

O ZNAČAJU STALAČSKE KLISURE I OKOLNIH UDOLINA ZA LJUDSKI ŽIVOT*

B. Z. MILOJEVIĆ

Stalaćska Klisura i okolne udoline — Kao što je poznato, Stalaćska Klisura se pruža uglavnom od JI prema SZ, dužinom oko 24 km. U svojoj gornjoj polovini ona je meridijanskog pravca i usečena je između grebena istog pravca pružanja; sa istočnog od njih dižu se visovi od 490 i 460, a sa zapadnog od 404 i 377 m. Svojom donjom polovinom Stalaćska Klisura se pruža uglavnom uporednički i urezana je između grebena, koji se takođe pružaju uporednički; na južnom od njih su vrhovi od 489 i 501, a na severnom od 322 m. Dno Stalaćske Klisure leži na visini oko 140 m u gornjem i oko 135 m u donjem delu, te je njena prosečna dubina oko 300 m. Klisura je udubena u kristalastim škriljcima, t. j. u stenama jače otporne moći. Otuda je u njoj vertikalna erozija bila pretežnija od bočne i otuda je ona uska, sa prosečnom širinom oko 300 m. Zbog istog uzroka, t. j. zbog relativno velike otpornosti stena, denudacija nije napredovala onako kao vertikalna erozija, te su dolinske strane strme. Uz to je klisura vijugava i u nju s obe strane zalaze stenoviti rtovi. U gornjem delu su dva takva rta — maletinski i trubarevski — obadva duga po 1 km i 700 m.

Dok je Stalaćska Klisura duboka, uska i vijugava — dotle istočno od nje leži udolina podnevačkog pravca. Ona spaja leskovačko-aleksinačku kotlinu u dolini Južne Morave sa paraćinsko-svetozarevskom u dolini Velike Morave. Iz ravni Južne Morave, visoke oko 150 m, ova se udolina penje prema S do visine oko 370 m, a zatim se u istom pravcu spušta, prema ravni Velike Morave, do visine oko 130 m. Sem što je relativno niska, ova je udolina i dosta široka: zapadno od nje je pomenuti greben podnevačkog pravca, a istočno je greben Bukovika, čiji su vrhovi viši od 800 m. Ležeći između ovih grebena, udolina dostiže širinu oko 4 km. Ona je postala niska i široka zbog toga, što je sastavljena od peskova i glina: u ovim stenama slabe otporne moći brzo je napredovala erozija rečica, koje teku prema severu i prema jugu, a naročito je brzo napredovala denudacija i jako ublažavala strane. Po varošici Ražnju, koja u njoj leži, ova je udolina nazvana ražanjskom.

* Rad čitan na sastanku Geografskog društva Hrvatske dne 15. V. 1950.

Slična udolina se vidi i jugozapadno od klisure. Ona spaja aleksi-načko-leskovačku kotlinu na istoku sa kruševačkom na zapadu. Iz ravni Južne Morave, visoke oko 155 m, ova se udolina penje prema zapadu do visine oko 330 m, a zatim se spušta u ravan Zapadne Morave, do visine oko 160 m. U svojim najvišim delovima ova udolina je niža ali i šira od prvo pomenute: severno od nje je greben što leži levo od Stalaćske Klisure, a južno je greben Jastrepca. U pravcu od S ka J ova je udolina široka preko 12 km. Ona je sastavljena od istih peskova i glina kao i prva, te je erozijom i denudacijom rečica i potoka, koje teku prema I i prema Z, snižena i ublažena. Po selu Đunisu ona je nazvana duniskom.

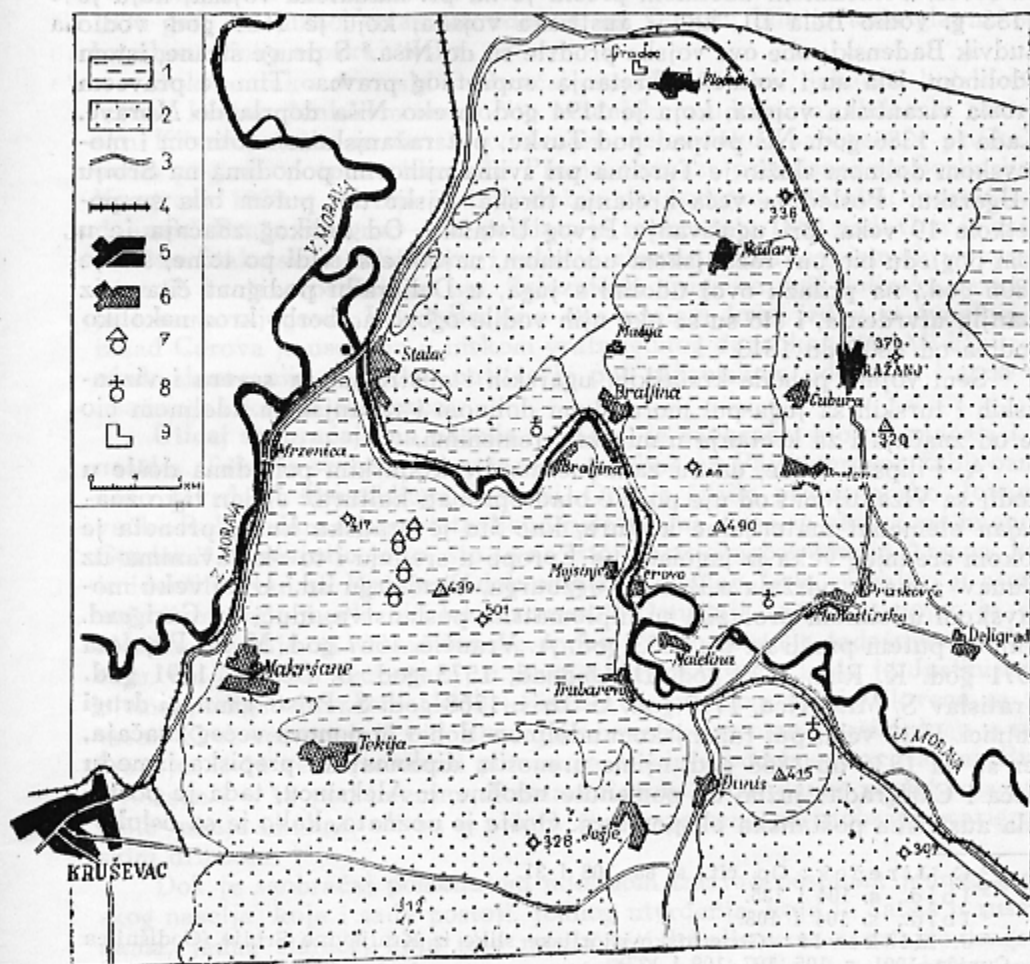
Kretanja kroz središnje balkanske predele — Stalaćska Klisura leži u velikoj udolini, koja preseca severni deo Balkanskog Poluostrva u njegovom središnjem delu. Prema jugu ova se udolina račva u dva kraka, od kojih prvi (moravsko-varždarski) preseca južni deo poluostrva, a drugi (nišavsko-iskarsko-marički) jugoistočni deo. Na suprotnim stranama ovih udolina leže oblasti različitih prirodnih osobina — na S, u Srednjoj Evropi, kontinentalne, a na J, u Južnoj Evropi, sredozemne. Usled razlika u prirodnim osobinama nastale su razlike u privredi te je u oblastima na S razvijen kontinentalno-srednjeevropski a u oblastima na J sredozemno-primorski privredni tip. Te su razlike izazvale potrebu za saobraćajnim vezama između pomenutih oblasti i one su se održavale balkanskim udolinama meridijanskog pravca.

Umnogo pod uticajima prirodnih razlika na suprotnim stranama pomenutih udolina postale su i oblasti različitih kultura: na J oblast vizantiske, srednjovekovne kulture, a na S oblast evropske, savremene kulture. Razvivši se u oblastima svoga postanka, te su se kulture širile, i to vizantiska kroz središnje balkanske krajeve u srednjeevropske oblasti, koje su tada bile kulturno nerazvijene, a savremena evropska iz središnjih i zapadnih evropskih krajeva preko središnjih balkanskih oblasti prema jugu, u predele nekadašnje vizantiske kulture.

Najzad, umnogom pod uticajima privrednih i kulturnih razlika na suprotnim stranama središnjih balkanskih udolina razvile su se i veće države: u srednjem i novom veku takve su bile na jugu Vizantija i Turska, a na severu, takođe u srednjem i novom veku, Mađarska i Austrija. U svom širenju i jedne i druge države udarale su preko središnjih balkanskih oblasti, idući od juga prema severu ili od severa prema jugu.

Značaj Stalaćske Klisure i okolnih udolina za saobraćaj — Uzdužni saobraćaj preko središnjih balkanskih krajeva, izazvan pomenutim uzrocima, pri svom kretanju sa severa ka jugu ili sa juga ka severu, nailazio je na Stalaćsku Klisuru. Kroz celu poznatu prošlost, t. j. kroz ceo stari, srednji i novi vek, ova je klisura svojom dubinom i naročito svojom uzinom i vijugavošću predstavljala takvu prepreku za saobraćaj, da ju je on morao obilaziti: na jednoj strani saobraćaj je vodio ražanjskom, a na drugoj duniskom udolinom. Ražanjskom udolinom, koja se pruža meridijanski, kretao se daleko znatniji saobraćaj nego duniskom, koja je skoro uporedničkog pravca.

Prvi pisani spomeni o tom saobraćaju potiču iz rimske epohe. Saobraćaj te epohe, krećući se sa severa, vodio je dolinom Velike Morave, ali je severno od Stalaća skretao ka istoku, ulazio u dolinu Jovanovačke Reke, zatim obrtao prema jugu, vodio ražanjskom udolinom i kod Deligrada silazio u dolinu Južne Morave. Put tim pravcem označen je na Pajtingerovoj Tabli, koja je sastavljena u prvoj polovini III veka; ali se on navodi i u itinerarima iz druge polovine III. i iz prve polovine IV. veka.¹



Stalaćka klisura

1. Kristalasti škriljci; 2. neogenske naslage; 3. putevi; 4. željezničke pruge; 5. gradska naselja; 6. sela; 7. pojate; 8. manastiri; 9. ranija utvrđenja.

¹ I. Sindik: Stare karte jugoslovenskih zemalja, I (Atlas Geografskog društva, sv. 8). — S. Jireček: Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe, Prag, 1877, s. 19.

Ovom se udolinom saobraćaj kretao i u srednjem i u novom veku, a naročito su njom išli vojni pohodi. Ražanjskom udolinom su prošle prve tri krstaške vojske — vojska viteza Valtera, koja se s proleća 1096 g. bavila u Nišu; vojska, koja je 1147 g. došla do Sredca i vojska, koju je 1189 g. vodio Frídrih I Barbarosa, i koju je u Ravnom (današnjoj Čupriji) dočekaó Stevan Nemanja.² Istom udolinom kretali su se i vojni pohodi mađarski i austriski, idući sa severa ka jugu, kao i vojni pohodi vizantiski i turski, idući sa juga na sever. Pomenutom udolinom prošla je na pr. mađarska vojska, koju je 1183 g. vodio Bela III, kao i austriska vojska, koju je 1689 god. vodio Ludvik Badenski; obe ove vojske prodrle su do Niša.³ S druge strane, istom udolinom išla su i vojnička kretanja suprotnog pravca. Tim je pravcem prošla vizantiska vojska, koja je 1194 god. preko Niša doprla do Morave. Kada je 1386 god. Niš potpao pod Turke, put ražanjskom udolinom i moravskom dolinom služio je Turcima pri svima njihovim pohodima na Srbiju i Ugarsku.⁴ Poslednja veća kretanja turske vojske tim putem bila su početkom 19 veka, pri ugušivanju Prvog Ustanka. Od kolikog značaja je u tom pogledu bio put ražanjskom udolinom, najbolje se vidi po tome, što je 1806 god., na prilazu ovoj udolini s juga, u Deligradu podignut čitav niz manjih utvrđenja, i što su se oko njih vodile ogorčene borbe kroz nekoliko godina—od 1806 do 1813.⁵

Sem vojnih pohoda—krstaških, ugarskih i austriskih sa severa i vizantiskih i turskih sa juga—put moravskom dolinom i ražanjskom udolinom bio je od značaja i za kretanja u mirnim vremenima.

A. Filipson ističe, da su zapadne zemlje krstaškim pohodima došle u dodir sa Vizantijom i od nje počele otada primati kulturu.⁶ Jedan tako značajan elemenat materijalne kulture, kao što je gradska kuća, preneti je tokom srednjeg veka iz južnoistočne Evrope u srednju i to »karavanima uz Dunav«; ona se održala u Beču, Augzburgu, Nirnbergu itd.⁷ U 16 veku moravskom udolinom prolazila su diplomatska poslanstva, idući za Carigrad. Tim su putem prošli na pr. 1553 god. A. Vrančić, 1567 god. M. A. Pigafeta 1571 god. K. Rim, 1572 god. D. Ungnad, 1573 god. S. Gerlah, 1591 god. Vratislav S. Mitrovica, 1719 god. G. Driš, 1768 god. S. Prist⁸ i mnogi drugi putnici. U 19 veku put ražanjskom udolinom dobio je ponova većeg značaja, jer se od 1836 do 1868 god. njime prenosila diplomatska prepiska između Beča i Carigrada; južno od pomenute udoline, u Aleksincu, tada je postojala austriska poštanska ekspozitura. Opšte je poznato, kako je sa oslobo-

² C. Jireček: Op. cit., s. 88, 103 i 31.

³ Ibid., s. 104 i 135.

⁴ Ibid., s. 104 i 108.

⁵ J. Mišković: Geografsko-istorijske slike iz Kraljevine Srbije (Godišnjica A. Čupića, 1901, s. 105, 107, 109 i 127).

⁶ A. Philippson: Das Bysantinische Reich als geographische Erscheinung. (Geographische Zeitschrift, 1934, s. 453).

⁷ R. Staudinger: Kuća grčko-orijentalnog tipa u moravsko-varđarskoj oblasti (Glasnik Geograf. društva, XVIII, s. 56 i 52).

⁸ P. Matković: Putovanja po Balkanskom poluostrvu XVI veka (Rad Jugoslavenske akademije, knj. LXXI, CXII, CXVI i CXXX). — Д. Милегин: Стара путування прѣзъ България I (Сборникъ за народна умотворенна наука и книжнина, кн. VI). — S. Novaković: Putničke beleške o Balkanskom Poluostrvu XVII i XVIII veka (Godišnjica N. Čupića, knj. XVII).

denjem Srbije u prvoj polovini 19. veka savremena evropska kultura počela jače prodirati prema jugu, u oblasti orijentalno-balkanske, poglavito moravskom dolinom.

Đuniska udolina zapadno od klisure bila je od manjeg saobraćajnog značaja, ali su se i njom kretali putnici, kao 1433 god. Bertrandon de la Brokijer i 1669 god. dr. Braun. Ovom su udolinom išla takođe i vojnička kretanja i to 1443 god. J. Hunjadija i 1529 god. sultana Sulejmana.⁹ Poslednji vojnički pohod tom udolinom pretstavljalo je kretanje turske vojske u jesen 1876 god. Na južnoj strani te udoline, na Đunisu, bila je tada glavna odbranbena linija srpske vojske.

Dok se tako drumski saobraćaj-pešački, tovarni, jahaći i kolski-stolećima kretao duniskom i naročito ražanjskom udolinom, obilazeći Stalačku Klisuru, dotle se sa uvođenjem železničkog saobraćaja prilike u ovom pogledu potpuno izmenile. Prema obavezi, primljenoj na Berlinskom Kongresu 1878 g., Srbija je bila dužna da podigne železnicu moravskom dolinom. Pruga Beograd—Niš predata je saobraćaju 1884 god. Ona je sprovedena Stalačskom Klisurom, i tako je ukupan saobraćaj između severnih i južnih krajeva prešao na nju. Železnička pruga se drži dolinske ravni te je i sama vijugava. Ispod Braljine ona prolazi kroz jedan rt tunelom, a iznad Cerova je usečena u niskom vratu jednog dugačkog rta. Ali klisurom ni do danas nije sagrađen put, te je put ražanjskom udolinom i sada od značaja za kolski saobraćaj.

Uticao saobraćaja na naselja. — Ovaj je saobraćaj bio od značaja i za naselja. Tako je severno od ražanjske udoline na Pajtingerovoj Tabli označeno utvrđenje Praesidium Dasmini. Ono je štitiло prelaz preko Jovanovačke Reke i danas je pretstavljeno ruševinama, koje su obeležene imenom Gradac.¹⁰ Značajnije je to, što je na istoj karti označen gradić Arsena, koji je identifikovan sa Ražnjem, dok stanica Cametae, koja se nalazi u njegovoj blizini, nije mogla biti lokalizovana.¹¹ Današnji Ražanj postojao je, dakle, kao naselje za vreme rimske epohe i vršio ulogu u tadašnjem saobraćaju. On je dobio veći značaj u prvoj polovini 6. veka, kada je Justinijan u njemu podigao utvrđenje koje je imalo da sprečava upade Slovena sa severa.⁹ Kroz ceo srednji vek Ražanj je izvesno postojao i vršio ulogu u saobraćaju. U 16. veku pomenuti putnici ga pominju pod imenima Rasgñi, Rusa i Rassen i u 18. pod imenima Rašna i Raschak. On danas pretstavlja središte manje okoline, ali su u njemu žive uspomene na saobraćaj carigradskim drumom.

Dok je saobraćaj pomenutom udolinom izazvao postanak jednog gradskog naselja, koje i sada postoji, jednog utvrđenja, koje je danas u ruševinama, jedne stanice, koja nije mogla biti lokalizovana i ostavio traga u imenu sela Pločnika-dotle su u samoj Stalačkoj Klisuri u srednjem veku postala takva naselja, koja su tražila mesta udaljena od saobraćaja i pogodna za srednjovekovni duhovni život. Otuda u klisuri manastiri, i to na desnoj strani manastir Sv. Romana i Sv. Nikole, a na levoj manastir Sv.

⁹ C. Jiriček: Op. cit., s. 111.

¹⁰ Specijalna karta Jugoslavije, 1:100.000, list Paraćin.

¹¹ C. Jiriček: Op. cit., s. 19.

Nestora. Vrlo je verovatno da je na levoj strani klisure postojao i manastir Sv. Dionisija, koji je ostavio traga u imenu sela Đunisa.

Železnički saobraćaj, koji se kreće klisurinom, u stvari je prohodni i nije izazvao nikakvo novo naselje. Važnija stanica je jedino u Đunisu, gde se na železnički saobraćaj nastavlja prema jugu, t. j. ka podgorini Jastrepca, kolski.

Značaj Stalaćske Klisure i okolnih udolina za privredu. — Stalaćska Klisura i okolne udoline različite su po sastavu i reljefu i stoga su ljudskim radom dobile različite privredne osobine. Obe udoline su sastavljene od pliocenskih peskova i glina i karakterišu se plitkim dolinama blagih strana. Udoline su skoro potpuno iskrčene i danas su pod kulturama. S obzirom na relativnu sušu, koja vlada leti, one su pogodne za kulture strmnih žita. Ali kako bi se zemlja brzo iscrpla kada bi se svake godine zasejavala istim kulturama, to se one moraju smenjivati. Otuda u pomenutim udolinama pored njiva sa strmnim žitima i njive sa kukuruzom; on bolje uspeva tada, kada su leta kišna.

Stalaćska Klisura je, međutim, drukčijih privrednih osobina. Njena ravan je vlažna i pogodna za njive sa kukuruzom, livade i vrtove; ali je ravan uska te su ove kulture neznačajnog prostranstva. Strane klisure se sastoje od kristalastih škrljaca, koji raspadanjem daju glinu. One su, međutim, strme i glina s njih biva jako spirana. Tako je sloj gline redak i tanak te su uslovi za biljni svet nepovoljni. Oni su postali još nepovoljniji, kada su u manjim i užim kristalastim zonama na istočnoj i severnoj strani klisure šume skoro uništene i spiranje ojačalo. Ovakve strme padine su pod pašom i pod retkim drvetima. Na prisojnim stranama ove zone iznad sela su podignuti vinogradi, dok su na temenima terasa i na blažim delovima padina njive sa pšenicom i kukuruzom. Usled slabog sloja gline i usled sušne, stenovite podloge ove kulture slabije uspevaju.

Zapadno i južno od klisure kristalasta zona je veća i šira i raščlanjena dubljim dolinama strmnih strana. Zbog većeg prostranstva i zbog reljefa ove zone njen biljni pokrivač je drukčiji: glavice i temena rtova i terasa su iskrčeni i na njima su njive sa strmnim žitima i kukuruzom, a na strmijim stranama je zaostala šuma, poglavito hrastova.

Utica j privrede na naselja. — Kao što se vidi, obe udoline predstavljaju oblasti zemljoradnje dok su viši krajevi oko klisure oblasti paša i šuma. Kako su stanovnicima tih krajeva potrebne i jedne i druge oblasti — prve radi zemljoradnje a druge radi stočarstva — to su oni svoja naselja podigli na granicama između udolina s jedne i viših krajeva s druge strane. Tako je istočno od klisure više kristalasto zemljište prema udolini na severu označeno selom Maderima, prema udolini na istoku selima Čuburinom, Poslonom i Praskovčem, prema ravni Morave na jugu selom Manastirskim i prema aluvijalnoj ravni Ražanjske Reke na zapadu selima Braljanom i Mačijom. Više, kristalasto zemljište na jugu i zapadu od klisure prema nižim, zemljoradničkim oblastima omeđeno je takođe selima. U takvom su položaju prema jugu Tekija, Jošje i Đunis i prema zapadu Makršane i Mrzenica.

Ali naselja ima i u Stalačkoj Klisuri samo su ona na stranama iznad poširih delova ravni kao Maletina i Cerovo, na stranama sporednih dolina, kao Trubarevo i Mojsinje i na dodiru ravni i strana kao Rasinska Braljina, Stevanac i Stalać.

U višoj, kristalastoj oblasti južno od klisure vidè se privremena naselja: to su pojate. One su na temenima rtova koji su obrađeni. U pojatama se bave seljaci letá, za vreme rada na njivama. Oni tu drže i stoku i leti je napasaju, a zimi íshranjuju kukuruzovinom.

Između naselja u klisuri i naselja po obodu klisure postoje razlike i u pogledu veličine i u pogledu starosti. Stevanac je na pr. postao od sredine 19 veka i to naseljavanjem nekih seljaka iz Stalaća. Sela u klisuri su retka i mala po broju stanovnika. Od njih je, prema popisu izvršenom 1948 god., Maletina imala 345 i Cerovo 215 stanovnika. Pomenuta sela po obodu su mnogobrojnija i veća. Od njih su iste godine Mađeri imali 976, Poslon 660, Praskovče 517 stanovnika i Ražanjska Braljina, na dodiru kristalaste zone i ravni Ražanjske Reke, 940 stanovnika. Sem toga, obodom pomenute zone leže i manja sela — kao Čubura (sa 322), Manastirsko (sa 200) i Maćija (sa 323 stanovnika).

RÉSUMÉ

De l'importance du défilé de Stalaćska Klisura et des dépressions environnantes pour la vie humaine

par B. Z. Milojević

Le défilé de Stalaćska Klisura, à direction SE-NO, est traversé par le fleuve de la Južna Morava, et peut être pris comme type d'un défilé épigénique: il est creusé dans le terrain, composé de schistes cristallins et haut de 450 m, tandis que du côté NE ainsi que du côté SW on voit de dépressions, formées par de sédiments pliocènes et hautes de 350 m.

Le défilé de Stalaćska Klisura étant étroit, profond et à pentes raides, n'était pas utilisé par la circulation d'autrefois, qui reliait les pays continentaux au nord avec les régions méditerranéennes au sud. C'est ainsi que la circulation de l'époque romaine évitait le défilé en question et empruntait la dépression au NE. La même dépression servait aux tribus slaves, venant du N, comme voie de pénétration, tandis que aux onzième et douzième siècles elle était suivie par les premières trois hongroise et autrichienne, pénétrant du N, ainsi que par les armées bysantine et croisades venant de la même direction. Plus tard, elle était utilisée par les armées turque, s'ouvrant un passage vers le N. Mais la dépression en question, à côté de son rôle militaire, facilitait aussi des relations de commerce et celles de civilisation: c'est par elle que la civilisation byzantine pénétrait au moyen âge vers le nord, dans les pays de l'Europe Centrale et, inversement, c'est aussi par elle que la civilisation moderne a commencé à pénétrer vers le sud, dans les régions balkaniques.

Mais tout récemment, par les progrès de technique contemporains, la répression, dont on parle, a perdu son rôle, joué pendant des siècles comme voie de communication: la voie ferrée, construite en 1883, emprunte le défilé, et la dépression au NE, quoique suivie par la route, a vu son importance d'autrefois diminuer. Attirant la circulation, la dépression était marquée par une bourgade (celle de Ražanj), servant comme station de route, par une tour, surveillant la sécurité de communications et aujourd'hui en ruines (Gradac) et par une route en partie pavée, laissant son souve-

nir dans le nom du village de Pločnik (c'est-à-dire «route pavée»). Dans la même période, le défilé, étant hors de communications, se trouvait propice à la vie solitaire et était le siège de quatre monastères (de St. Romain et St. Nicolas à droite et de St. Nestor et St. Dionysos à gauche). Le trafic par la voie ferrée, étant celui de transit, n'a pas causé dans le défilé l'apparition d'établissements humains.

Etant donné les différences en relief et surtout de constitution entre les formes de sol nommées, il s'en est suivi que l'homme a transformé les dépressions en surfaces cultivées, tandis que les pentes du défilé, privées de forêt et dévastées, ont été aussi presque privées de la terre végétale et ne représentent que des pâturages maigres. Comme cultures, on ne voit dans le défilé que des petits champs de maïs, des près et des jardins potagers et sur les terrasses des petits champs, surtout de blé.

Le contact entre ces surfaces, aux caractères économiques différents, est marqué par de villages relativement nombreux, assez gros et surtout plus vieux. Dans le défilé, au contraire, les villages sont rares, plus petits et d'une origine récente. Sur les crêtes au SW du défilé il y a des habitats temporaires, où l'on séjourne pendant les travaux agricoles en été et où l'on garde et nourrit le bétail pendant l'hiver.