

Изложба "Мостови на кривој Дрини" аутора Жељка Марковића

Архивистичка изложба "Мостови на кривој Дрини", настала сарадњом Историјског архива Ужице и Архива Републике Српске, својеврстан је приказ дринских мостова, од којих је сваки делио једну исту судбину, био је колико мост спајања толико и мост раздвајања током историје, о чему на веома занимљив начин, кроз своју изложбу, говори њен аутор Жељко Марковић, директор Историјског архива Ужице.

На 37 паноа, колико их изложба има, аутор је приказао своје двогодишње истраживање дринских мостова. Марковић је дошао до низа фотографија и података о њиховој прошлости. Укупно 25 мостова је у употреби на 346 километара целог тока реке Дрине, од Шћепан Поља до Сремске Раче. Најдужи је Павловића мост, 413 метара, а најкраћи 60, у Бук Бијелој. Најстарија је чувена камена ћуприја у Вишеграду, а најмлађи "Братољуб" у Љубовији.

Поред мостова, изложба прати и обрађује старе начине саобраћаја на реци Дрини, скеле, воденице и лађе које су некад постојале, као и изградњу и значај хидроелектрана.

У уводном делу изложбе аутор говори о значају реке Дрине кроз историју, и то значају као природне и административне границе. Дрина је после смрти цара Теодосија, 395. године, била граница између Западног и Источног римског царства. Од 15. века није била граница, већ само "турска" река. У доба Кнежевине Србије, Дрина је у доњем и средњем току граница између Босанског пашалука Турске империје и новоосноване српске кнежевине. Од 1878. године Дрина је у свом доњем и средњем току постала граница између Краљевине Србије и Аустроугарске монархије. Стварањем државе СХС, односно Краљевине Југославије од 1929. године, река Дрина је целом својом дужином остала у новоствореној југословенској држави и тако први пут целом својом дужином престала да буде државна граница. Потрајало је то само до 1941, када је после окупације Југославије, у доњем и средњем току поново постала граница између НДХ и "Недићеве" Србије.

Од 1945. до распада СФРЈ, 1992. године, Дрина (целом својом дужином) није представљала државну, већ административну границу између социјалистичких република Србије и Босне и Херцеговине. Од 1992. постала је државна граница између Републике БиХ и Републике Србија и Црна Гора, а после

закључења Дејтонског споразума, 1995. године – Републике БиХ и Републике Србије, према Републици Српској.

Кроз изложбу аутор прати дринска сплавишта и истиче да су на Дрини главна сплавишта била у Бастасима, у Броду, у Фочи, Устиколини, код Горажда, код Устипраче, на Слапу, у Бесеровини, Перућцу, Дервенти, на Рачи код Бајине Баште и на ушћу Дрињаче. Први сплавови, дашчаре и гредаре, кренуле су Дрином из Дервенте и Перућца 1856. године. Први сплавари слабо су познавали Дрину, па су се пре поласка на пут опраштали од родбине, као да полазе у рат. Од 1878. године Дрина постаје граница између Србије у Аустроугарске, па је сваки сплавар морао имати пасош, а само у случају неке незгоде могао је свој сплав привезати за босанску обалу Дрине, при чему се није смео удаљавати од обале више од 12 корака (толико је био дугачак конопац за везивање). Нису смели такође ни разговарати са мештанима из Босне.

Марковић кроз изложбу скреће пажњу да дрински сплав није смео бити дужи од 25 метара. Најобичнија му је дужина била 20, а ширина 6 метара. На предњем делу сплава, предњем "думену", сплав је ужи (око 4 метра), а на задњем шири. У једном сплаву могло је бити највише 100, а најмање 40, па чак и 25 балвана (трупаца), а на њега се могао натоварити "вагон" робе. Дрином је обично пловило више сплавова, у групи, један за другим, на извесном одстојању. Док сплав плови Дрином, на њему су два сплавара: "првак" ("првљак", "предњак") и "задњак". Колико ће се дана провести на путу, зависило је од стања воде.

Градња Зворничког језера променила је начин сплаварења, јер је језеро успорило, па чак и онемогућило сплаварење на стари начин. То је поскупело транспорт, те се од 1951. године сплавари све мање. Овај вид саобраћаја редовно се одвијао до 15. јуна 1963. године, када је прекинут почетком изградње ХЕ "Бајина Башта". Фочаци су остали најдаље на Тари и Дрини. Последњи трифт до Брода сишао је 1974. године.

Марковић у изложби говори и о скелама, као једном од некадашњих главних превозних средстава. На 29 места на Дрини биле су некада постављене скеле за превоз путника, кола и робе: код Хума, две између Фоче и Устиколине, код Устипраче, код Старог Брода, код Слапа, две између Бајине Баште и Рогачице, седам између Бајине Баште и Љубовије, четири између Љубовије и Зворника, две код Ковиљаче, код Шепка и још седам до ушћа Дрине.

Пре сто година најпознатије скеле на Дрини биле су оне код Љубовије, на "Смрдан-караули" (код Ковиљаче), код Шепка и према варошици Јањи. Биле су доскора и три жене које су се бавиле овим послом – Војка из Бачеваца и Милка и Живана из Црвице. Ни оне ни скеле више не раде откако су 2000. године забранили прелазак Дрине на тај начин. Тамо где је Дрина код Вишеграда пресекала друм, била је некада чувена скела на Вишеграду и на њој мрзовољан, спор скелеција, по имену Јамак, који је превео преко Дрине уплашеног дечака, потоњег великог везира Соколовића.

Изложба "Мостови на кривој Дрини" прати и историју дринских лађа. Све до средине 20. века пловидба је била основно занимање једног дела становништва Подриња, по чему су нарочито били познати мештани Зворника и Малог Зворника, као и суседних села Дивича и Сакара. Пловила која су се кретала Дрином називана су "лађе", "буринке", "зворникуше", "дрињаче" и "папучаре". Зворничким лађама се пловило Дрином до ушћа у Саву, и даље Савом до Брчког, или низводно до Београда. Пут од Зворника до Београда и натраг трајао је 18 дана. Вожња од Зворника до Сремске Митовице (118 км) трајала је три до четири дана, а узводно, са људском вучом, шест до седам дана. Узводно се није могло веслати због брзине реке. Стога се лађа вукла помоћу "једека" – дебелог и јаког конопца дужине од 100 до 200 метара.

На местима где се лађа није могла вући конопцем, веслачи су је покретали помоћу штица, стојећи у буруну. Наслањали су се грудима на штице, а њиховим предњим делом са металним врхом одупирали су се о речно дно и тако потискивали лађу узводно. Посао лађара је ослабио када је пуштена у саобраћај пруга Шабац – Бања Ковиљача, 1910. године. За време окупације Немци су уништили лађе.

Пажња изложбе је посвећена и дринским воденицама, а аутор највише говори о материјалу од којих су биле изграђене и местима на којима су се налазиле. Воденице на Дрини грађене су од масивног храстовог дрвета, које дуго може бити у води, и плутале су на реци. Дринске воденице биле су најбројније у насељима Прњавор, Бадовинци, Црна Бара. Да би се обезбедили бољи услови за сплаварење, аустроугарске власти у Босни и Херцеговини су, крајем 19. века, наредиле да се уклоне 37 од 54 воденице, колико их је било уз леву обалу Дрине. Власти Србије су на десној обали такође уклањале ове објекте: од 59 воденица уклоњено је 40. Преостале воденице на Дрини радиле су педесетих и шездесетих година 20. века, када су затворене услед изградње хидроелектрана и појаве савремених електричних млинова.

Значајно место у изложби посвећено је хидроелектранама, а аутор акценат баца на њихову изградњу и значај.

Пројектовање и изградња хидроелектране "Вишеград" трајали су од 1976. до 1985. године, а пуштена је у рад 25. новембра 1989. године. Главни пројекат ХЕ "Вишеград" израдили су стручњаци сарајевског "Енергоинвеста", а техничку контролу извршили су стручњаци београдског "Енергопројекта". Главне грађевинске радове извело је ГП "Хидроградња" из Сарајева, а инјекционе радове "Геоинжењеринг" из Сарајева и "Геосонда" из Београда. Њена гравитационо-бетонска брана је укупне дужине у круни 280 метара (од тога 83,6 метара отпада на машинско постројење, а 92,6 метара на евакуациони део бране) и максималне висине 79,5 метара. Ова акумулација – језеро, протеже се уз реку Дрину до Горажда у дужини од 34 км, а уз реку Лим до Мрсова у дужини од 17 км.

Изложба доноси и податке о изградњи хидроелектране "Бајина Башта". Идеја о њеној изградњи потиче из времена пред Други светски рат, када је професор дипл. инж. Миладин Пећинар разрадио предлог подизања хидроенергетског постројења управо на профилу који је касније и усвојен. Почетком 1959. године Савезно извршно веће доноси одлуку о изградњи ХЕ "Бајина Башта". Исте године, 18. марта, Извршно веће СР Србије формира предузеће за изградњу хидроелектране. Током 1959. године радови су поверени "Хидротехници" из Београда, "Метални" из Марибора, "Раду Кончару" и "Геотехници" из Загреба, "Хидромонтажи" из Марибора, "Партизанском путу" из Београда, "Гоши" из Смедеревске Паланке и др. За руководиоца радова на изградњи постављен је дипл. инж. Ђорђе Готуа. Пројектовање хидроелектране врши "Енергопројект" из Београда. Већ у августу месецу 1961. године "Хидротехника" са кооперантима стартује на градилишту. У време лета 1961. године на градилишту у Перућцу ангажовано је око 1000 радника. На великој свечаности у недељу, 27. октобра 1966. године, председник Републике Јосип Броз Тито пустио је у пробни погон ХЕ "Бајина Башта". У брану је уграђено 995.000 кубних метара бетона, висока је 90,5 метара, дугачка 461 метар, а акумулационо језеро, које се протеже до Вишеграда, дуго је 52 км.

Прва хидроелектрана на Дрини била је "Зворник". Пуштена је у рад 26. јула 1955. године. На 93. километру од ушћа Дрине у Саву, а због повољног пада, близине насеља и повезаности битне за транспорт грађевинског материјала, 1948. године започела је изградња овог колоса. Локално становништво, слутећи да ће електрана битно променити њихов традиционални начин живота и да ће морати да се одрекну сплаварења и лађарства, пружало је снажан отпор изградњи зворничке хидроелектране. Објекат се састоји од једне бране и две машинске зграде (електране), који су лоцирани у склопу бране на левој и десној обали. Брана је гравитационог типа, бетонска, са осам прелива. Дужина бране у круни је 162 метра, са машинском зградом 262 метра, висина бране 40 метара. На десном делу бране налази се пропуст за дрвну грађу, а на левом ребља стаза каскадног типа за прелазак рибе из доњег у горњи ток реке. Дужина језера износи 25 км.

Идеја у вези са изградњом ХЕ "Бук Бијела" почела је 1974. године. По параметрима, требало је да то буде најрентабилнија хидроелектрана у Европи. Управа "Бук-Бијеле" претворена је у војни штаб и касарну за време оружаног сукоба у БиХ. У Требињу је 2016. године потписан уговор о додели концесије за изградњу и коришћење Хидроелектране "Бук Бијела", а вредност инвестиције је 382.407,793 КМ. Концесија је додељена на период од 50 година. Влада РС и "Електропривреда РС" концесију су доделили немачкој компанији "RWE Innogy". За изградњу бране изабрана је микролокација 335 км узводно од ушћа у реку Саву, односно девет км узводно од Фоче. Према ревидованом и усвојеном пројекту, брана Хидроелектране "Бук Бијела" је бетонска лучно-гравитаци-

она, висине 125 метара, ширине у темељима 30 метара, а у круни пет метара. Дужина лука у дну износи 82, а у круни 437 метара.

Наравно, главни део изложбе усмерен је, као и што сам назив изложбе говори, на мостове на реци Дрини. Као што и сама изложба у свом садржају износи, на Дрини је сада 25 мостова. Од тих 25, по конструкцији су:

- железни – 10 (од тога пет направљено пре Другог светског рата, а пет после); то су мостови у Бук Бијелој, Мост принца Карла у Фочи; мостови у Устиколини, Садби, Витковићима, Копачима и Међеђи, мостови на Скеланима, Братунцу и Краља Александра Првог Карађорђевића у Зворнику;
- железно-бетонски – 3: Осаница, Алије Изетбеговића у Горажду и мост у Шепку;
- бетонски – 11: на Броду код Фоче, мост у центру Фоче, у Бачцима – Горажде, у Горажду, мост за Каоштице, мост за Прибој, мост у Гарчи – Вишеград, Каракај друмски, Каракај железнички, нови код Љубовије "Братољуб" и Павловића ћуприја код Бадановаца;
- камени – 1: Стари мост у Вишеграду.

Од Шћепан Поља до Вишеграда, на 92 км тока реке, подигнуто је 17 мостова. Од Вишеграда, па преко Бајине Баште и Зворника, на току дугом 254 км, подигнуто је седам мостова, а осми је у изградњи. Јасно се види концентрација изграђених мостова у горњем току реке Дрине, док је њихова распоређеност на Дрини где је она гранична река много мања. Поређења ради, на Лиму, који је дуг 220 км, од Бродара до извора на Плавском језеру подигнута су 52 моста.

У горњем току Дрине, до Вишеграда, просечно на сваких 5,5 км налази се мост. У стварности је ова раздаљина негде знатно већа, негде знатно мања. У доњем и средњем току, од Вишеграда до ушћа, просечно је на сваких 36 км подигнут један мост односно, ако урачунамо и нови мост "Братољуб", та удаљеност је нешто мања и износи 31 км.

Највећа непремошћена раздаљина је између моста у Гарчи, Вишеград, и моста на Скеланима и износи 64 км. Најмања раздаљина је између Градског и Доњег моста у Горажду – 570 метара. Најстарији постојећи мост је у Вишеграду, подигнут 1577. године, а најмлађи "Братољуб" из 2017. године. Најдужи мост је "Павловића ћуприја", дуга 413 метара, а најкраћи мост у Бук Бијелој, дуг 60 метара. Највише мостова изграђено је након Другог светског рата – 13; пре Првог светског рата – два, и то један за време аустријске окупације, други из османског периода. Између два светска рата подигнуто је пет мостова, од којих четири железне конструкције. Након "Дејтона" су на Дрини изграђена четири моста, од којих три у Босанско-подрињском кантону, са седиштем у Горажду, а један је "Павловића ћуприја". Нови мост "Братољуб", између Братунца и Љубовије, употпуниће овај број на шест.

Као што се види, аутор је првенствено ову изложбу посветио мостовима, и то њиховом изгледу, начину изградње, рушењу, обнављању, поправци и наравно, значају самих мостова, стављајући акценат на оне најзначајније и најпознатије – Мост код Вишеграда, Мост краља Александра Првог Карађорђевића у Зворнику и нови мост "Братољуб" у Љубовији, не заборављајући да посвети пажњу и оним мање познатим и значајним, ако се за мостове уопште може одређивати значај, осим у архитектонском смислу.

Изложба "Мостови на кривој Дрини" је реализована средствима Града Ужица. Након отварања изложбе у Ужицу, изложба је приказана у неколико градова Републике Српске. У Бањалуци је отворена за Дан града и 65 година Архива Републике Српске, у Горажду за Дан реке Дрине, као и у хотелу "Оморика" на Тари, у оквиру Међународног архивистичког саветовања "Тара 2018".