



Novi Sad bi mogao da bude stariji brat Petrogradu, sadašnjem Sankt Petersburgu, čiju izgradnju je započeo Petar Veliki 1703. godine, jer se kao naselje permanentno spominje posle 1690. godine. I Novi Sad i Sankt Petersburg izgrađeni su na močvarnom tlu i leže na rekama.

Ali, dok je Neva mala, krivudava reka bliskih obala, Dunav je ozbiljno široka reka čije obale, baš tu u Srbiji, kod Novog Sada ljudi nikako ne mogu da pomire. Sankt Petersburg je za tristo godina postojanja izrastao u velelepni milionski grad sa preko 300 mostova. Novi Sad još uvek pokušava da premosti dve obale mostovima koji će trajati duže od jedne generacije. Istorija Novog Sada s toga može da se ispriča kroz građenje i rušenje njegovih mostova.

Niko ne može da potvrdi tačan broj mostova koji su premošćavali Dunav između desne, petrovaradinske i leve, novosadske strane. Ima potvrda da su od praistorijskih vremena na ovom mestu ljudi podizali svoja naselja i tražili put i načine da pređu sa jedne na drugu obalu reke.

Prvi most za koji postoje pisani dokumenti podignut još za vreme turske vladavine ovim krajevima. Bio je to pontonski most opisan u putopisima Evlije Čelebije. Opisujući tvrđavu, Evlija Čelebija piše da se na levoj obali Dunava, preko puta tvrđave, nalazilo malo utvrđenje koje je obezbeđivalo prelaz preko reke i u vreme rata štitilo most koji se tada podizao. Tokom 161. godine vlasti i relativnog mira Turci su izgradili prvi pontonski most, najverovatnije sredinom XVI veka.

Sledeći most izgrađen je 1697/98. godine, za vreme Habsburške monarhije. Tvrđava se povezuje sa mostobranom, utvrđenjem na levoj obali Dunava, gde se od 1694. godine razvija naselje od oko 1000 stanovnika. Prvobitni naziv mesta bio je Racko selo, Racki grad i do 1748. godine, Petrovaradinski Šanac. Posle Karlovačkog mira 1699.godine, broj stanovnika Rackog Grada permanentno raste i postaje jedno od glavnih pograničnih naselje između Turske i Austrije. Poveljom carice Marije Terezije od 1. februara 1748.godine naselje od 4620 stanovnika dobilo status „slobodnog kraljevskog grada“ pod nazivom Neoplanta (lat.), Uj-Videgh (mađ.), Ney-Satz (nem.), Mlada Loza (bug.) ili srpski Novi Sad. Početak stvaranja grada stavljao je pred neimare velik zadatak da izgrade most, više mostova, preko kojih će ljudi saobraćati, trgovati... Sledeći most preko Dunava koji je povezivao Novi Sad i Petrovaradin izgrađen je 1788.godine. Nazvali su ga Hagenov most po njegovom konstruktoru pukovniku Hagenu, a nalazio se na mestu današnjeg Varadinskog mosta. Srednji deo mosta bio je mobilan, tako da se otvarao kada je trebalo da obezbedi nesmetan saobraćaj rekom. Nije imao pešačke staze, ali je bio dovoljno širok da se mimoiđu konjske zaprege. Bio je osvetljen fenjerima. Pred zimu, most je

rasklapan i čuvan u zimovniku do proleća, dok se led sa reke ne otopi. Most je svakog proleća iznova postavljan tek kada se vremenske prilike prolepšaju, a opasnost od ledenih santi nestane. Rasklapanje i postavljanje mosta bio je centralni gradski događaj kome su prisustvovali svi građani. U bombardovanju iz 12.jula 1849. srušeno je 2/3 grada (od 2812 stambenih kuća u gradu ostalo je 808) i pontonski most. Hagenov most je trajao 61 godinu.. U isto vreme kada Novi Sad dobija prvi stalni most (1883.godine) i dve gradske četvrti Njujorka, Menhetn i Bruklin, povezane su preko Ist Rivera čuvenim Bruklinskim mostom (dužine 1825m, širine 26m, visine 84m), tadašnjim čudom tehnike, koji i danas vrši svoju funkciju. Novosadski drumsko-železnički most je bio manjih zahtevan i daleko skromnijih razmera, ali je on za građane Novog Sada, kao i Bruklinski za građane Njujorka, imao nemerljiv značaj. Železnički most sa dve pešačke staze, izgrađen je za potrebe železničkog povezivanja Budimpešte, Subotice, Novog Sada i Zemuna. Radovi na izgadnji pruge počeli su 1881. godine, a sledeće godine je podignuta železnička stanica. U promet je pušten 11. novembra 1883. godine, a 10. decembra je preko njega prešao prvi voz, kada je zvanično otvoren železnički saobraća ka jugu. Ime je dobio po austro-ugarskom caru i zvao se Most Cara Franca Josefa (ili Most Franje Josifa). Projektant je bio Karl Bauman, stanovnik Petrovaradina. Bio je dugačak 432 metra i prolazio je kroz tunel u Petrovaradinskoj tvrđavi u dužini od 361metar. Imao je prugu i pešačku stazu. Most je od 1929. godine nosio ime Princa Andreja Karađorđevića, trećeg , najmlađeg sina kralja Aleksandra. Desetog aprila 1941. godine srušila ga je vojska Kraljevine Jugoslavije kako bi sprečila dalje nadiranje okupatora. Nemci su ga ubrzo obnovili (početkom 1942.godine) isključivo za vojne potrebe, ali su ga, prilikom povlačenja 22. oktobra 1944.godine, digli u vazduh. Danas se još uvek mogu videti njegovi ostaci: stubovi i tunel. Delovi mosta kasnije su ugrađeni u most Maršala Tita 1946.godine. Trajao je takođe 61. godinu. Početkom Prvog svetskog rata, tačnije od decembra 1914. do marta 1915. godine podignut je most, lake metalne konstrukcije sa pet paraboličnih lukova i postavljen na šest drvenih stubova. Izgradila ga je austrijska vojska za svoje potrebe. Bio je dug 261metar, a sa priobalnim delom 384 metra. Nalazio se nizvodno od današnjeg mosta „Varadinske duge“, u produžetku Ulice barona Miloša Bajića (pored Riblje pijace). Nazvan je „Poćorekov most“ po generalu austrijske vojske za vreme Prvog svetskog rata. Preživeo je ratne godine, ali ne i ledene sante, koje su u januaru 1924.godine, smrvile jedan njegov deo. Most je srušen i pune četiri godine saobraćaj preko Dunava bio je paralizovan. Trajao je svega 10 godina. Most „Kraljevića Tomislava“, srednjeg sina kralja Aleksandra Karađorđevića, nastao je rušenjem Mostobrana-Brikšanca s novosadske strane i Vodene kapije sa Petrovaradinske strane reke. Ovaj most je imao dugu i neizvesnu predistoriju (projekat je bio usvojen još pre Velikog rata). U saobraćaj je pušten 20.maja 1928. godine nezavršen. Zamišljen je kao replika Lančanog mosta u Budimpešti, po planu mađarskog inženjera Silarda Zjelinskog. Bio je finansiran od nemačkih reparacija iz Prvog svetskog rata. Bio je to raskošan pešačko-kolski most dug 341 metar, sa pešačkim stazama širokim 1,5 metar sa obe strane kolovoza širine 6,5 metara i električnim osvetljenjem postavljen na dva betonska stuba. Porušen je kobnog 11.aprila 1941. godine od strane jugoslovenske vojske. U funkciji je bio svega 13 godine. Novi Sad je svoje slobodarske dane dočekao bez mostova. Dve strane reke, petrovaradinsku i novosadsku povezivale su skele i čamci, a onda je za svega 20 dana postavljen pontonski železnički i drumski most na pajvanima i šlepovima. Bio je dug 300 metara i upotrebljiv od 27. maja 1945. godine do početka 1946.godine, kada je demontiran. Posle Drugog svetskog rata na stubovima porušenog mosta „Kraljevića Tomislava“ podignut je stalni čelični, drumsko-železnički most: Most maršala Tita ili Varadinski most, za neverovatnih

160 dana. U saobraćaj je pušten 20. januara 1946. godine. Bio je dugačak 345 metara, kolovoza širine 5,5 metara. To je prvi stalni čelični most izgrađen u Evropi posle Drugog svetskog rata. Krajem 1962. godine preko njega je prešao poslednji voz. Uništen je 1. aprila 1999. godine. U funkciji je bio 53 godine.

Godine 1961. izgrađen je Žeželjev most, od prenapregnutog betona (prvi u Evropi, a drugi u svetu). Bio je dug 466 metara, širok 19 metara, sa dva betonska luka od 211 i 165 metara. Most je nosio ime svog konstruktora Branka Žeželja i predstavljao je ključnu sponu železničkog saobraćaja na međunarodnom koridoru X. Raketiran je u toku aprila 1999. godine četiri puta, da bi 26. aprila u 1 sat i 20 minuta posle ponoći, bio pogođen sa šest razornih projektila i nepovratno utonuo u vode Dunava. Imao je 38 godina.

Povodom oslobođenja grada 23. oktobra 1981. godine Novosađani dobijaju još jedan most preko Dunava, Most slobode. Idejni tvorac elegantne i smele građevine i glavni autor projekta bio je akademik Nikola Hajdin, koji je ispunio želju građana Novog Sada, da osim funkcionalnog imaju i lep most. Bio je dugačak 1312 metara, sa 23 stuba-nosača, od kojih su samo tri stuba u vodi. Širina mosta je 27,68 metara podeljena na šest saobraćajnih traka i po jednu pešačku stazu od 1,5 metar sa obe strane. Most se nastavljao u tunele. Desni tunel je dug 390 metara, a levi 370 metara, visine 8,5 metara. Pešačke staze kroz tunel nisu predviđene. Srušen je 3. aprila 1999. godine u 19,55 sati, nekoliko meseci pre punoletstva.

Na kraju XX veka Dunav kod Novog Sada je opet premošćavao jedan pontonski most podignut 15. septembra 1999. godine. Pontonac je bio čelično-betonska građevina postavljena na šest barži, dužine 370 metara, sa 9 metara širokom kolovozom i pešačko-biciklističkom trakom sa obe strane. Demontiran je za svega nekoliko dana oktobra 2005. godine.

Privremeni drumsko-železnički most „Boško Perošević“ pušten je u saobraćaj 29. maja 2000. Prema prvobitnom planu trebao je da bude u upotrebi četiri godine. Zbog širine i visine plovidbenog otvora mosta predstavlja ozbiljnu pretnju odvijanju bezbedne plovidbe na panevropskom koridoru VII na Dunavu. Bez obzira na to, u funkciji je više od deset godina. Ipak u XXI vek Novosađani ulaze sa jednim stalnim mostom podignutim na mestu srušenog Varadinskog mosta i 20. septembra 2000. godine preko Dunava se pružila Varadinska duga, dužine 353,5 metara.

Obnovljen je Most slobode, a postoje planovi za nove mostove.

Kada bi se mostovi koji premošćavaju Dunav između Novog Sada i Petrovaradina samo gradili, a ne i rušili, danas bi grad mogao da se podiči sa devet mostova čvrste konstrukcije, čime ne mogu da se pohvale ni mnogo veći dunavski gradovi. Beč i Bratislava imaju po pet, a Budimpešta osam mostova.

Veliki Ivo Andrić, nezaobilazan i kada je o mostovima reč, smatrao ih je uvek linijom spajanja ne samo obala nego i ljudi. Pa ipak čini se da su obale Dunava kod Novog Sada i Petrovaradina, između Bačke i Srema, vekovima više razdvajale nego spajale. Desna i leva obala Dunava su preširoke da bi se ljudi naseljeni na suprotnim obalama mogli videti i čuti. Dunav je kroz istoriju predstavljao granicu između rimske i keltske civilizacije; Srem je bio granica teritorije antičkog sveta naspram suprotne obale gde su bile koncentrisane najjače varvarske snage: dačke, sarmatske, kvadske, markomanske, gotske, hunske, avarske i slovenske; kasnije su obale Dunava razdvajale Dvor od Porta; čitavo jedno stoleće to je bilo „predgrađe“ hrišćanstva, mesto gde se branila Evropa od turskih osvajača. Možda obale Dunava nisu mogle da se nose sa ovolikim različitostima, pa je ljudima uspevalo da sa mostovima samo privremeno pomire nemirljivo, iako su i mir i nemir, ono što je mostove gradilo i kvarilo, čisto ljudska kategorija. Ipak, postoji jedan most koji niko nikada neće moći da sruši. Nikao je u najgušće naseljenoj

gradskoj četvrti na Limanu III. Šaren je, lep i čvrsto stoji naslikan na zidu jedne višespratnice. „MOST LJUBAVI“ može da spere kiša, da ga izbledi vreme ali će se uvek naći neko zaljubljen da pojača njegove konture i boje, samo treba da se nađe neko vičan da ovakav most podigne na reci.