена, док о огради, нема никаквог трага. Чак је и обурдан дио круне крилног зида, у ширини од око пола метра. На десној страни моста, десног крилног зида, остављене су барбакане, које су и данас у функцији, као и незаптивени слугани камен, са отворима ширине на два прста, који су најчешће прекривени маховином, а имају улогу лакшег оцеђивања воде.

Десни крилни зид је временом постао дио прилаза млину и породичној кући Милашиновић. Лијеви крилни зид је „остао“ без кегле, а вода кишног канала, који је урађен, вјероватно, у вријеме када је грађена робна кућа „Новљанка“ (која је у непосредној близини), систематски спира камену заштиту и везивни материјал моста усљед ударне силе бујичаве воде, чији је ток усмјерен, не на поток, већ на крилни зид моста.

Најнижа ширина чеоног дијела моста је шест висина камена или 1,50 метра.

Подужни пад моста, односно, нивеле, је без лома, од југа ка сјеверу. Са моста води пут, који је, уствари, трасом стари пут, превучен асфалтом и дијелом представља паркиралиште, а спаја се са „Његошевом“ улицом, која води преко „новог“ моста. По наводима мјештана, који тврде да је од моста водио пут великог нагиба ка Игалу, слиједи закључак да и овај крак пута је, заправо, насут до нивелете новог пута – „Његошеве“ улице, да би се ублажио природни пад терена.

Архиволта је остала очувана. Лијепо се види и камен „кључ“ или „завршац“. Са унутрашње стране свода калцијум карбонат је већ почео да образује сигу, па се она оформљава у јединствену масу, зеленкасте боје.

Коловозна конструкција тек може да буде претпостављена, јер је то данас само шљунчана стаза. За очекивати је да се испод слоја земље и шљунка налази турска калдрма, како је било уобичајено за старе мостове. Испод свода уочава се лијепо наређана цигла «на кант» на коју је налегао завршни слој коловоза. Коловоз, или турска калдрма, требала би да је изведена од обрађеног или ломљеног камена или облутака, у слоју од кречног малтера. Коловозна конструкција данас није водонепропусна. Отуд и стварање наслага од калцијум карбоната на унутрашњој страни свода.

На неколико мјеста дошло је до деформације свода услед продирања воде и испирања малтера у спојницама. Деформација се манифестује мјестимичним извлачењем испуне свода, али не и испадањем, па је он још увијек компактан.

Чеони зид је урађен од тесаног камена, правилних облика и, како се види на сликама, обрастао је брштаном, који постепено разара камен и његове спојеве.

Градишћелско насљеђе

У списку заштићеног градитељског насљеђа општине Херцег Нови, али ни регије Боке Которске, стари Владичин мост није уписан, као ни други, стари камени мостови, путеви и стазе. Урбанизација града, изградњом нових објеката на лошем терену, и управо на подручју читаве Топле гдје је евидентна пренапученост градњом стамбених објеката, Љутом потоку и Владичином мосту све више одмаже. Људски немар мост оставља на милост и немилост зуба времена. Изградња нових стамбених објеката, у непосредној близини, нова степеништа, сандучасто, бетонско корито потока, из кога се вода преко каскадног слапишта излива непосредно код старог моста, даје веома ружну слику ове локације, а мост остављају без могућности дуже визуре са узводне стране.

Стари и нови мост, сада су дио амбијенталне слике урбанизованог дијела града, како се види на сликама 7, 8, 9 и 10.



Слика 7. Временски пресјек - стари и нови мост



Слика 8. Слабијије Љубић јојока, пред мостом, које ошћећује дно корића



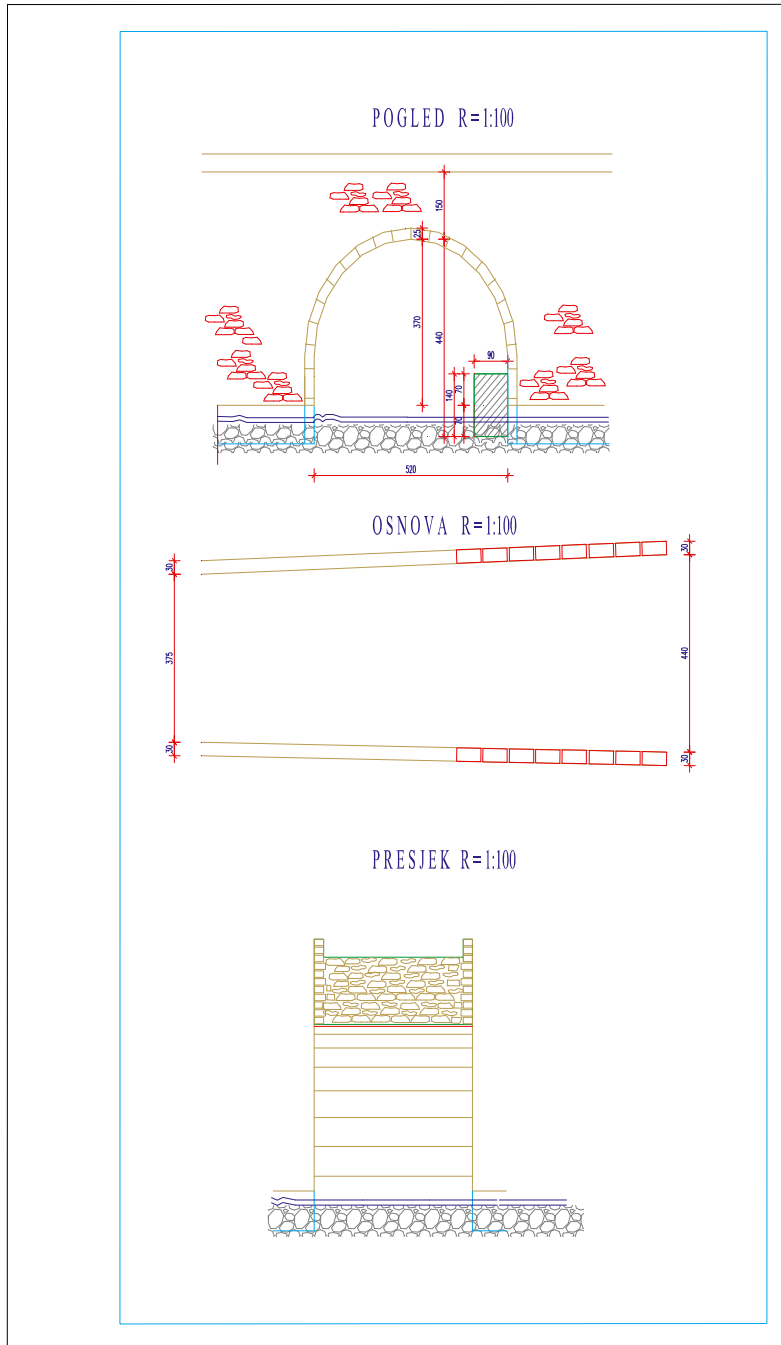
Слика 9. Некадашњи млин Милашиновића. Сада је објект намјењен туристима. Ток јојока означен је стријелицама



Слика 10. Камен од кога је зидан мост

ПРИЛОГ

Цртеж Владичиног моста са димензијама и техничким елементима. Цртеж у autocad-у урадила Соња Класић, арх. техничар



Цртеж Владичиног моста, са основним димензијама

Olivera Doklešić

BISHOP'S BRIDGE (OR THE MILAŠINOVIĆ BRIDGE)

Summary

There are numerous stone bridges in the area of the Municipality of Herceg Novi, of various age. One of the most beautiful specimens of stone bridges, the one which was probably built in the short time of French rule of the Boka Kotorska Bay and Herceg Novi, in the period from 1807 till 1814, spanning the brook Ljuti Potok, on the location Topla in Herceg Novi, Vladičin most (Bishop's Bridge), is described in this paper. The Bridge was named after Bishop Savatije (Ljubibratić) who had his residence in the immediate vicinity, and which was burnt down by the French during their occupation. According to its elements (broken arch, barbicans, kegl, stone embankments, flow routers, etc.) It can be easily noticed that it was precisely built, expertly, like the well known Medieval stone bridges on large rivers. Though as early as in the 50's it was written about this bridge and the necessity of its protection, the Bishop's Bridge at present still does not play its part. It is rather damaged and needs significant restoration works.