

## PONT DU GARD – BISER GRADITELJSKE BAŠTINE

*Pont du Gard* (Most preko rijeke Gard) dio je rimskoga akvedukta preko kojega je dolazila voda u grad Nimes u Francuskoj. Blizu je grada Vers-Pont-du-Garda i od 1985. je na UNESCO-vu popisu svjetske baštine. Rimljani

dan je od čuvenih rimskih akvedukata koji je očuvao originalni stil Augustova vremena.

Napravljen je od kamenih blokova koje su do mjesta postavljanja vukli robovi upotrebljavajući sustav kolo-

lja ritam arkada i lagano se približava blagim linijama krajolika.

Donji su lukovi, raspona od 15,75 do 21,5 m, dugi 155 m i visoki 20 m. Na vrhu donjih lukova je 7 m široka cesta koja je za promet proširena 1743. godine. Srednji su lukovi sličnoga raspona kao i donji, ima ih više, a njihova je duljina 265 m. Visina je srednjega dijela 21 m, a dubina 5 m.

Na vrhu 35 malih lukova, visokih oko 8,5 m i širokih 3 m, nalazi se vodovodni kanal visine 1,8 m i širine 1,2 m. Na ukupnoj duljini akvedukta (od izvora do grada Nimesa) pad je samo 12 m, što znači 25 cm po kilometru.

Tri razine izgrađene su od obrađenoga kamena bez morta. Kameni blokovi, od kojih su neki težili i do 6 t, morali su biti vrlo precizno isklesani



Pogled na *Pont du Gard*

su ga sagradili 19. g. pr. Kr. kako bi svjedočio veličini Carstva. Dug je 269 m, visok 49 m i najviši je most Rimskoga carstva. *Pont du Gard* je-



Pogled na intrados jednog od lukova mosta



Tri pojasa horizontalnih lukova

tura. Veliki utori s naslagama kalcija u vodenim kanalima svjedoče da se akvedukt konstantno upotrebljavao oko 400 do 500 godina, dopremajući vodu Nimesu kroz 50 km dug put od izvora kod grada Uzesa.

Sastoji se od tri horizontalna pojasa lukova. Dva reda lukova čine veliki polukružni lukovi jednakog raspoređa, a treći manjeg, sitnijeg ritma, što stvara dojam ubrzanja. Luk koji na sredini premošćuje rijeku nešto je većeg raspona od ostalih, pa zaustav-

kako bi se međusobno dobro slagali i eliminirali potrebu morta. Sustavom kolotura kameni su se blokovi dizali na potrebnu visinu te vitlima i ljudskom snagom na mjesto postavljanja. Akvedukt se za gradnje podupirao skelom.

Na akveduktu i danas postoje vidljive naznake izgradnje, u obliku isturenih nosača građevinskih skela i grebena na stupovima koji su služili kao potpora polukružnim drvenim okvirima na kojima su građeni lukovi.



Detalj akvedukta na vrhu

Pronađeni su razni natpisi na cijeloj površini, između ostalog i upute za gradnju. Na primjer "FRS II" (*frons sinistra II*, latinski "lijevo lice 2"), razni simboli (namijenjeni za obranu od loše sreće) te grafiti ostavljeni kroz stoljeća.

kamenja od topline sunca približno 5 milimetara. Tijekom stoljeća ovaj je proces stvorio deformacije vidljive i danas.

toga kraja počeli su upotrebljavati kamenje akvedukta za vlastite potrebe. Međutim, većina *Pont du Garda* ostala je netaknuta.



Cesta iznad prvoga reda lukova



Vidljivi istaci nekadašnjih skela

Gornje su razine mosta malo zakrivljene u uzvodnom smjeru, što se dugo pripisivalo činjenici da su ih inženjeri željeli ojačati protiv protoka vode, kao da se radi o zidovima brane. Međutim, mikrotopografsko istraživanje provedeno 1989. pokazalo je da je zakrivljenje uzrokovano dnevnim širenjima i skupljanjima

Vjeruje se da je izgradnja trajala otprilike petnaest godina, a zapošljavala je između 800 i 1000 radnika.

Od četvrtog stoljeća održavanje *Pont du Garda* zanemareno je, a talog je ispunio do dvije trećine prohodnoga prostora kanala. Do devetog je stoljeća postao neupotrebljiv, a ljudi iz

Od Srednjega je vijeka do 18. stoljeća akvedukt služio kao most i olakšao pješački promet preko rijeke, kao i puno manji Pont de Bornègre. Stupovi na drugoj razini smanjeni su po širini kako bi se napravilo više prostora za promet, no to je ugrozilo stabilnost konstrukcije. Tijekom 1702. stupovima je vraćena izvorna širina radi očuvanja akvedukta. Francuski je inženjer Henri Pitot 1743. izgradio novi most uz lukove niže razine kojim je krenuo i cestovni promet.

Vodovod je prvi put obnovljen u 18. stoljeću kada je postao turistički lokalitet, obnavljan je i za vladavine Napoleona III. sredinom 19. stoljeća.

Izvanredna kvaliteta mosnoga zida dovela je do toga da je postao obvezatann dio stručnih ekskurzija već sredinom 19. stoljeća.

U svibnju 1940. francuski je pilot Seraphin Civera u svom zrakoplovu proletio kroz jedan od lukova.

*Pont du Gard* 1998. pogodila je velika poplava koja je uzrokovala oštećenja u cijelom području. Teško su oštećene prilazne ceste i susjedne



Noćna snimka akvedukta *Pont du Gard*

građevine, na sreću sam most nije bio ozbiljnije oštećen.

Francuska je vlada sponzorirala veliki projekt obnove u suradnji s lo

kalnom zajednicom, UNESCO-om i Europskom unijom koji je završen 2000. Popločeno je cijelo područje oko akvedukta što je uvelike poboljšao prilaz posjetiteljima, a osnovan je i muzej na sjevernoj obali. Most je osvijetljen te svaku večer pruža posjetiteljima izniman ugođaj glazbe, svjetla i impresivne gradnje.

Taj je projekt obnove bio kritiziran zbog troškova (33 milijuna eura) i zbog vidljivog zadiranja u prirodne ljepote i okolni krajolik.

T. Vrančić

IZVOR:

Materijali muzeja *Pont du Gard*