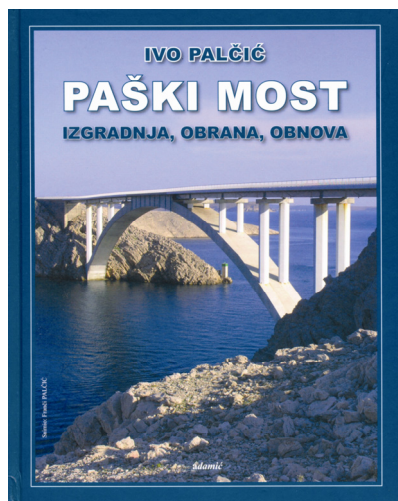


KNJIGA O PAŠKOM MOSTU

Naslov: Paški most – izgradnja, obrana i obnova. Autor: Ivo Palčić. Urednik Goran Moravček. Nakladnik: Adamić d.o.o., Rijeka. Za izdavača: Goran Moravček. Grafički urednik: Draženko Linić. Autori fotografija: Franči Palčić, Stanko Šram, Ante Brkan, Zoran Šarčević, Tihomir Šimunović, Zrinko Pešo, Slobodan Gizdić, Milan Poznić, Ivan Peranić, Arif Ključanin, Stanko Karaman, Vladimir Ivanov i Ivo Palčić, a iskorištena je i fotodokumentacija Hrvatskih cesta. Tisak: Tiskara Zelina, Sv. Ivan Zelina. Format: B5, 152 str., crno-bijele i fotografije u boji, tvrdi uvez. Tiskanje su knjige potpomogli: Konstruktor-inženjering d.d., Hrvatske autoceste d.o.o., Institut građevinarstva Hrvatske d.d., Harburg-Freudenberger Belišće d.o.o. i Općina Kolan.



U ovoj je zanimljivoj i korisnoj knjizi opisana izgradnja Paškog mosta, njegova obrana u Domovinskom ratu i poslijeratna obnova. Paški je most spojen s kopnom preko Ljubačkih vrata, a pušten je u promet 17. studenoga 1968., tako da se upravo navršava 40 godina njegova postojanja. Izgradilo ga je poduzeće *Mosto-*

gradnja iz Beograda prema projektu Ilije Stojadinovića, dipl. ing. građ., a upravitelj je gradilišta bio Stanko Šram, dipl. ing. građ., poslije profesor Građevinskog fakulteta u Zagrebu. Most je odigrao presudnu ulogu u prometnom povezivanju otoka Paga i znatno pripomogao njegovu gospodarskom razvitku. Valja reći da je prije gradnje mosta Pag bio među najzaostalijim otocima, a danas pripada najrazvijenijima.

No most je od svoje izgradnje doživljavao brojne nevolje. Pogubna je velebitska bura izazvala koroziju armature, pa je ljeti 1984. na mostu prvi put bio obustavljen promet zbog havarije poprečnog nosača iznad temelja luka na kopnenoj strani. To je sanirano, ali su tijekom 1986. i 1987. provedena istraživanja kojima su ustanovljena teška oštećenja armature na nosačima kolnika, nadlučne konstrukcije i luka mosta. Svrha je sanacije bila zaustaviti prodiranje klorida, a to je između ostalog zahtijevalo skidanje površinskog sloja betona, ubrizgavanje epoksidne smole u sve vidljive pukotine te polaganje armaturnih mreža i njihovo privezivanje za usidrene čelične trnove. Radove je tijekom 1990. do 1991. izvodilo građevinsko poduzeće *Geotehnika*.

Poslije je zaključeno da bi nadlučnu armiranobetonsku konstrukciju trebalo zamijeniti čeličnom, ali su radove zaustavila ratna zbivanja. Mnoga su područja Hrvatske okupirana i Paški je most postao glavna veza južne i sjeverne Hrvatske. Stoga je most raketiran iz aviona u više navrata, a teško je stradao 3. i 4. listopada 1991. kada su oštećeni luk, poprečni nosač te kolnička konstrukcija u kojoj je nastala velika rupa. Daljnja je oštećenja spriječila organizirana i efikasna protuzračna obrana.

Rupa je premoštena čeličnim limom i nosači su poduprti teškom cijevnom skelom, a propisan je i poseban režim prometa. Takva je improvizirana obnova omogućila stalnu prometnu vezu južne i sjeverne Hrvatske tijekom svih ratnih zbivanja, pa je u pravu predsjednik Republike Hrvatske, a njegova je izjava citirana na početku knjige, kada kaže: "Da nije sačuvan most, pitanje je kako bi se održala i Hrvatska."

Tijekom odvijanja prometa popravljena su gotovo sva oštećenja i ojačane skele koje su pojačavale stupove, a potom je promet ograničen samo na vozila mase do 2 t, što je znatno poremetilo opskrbu otoka. Stanje se nešto poboljšalo pošto je 1994. *Hidroelektra* izvela dopunsko podupiranje nadlučne konstrukcije. Tada su preko mosta ponovno počeli prometovati kamioni.

Nakon završetka rata još se nekoliko godina prometovalo preko mosta čija su oštećenja bila provizorno sanirana. No kada je orkanska bura 1998. srušila dio pješačke staze i provizorne ograde počela su se uvažavati brojna upozorenja stručnjaka da je sigurnost prometa mostom uvelike ugrožena. Tada je ponovno onemogućen promet svim vozilima, ali ovaj put onima koji su teži od 3 t.

Obnova je započela početkom 1999. Radove je izvodio *Konstruktor-inženjering* d.d. prema modificiranom projektu što ga je još 1991. Izradio *IPZ* (projektanti: prof. dr. sc. Zvonimir Marić i mr. sc. Zlatko Šavor). Projekt je dopunjen u *IGH*-u (projektanti: mr. sc. Zlatko Šavor i Darinko Velan). Tom je dopunom bilo razrađeno nekoliko varijanti popravka nadlučne konstrukcije, a za izvedbu je na kraju odabrano rješenje s čeličnim rasponskim sklopom

radi smanjivanja ukupne težine konstrukcije.

No rekonstrukcija mosta, s mnoštvom nepredviđenih okolnosti, odužila je obnovu koja je trebala biti završena do početka turističke sezone. To je izazvalo goleme prometne gužve u ljetnim mjesecima, posebno i stoga što se *Jadrolinija* sa svojim trajektima nije prilagodila novim okolnostima. Most je, ponešto proširen (s 9,5 m na 10,5 m), konačno svečano pušten u promet 29. prosinca 1999. I od tog vremena promet na njemu redovito teče, osim u onim danima kada to ograničava ili onemogućuje nesmiljena velebitska bura.

U knjizi autor, inače novinar s Paga, u proslavu najprije tumači razvoj Paga tijekom 20. st. i ulogu koju je u tome odigrao Paški most. Potom slijedi 6 poglavlja. Prvo nosi naslov: *Izgradnja paškog mosta*, a tu se najprije govori o simboličkom značenju

koje mostovi imaju u povezanosti među ljudima, tko je predložio gradnju Paškog mosta, velikom slavlju na Pagu klada je objavljena odluka i njegovoj izgradnji te na kraju o količinama ugrađenog kamena, betona i željeza.

Drugo poglavlje nosi jednostavan naslov: *Paški most*, a tu se zapravo iznose podaci o nemilosrdnoj buri i njezinim učincima. Slijedi poglavlje *Održavanje mosta*, gdje se govori o prvim oštećenjima i prvim prekidi- ma prometa preko mosta.

Potom je na redu poglavlje: *Paški most u Domovinskom ratu* u kojem se iscrpno opisuju sve faze najslavnijih trenutaka u postojanju mosta, njegova oštećenja, uspješna obrana te sanacije i ograničavanja prometa.

Najviše je prostora u knjizi posvećeno obnovi. U početku se potanko obrazlažu rizici višestrukog opterećenja mosta i ograničenja prometa, a

potom slijedi početak obnove, opis zanimanja otočke i šire javnosti za izvođenje radova te afere koja je u ljeti 1999. nastala zbog prometnog kolapsa. Poglavlje je zaključeno opisom obnove viđenom očima građevinara, obrazlaganjem nepredviđenih nezgoda i puštanjem obnovljenog mosta u promet.

Posljednje poglavlje, jednostavno nazvano *Umjesto zaključka*, govori o mostu kao stvarnom junaku Domovinskog rata. Knjiga je zaključena kratkom bilješkom o piscu i detaljnim popisom literature.

Ovom je zanimljivom knjigom Paški most dobio svojevrsnu monografiju koja tumači njegovu gradnju, obranu i obnovu te svjedoči o značajnoj i slavnoj ulozi što ju je most odigrao u gospodarskom razvitku otoka Paga i u obrani Hrvatske tijekom Domovinskog rata.

B. Nadilo