

Рајко Голић¹

ЗВОРНИЧКЕ ЛАЂЕ И СПЛАВАРЕЊЕ НА ДРИНИ

Извод: Дрина није пловна река, јер се већим делом тока пробија кроз планинске венце Динарида. И поред тога, пловидба је у прошлости представља традиционално занимање становништва у долини Дрине. Сплаварење дрвне грађе и транспорт робе зворничким лађама су све до средине XX века имали велики значај у трговини између планинских области на југу и равничарских на северу. На основу сачуваних извора, у овом раду су изнете основне чињенице о пловидби Дрином у периоду пре изградње хидроелектрана, као сведочанство о томе како се некада живело у Подрињу.

Кључне речи: Дрина, Зворник, Мали Зворник, сплаварење, лађарство.

Abstract: Drina is not considered to be a navigable river, because most of its flow breaks through the Dinaric mountain ranges. Nevertheless, traditional occupation of the population in the Drina Valley in the past represented navigation. Until the mid-twentieth century rafting of timber and goods transportation by Zvornik boats had a major significance in the trade between mountain areas in the South and plains in the North. Based on the remaining written sources, elementary facts about sailing along Drina, before construction of the hydropower plants, have been presented within this paper, as a testimony of what life used to look like in the Drina Valley.

Key words: Drina, Zvornik, Mali Zvornik, rafting, boating.

Увод

Све до средине XX века Дрина је као природна саобраћајница имала велики трговачки и економски значај. У време када су копнени путеви били ретки и на удару друмских разбојника, пловидба је представљала бржи и безбеднији начин транспорта робе. Први писани подаци о лађама које су пловиле реком код Зворника потичу из прве половине XVII века. Још 1639. године, епископ Лучић је писао да су Дрином до Зворника пловили мањи бродови, и констатује: „*fiumara detta Drina velocissima, ma e navigable*” – Дрина је бујична и брза река, али пловна (Лазич, 1952). То потврђује и Хаџи Калфа, турски географ из XVII века, који пише: „Од Београда долазе у Зворник многе лађе ради трговине, док од Зворника на више не плове више лађе.” (Новаковић, 1892). Турски путописац Евлија Челебија, познат по својим претеривањима, пише да у Зворнику „има неколико хиљада лађа што

¹ Мр Рајко Голић, Географски факултет Универзитета у Београду

ријеком иду у Београд и долазе”, што је свакако било преувеличано (Кети-га, 1908). Вук Караџић је 1827. године писао да је Дрина „од Зворника доље широка до 50 фати, и тако је дубока, да оздо до Зворника иду по њој лађе доста велике (готово као и по Сави); а горе даље слабо, јер је врло брза и каменита”. (Караџић, 1969) Пловидбу узводно од Зворника онемогућавали су брзаци и остењаци у речном кориту.

У периоду 1887-1897. године аустроугарска управа у Босни и Херцеговини је вршила обимне регулационе радове, са циљем да доњи ток Дрине постане плован за трговачке бродове носивости од више десетина тона. Од 1891. године, за време повољног водостаја омогућено је мањим бродовима са плитким газом да саобраћају од Зворника до Раче на ушћу у Саву. При водостају од 0,8 m, до Зворника су стизали бродови са шлеповима од 110 тона максималног оптерећења. Реком је саобраћао пароброд „Казан”, у власништву Дунавског паробродарског друштва, који је раније пловио Дунавом у Ђердапу. Имао је јачину од 245 коњских снага и при максималном оптерећењу од 70 тона газ од 0,7 m. При водостају од 0,8 m прелазео је пут Брчко – Зворник за 17 и по сати, док је пут низводно трајао 8 и по сати (Ballif, 1896). И поред ових покушаја, паробродарска пловидба на Дрини није заживела и убрзо је прекинута (Дробњаковић, 1934). Пошто код Зворника није било мостова, Дрина се прелазила чамцима и скелама. Скеле су биле постављене између Малог Зворника и Зворника, као и између села Чулина и ушћа Дрињаче (Deoko, 1939).

Захваљујући довољној количини воде и великом паду, у другој половини XX века на Дрини и њеним притокама изграђен је систем хидроелектрана са вештачким акумулацијама. Изградњом брана које су преградиле корито реке, прекинута је пловидба у већем делу њеног тока. С обзиром на геоморфолошке одлике долине Дрине и постојање брана, на почетку XXI века речни саобраћај нема економски значај. Постоје техничке могућности за пловидбу мањих речних бродова у доњем току, али се не може очекивати да пловидба постане значајнија делатност становништва Подриња. Постојећи друмски и железнички робни транспорт не намећу потребу за интензивнијим коришћењем овог вида саобраћаја. Известан значај има само наутички туризам (рафтинг, туристичко сплаварење и регате у Бајиној Башти, Рогачици, Љубовији и Малом Зворнику). Међутим, све до средине XX 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.

Зворничке лађе

До средине XX века, пловидба Дрином представљала је једно од основних занимања становника Подриња. Лађарством су се бавили скоро искључиво мештани Малог Зворника и Сакара на десној и Зворника и Дивича на левој обали реке. „Муслимани из Малог Зворника, због врло згодног спуштања Дрини, баве се од најстаријих времена пловидбом по Дрини. Они су смели бродари, они на својим „зворникушама“, „дриња-чама“ и „лађама“ плове уз и низ Дрину слободно и лако.” (Павловић, 1930) Пловила која су се кретала Дрином називана су *лађе*, *буринке*, *зворникуше*, *дрињаче* и *папучаре*. Назив буринке потиче од буруна – дела лађе у коме седе веслачи током пловидбе. Како су лађе имале облик сличан папучи, прозване су папучаре, док назив зворникуше јасно указује на географску локацију где су се користиле (Дробњаковић, 1934). Дрином „броде лаки и плитки бродови: „дрињаче“ или „зворникуше“, названи тако с тога, што се граде у Зворнику Босанскоме.” (Карић, 1887) То су били велики чамци, који су се кретали низводно веслањем и преносили трговачку робу (Ристановић и др, 2000).

Зворничким лађама се пловило Дрином до ушћа у Саву, и даље Савом узводно до Брчког, или низводно до Сремске Митровице, Шапца и Београда (Нудовић, 1991). Узводно од Зворника лађе су ретко пловиле, јер су препреке у кориту Дрине знатно отежавале пловидбу. У реци су се јављале *козли* – остењаци који штрче из воде, *чеврнтије* – вртлози међу стенама, и *букови*, где су најчешће страдале лађе. Између Малог Зворника и Дивича у кориту Дрине налазила су се Велико и Мало Бreme – остењаци који су отежавали пролаз. О томе Д. Дероко пише: „Две доста високе, широке и заобљене стене штрче наспрамно из сред воде; оне чине утисак као да су два широка стуба неког порушеног моста. То су Бремена.” Ту су се јављали сакарски букови. Нешто узводније, код ушћа Трешничке реке, налазио се бук Горње Накље, а код ушћа Велике реке из Дрине је штрчао остењак Ђогат (Дероко, 1939). Опасна места за пловидбу била су и Зловање према Будишићу, Полом код истоименог зворничког села, као и читав низ вртлога, остењака и букова даље узводно. На таквим местима само су вешти и искусни лађари могли да безбедно спроведу своје чамце. Због тога су лађе ретко пловиле узводно од Зворника, и стизале су углавном до Љубовије, знатно ређе до Бајине Баште (Дробњаковић, 1934). В. Карић пише: „Дрина је водом богатија од Мораве, али због велике брзине, променљивога корита и спрудова бродење је по њој јако отежано; с тешком муком боре се на њој и они мали бродићи, што су нарочито за њене прилике удешени.” (Карић, 1887) При повољним водостајима, лађе су ишле

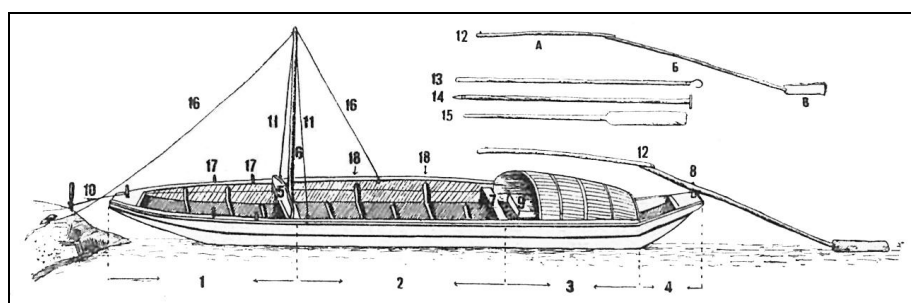
узводно најдаље до Скелана код Бајине Баште, одакле су низ Дрину превозиле робу (Deroko, 1939).

Зворничке лађе су грађене у селу Будишићу, јужно од Малог Зворника. Становници овог села били су надалеко чувени мајстори за израду лађа, чамаца, скела и дринских воденица, мада су ове објекте градили и мештани Бадовинаца, Јање и Грачанице код Љубовије. Око 1930. године најпознатији мајстор био је Игњат Божић из Будишића, који је посао наследио од деде и преносио га на своје синове. Пре почетка изградње, подигнута је *тезга* – дугачко и широко постоље од дасака, издигнуто 0,5 m од тла, на коме се склапала лађа. Израда се вршила по поруџбини; тако је Гајо Станишић из Будишића изградио пет буринки Хаџи Омеру Рашидовићу из Дивича, по цени од 210 форинти за једну лађу. Уз готову лађу се испоручивала и додатна опрема: ужади, куке, дрвене мотке, весла итд. (Дробњаковић, 1934). На некадашње занимање мештана данас указује назив засеока Тезга у Будишићу.

Дринске лађе су се кретале низводно помоћу весала, а узводно помоћу конопца и мотки. Имале су издужен облик, дужине до 20 m и ширине 2-3 m, а могле су да превезу до 13 тона терета. Лађа Авдаге Хамбираловића из Зворника, која је у августу 1934. године превозила сирову шљиву у Сремску Митровицу, била је дугачка 21 m, широка 1,6 m и дубока 0,8 m, са носивошћу од скоро 10 тона. Када нису пловиле, лађе су сидрене у тзв. *лиманима* – малим пристаништима у Видаковој Њиви (данас део Зворника), Дивичу, Малом Зворнику и Сакару. Пре пуштања у саобраћај, новоизграђене буринке су „баждарене” у пристанишној капетанији у Сремској Митровици. Приликом „баждарења” су се мериле димензије лађе, као и износ газа када је празна и када је натоварена робом. Пошто се радило о лаким чамцима, празне лађе су „газиле” 20 cm, а пуне лађе у стању мировања 60 cm, а у покрету до 90 cm. Пут од Зворника до Београда и натраг трајао је 18 дана (Дробњаковић, 1934). Вожња од Зворника до Сремске Митровице (118 km) трајала је 3-4 дана, а узводно, са људском вучом, 6-7 дана (Ballif, 1896).

Изглед зворничких лађа може се реконструисати на основу детаљних описа, које су оставили Б. Дробњаковић и Д. Дероко. Разликовала су се три главна дела: *бурун*, *хазна* и *колиба са кајиком*. *Бурун*, дугачак око 6 m, је предњи део лађе, у коме седе четири веслача. Средњи део лађе је *хазна*, дугачка око 10 m, у коју се смештао терет. *Колиба (колеба)* је задњи део чамца, дужине око 2 m. Покривена је заобљеним дрвеним кровом, који служи као заклон од кише и ветра. У колиби се чланови посаде ноћу одмарају и спавају, када је лађа усидрена уз обалу. У продужетку колибе налази се *кајик* – 2 m дуг, извијен и подигнут део чамца, на коме се налази *курдељ* (лежиште) за *думен* (кормило). Думеном управља *думенџија* или *думанџија*

(кормилар). Думен се састоји од три дела: *јалмана*, чији крај држи думенција; *чамца* – средњег дела; и *пераја*, која су током пловидбе зароњена у воду. Померањем думена, думенција контролише правац кретања чамца, што је било нарочито важно приликом пловидбе јужно од Зворника, како би се избегао судар са подводним стенама. Приликом путовања узводно, думен се везивао помоћу две *штранге* (конопца), да се не би померао. Између буруна и хазне налазила се *серентахта* – дебела дрвена пречага у коју се углављивала катарка. Катарка се стабилизовала помоћу *чармука* – два конопца којима се везивала за алке. Лађа је ојачавана помоћу већег броја *егуја* – попречних дрвених пречки на дну чамца. Између хазне и колибе углављивана је *думенхта* – дрвена пречага на којој стоји думенција док усмерава лађу. На улазу у колибу налазило се дрвеним рамом или циглом ограђено огњиште, за кување и грејање у хладним јесењим ноћима (Deroko 1939; Дробњаковић 1934). На огњишту се у земљаном лонцу кувала храна за посаду и пекао хлеб испод сача. Функцију куvara и пекара обично је вршио думенција. Постојале су приче о изванредно укусном хлебу и јелима спремљеним на огњишту лађе (Hudović, 1991).



Слика 1. Изглед зворничке лађе буринке²

Легенда: 1. бурун, 2. хазна, 3. колиба, 4. кајик, 5. серентахта, 6. катарка, 7. думенхта, 8. курдељ, 9. огњиште, 10. паламар, 11. чармуци, 12. думен (А – јалман, Б – чамца), 13. канца, 14. штица, 15. весло, 16. једек, 17. кудрељи за весла, 18. егије.

Лађарство је било занимање муслиманског становништва Зворника, Видакових Њива, Дивича, Малог Зворника и Сакара. Они су се једини бавили овом врстом саобраћаја на Дрини, а поред пловидбе лађама, из ових места су потицали и најбољи сплавари. Према Б. Дробњаковићу, мештани Дивича, Малог Зворника и Сакара немају довољно обрадиве

² Дробњаковић Б. (1934): Саобраћај на Дрини. Посебна издања Географског друштва, св. 15, Београд.

земље од које би живели, па су се из тог разлога окренули лађарству. Зато се за њих често говорило да „живе од Дрине”. У појединим породицама ово занимање је било наследно и преносило се „са колена на колена”. Као добри лађари најпознатији су били Имширевићи, Алићи и Ћорићи из Малог Зворника (Дробњаковић, 1934). „На гласу су чамције и чамци из села Дивича, с босанске стране код Зворника.” (Павловић, 1930) У Дивичу овим занимањем бавили су се: Хациавдићи, Мусићи, Софтићи, Алиефендићи, Махмутовићи, Смајловићи и др.³ Лађарски посао је био веома цењен, а због своје вештине нарочито поштовање уживали су кормилари зворничких лађа – думенције. О малозворничким лађарима Љ. Павловић пише: „Они су ретки познаваоци Дрине и њених стена и чевртија, они лако пролазе и где се други никада не би усуђивао. Муслимани су од старина у друштву муслимана босанског Дивича и Зворника били признати лађари, који су на својим лаким шајкама могли најумешније по Дрини пловити. Они су због овог занимања оставили земљорадњу, па су лако остављали и земљу, те су падали у беспримерну сиротињу” (Павловић, 1930).

Буринке су највише саобраћале током јесени и почетком зиме – од Мале Госпојине (21. септембар) до Божића. Тада се углавном превозило воће (шљиве, јабуке, ораси, кестени) и пшеница. У пролеће су се највише транспортовали орахови трупци и друга дрвна грађа, дрво за гориво, ређе и жито. Крајем XIX века буринкама се превозио и пекмез од шљива и крушака. Сва роба је транспортована углавном до Београда или Сремске Митровице, где се све „ђутуре” продавало или мењало за со, грнчарију и другу робу која је довозена у Зворник на продају. Између појединих насеља у Подрињу најчешће је превожен грађевински материјал: камен, цигла, цреп и сл. (Дробњаковић, 1934). Милан Ђ. Милићевић пише да је 1863. године прешао Дрину код Зворника „на једној лађи пуној соли” (Милићевић, 1865). Према другом извору, лађе су превозиле „већином сухе шљиве, даску, вуну, орахе и јабуке до ушћа Дрине у Саву, до Брчког, Сремске Митровице и Београда. По повратку уз Дрину нису увијек ишле празне, већ су у Зворник довозиле индустријску робу као што су гас, уље, шећер, ексери, посуђе” (Hudović, 1991). За потребе државног монопола, буринкама су превожене и велике количине дувана који је узгајан у околини Бајине Баште.⁴ Поред транспорта трговачке робе, лађе су се користиле и за друге сврхе. Тако је у време градње моста код Љубовије овим чамцима превожено по четири тоне гвоздене конструкције, утоварене у Шап-

³ http://www.medzlis-zvornik.org/index.php?option=com_content&view=article&id=113&Itemid=21

⁴ <http://www.nasasrebrenica.net/skelani.html>

цу. Зворничке лађе су се по потреби користиле и за путнички саобраћај. Тако су 20. јуна 1920. године зворнички регрути на служење војног рока путовали буринкама до Лознице, а одатле даље копненим путем до Ваљева (Hudović, 1991).



Слика 2. Зворничке лађе у Дивичу, почетком XX века⁵

Власници зворничких лађа били су угледни и поштовани домаћини. Често су називани „ага лађане” и имали су једну или више лађа. У четвртој деценији XX века најугледнији газда био је Аса Бојић из Дивича, који је био власник 14 лађа. Пет лађа имао је Алија Ћорић из Малог Зворника, по три Салих Хаџи Ефендић из Сакара и Авдо Хамбираловић из Видакових Њива код Зворника, две Салко Крчић из Малог Зворника, и по једну Хаџи Омер Муратовић и Џемил Рајзовић из Зворника. Лађарством су се бавили још неки угледни домаћини, који су већ око 1930. године напустили посао због конкуренције других „ага лађаних” и развоја железничког и друмског саобраћаја. Власници буринки су уговарали посао са трговцима чију су робу транспортовали. У четвртој деценији XX века утовар робе на лађу, путовање до Раче на ушћу Дрине у Саву, и истовар коштао је 1.500 динара. За организацију пловидбе у потпуности је био одговоран думенџија. Он је бирао за пловидбу нај-

⁵ Friedrichsmeier H. (1999): Das versunkene Bosnien: die photographische Reise des k. u. k. Oberleutnants Emil Balcarek durch Bosnien-Herzegowina 1907/08. Styria, Graz-Wien-Köln.

боље и најискусније веслаче, са њима опремао лађу, вршио утовар робе, руководио путовањем и продавао робу на одредишту. Крманио је лађом и био заповедник чије су одлуке током путовања веслачи морали поштовати. Думенција је одговарао власнику за све евентуалне кварове и штете на лађи и на роби. Ову дужност су најчешће вршили сиромашни сељаци са мало земље или беземљаши. Због њихове вештине, уживали су велико поштовање међу власницима лађа, који су са њима коректно поступали. Тако је нпр. Алија Ђорић из Малог Зворника, после обављеног посла увек добит делио са думенцијом. Веслачи су били слабије плаћени од думенција, нарочито од када је развој друског и железничког саобраћаја смањио потребу за овом врстом транспорта (Дробњаковић, 1934).

Посаду зворничких лађа чинило је пет људи: думенција и четири веслача („момка“). Приликом путовања низводно, думенција је стајао на дументахти и помоћу думена управљао лађом, док су веслачи седели у буруну, по двојица са сваке стране, и веслали. Зато су се буринке кретале брже од дринских сплавова, јер је сплавове носила само вода брзином свог тока (Deroko, 1939). Низ Дрину лађе су пловиле лако и релативно брзо, али је кретање узводно било неупоредиво тежи посао. Због знатне брзине речне воде није се могло веслати, већ се лађа вукла помоћу *једека* – дебелог и јаког конопца дужине 100-200 m. Три веслача су се искрцавала на обали и вукла, често боси газећи кроз плитку воду. Преко рамена су натицали омче исплетене на крају једека, који је био привезан за лађу и пребачен преко катарке. То је омогућавало лако балансирање лађе и олакшавало вучу. Четврти веслач је стајао у буруну и, у случају потребе, спречавао да се лађа насуче, тако што је одбијао од обале помоћу *штице* – 3 m дугачке дрвене мотке са металним шиљком на крају, или помоћу *канце* – мотке са куком на крају (Дробњаковић, 1934). Овакво кретање лађе узводно било је подношљиво на секторима где је речно корито било право. Међутим, у кривинама и на брзацима пловидба је била знатно тежа. О томе М. Худовић пише: „Напрежући се до крајње снаге, савијени у хоризонталан положај, људи су обалом напредовали стопу по стопу, брзином не већом од пужева. Стога и није чудо што је међу лађарима постојала клетва, упућена ономе коме се жели највеће зло: Дабогда лађу вук'о!” (Hudović, 1991)

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. На местима где су обале биле стрме, лађа се одбијала од обале помоћу канци. Било да се лађа вукла конопцем или потискивала моткама, думенција је кормиларио и одређивао правац. Лађе су пловиле искључиво дању, од зоре до сумрака. Пловидба ноћу је била опасна јер лађе нису биле осветљене. Чим би се

смрачило, буринке су пристајале уз обалу, где су везиване за чврста стабла помоћу *паламара* – 10 m дугачког конопца чији је други крај био причвршћен за бурун. Тридесетих година XX века већина лађа је, приликом повратка у Зворник, пристајала уз једну снажну липу код Бање Ковиљаче (Дробњаковић, 1934).

Становници Подриња су имали обичај да са обала поздрављају лађаре током путовања, а они су им отпоздрављали. Међутим, било је и шала на рачун лађара, па и задиркивања, у чему су предњачиле девојке из Козлука и Јање. „Прича се да су некада зворнички лађари имали пијетла на својој „зворникуши”, вјероватно да би у некој прилици спремили јело (а можда и ради буђења у вријеме рамазанског поста). Пијетао је кукурикао, а то је подстакло мјештане да сваки пролазак лађе (а касније и сплава) пропрате подругливим кукурикањем.” (Узуновић, 1983)

Поред буринки, у овом делу Подриња употребљаване су и тзв. *оранице* – мали чамци од јањевог или тополовог дрвета који су служили за прелазак са једне на другу обалу Дрине. Прављени су тако што је стабло са доње стране „срезавано” у облику чамца, а са горње стране дрво се дубило у облику корита. Како наводи Б. Дробњаковић, мештани Дивича су ове чамце користили и у четвртој деценији XX века (Дробњаковић, 1934).

Зворнички сплавари

Осим пловидбе буринкама, зворнички лађари су се бавили и сплаварењем дрвне грађе низ Дрину. Зворник, Дивич, Мали Зворник и Сакар су четири најнизовнија насеља у којима је било „развијено јапијарство, односно чије се становништво бави сплаварством” (Дробњаковић, 1934). По А. Узуновићу, зворнички сплавари појавили су се на Дрини почетком XX века. Они су прихватили дрвну грађу која је довожена колима до ушћа Дрињаче са Романије и Крама (Хан Пијеска) и транспортовали је сплавовима до Земуна, за прометника Боргана Финтера. За време аустроугарске власти, у Дивичу су се сплаварењем бавили Атлићи, Бојићи, Јамаковићи, Капицићи, Куљановићи, Мусићи и Перезовићи. После Првог светског рата, готово сви Дивичани „одоше у сплаваре” (Узуновић, 1983).

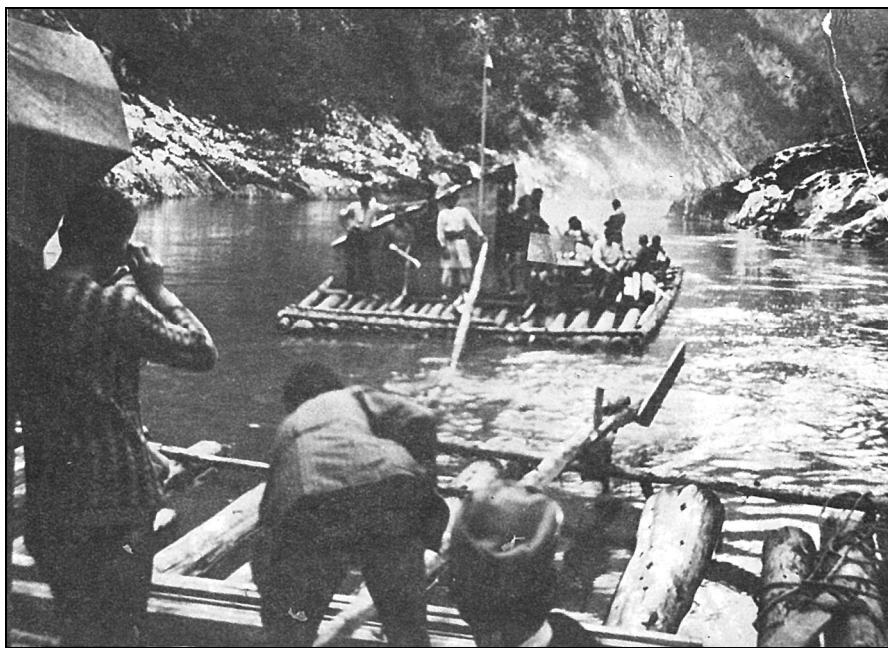
За разлику од зворничких лађа, сплавови нису били превозно средство за трговачку робу, већ је то био начин транспортовања Дрином сирове дрвне грађе од шума до пилана или градилишта. Дрвна грађа, која је најчешће сечена у шумама горњег дела слива Дрине, до реке је спуштана точилима, путевима или шумском железницом. Места на којима су балвани повезивани у сплав називала су се *сплавишта*. Ако би сплавиште било удаљено од места на коме се дрвна грађа спуштала у Дрину, балвани су

отискивани да слободно плутају реком низводно (тзв. *трифтање*) до сплавишта, где су прикупљани и повезивани у сплавове. Сплавишта су била углавном лоцирана у горњем току Дрине или на реци Тари. Најнизовдније се налазило у данашњој општини Зворник, на ушћу реке Дрињаче, где се користила дрвна грађа са Романије. Привремено сплавиште је 1933. године постојало на Перилу према Ковиљачи, где је Мехмед Укић из Малог Зворника „сковао” два сплава, и на њих натоварио „јапију” – трговачку робу (Дробњаковић, 1934). У буковим шумама Борање, у атару села Радаљ код Малог Зворника, секла се дрвна грађа и спуштала низ Дрину (Милојевић, 1951). Сплавови су транспортовани до ушћа у Саву, где се више сплавова повезивало у један скуп – *кереп*. Керепи су даље пловили до пирана у Сремској Митровици, Обреновцу или Макишу код Београда (Hudović, 1991). Постоје подаци да су сплавови повремено стизали и до Великог Градишта на Дунаву (Карић, 1887).

Балвани, са којих је претходно скинута кора, у сплавиштима су ређани један до другог и повезивани жичаним или дрвеним везама. Обично су балвани везивани *гужвама* или *повртама* – тањим храстовим или лесковим гранама, које су постављане попречно и за балване укиване гвозденим ексерима – *кланфама*. С обзиром на брзи ток Дрине, њене брзаке, подводне стене и оштре окуке, дрински сплав није могао бити дужи од 25 m. Обично је дужина износила 20 m, као и код зворничких лађа, а ширина 6 m. На средини сплава налазило се земљано огњиште, око кога су сплавари седели, грејали се и спремали храну. У кишно доба сплавари су правили надстрешницу или колибицу од дасака, шаторских крила, грања или сламе, где су се склањали од непогода. Готов сплав се звао *крпа*. Садржавао је највише 100, а најмање 40 балвана, изузетно и само 25. Иако су сплавови састављани ради лакшег транспорта балвана, повремено су коришћени и за превоз трговачке робе. На њих се могло натоварити „вагон” робе: резане грађе, огревног дрвета, воћа итд. Добро се пазило на тежину оптерећења и равномеран распоред терета; натоварен сплав је урањао у воду до 0,5 m. Сплав се могао оптеретити са 10 до 12 тона (Deroko, 1939).

За разлику од зворничких буринки, сплавови су имали два *думена* (кормила). Предњи думенција (*предњак* или *првак*) је као вођа пута био знатно боље плаћен од задњег думенције (*задњака*). Веслача није било, а сплав се кретао ношен снагом речног тока (Hudović, 1991). Предњак је током пловидбе осматрао воду, пазио на опасна места и думеном мењао правац кретања, избегавајући плићаке и подводне стене. Задњак је крманио и помагао предњаку. Предњаци су били искусни сплавари, који добро познају Дрину, док су задњаци мање вешти и учили су занат од предњака (Deroko, 1939). Предњак је издавао задњаку кратке и оштре команде:

„Србији!” („Ка десној обали!”), „Босни!” („Левој обали!”), „Доста!” итд, а због буке често је издавао команде покретима руке или главе. Од брзине и снажљивости сплавара зависио је и успешан пролаз сплава, јер је сваки судар са стенама у речном кориту значио делимично или потпуно распадање сплава. Успешни предњаци били су веома цењени, па су их често власници сплавова придобијали повећавањем дневница и тако их преотимали једни од других (Узуновић, 1983). У летњим месецима, када је вода у Дрини ниска, дешавало се да се сплав насуче на пешчани спруд, нарочито у равничарском делу тока северно од Зворника. Тада су сплавари силазили у воду и ослобађали сплав. Приликом судара са подводним стенама, попречне везе (гужве или поврте) су пуцале и сплавови су се распадали. Балване који су слободно плутали предњак и задњак су сакупљали и поново спајали у сплав (Hudović, 1991).



Слика 3. Дрински сплавови са туристима, 1939. године⁶

Водне снаге Дрине су коришћене и за покретање пловећих воденица, тзв. *дринки*. По угледу на сличне објекте на Сави, становници Подриња су подизали воденице, али знатно примитивније конструкције. Због веће дубине корита и бржег тока воде, воденице су постављане ближе конкавним

⁶ Hudović M. (1991): Zvornik, slike i bilješke iz prošlosti. Univerzal, Tuzla.

обалама Дрине, а за копно су везиване сајлама (Лазих, 1952). За 24 сата непрекидног рада, при високом водостају, просечна дринска воденица могла је да самеле 1.200-1500 kg пшенице или кукуруза. По Б. Дробњаковићу, на делу Дрине који припада данашњим општинама Зворник и Мали Зворник 1933. године радило је осам воденица: по две код Зворника, Шепка и Скочића, по једна код Дивича и Брањева (Дробњаковић, 1933). По другом извору, код Дивича су после Првог светског рата изграђене две дринке.⁷

Воденице су представљале велику опасност за сплавова, који су се због кривина речног тока морали приближавати конкавним обалама. Приликом судара и подвлачења сплавова под воденице било је и смртних случајева. Да би се обезбедили бољи услови за сплаварење, аустроугарске власти у Босни и Херцеговини су крајем XIX века 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 их је 40 (Ballif, 1896). Преостале воденице на Дрини су радиле до 50-их и 60-их година XX века, када су затворене услед изградње хидроелектрана и појаве савремених електричних млинова. Једна воденица у Зворнику затворена је 1950, а друга 1966. године (Hudović, 1991).

Сплавари су обично добро познавали само један део тока Дрине. Они су морали познавати не само све опасности на површини воде, већ и положаје плићака и подводних стена, правац и линију матице, речне струје и њихова повратна и кружна кретања. Због тога једна посада није спроводила сплав целом дужином Дрине, већ само оним делом тока који је добро познавала. Обично је једна група спроводила сплав од Фоче до Вишеграда, а друга група од Вишеграда до Зворника (Deroko, 1939).

Трећу групу, која је спроводила сплав од Зворника до ушћа у Саву, чинили су лађари из Дивича, Зворника, Сакара и Малог Зворника. Поред сплавова из горњег тока Дрине, они су спроводили и сплавова који су састављани у сплавишту на ушћу Дрињаче. Власници зворничких лађа су прихватили сплавова, предавали их својим думенцијама, који су их спроводили низводно до ушћа у Саву. У Зворнику је често на сплавова товарена трговачка роба за продају, чиме су они замењивали буринке. Како је читав лађарски и сплаварски саобраћај између Зворника и Босанске Раче био под контролом зворничких „ага лађаних”, често се говорило да су они „монополисали Дрину” (Дробњаковић, 1934). Сплавари и лађари из Зворника и суседних насеља уживали су велики углед због доброг познавања заната, па су често позивани да спроводе сплавова и узводно од Зворника. По Љ. Павло-

⁷ http://www.medzlis-zvornik.org/index.php?option=com_content&view=article&id=113&Itemid=21

вићу, „као најбољи сплавари цене се Бесеровци и Зворничани, који се радо и најјевтиније прихватају спровођења сплавова” (Павловић, 1930).

У зависности од водостаја, сплавови су прелазили пут од Зворника до ушћа у Саву за 1-3 дана. Од Бајине Баште до ушћа у Саву путовало се 3-5 дана, а при највишим водостајима овај пут се могао прећи и за два дана. За време „међудневице”, између Велике (28. август) и Мале Госпојине (21. септембар), када је водостај Дрине низак, путовање је трајало и до 10 дана. Због опасности од подводних стена и брзака, сплавови су се кретали само дању, између 6 и 20 часова. Током ноћи су пристајали на погодним местима уз обалу, где су везивани конопцима за неко снажно стабло (Deroko, 1939). Дрином су сплавови ретко пловили појединачно. Обично су се кретали у групама, један за другим, на безбедном растојању. Када би група стигла до Саве, већи део зворничких сплавара је био отпуштан, обично задњаци, док су предњаци задржавани да спроведу спојене сплавове (керепе) до Београда. Отпуштени сплавари су се враћали у Зворник пешке, железницом или аутобусом (Дробњаковић, 1934). Понекад су путовали кућама буринкама, које су се из Београда или Шапца празне враћале у Зворник.

Између два светска рата, дрински сплавови добили су и туристичку функцију. Посебно опремљени сплавови са туристима обично су своју вожњу почињали у Фочи, а завршавали у Зворнику. Организатор сплаварења било је Туристичко друштво „Фрушка гора” из Новог Сада. Ради боље организације туристичких путовања, друштво је отворило своје представништво у Зворнику, којим је управљао Јован Благојевић, туристички радник и трговац из Зворника (Hudović, 1991). У другој половини XX века, туристичко сплаварење на Дрини је замењено рафтингом – авантуристичким спуштањем низ реку у гуменим чамцима.

Прекид пловидбе на Дрини

Током 50-их и 60-их година XX века дошло је најпре до прекида лађарске пловидбе на Дрини, а затим и до нестајања сплаварења. Основни узроци прекида пловидбе били су друштвено-економски, пре свега изградња хидроелектрана, чије су бране преградиле корито Дрине, као и брз развој савременог саобраћаја.

После Првог светског рата, развој друмског и железничког саобраћаја угрозио је пловидбу, иако је превозење трговачке робе и дрвета реком до тада било широко раширен начин транспорта. Знатно бржи копнени саобраћај утицао је на смањивање броја лађа које су саобраћале Дрином, јер је све више робе превозено камионима и железницом. Како би зворни-

чке буринке постале конкурентније, било је покушаја да се узводно крећу на моторни погон. Ти покушаји нису дали резултат, јер на брзој води слаби мотори нису могли да извуку лађе.

О тихом пропадању зворничког лађарства Б. Дробњаковић је 1934. године писао: „Лађе раније нису стајале од посла. Сада им је сезона од Мале Госпојине до Божића... Раније су дринске лађе радиле и на Сави, сада не раде јер им конкуришу друга подвозна средства. На Дрини немају конкуренције као на Сави, али је посао знатно ослабио откако је пуштена у саобраћај железничка пруга Шабац – Ковиљача, а нарочито у новије време откад се развио аутобуски саобраћај. Док није било железнице и аутобуса посао је био одличан – боље је било имати једну буринку него велики дућан усред Зворника.” (Дробњаковић, 1934) О кризи која је између два светска рата захватила лађарство на Дрини сведоче и следећи подаци о броју буринки: „Некада их је само у Дивичу било 60 до 80, док им је данас број сведен на минимум. Данас их има: у Дивичу 14, у Малом Зворнику 8, у Великом Зворнику 4 и у Сакару 3. Свега, дакле, 29.” (Дробњаковић, 1934) То потврђује и Д. Дероко, који је 1939. године писао: „Буринки данас има свега до тријестак; некада, док нису саобраћали теретни камиони, било их је много више.” (Deroko, 1939)

Током Другог светског рата зворничке лађе су тешко страдале. „За вријеме непријатељске окупације Нијемци су уништили лађе. У своје рушилачком бијесу бацали су у њих бомбе и све их поразбијали.” (Hudović, 1991). У првим годинама после рата било је покушаја да се обнови лађарство на Дрини, али ти покушаји нису дали трајније резултате.

Почетком рата сплаварење на Дрини је прекинуто, али је у мањем обиму обновљено у мају 1942. године. Тада су транспорт дрвне грађе Дрином организовали Немци, са немачком заставом на првом и оружаном пратњом на последњем сплаву у групи. У септембру 1944. године инжењерске јединице Народно-ослободилачке војске Југославије (НОВЈ) тражиле су дрвну грађу за подизање моста на Сави код Београда. И поред велике опасности, сплавови су кренули низ Дрину 15. фебруара 1945. године. Од Бање Ковиљаче нису могли даље; грађа је транспортована до Шапца железницом и даље Савом до Београда.⁸

У првим годинама после завршетка Другог светског рата сплаварење је настављено и то у већем обиму него пре рата, због велике потребе за дрвном грађом у првом периоду обнове земље. Међутим, почетак краја сплаварења везан је за период 1948-1955. године, када је грађена Хидроелектрана „Зворник”, први такав објекат на Дрини. Изградња хидроелектране је у великој мери изменила географска обележја овог дела Подриња.

⁸ http://www.drina-reka.com/drina_splavarenje.html

Створено је вештачко Зворничко језеро, дужине 25 km, које је потопило 1300 ha углавном плодног земљишта поред реке. Издизање нивоа воде за 20 m довело је и до потапања нижих делова насеља са обе стране Дрине и исељавања становништва из приобалног појаса. Највеће промене претрпели су Мали Зворник на десној и Дивич на левој обали реке. Већи делови оба насеља су потопљени водама вештачке акумулације, а мештани пресељени у нове куће на новим локацијама (Голић, 2010).

„Већи део села Дивич, које се налази непосредно испред бране на левој обали Дрине, је потопљен. Од некадашњег села остао је ван домања језера мали број кућа и цамија с витком силуетом минарета, као сведок огромних промена насталих свесном делатношћу људи.” (Ристановић и др, 1985) „На релативно уском простору од моста на Дрини до теснаца требало је изградити базу градилишта. Отуда је тај део Малог Зворника морао да се поруши и расели. Две трећине кућа су порушене. Становници су смештени у осталом делу Малог Зворника и у Великом Зворнику, а неки су добили земљу и куће на другим местима и одселили се.” (Мишић, 1952) Зворничко језеро је потопило остењаке Велико и Мало Бreme између Малог Зворника и Дивича, као и остале букове, вирове и стене 25 km узводно од бране. Тиме су опасности за пловидбу у овом делу корита Дрине углавном уклоњене, али је речни саобраћај замро из других разлога.

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. Лађари и сплавари из малозворничке Махале нису хтели да прихвате исељавање у Војводину, јер су били јако везани за свој крај и своја занимања. На градњу бране већина мештана је гледала са неверицом и неповерењем. Радници нису могли да купе храну у Малом Зворнику, Сакару, Будишићу и осталим селима, а мештани су одбијали и понуђено запослење на градилишту. „Највећу невољу задавали су примитивизам и затуцаност, јер оба Зворника су били касабе у којима се вековима мало шта мењало, и у којима је живаљ на својствен начин навикао да се брани од дошљака, да чува свој начин живота и традицију... Најупорнији су били мештани из села Дивича. Неки од њих ће и до последњег часа чекати на обали да виде хоће ли језеро заиста нарасти до њихових кућа. Била је позната група „Дивич”, коју су чинили фанатици решени да спрече потапање гроба једног хаџије” (Ристановић и др, 1985). Отпор мештана попустио је тек у каснијим годинама изградње Хидроелектране „Зворник”, када су чак и некадашњи сплавари сами основали радну бригаду и дошли на градилиште.

Већ од 1948. године, са почетком изградње Хидроелектране „Зворник”, битно је смањен обим сплаварења, јер су грађевински радови веома

успоравали и отежавали пролазак сплавова. То је поскупело транспорт, те се од 1951. године сплавари све мање. После завршетка изградње бране и стварања Зворничког језера 1955. године, сплаварење је настављено, али је обим саобраћаја био знатно мањи него пре рата. На десној страни ХЕ „Зворник” остављен је тунел за пропуштање балвана. Сплавови су се раскивали у Зворничком језеру, балвани су пропуштани кроз тунел на брани и низводно поново повезивани, испод гвозденог моста у Зворнику или на Видаковој Њиви, одакле су сплавови настављали свој пут према Сави (Голић, 2010). Иако су успор воде у вештачкој акумулацији и брана као физичка препрека знатно успоравали кретање сплавова, овај вид саобраћаја се редовно одвијао до 15. јуна 1963. године, када је прекинут почетком изградње ХЕ „Бајина Башта”. У наредним годинама сплаварење је било ретка појава, а последњи сплав је кренуо низ Дрину из Фоче, 1974. године.⁹

Закључак

Током XX века у Србији су нестала многа традиционална занимања становништва. Већина тих старих занимања ишчезла су средином века, у период великих социо-економских промена које су биле условљене брзим привредним развојем. У новим околностима, традиционална занимања нису могла да се одрже, пошто су постала неконкурентна и неисплатива. Сплаварење и лађарство на Дрини, као специфична занимања карактеристична за овај простор, нестала су због наглог развоја савременог саобраћаја. У време када се дрвна грађа и трговачка роба превозе брзо и безбедно камионима и теретном железницом, традиционални саобраћај на Дрини био је осуђен на пропаст. Тај неумитни процес био је додатно убрзан изградњом великих хидроелектрана, које су представљале физичку препреку кретању пловила. Обнова речног саобраћаја на Дрини на почетку XXI века није реална, јер друмска возила и железница задовољавају све потребе за теретним саобраћајем. Постоје идеје о поновној изградњи зворничких лађа, које би се користиле у туристичке сврхе, при чему би се туристи на овим аутентичним чамцима спуштали од Зворника до ушћа у Саву, на исти начин као и пре једног века. Међутим, ове идеје су и данас далеко од реализације. Дрвени сплавови су се после Другог светског рата користили у туризму, али су затим замењени гуменим чамцима, којима се авантуристи данас спуштају низ дринске брзаке. Данашњи саобраћај на Дрини има искључиво туристичку и спортско-риболовну функцију. Реком у сезони рафтинга и туристичких регата плове гумени чамци, риболовачки чамци,

⁹ http://www.drina-reka.com/drina_splavarenje.html

глицери и спортска пловила. Трагова традиционалне пловидбе више нема и одржавају се само у сећању старијих људи, који су сведоци прошлих времена и некадашњег начина живота у Подрињу. Пошто је лађарство на Дрини заједничко културно наслеђе општина Зворник и Мали Зворник, потребно је заједничко ангажовање локалних власти ових општина као би се од заборава сачувао овај значајни део заједничке материјалне културе.

Литература

- Ballif P. (1896): Wasserbauten in Bosnien und der Hercegovina. Th. 1: Meliorationsarbeiten und Cisternen im Karstgebiete. Verlag von Adolf Holzhausen, Wien.
- Голић Р. (2010): Природни потенцијали у функцији регионалног развоја Малозворничког краја, магистарски рад. Географски факултет Универзитета у Београду, Београд.
- Deroko D. (1939): Drina, geografsko-turistička monografija. Društvo Fruška gora, Novi Sad.
- Дробњаковић Б. (1933): Воденице на Дрини и на њеним притокама. Гласник Етнографског музеја, књига VIII, Београд.
- Дробњаковић Б. (1934): Саобраћај на Дрини. Посебна издања Географског друштва, св. 15, Београд.
- Лазић А. (1952): Режим Дрине. Посебна издања Српског географског друштва, св. 30, Београд.
- Караџић В. (1969): Даница. Сабрана дела Вука Караџића, књ. 8. Просвета, Београд.
- Карић В. (1887): Србија, опис земље, народа и државе. Краљевско-српска државна штампарија, Београд.
- Кемурџа С. (1908): Iz Sejahatname Evlije Čelebije. Glasnik Zemaljskog muzeja u Bosni i Hercegovini, br. XX. Zemaljski muzej, Sarajevo.
- Милићевић Ђ. М. (1865): Путничка писма 1 (Од Зворника до Крушевца). Државна штампарија, Београд.
- Милојевић Б. Ж. (1951): Главне долине у Југославији. Посебна издања Српске академије наука, књ. CLXXXVI, 5, Београд.
- Мишић Д. (1952): Хидроелектрана Зворник. Народна књига, Београд.
- Новаковић С. (1892): Хаџи Калфа или Ћатиб Челебија, турски географ 17. века, о Балканском полуострву. Споменик Српске краљевске академије, бр. XVIII. Српска краљевска академија, Београд.
- Павловић Љ. (1930): Соколска нахија. Насеља и порекло становништва, књ. 26, Српска краљевска академија, Београд.
- Ристановић С. и др. (1985): Првенац на Дрини. РНИРО Подриње, Лозница.

Ристановић С. и др. (2000): Река Дрина и Подриње. VUKAN'S, Београд.
Узуновић А. (1983): Сплаварење на Дрини. „Глас са Дрине”, бр. 315. Раднички универзитет, Зворник.
Hudović М. (1991): Zvornik, slike i bilješke iz prošlosti. Univerzal, Tuzla.
Friedrichsmeier Н. (1999): Das versunkene Bosnien: die photographische Reise des k. u. k. Oberleutnants Emil Balcarek durch Bosnien-Herzegowina 1907/08. Styria, Graz-Wien-Koln.

http://www.medzlis-zvornik.org/index.php?option=com_content&view=article&id=113&Itemid=21
(Дивички сплавари, преузето: 20.8.2010)
<http://www.nasasrebrenica.net/skelani.html> (Скелани у ослободилачким ратовима, преузето: 20.8.2010)
http://www.drina-reka.com/drina_splavarenje.html (Сплаварење Дрином, преузето: 28.8.2010)

Rajko Golić

ZVORNIK BOATING AND RAFTING ON RIVER DRINA

Summary

Although Drina had no traffic importance in the first decade of the twenty first century, there is information about navigation that occurred on this river in the past. The oldest maintained data about sailing along Drina originate from the first half of the seventeenth century. Sailing along Drina took place in two ways: by boats and by (traditional) rafting. Boats sailed from Zvornik and Mali Zvornik to the mouth of Drina into Sava, continuing along Sava to Belgrade, where trade goods were sold. Those boats were named „zvornikuše” after the settlements from which they originated. Rafting was way of transportation of the timber from the forested mountains in the South to the cities in the North where woodwork was done. Rafting and sailing by zvornik boats was important business of the population, which had great impact on their lifestyle. Road and railway traffic development, as well as hydropower plants construction, responded with abortion of the navigation on the river Drina in the mid of the twentieth century.