

## Od Beograda kroz Đerdap do Prahova

Ratimir Pasarić, Zagreb

### ISPLOVILI SMO IZ BEOGRADA

Završen je put vozom kroz ravnicu od Zagreba do Beograda. Ukrkali smo se na brod. Riječni se parobrod otkao od savskog pristaništa u Beogradu, — koji postaje naša velika riječno-morska luka, — i ustalasio vodu. Zaplovili smo prema ušću Save u Dunav. Putnici okreću glave čas prema Kalimegdanu, čas prema Zemunu i Novom Beogradu. Lijepi su to pogledi i oči se »pasu« po ušću, a ubrzo zatim na zanimljivim dunavskim pejzažima.

Prošli smo dunavsko pristanište Pančeva i plovimo sredinom Dunava. S jedne je strane ravničarska obala našeg Banata, a s druge strane na uzvišicama, obraslim voćkama i lozom, sela beogradskog područja. Poslije pristajanja u Ritopeku i Grockoj evo nas u ataru Smedereva.

Poslije tri sata plovidbe pristali smo uz smederevsko pristanište, nasuprot divnoj i velikoj plaži na susjednoj, vrbovom šumom obrasloj, Adi. Započela je naša posjeta ovom historijskom gradu, danas snažnom industrijskom centru u srcu bogate poljoprivredne okolice.

### U PRISTANIŠTU I GRADU SMEDEREVO

Već u Srednjem vijeku, Smederevo je predstavljalo značajan politički i privredni centar ovog podunavskog kraja. Od god. 1427. do 1430. despot Đurađ Branković, zvan Đurđe Smederevac, saziđao je pri obali Dunava znamenitu tvrđavu, opjevanu u narodnim pjesmama. Danas je u unutrašnjosti tvrđave mali park, a ostaci kula nijemo strše nad vodama Dunava. Sklone su rušenju, no kako smo saznali pristupit će se radovima radi djelomične obnove i sačuvanja tog historijskog objekta. Ostaci Đurđeva-grada danas pružaju kontrast — oni strše neposredno uz pristanište, gdje buka utovara i istovara sa lađa i šlepova govori o velikom prometu ovog industrijskog, trgovačkog i poljoprivrednog centra.

Prolaze Dunavom ispred Smedereva danju i noću brodovi brojnih evropskih nacija, hrle na svom putu da pređu opasni Đerdap i uplove u ušće Dunava i Crno more. Noću trepere svijetla pristaništa i ona sa plövnih objekata — čovjek na čas zamisli, da je negdje na morskoj obali i da to prolaze brodovi sa dalekih mora.

No, nije tako, ali ipak je lijepo, jer svaka plovidba kojom ljudske ruke gospodare ostavlja duboke utiske. Nema tome dugo, da su naši novi brodovi — kombinirani za riječnu i morsku plovidbu — »zaorali« vode Dunava. Svojim zviždukom i mahanjem ruku kombinirane posade — »dunavskih i morskih vukova« — pozdravljaju gradove i mjesta na svom plovnom putu. Plove od Beograda preko Smedereva i Đerdapa, uz našu, rumunjsku i bugarsku obalu do ušća Dunava, da dalje prosljede preko Crnog mora i Dardanela i uplove u veliku sredozemnu luku — prijateljske Ujedinjene arapske republike — u Aleksandriju.

Eto, novi objekti, novi ljudi plove i prolaze uz obalu grada Smedereva; grada koji je god. 1941. — na početku okupacije strahovito stradao od eksplozije municije — sakupljene od okupatora — u vagonima na mrtvom kolo-sjeku u susjedstvu stare tvrđave i pristaništa. Brojka od nekoliko hiljada mrtvih i ranjenih, dovoljno govori o toj katastrofi. Porušen je bio ogroman broj kuća i srušene brojne kule starog grada. Bile su razrušene tri četvrtine grada. Danas su sazidane nove kuće, nove fabrike, ali uspomena na taj događaj neće izumrijeti.

No, vratimo se začas opet u prošlost tog grada, da bi onda bolje sagledali njegov sadanji privredni razvoj i perspektive, grada lijepog i interesantnog, što se protegao ispod zelenih brežuljaka dugo, dugo uz obalu, grada u kojem se nedavno slavila Davidovićeva obljetnica, u kojem je njegov spomenik, spomenik ocu srpske štampe, kako ga popularno zovu.

Smederevo je u svojoj prošlosti bilo prijestolnica despotata Đurđa, sve do propasti srpske države, i pada ovog grada pod tursku vlast god. 1459. Međutim, kako se nalazio na važnom trgovačkom putu, grad je i pod Turcima igrao značajnu ulogu.

Za vrijeme ratova između austrijskog i turskog carstva — u XVII vijeku — Smederevo je bilo potpuno spaljeno, ali je kasnije obnovljeno.

U prvom srpskom ustanku zauzeli su ga ustanici, god. 1805., pa je u njemu neko vrijeme bilo sjedište »Praviteljstvujušćeg sovjeta«. Kasnije, u obnovljenoj Srbiji, s obzirom na mnogo pogodniju vezu sa unutrašnjošću dolinom Morave, nego li preko Beograda, Smederevo postaje važan trgovački grad i tada je bio ozbiljan konkurent Beogradu.

To je potrajalo sve do izgradnje željezničke pruge Beograd-Niš, kada je opao značaj Smedereva, kao trgovačkog centra za izvoz stoke i drugih raznovrsnih poljoprivrednih proizvoda iz Srbije, kao i za uvoz inostranih proizvoda u unutrašnjost zemlje.

Smederevo i okolica u svojoj burnoj historiji učestvovali su krajem XIX. vijeka u radanju značajnog zadrugnog pokreta u Srbiji. U selu Vranovu, nedaleko grada, osnovana je bila prva zemljoradnička zadruga u tim krajevima.

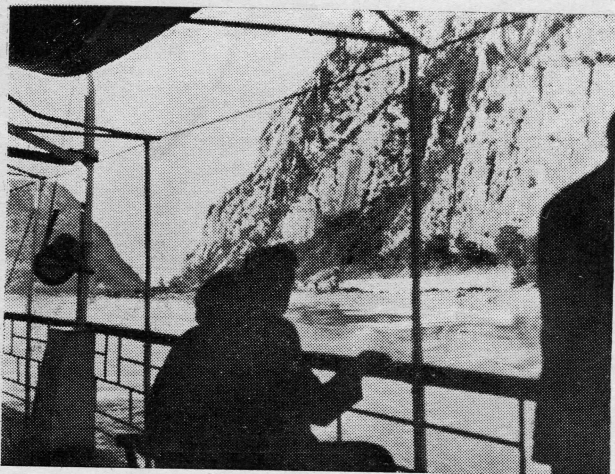
Oba svjetska rata ostavila su strašne tragove razaranja u ovom gradu. U toku NOB-e radni ljudi grada i sela ovog sreza dali su velike žrtve za bolju budućnost i oslobođenje od fašističke okupacije. Nedaleko Smedereva, god. 1944. odigrali su se odlučni bojevi za oslobođenje Beograda (pedesetak kilometara udaljenog od Smedereva), u kojima su sudjelovali uz snage NOVJ i odredi Crvene armije.

Nakon konačnog oslobođenja Smederevo se naglo razvija. Nekada grad sa oko 9.000 stanovnika porastao je danas na preko 20.000. Iz godine u godinu izgled mu se sve više mijenja, postaje sve uredniji industrijski grad.

### PRIVREDNI RAZVOJ SMEDEREVA

Ovaj grad na Dunavu je danas neuporedivo privredno razvijeniji, nego li prije rata. Naročito se je razvila metalna industrija, u kojoj četiri velika poduzeća zapošljavaju oko 5.000 radnika. To su: »Željezara«, »Fagran« (fabrika građevinskih mašina), »Milan Blagojević« (metalno-prerađivačka industrija) i »Heroj Srba« (poduzeće za opravku putničkih, teretnih i poštanskih željezničkih vagona, a treba da se proširi i na brodogradnju).

Poslije rata razvila se građevinska djelatnost. Sagrađena je i »Hladnjača«, važan objekt za ovaj poljoprivredni kraj. Zadrugni veliki vinarski podrum također je jedan od značajnih privrednih kapaciteta.



Dunavom kroz Đerdap

## NAPREDAN SMEDEREVSKI POLJOPRIVREDNI KRAJ

Smederevo je povezano sa selima svog sreza željeznicom, cestama i Dunavom. Napredan je to poljoprivredni kraj sa starim zadrudnim tradicijama.

Vinogradarstvo je ovdje bilo poznato još iz rimskog doba, iz prvog stoljeća naše ere. Pojavom filokse-re god. 1881. bili su uništeni vinogradi, ali već god. 1882. osnovan je prvi lozni rasadnik, pa započimlje rad na obnovi vinograda.

Sreski NO iz svog fonda za unapređenje poljoprivrede stimulira podizanje novih vinograda i voćnjaka, jer za to ovdje postoje odlični uslovi. Divno je vidjeti suvremeno podignute plantažne vinograde i voćnjake, koji daju zemlji i stranim tržištima sortno grožđe i razno voće. Rasadnici su danas u sastavu Vinogradarske zadruge Smederevo, poljoprivrednog dobra »Godomin« i Poljoprivredne škole. Ovaj kraj poznat je po sortnim bijelim i crnim vinima.

Jedan od pionira unapređenja vinogradarstva i vinarstva je Smederevska vinarska zadruga osnovana god. 1909. Poslije oslobođenja podrum je obnovljen, sa povećanim kapacitetom na 300 vagona, a broj članova naglo je rastao. Danas je u ovu zadrugu učlanjeno oko 2.200 domaćinstava. Srez Smederevo je na prvom mjestu u zemlji po upotrebi umjetnih gnojiva u vinogradarstvu, a organizirano je također samoosiguranje vinograda od tuče, tako da u slučaju štete zadrugari dobivaju puno obeštećenje od svoje zadruge. U zadrudnom podrumu preradi se oko 300 vagona grožđa godišnje u vino; a oko 150 vagona stolnog grožđa se izvozi na strano tržište, kao i velike količine čuvenih vina.

Poljoprivredna dobra i zadruge igraju veliku ulogu i u primjeni suvremenih proizvodnih procesa u ratarstvu na imanjima individualnih seljačkih gospodarstava.

Stočarstvo je u ovom srezu vrlo razvijeno, naročito govedarstvo. Najviše je zastupljen »pomoravski simentalac«, čiji se kvalitet, osobito u pogledu mlječnosti, poboljšava uvezenim bikovima odličnih proizvodnih svojstava.

U svinjogojstvu prevladuje »moravka«, koja ovdje najbolje odgovara, pa se sve više razmnožava, a oplemenjuje se ukrštavanjem sa »berkšiom« i »kornvalom«. U ovčarstvu je sada glavni problem merinizacija »lipskog soja« ovaca, poznatih po mlječnosti, ali slabom kvalitetom vune.

Velikom utjecajem ergele »Ljubičev« u konjogojstvu je prevladao, na račun »noniusa« i »engleski polukrvnjak«. No, uporedo sa sve većom mehanizacijom poljoprivrednih radova broj konja se stalno smanjuje.

Smederevski srez bogat je stokom. Gotovo svako mjesto ima veterinarsku stanicu, a pri stočarskim stanicama i njihovim »punktovima« sve se više obavlja vještačko osjemenjivanje krava.

Razvijena poljoprivredna proizvodnja u srezu i snažna industrija u gradu daju Smederevu karakter značajnog trgovačko-prometnog centra, a Dunav omogućava jeftiniji prevoz.



Veliki Kazan u Đerdapu

## OD SMEDEREVA DO ULAZA U ĐERDAP

Otkaćio se je brod od smederevskog pristaništa. Voda se ustalasala. Bacamo još jedan pogled na ostatke Đurđevograda, na obalu gdje vlada ritam utovara i istovara, te na ravničarsku banatsku obalu preko puta.

Promiču brodovi i šlepovi raznih zastava, brodari i putnici mašu rukama na pozdrav i otpozdrav. Na našem putničkom brodu vode se razgovori o predstojećoj plovidbi kroz Đerdap, o njegovim »hladno-uzavrelim« vrtlozima, klisurama i stijenama, o opasnostima koje odasvud izviru, o šumovitim obroncima karpatskog gorja...

Raspri su putnici priče svakojake. Pridružili su im se i članovi posade broda. Zapamtili smo naročito jednu priču. Radi se u njoj o prvih doživljajima kombinirane posade jednog od naših prvih riječno-morskih brodova. Šalili su se »morski vuci« na račun riječnih »mornara«, govoreći im o morskoj bolesti i nemirnom Crnom moru. I doživjeli su riječni brodarci u svojoj prvoj vožnji morem pravu oluju, a ljuljanje broda uzvrtilo im je utrobu. Skinuli su kape kasnije, kad je oluja prošla, i odali počast sposobnosti »morskih vukova«. No, rekli su im: »Vidjet ćemo vas, kad vam se kosa bude dizala na plovidbi kroz Đerdapske klisure i vrtloge«.

I zbilja, tako je i bilo. »Morski vuci« sa zebnjom u srcu gledali su i odali priznanje kako uspješno vode brod kroz Đerdap »dunavski vuci« i kapetan-pilot iz Međunarodne uprave Đerdapskog kanala. Bilo je šale i međusobnih viceva kasnije. Otada, jer su oba dijela posade doživjela »krštenje«, zavladalo je međusobno poštovanje svakičije plovidbene rutine.

Nižu se obale, koje će kasnije prestati da oplakuju mirne vode Dunava i začuće čemo u toliko očekivanu klisuru i kanal. Još se rasprostiru ravnice nepregledne, što bogato žitom rode, a stanovnici sela uz obale love ribu, kojom je Dunav bogat. Brodarci su nam pričali o kvaliteti kečige, jesete i posebno o crnomorskoj ribi moruni, koja dolazi na mriještenje u vode Đerdapa, a pojedini primjerci znaju doseći i 50—100 kg. težine, kao tuna u Jadranu. Razvila se ovdje proizvodnja skupocjenog kavijara, čije se konzerve izvoze na mnoga strana tržišta.

Kasnije smo tokom plovidbe susreli ribarske čamce na izvlačenju mreža. Divili smo se ribarima iz Đerdapa, koji, na sa nas nestalnim čamcima ribare na uskomešalim Đerdapskim vodama.

U daljini se vide baloni — plovni znakovi na ulazu u Đerdap, smješteni su na vrhovima brda. Kapetanima oni govore: jeli ili nije slobodan ulaz u Đerdap.

## GRADNJA AUTO-PUTA KROZ ĐERDAP

Đerdap, taj najljepši i najhiroviti dio Dunava, taj tjeskoviti klanac, pružao je putnicima »na uvid« svoje ljepote samo trenutno, kad su putovali brodom. Završava se sada turistički automobilski put kroz Đerdap. To je djelo dostojno smionih graditelja u klisurama i tjesnaci-ma, pod kojima huče hirovite vode i obrušavaju provalje. Sada će se moći iz neposredne blizine posmatrati hladno ključanje dunavske vode u čuvenom kazanu, koji je i dobio ime po tome, što ovdje voda ključa kao u kazanu. Ljubitelji starina moći će sada bolje razgledati i tablu cara Trajana i druge rijetkosti, dosad gotovo nepristupačne.

Prohujala su stoljeća, puna vihora. U neprohodnim stijenama ostali su ostaci starih rimskih staza, kojima nisu mogli uporedo ići dva rimska vojnika. Danas su suvremenim sredstvima pobijeđene Đerdapske stijene, probijen je moderan put. Usječen je široki put tragom starog Trajanovog puteljka.

Novi put — rijetka turistička zanimljivost — vodi od Porečkog mosta (kod Donjeg Milanovca) preko sela Golubinja, kroz Đerdap, do Tekije, u dužini od 38 km. Put se čudovito probija kroz kamene usjeke i tri tunela. Graditelji su se pobrinuli — i zato im treba izraziti zahvalnost — da se sačuvaju ostaci uskog Trajanovog puta i da se ne ošteti Trajanova tabla. Put zaobilazi ove ostatke rimske prošlosti. Do Trajanove table izgrađen je pute-ljak, koji omogućava posjetioci-ma da iz neposredne blizine razgledaju ovaj jedinstveni historijski spomenik. Đerdap je sada postao pristupačniji ljudima i približio im svoje ljepote i prirodna bogatstva.

## PLOVIMO KROZ ĐERDAP

Teško je na skućenom novinskom prostoru ubjedljivo i slikovito izraziti se o zapanjujućoj ljepoti Đerdapa, o svemu onom što putnik po prvi put doživljuje i o čemu će kasnije često sanjati u snu i na javi. Uspomene se gomilaju, slike prolaze jedna za drugom, tko bi znao reći koja je ljepša i koja je više za srce prirasla. Nezaboravan je čas kad ulazimo u Sipski kanal i brod strugne niz vode, a putniku se tabani podižu u vis.

Kad se brod vraća vuče ga nekoliko kilometara kroz kanal obalska vučna lokomotiva i on se njenom pomoću opire uzburkanim vodama. Tu brodarci nebi prošli bez pomoći željezničara.

Ljudska ruka, ruka stvaraoca, omogućila je suvremenim brodarima plovidbu kroz vjekovno čudo prirode, kroz vrtloge i podvodne pećine, koje svaki čas obilježene strše u vodi, a brod vijuga, pod spretnom rukom pilota, između njih. Putnici se strahom u očima i zebnjom u srcu ogledavaju. Uzbudjenje je već počelo na ulazu kod starog grada Golubca, na stijeni iznad Dunava, u proljeće obrasloj mirisavim divljim jorgovanom.

Gledamo mjesta na susjednoj obali Rumunije; maše-mo rumunjskim građanima i dobacujemo im pozdrave. S veseljem otpozdravljaju nama Jugoslavenima. U našim pristaništima iskrcavaju se i ukrcavaju seljaci, unoseći raznolike poljoprivredne proizvode na brod. Pristajemo u: Dubravici, Kostolcu, Vel. Gradštu, Golubcu, D. Milanovcu, Tekiji, Karbovu, Rtkovu, Kladovu, Velesnici, B. Palanci, Mihajlovcu, Prahovu i Radujevcu.

Maštamo o gigantskoj hidrocentrali u Đerdapu, čiji se projekti dovršavaju. Bogaštvo stihijnih voda pretvorit će se u ogromne količine elektroenergije. Ruke stvaraoca, inženjera i radnika, mogu ovdje izvor bogaštva stvoriti.

Odjednom nas brodski oficir upozorava na puteljak usječen u stijene na našoj strani Đerdapa. Stari je to rimski puteljak, isklesan u kamenu. Njim su prolazili jedan iza drugog (ne mogu dva usporedno) vojnici rimskih kohorti, njim su robovi vukli konopom privezane galije, da bi se oduprle uzvodno ustalasanim vodama Danubiusa. Kakav pot-hvat u stijenama, kakvi napori i smjelost graditelja. Danas ovdje, oronulim rimskim puteljkom pređe katkad čobanin sa ovcama, penjući se zatim dalje u brda što se strmogla-vo ruše u Dunav.

Ugledašmo ploču u stijeni tog rimskog puta, nazvanog Trajanov put. Nastade trka na ogradu broda. Svi žele da pročitaju slova. Poneko uspije ponešto pročitati. No, mnogo nebi saznali, da među brodskim putnicima nije bio i jedan beogradski profesor-klasičar i jedan hidro-inženjer iz poduzeća za plovne puteve. Evo što su nam oni o tome ispričali.

Poznato je, da je naša zemlja, pa tako i ovaj kraj, bila u granicama rimske imperije, već od prvog stoljeća stare ere, pa sve do četvrtog stoljeća naše ere. U vrijeme velike seobe naroda stala su sa sjevera nadirati u ove dunavske krajeve razna, t. zv. barbarska, plemena. Rimljani, gospodari tih krajeva, vodili su žestoke borbe, a naročito s plemenom Dačana, koji su prodrli u oblasti, koje danas sačinjavaju NR Rumuniju.

Izradivši ratni plan o savladavanju ovih krajeva i Dačana, rimski vojskovođe su bili prisiljeni, iz vojno-operativnih razloga, sagraditi taj put u stijenama. I tako je nastao Trajanov put kroz Đerdap, sigurno jedinstveno graditeljsko djelo u rimskoj historiji.

Koliko je to bio težak rad može sagledati samo onaj tko ga je vidio ploveći kroz Đerdap, ili još bolje onaj tko se danas usudi njim koračati. Litice klisure padaju okomito u vode. Ponori su uz put, a dole huči Dunav. Graditelji su bili prisiljeni usjecati taj put cijelom dužinom, kao galeriju u stijeni. To su učinili, na dijelu nešto ispod sela Dobre, pa do Donjeg Milanovca, graditelji i vojnici pod vladavinom rimskih careva Tiberija, Klaudija i Domicijana (iz prvog stoljeća naše ere). O tome svjedoče table s napisima u stijenama. Najteži, najsuroviji dio puta od D. Milanovca do blizu Tekije — kroz čuveni »Kazan« (dio Đerdapa, čije ime nam jasno govori da ovdje hladne vode Dunava vriju kao u kazanu) — izgradio je imperator Trajan (oko 103. god. naše ere, dakle pred više od 1850 godina). Po njemu taj put i nosi ime, kao i uklesana ploča na sredini tog puta.

Otprilike oko 105. godine naše ere izgradio je čuveni majstor Apolodor, rodom iz Damaska (Sirije) i nekadašnji most preko Dunava, koji je tu širok više od 1 kilometra.

Svoju zamisao imperator Trajan je, provevši je u djelo, obilježio tablom — Tabula Traiana — (Trajanova tabla, koja se lijepo vidi sa broda), uklesanom u stijeni na izlasku iz vebne klisure, par kilometara uzvodno od Tekije.

Latinski tekst uklesan na — danas djelomično oštećen — kamenoj tabli glasi u prevodu otprilike ovako:

»Imperator Cezar, božanskog Nerve sin, Nerva Trajan Augustus Germanikus, vrhovni svećenik, tribun naroda, otac domovine, konzul...« Ostatak teksta upropašten je nažalost nepažnjom ljudi, naime upropašten je vatrom, koju su tu u zaklonu dunavski ribari godinama ložili. Oni pak koji su prije tog upropaštenja imali prilike da tekst pročitaju, kažu da je još pisalo: »... savladavši planinsko i dunavsko stijenje sagradio je ovaj put«.

Treba istaći, da su ostali najočuvaniji ostaci tog puta oko same table i kod stijene Kalnik. Ovdje se vide, u kamenu, i udubljenja za drvene grede, jer je put bio polovinom usječen u stijeni, a drugom se polovinom nadnosio drvenom konstrukcijom nad vodom. Postoje također neki temelji starih vojnih rimskih stanica i naselja duž ovog puta: Taliata kod D. Milanovca, Transdierne kod Tekije i Zanasa kod Kladova.

Napuštamo vidik na Trajanov put. Uskoro smo isplavili iz Đerdapa. Raširio se Dunav, rasprostrle se ravnice, osobito na rumunjskoj strani. Još neko vrijeme i stići ćemo u blizinu rumunjskog grada Turn-Severina. A onda dolazi Radujevac, poslije njega vode Dunava napuštaju našu zemlju i ulaze u susjednu Bugarsku.

Putnici još uvijek okreću glave i u mislima preživljavaju nezaboravne slike čudovišnog Đerdapa. Zbogom ostaj Đerdape, divni i stravični, opet ćemo nastojati vidjeti silne ljepote tvojih klisura, stijena, pećina, litica, gorskih vrhunaca i uskovitlane vode tvoje — zavjetuju se putnici s našeg broda. I zaista u divnoj zemlji našoj neuporedivi je broj ljepota, a Bokokotorski fjord, Jablanac, Dubrovnik, kanjon Neretve i Đerdap mogu se ubrojiti u svjetske ljepote.

\*\*\*

Saznali smo, da je god. 1858., kad su vode Dunava »presušile«, niklo iz vode šesnaest stupova Trajanovog puta. Taj most je podigao rimski vojskovođa Trajan u vrijeme drugog pohoda protiv Dačana.

Đerdap je prvoklasna turistička atrakcija. On pruža mogućnosti, da se ljudi iz mjesta uz Dunav na ovoj relaciji sasvim drukčije orijentiraju u svom razvoju, da se ekonomski uzdignu.

U idućem broju: Sipski kanal — Ribari Đerdapa — Od Prahova od Negotina — Hajduk Veljkova krajina — Nevidena plovidba — Opet u Beogradskoj luci.



Trajanova tabla na izlazu iz Velikog Kazana u Đerdapu