

Далибор Денда*

Институт за стратегијска истраживања,
Универзитет одбране, Београд (Србија)

ДУНАВ КАО ЗНАЧАЈНА ЛИНИЈА КОМУНИКАЦИЈА И СТРАТЕГИЈСКА БАРИЈЕРА ЗА СРБИЈУ И ЈУГОСЛАВИЈУ У ПРВОЈ ПОЛОВИНИ 20. ВЕКА

Сажетак

У раду се указује на значај реке Дунав као значајне линије комуникација и стратегијске баријере за Србију и Југославију у првој половини 20. века. Посебно су истакнуте епизоде Царинског рата, напада Централних сила на Србију 1915. године, указано је на значај југословенског дела Дунава за снабдевање немачке ратне привреде и стратегијске баријере за напредовање Црвене армије и НОВЈ у завршној фази Другог светског рата. Рађен је на основу објављене архивске грађе, мемоара и домаће и иностране литературе.

Кључне речи: Дунав, комуникације, стратегијска баријера, Србија, Југославија.

Почетком 20. века река Дунав заједно са Савом чинила је северну границу Србије са Аустро-Угарском. Под српском контролом налазило се 325 km тока Дунава, од којих је неких 255 km делила са Аустро-Угарском (од Београда до Текије) и око 70 km са Румунијом (од Текије до Радужејца). Након завршетка Првог светског рата,

* E-mail: dalibor.denda@mod.gov.rs

новостворена Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца контролисала је 588 km Дунава, који је протицао кроз њену територију од границе са Мађарском до границе са Румунијом и Бугарском.¹ У првој половини 20. века Дунав је имао две значајне предности за Србију и Југославију. Пре свега, он је представљао прворазредну линију комуникација од огромне привредне важности, нарочитом у случају Краљевине Србије која није имала директан приступ отвореном мору. Поред тога Дунав је био и важна стратегијска препрека у време ратова.

Иако је Србија била чланица Европске дунавске комисије још од њеног оснивања, најпре као вазална отоманска кнежевина а затим од 1878. као независна и међународно призната држава, Србима није пошло за руком да развију сопствену трговачку флоту и искористе све погодности које су произилазије из српске позиције на Дунаву, све до краја 19. столећа. Главни конкуренти који су кочили развој српске флоте били су моћно аустријско Прво дунавско паробродарско друштво и од 1896. године мађарско бродарство *MFTR* (*MAHART*) који су располагали са више од 200 пароброда и око 1.000 товарних баржи. Они су држали монопол на сав превоз српске робе и путника Дунавом, који је, због неразвијености железничке мреже био главна саобраћајна артерија за Србију. Високе тарифе тих друштава, које су биле четири пута више од тарифа сличних компанија у другим областима, имале су за циљ да Србију учине зависном од трговинске организације Беча, Будимпеште и Трста, као и да суштински онемогуће њене трговинске везе са Црним морем. Поред непостојања сопствене трговачке флоте и неразвијене железнице, томе је доприносила и слаба проходност Дунава кроз Ђердапску клисуру.

Ствари су међутим почеле рапидно да се мењају током деведесетих година 19. века. Томе је значајно допринела и изградње првих железничких пруга током осамдесетих година. У другој половини 1889. године Србија је располагала са 532,2 km железничких пруга, 51 железничком станицом, 27 локомотива, 127 путничких и 701 теретни вагон.² Након позитивних искустава са железницом српска елита постајала је све више свесна свих користи које може донети добро развијена саобраћајна инфраструктура. Захваљујући одлукама српске Народне скупштине из априла 1890. и привилегијама датим за

¹ Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав: Дунавска политика југословенске краљевине 1918 – 1944*, (Београд: Институт за савремену историју, 2014), 15.

² Trajan Stojanović, „Racionalizacija” ekonomije malog prostora: Srbija i velike sile 1881–1914”, 3–4 /www.sepa.gov.rs/download/odrziviRazvoj/Trajan.pdf/приступљено 05.03.2023/

оснивање Српског бродарског друштва, оно је почело са радом три године касније, 1. октобра 1893. године.³ Развој речног саобраћаја у Србији убрзало је и отварање Сипског канала 1896. године. Градња канала требала је такође да допринесе везивању српске трговине за Аустроугарску. Ова хидротехничка грађевина изграђена у Ђердапској клисури, на десној (српској) обали реке била је дуга 1843 и широка 80 метара. Дубина од три метра при најнижем водостају омогућавала је пролаз чак и великим речним бродовима. Циљ изградње канала био је повећања пропусне моћи Дунава. Његова градња коштала је пет пута више од градње технички бољег Килског канала, а дажбине за пролаз наплаћиване су двоструко а за тонажу троструко више него на Килском каналу.⁴ Ипак, захваљујући Сипском каналу пловидба најопаснијим деловима Ђердапске клисуре постала је безбеднија и лакша. У наредних 20 година, Српско бродарско друштво развијало се постепено. На почетку Првог светског рата оно је располагало са шест путничких пароброда, шест тегљача и 57 баржи укупне снаге мотора 4.880 КС и укупне носивости од 27.380 тона. У то време Краљевина Србија поседовала је 3,66% укупне снаге мотора и 1,86% укупне носивости целокупних бродских транспортних капацитета на Дунаву.⁵

Важност Дунава за Србију нарочито је почела да расте почетком 20. века. Тада је Србија која је у спољној трговини третирана готово као колонија Аустро-Угарске, у периоду од 1906. до 1911. године, повела борбу за економско осамостаљивање у односу на Двојну монархију. До тренутка када је уведена забрана на увоз производа из Србије, Аустро-Угарска је била главни српски трговински партнер према коме је било усмерено више од 85% српског извоза.⁶ У том тренутку дунавски пловни пут одиграо је важну улогу у покушају Србије да пронађе нова тржишта и одржи економску стабилност. Како би отворила пут својој трговини, Србија је планирала изградњу жељезничке пруге од Радујевца на Дунаву до обале Јадранског мора (до лука Драч или Бар) и од Кладова, преко Ниша и османске територије, до Јадрана. Изградњом пруге требало је повезати дунавски пловни пут са Јадраном, а с обзиром на конвенцију потписану у Букурешту 3. јула 1898. године о изградњи моста

³ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 151.

⁴ Т. Стојановић, „Racionalizacija” ekonomije malog prostora: Srbija i velike sile 1881 – 1914”, 3.

⁵ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 152 – 153.

⁶ Т. Стојановић, „Racionalizacija” ekonomije malog prostora: Srbija i velike sile 1881 – 1914, 8.

између Кладова и Турну Северина, ова жељезница је требало да буде директно повезана са румунским жељезницама.⁷ У то време српска роба извозила се најчешће Дунавским трговачким путем у два смера: према Црном мору (Сулина) и средњим Дунавом према Немачкој (Регенсбург). Дунавом, Средоземним и Црним морем транспортоване су већином житарице, суве шљиве и пекмез. Као резултат читаве те кампање Немачка је постала главни спољнотрговински партнер уместо двојне Монархије, преузевши више од 40% српског извоза.⁸

	до 1906	1906	1907
Аустро-Угарска	86,5%	41,96%	15,78%
Немачка	5,63%	26,64%	40,4%
Белгија	0,49%	8,75%	15,97%
Остали	7,38%	22,65%	27,85%

Табела 1: *Учешће у српском извозу*⁹

На тај начин Србија је извојевала своју економску независност. Иако капацитети флоте Српског бродарског друштва нису били довољни, они су одиграли важну улогу у тој борби.

Значај Дунава у стратегијском смислу посебно је дошао до изражаја почетком Првог светског рата. Ова велика европска река је својом ширином представљала моћну баријеру за нападаче на Србију, имајући у виду чињеницу да су за њен прелазак били потребни велики људски, технички и организациони капацитети. Агресор је морао да изврши опсежне и дуготрајне припреме за прелаз Дунава, остављајући тако нападнутом толико потребно време да организује и ојача сопствену одбрану.

У суштини Први светски рат је и почео на Дунаву, када су увече, 28. јула 1914. године монитори аустроугарске речне ратне флотиле *Temes*, *Bodrog* и *Szamos* отворили снажну артиљеријску ватру на српску престоницу Београд. Том приликом бомбардовани су положаји око железничког моста, као и места на Топчидерском брду, а у зору наредног дана станица за бежичну телеграфију на Београдској тврђави. Град до краја септембра претрпео велика материјална разарања. Према речима очевица „А када је освануо дан, 23. септембар, тврђава и варош нису се могли више препознати.

⁷ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 191.

⁸ Димитрије Ђорђевић, *Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906 – 1911* (Београд: Историјски институт, 1962), 504.

⁹ *Исто*.

Све је било порушено, разривено и унакажено од распршених граната.¹⁰ У првим месецима рата аустроугарска Дунавска флотила показала се као веома ефикасна у бомбардовању и осталих српских приобалних градова и одбрамбених положаја српских трупа, као и у уништавању српских пловних објеката. Гранате су падале на Велико Градиште, а код Костолца се пуцало на српске патроле.¹¹ У том периоду Дунав као пловни пут се користио за снабдевање српске војске потребним наоружањем и опремом из Русије. Због тог разлога је у септембру 1914. године руска страна формирала Дунавску експедицију за посебне намене на челу са капетаном бојног брода М. М. Весјолкином. Експедиција је саобраћала од руске луке Рени на Дунаву, до српског пристаништа Прахово. Два прва конвоја приспела су у Србију 21. октобра и 24. новембра 1914. године.¹² Захваљујући руској помоћи која је приспела у октобру и новембру 1914. године, српска војска успела је да заустави аустро-угарску офанзиву и очисти српску државну територију од непријатељских војника. Након тога, са циљем паралисања успешних дејстава аустроугарске Дунавске флотиле и заштите доњег Дунава као комуникацијског правца за српске и руске бродове, савезници су крајем 1914. и почетком 1915. године послали у Србију тешке обалске артиљеријске батерије, руски морнарички минерски одред¹³ и патролне чамције. Најпре су стигла два француска топа у новембру 1914. године. затим су крајем године допремљена два руска обалска топа, а у марту 1915. године и помоћ у артиљерији из Велике Британије од четири батерије са по два оруђа, као и још један француски морнарички топ. Обалски топови су постављени на висове изнад река, да би доминирали околином. Једна британска обалска батерија од два дуга топа калибра 120 mm, смештена је десно од порушеног железничког моста на Сави код Београда, док су још два енглеска топа била на Великом Врачару (данас је то врх Звездарске шуме у Београду).¹⁴ Једна руска батерија од два топа калибра 152 mm из Очаковске трвђаве налазила се код Цркве ружице на Калемегдану док је друга батерија од два топа 75

¹⁰ Данило Шаренац, *Топ, војник и сећање: Први светски рат и Србија 1914 – 2009* (Београд: Институт за савремену историју, 2014), 105 – 106.

¹¹ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 25.

¹² Јарослав В. Вишњаков, „На таласима Дунава: руско-српска војноекономска сарадња пре и у току Првог светског рата”, *Војноисторијски гласник*, 2 (2019), 78 – 79.

¹³ О томе видети више : Василий Каширин, „Дунайская одиссея лейтенанта Григоренко. Воспоминания командира русского отряда моряков-минеров в Сербии”, *Родина*, 11 (2010), 132—138.

¹⁴ Д. Шаренац, *Топ, војник и сећање...*, 75 – 77.

mm држала положаје у доњем граду Београдске тврђаве.¹⁵ Француска обалска батерија од три топа калибра 140 mm била је размештена на Топчидерском брду заједно са још две енглеске батерије калибра 120 mm.¹⁶ У фебруару 1915. године у Србију су из Русије послате и минерске јединице из одреда за постављање минских препрека и челичних мрежа у близини аустријске обале и у Ђердапској клисури на Дунаву под командом поручника корвете Семјонова, као и оклопни патролни чамци *Кинџал* и *Сабља* под командом потпоручника Иванова и Шахова.¹⁷ Треба свакако поменути и руске инжењерце под командом инжењеријског пуковника Доброва који су се бавили успостављањем и одржавањем прелаза преко река у позадини српске војске и припремом понтонског парка за прелазак преко Саве и Дунава, као и руску противавионску батерију наоружану топовима 76 mm под командом капетана М. С. Миклашевског која је налазећи се на позицијама код села Велика Каменица штитила луку Кладово на Дунаву и у августу и септембру 1915. године оборила три непријатељска авиона.¹⁸ Захваљујући њиховом дејству пловидба на доњем Дунаву је била сигурна за савезничке бродове све до пада Србије у јесен 1915. године.

Велики ангажман руских снага у заштити српског приобаља и дунавског пловног пута не треба уопште да чуди ако се узме у обзир чињеница да је Дунав крајем 1914. године постао и веома важна рута за снабдевање Русије потребним ратним материјалом од савезника. Разлог томе био је улазак Османског царства у рат на страни Централних сила, чиме је пловидба кроз Босфор и Дарданеле била затворена за савезничко бродовље. Од тог момента, савезници су почели да користе српску државну територију и Дунав као комуникацијски правац за „тајне испоруке” наоружања и војне опреме из Француске и Енглеске за Русију. Испоруке су вршене под маском српске робе, захваљујући чињеници да је Србија поседовала слободну царинску зону у солунској луци. Ове пошиљке су укључивале најважније компоненте за потребе руске војне индустрије, као што су аутомобилски и авијонски мотори, авиони, аутомобили и резервни делови за њих, рефлектори, двогледи, оптика, радио-телеграфска опрема итд. Роба је превожена

¹⁵ *Руска војна помоћ Србији за време Првог светског рата*, зборник грађе, приредили Алексеј Ј. Тимофејев и Дарко Кремић (Београд: Институт за новију историју Србије, 2014), 44.

¹⁶ Д. Шаренац, *Топ, војник и сећање...*, 75 – 77.

¹⁷ Ј. В. Вишњаков, «На таласима Дунава...», 80.

¹⁸ *Руска војна помоћ Србији за време Првог светског рата...*, 45 – 46.

француским паробродима до формално неутралне луке Солун, а затим железницом до Параћина у Србији. Од Параћина до Зајечара роба је затим транспортована пругом уског колосека и камионима, а одатле пругом нормалног колосека до пристаништа Прахово на Дунаву. Одатле су пароброди и барже Весјолкинове Дунавске експедиције за посебне намене превозили робу до Ренија.¹⁹ Са супротне стране је око 45 конвоја са ратним материјалом, који су садржали артиљеријска оруђа, понтонске мостове, телефонски материјал, муницију, пушке, бензин и алкохол било послато из Русије у Србију. Од завршетка Колубарске битке (середина децембра 1914. године), па до 15. марта 1915. године из Русије у Србију достављена је војна опрема у вредности од 15.000.000 рубаља, док је из Француске за Русију преко Србије испоручено 206.000 пушака разног калибра и 231.544 гранате за пољску артиљерију.²⁰ Дунавом је вршено и пребацивање добровољаца, аустроугарских војника углавном српске националности, заробљених на руском фронту, чије је прикупљање одобрила руска влада. Рад на прикупљању добровољаца почео је у лето 1915. године.²¹ Прва група од 1.000 добровољаца из Русије стигла је Дунавом у Србију 27. септембра 1915. године. Од њих је формиран 4. добровољачки батаљон у саставу Добровољачког одреда под командом потпуковника Војина Поповића – војводе Вука.²² Ово пребацивање добровољаца Дунавом вршено је све до уласка Бугарске у рат у јесен 1915. године. Баш у то време налазила се на путу за Србију једна група добровољаца јачине седам официра и 250 подофицира и војника, која се због сврставања Бугарске на страну Централних сила и спречавања руске дунавске пловидбе морала вратити у Одесу.²³

Контрола над Дунавом је била од посебне важности и за Централне силе. Након уласка Османског царства у рат, уз моравско-вардарску долину, као најважнији пут фигурирао је дунавски пловни правац. Тада је за немачку и Аустроугарску Дунав био један од главних канала за превоз оружја и муниције ка новом савезнику

¹⁹ Ј. В. Вишњаков, „На таласима Дунава....”, 88 – 89.

²⁰ Исто, 92.

²¹ Југословенски добровољачки корпус у Русији. Прилог историји добровољачког покрета (1914 – 1918), (Београд: Војноисторијски институт ЈНА, 1954), 12 – 13.

²² Милан Мицић, *Српско добровољачко питање у Великом рату (1914 – 1918)*, Ново Милошево: Банатски културни центар (Београд: РДУ Радио-телевизија Србије, 2014), 38 – 39.

²³ Југословенски добровољачки корпус у Русији. Прилог историји добровољачког покрета (1914 – 1918), 13.

чија је стратешка позиционираност на мореузима била од пресудног значаја за спречавање изласка Русије на топла мора и даљи контакт са савезницима из редова Антанте. Због тога је било нужно да се „од Срба очисти обала Дунава од Оршаве до Видина”.²⁴ То је био и главни разлог за покретање здружене аустро-угарско-немачке и бугарске офанзиве на Србију у октобру 1915. године.

Артиљеријска припрема здружених аустроугарско-немачких снага за прелазак граничних река Дунава, Саве и Дрине почела је 5. октобра коректурним гађањем, да би се наредног дана поподне наставило ураганско дејство артиљерије свих калибара.²⁵ Ватра је била најснажнија код Београда и Смедерева али и код Текије, Рама, Обреновца и Шапца (на Сави). Немци су чак том приликом као ватрену подршку за прелазак 11. армије преко Дунава користили и опсадну батерију супертешких хаубица *M-Gerät 14* калибра 420 mm познатијих под називом „Дебела Берта”. Очевидац је записао да је „Смедерево запаљено, београдска предграђа претворена у рушевине, док су се ровови и заклони пунили лешевима”. Прелаз је почео ноћу 6/7. октобар, код Рама, где је 10 резервни корпус немачке 11. армије, након повлачења Срба изложених јакој артиљеријској ватри без тешкоћа прешао Дунав између ушћа Караша и Нере и код Базјаша. До 9. октобра сигуран мостобран формирао је и 4. резервни корпус у његовом суседству. Даље на западу, 3. армијски корпус је 8/9. октобар почео прелазак с обе стране Смедеревске аде, западно и источно од Смедерева и до вечери 9. октобра већ био на десној обали Дунава. На тај начин је 11. армија до 9. октобра располагала са три мостобрана на простору од Смедерева до Великог Градишта. На левом крилу непријатељске 3. армије код Београда, аустроугарски 8. армијски корпус је ноћу 6/7. октобар пребацио део својих снага на десну обалу Дунава источно од Калемегдана, које су се одржале захваљујући ватреној подршци са речних монитора. У исто време је немачки 22. резервни корпус успео да пребаци мањи део снага на јужну обалу Саве непосредно узводно од Аде Циганлије и да заузме западни и

²⁴ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 21.

²⁵ О офанзиви Централних сила на Србију 1915. године видети више: *Велики рат Србије за ослобођење и уједињење Срба, Хрвата и Словенаца*, књ. VIII – XIV (Београд: Главни Ђенералштаб, 1926 – 1928); Милан Зеленика, *Рат Србије и Црне Горе 1915* (Београд: Војноиздавачки завод „Војно дело”, 1954); *Österreich-Ungarns Letzter Krieg 1914 – 1918*, Bd. II – IV (Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, 1931 – 1933); *Der Weltkrieg 1914 – 1918*, Bd. VI, IX (Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 1933); Max Gallwitz, *Meine Führertätigkeit im Weltkriege 1914 – 1916* (Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 1929); Никола Недељ, *България във световната война (1915 – 1918)* (София: Армейски военно-издателски фонд, 1927).

источни део тог речног острва. И поред великих губитака које су претрпела оба непријатељска корпуса прелазак је настављен 7/8. октобар, па су након повлачења трупа Одбране Београда на ободу града, Аустроугари Немци 9. октобра заузели српску престоницу. На тај начин прелаз је успео на главним правцима: Аустроугарска 3. армија је већ 10. октобра подигла два моста преко Саве код Београда. Премошћавање Дунава представљало је ипак много тежи задатак, који 11. немачка армија није могла извршити док не превуче тежак понтонски материјал. То је било могуће урадити тек у моменту када се овлада читавом десном обалом Дунава од Београда до Смедерева и очисте минска поља. Из тих разлога фелдмаршал фон Макензен је своју 11. армију упутио да десним крилом крене преко Смедерева на запад, сматрајући да планско надирање без журбе најсигурније води ка циљу.²⁶ Иако је Дунав је представљао моћну баријеру, за чије премошћавање су били потребни велики људски, технички и организациони капацитети и далекосежне припреме нападача, та велика река овога пута није могла да задржи од прелазка велике и добро припремљене и опремљене непријатељске снаге. Ипак треба истаћи да је прелазак снага 11. немачке армије преко Дунава на делу фронта између Смедерева и Рама током напада на Србију представљао највећу речну десантну операцију у читавој дотадашњој војној историји.

Колапсом Србије 1915. године успостављена је директна саобраћајна веза између Немачке, Аустроугарске, Бугарске и Турске. Поред коришћења железнице, Централне силе су добиле могућност да након разминурања интензивније користе и дунавски пловни пут, који је оживео као никада до тада. Пловидба њихових бродова кроз Ђердап је била активна од 1916. до 1918. године. Само током 1917. и 1918. године кроз Ђердапску клисуру је прошло 7.925 шлепова са товаром од 3.002.465 тона.²⁷

Након Првог светског рата новооснована југословенска краљевина постала је чвориште целокупног пловидбеног система на Дунаву. Југославија је под својом контролом држала 12,5% од читавог пловног тока Дунава и 37,5% пловних путева река Дунавског слива.²⁸ На њеној територији налазиле су се неке од најважнијих инсталација за пловидбу Дунавом као на пример Сипски канал, који

²⁶ Petar Tomac, *Prvi svetski rat, 1914 – 1918* (Beograd: Vojnoizdavački zavod, 1973), 285 – 287.

²⁷ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 32.

²⁸ Исто, 15.

је омогућавао безбедан пролаз бродова кроз Ђердапску клисуру (Гвоздена врата). Захваљујући ратним репарацијама Југославија је дошла у посед најмоћније трговачке флоте на Дунаву. Након коначне расподеле аустроугарске трговачке флоте Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца добила је 97 речних бродова чија је снага мотора износила 27.235 КС, као и 806 баржи и танкера укупне носивости од 354.428 тона.²⁹ Југословенима су такође припала и четири монитора из састава аустроугарске речне ратне флотиле. Захваљујући овим чињеницама, у читавом периоду између два светска рата више од 40% југословенског робног извоза вршено је преко Дунава, а главне југословенске луке на Дунаву биле су развијеније и прометније од оних на јадранској обали. Према подацима Међународне дунавске комисије из 1936. године, Југославија је располагала са 1.109 пловних јединица, што је чинило 32,17% укупне флоте на Дунаву, која је бројала 3.448 пловила.³⁰

Крајем тридесетих година 20. века Дунав је такође играо изузетно важну улогу у снабдевању нацистичке Немачке сировинама и пољопривредним производима са Балкана, а посебно нафтом из Румуније. Стратегијски значај Дунавског базена порастао је и захваљујући плановима о изградњи канала Рајна – Мајна – Дунав ради повезивања Дунава са Северним морем и Атланским океаном и са Балтичким морем преко канала Дунав – Одра.³¹ Колики је био значај Дунава као пловног пута за немачку ратну привреду указује и чињеница да је још пре рата, када је у питању размена са Трећим рајхом, 39,6% југословенског извоза и 33,1% увоза обављано речним путем, док је 1938. године Румунија морским путевима слала у Немачку 682.652 тоне робе, а Дунавом чак 748.381 тону.³² Уочи Другог светског рата Дунав као пловни пут и Ђердапска клисура постали су поприште борби обавештајних служби обеју сукобљених страна. Британска обавештајна служба је припремала диверзантске акције чији је циљ био да се у сектору Ђердапске клисуре спрече немачки транспорти Дунавом.³³ Према плану, постојала су три могућа начина деловања. Први се односио на откуп бродова који су пловили под

²⁹ Исто, 52.

³⁰ Исто, 186.

³¹ Исто, 225.

³² Milan Ristiović, *Nemački „Novi poredak” i Jugoistočna Evropa 1940/41–1944/45* (Beograd: VINC, 1991), 272–273.

³³ Elizabeth Barker, *Britanska politika prema Jugoistočnij Evropi u II svjetskom ratu* (Zagreb: Globus, 1978), 51.

немачком заставом да би се тиме ослабила немачка трговачка флота. Други је ишао на подмићивање посада на бродовима на Дунаву и позивање дунавских pilota из Ђердапске клисуре да остану ван дужности уз пуну плату коју би им давали Британци. Трећи, најрадикалнији начин предвиђао је диврзије уз употребу експлозива ради урушавања стрмих литица Ђердапске клисуре у Дунав.³⁴

Од 1939. године па на даље било је много покушаја Британаца да онеспособе овај речни пролаз, али они нису дали никакве резултате. Према извештају оперативца SOE (Secret operation executive) Џорџа Тејлора (George Taylor) послатом из Атине 26. фебруара 1941. године рад Британаца на субверзијама на Дунаву на тлу Југославије почео је септембра 1939. године. Њихова идеја била је да се минира висока литица на јужној страни Казанске клисуре у нади да би се обрушила довољна количина стена и земље којом би се Дунав потпуно блокирао за неколико месеци. Акције Британаца на тајном бушењу ходника и комора биле су откривене у децембру 1939. године, када је била завршена тек десетина предвиђених радова. Послове на припреми минирања након тога преузео је југословенски Генералштаб. Британци су након тога преко својих веза у југословенским војним круговима све до априлског рата 1941. године безуспешно покушавали да наведу југословенски Генералштаб да заврши радове и да људи из војске активирају експлозив у прави час, без обзира на став југословенске владе. Југословенска влада и Генералштаб били су првих месеци 1941. године чврсто решени да не изазивају Немце, којима су дозволили да посеку дрвеће које је расло на литици изнад Казана и које је омогућавало Британцима раније да своје операције прикрију од посматрача на северној страни. У фебруару 1941. године за завршетак радова на минирању казанског гребена требало је око три месеца уколико би се радови изводили у тајности или око шест седмица уколико би се радови изводили претежно јавно. Британци су тада наставили са убеђивањем и политичким притисцима на кнеза намесника Павла Карађорђевића који им је од раније био наклоњен, као и подмићивањем високих југословенских званичника са циљем да се обнове радови за план „Казан”. У исто време предложили су југословенском Генералштабу и други план, који је по њима имао више изгледа на успех. План се састојао од истовременог дизања у ваздух бране на Гребену и Јуц брзаку. Резултат би био толико проширење реке да би се

³⁴ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 225 – 226.

дубина Гребен канала смањила испод нивоа пловности. Према плану, непосредно пре дизања бране у ваздух 16 бродова Шулцове флоте (Schultz) које су Британци купили почетком 1940. године за потребе диверзија, а потом предати југословенском Генералштабу, били би пуштени низ воду (по могућности натоварени цементом) и потопљени у Казанском теснацу. На тај начин Дунав би постао сувише плитак за пловидбу између Гребена и Јуца, док би Немцима требало много времена да уклоне потопљене бродове. Ту акцију могли су да изведу само Југословени, а Британска улога била би у томе да убеди генералштаб и кнеза намесника да изврше припреме за коначну акцију и преко утицаја војводе Илије Трифуновића – Бирчанина који се налазио на челу Удружења четника и сарађивао са Британцима, на југословенске официре, обезбеде да се акција изврши. Као завршни потез војвода Илија Трифуновић – Бирчанин требало је да обезбеди да група његових Чеха – диверзаната изврши препад на теснац Ђердапске клисуре и тамошњу железницу чије су се две локомотиве користиле за вучу реморкера и шлепова узводно кроз теснац, чеси су требали да скрену те локомотиве у реку и разоре пругу.³⁵ Како је Југославија била економски зависна од Трећег рајха, а политички и војни притисак нацистичке Немачке се све више осећао, земља је морала пажљиво да вага сваки свој потез како у међународној политици тако и по питању Дунава. О могућности британских саботажа на Ђердапу немачко Министарство иностраних послова извештавао је посланик у Београду Виктор фон Херен. Те акције су предупредиване у сарадњи са југословенским обавештајним службама. Због опасности од саботажа у ђердапском сектору спровођене су и посебне безбедносне мере у погледу кретања бродова и људи па је на предлог југословенског Министарства инсотраних послова основан Стални комитет за безбедност пловидбе на Дунаву. Осим тога југословенске власти су на Сипски канал као обезбеђење упутиле једну пешадијску чету, вод земаљске артиљерије и вод противавионских митраљеза из састава 9. пешадијског пука. Такође, из Новог Сада су упућени речни монитори *Драва* у Текију и *Сава* у Велико Градиште, као и четири моторна чамца у Кладово, Текију, Доњи Милановац и Велико Градиште.³⁶ Из наведених разлога сви британски планови остали су неостварени до краја априлског рата.

³⁵ Marko Pivac, „Rad britanske tajne službe u Jugoslaviji u predvečerje Aprilskog rata 1941. godine”, *Tokovi istorije*, 1 (2010), 211 – 212.

³⁶ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 227 – 228.

Крајем 1939. и почетком 1940. године француски генерал Максим Вејган (Maxime Weygand) је у комуникацији са југословенским, румунским, грчким и турским генералштабовима израдио планове о отварању балканског фронта против Немаца на Дунаву. Ти планови „пали су у воду” након пораза Француске у мају и јуну 1940. године.³⁷ Дунав као стратегијска препрека фигурирао је и у југословенским ратним плановима прављеним у годинама које су непосредно предходиле инвазији сила Осовине. Тако је према плану Р40 главна одбрамбена линија била Дунав – Сава – Уна – Велебит, након чега се предвиђало одступање ка југу после давања битке.³⁸

Колики је био значај Дунава за силе Осовине могло се видети у Априлском рату 1941. године, када су Немци на Дунаву и отпочели прве акције напада на Краљевину Југославију. У ноћи 5/6. април 1941. године око 2 часа иза поноћи једна ојачанља немачка получета као претходница ојачаног батаљона из специјалног пука *Бранденбург* је из Турн Северина у Румунији форсирала Дунав и препадом на иначе слабе југословенске снаге (једна пешадијска чета и један вод топова 80 mm) које су биле одговорне за његово обезбеђење, заузеле Сипски канал, најважнији од седам канала који су водили кроз Ђердапску клисуру. Користећи се добро организованом шпијунажом и саботажом код посаде на сектору Сип – Кладово, Немачки специјалци су заробили већи део југословенских снага, чиме су предухитрили јединице југословенске Речне флотиле да изврше планирано запречавање Сипског канала и обезбедиле пловидбу Дунавом.³⁹

Након окупације Југославије, један од најважнијих задатака за Осовину било је обезбеђење дунавске обале и осигурање овог воденог пута за несметану пловидбу немачких конвоја. У том тренутку снабдевање немачке ратне машинерије нафтом било је могуће готово искључиво из изворишта у Румунији. Готово 80% свих испорука горива из Румуније превожено је Дунавом. Према југословенским обавештајним извештајима из јула 1943. године поред Београда је

³⁷ О томе видети више: Далибор Денда, „Королство Југославија и француски планови отварања балканског фронта у 1939–1940 г.”, *Руски СБОРНИК: Истраживања по историји Русије*, 29 (2020), 601 – 619.

³⁸ Далибор Денда, *Шлем и шакача: војни фактор и југословенско-немачки односи (1918 – 1941)*, Нови Сад: Матица српска, 2019, 645 – 646.

³⁹ Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. godine. Uzroci i posledice poraza*, knj. 2, (Београд: Народна књига, Лjubljana: Партизанска књига, Титоград: Победа, 1984), 279 – 280.

дневно пролазило између 100 и 200 шлепова за превоз нафте.⁴⁰ Из тих разлога су југословенске обале Дунава биле веома строго и пажљиво чуване. Надзор над речним саобраћајем у обавештајном и контраобавештајном смислу било је у надлежности Центра за везу у Београду, док је контролу вршила бродска и речна полиција чија су се одељења и лучке капетније налазила у Земуну, Београду, Панчеву, Смедереву, Великом Градишту, Доњем Милановцу, Кладову и Прахову.⁴¹ Немачки гарнизони били су распоређени и у малим подунавским насељима каква су била Велико Градиште, Голубац, Добри и Доњи Милановац, док су немачки речни ратни бродови су такође често патролирали српским делом Дунава.⁴² Мада су покушаји диверзија припадника југословенског покрета отпора били многобројни, немачке окупационе снаге су успевале да држе безбедно у својим рукама подручје Ђердапске клисуре све до септембра 1944. године. Током савезничког бомбардовања Југославије које је трајало од априла до септембра 1944. године страдали су и неки градови на Дунаву, као и немачки транспорти који су превозили нафту. У том периоду Београд 11 пута, Земун четири пута, Нови Сад три пута и Смедерево два пута. Током ових акција савезници су успели да оштете два моста на Сави и Дунаву у Београду.⁴³ Немачке снаге су коначно потиснуте са доњег Дунава захваљујући незаустављивом напредовању Црвене армије дуж обала те реке крајем августа и почетком септембра 1944. године. Овај продор довео је до преласка Румуније и Бугарске на страну антифашистичке коалиције док су се савезничке совјетске трупе приближиле југословенским границама. Од тада Дунав поново добија улогу стратегијске препреке, али овај пут у корист Немаца. На совјетској страни, поред јединица Трећег украјинског фронта и делова јединица Другог украјинског фронта, значајну улогу у операцијама одиграла је и Дунавска речна ратна флотила. Дунавску флотилу која је формирана у лето 1944. године чинили су бригада оклопних чамаца (22 оклопна чамца, 10 полуглисера и 10 чамаца „ЗИС”), 4. самостална бригада речних бродова (монитор „Железњак”, 14 оклопних чамаца, 12 чамаца

⁴⁰ Милан Терзић, „Дунав, најважнији пловни пут између Европе и Истока (извештаји југословенској краљевској влади у другом светском рату)”, *Војноисторијски гласник*, 1 (2009), 76.

⁴¹ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 244.

⁴² М. Терзић, „Дунав, најважнији пловни пут између Европе и Истока (извештаји југословенској краљевској влади у другом светском рату)”, 74.

⁴³ М. Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав*, 253 – 255.

наоружаних „каћушама”, 22 чамца – миноловца и 15 полуглисера), пет копнених артиљеријских батерија, ПВО дивизион, батаљон маринаца и пратеће службе, односно све укупно око 6.500 људи.⁴⁴

Заједничка операција јединица Трећег украјинског фронта Црвене армије и Народноослободилачке војске Југославије довела је до ослобођења главног града Југославије Београда, 20. октобра 1944. године.⁴⁵ Након ослобођења Београда извиђачка група совјетских маринаца Дунавске флотиле ушла је 22. октобра релативно лако и у Нови Сад, који су науштале последње немачке јединице. Ипак Немци су се спемали да искористе Дунав као шороку и природну водену препреку и што дуже вна њој задрже јединице Црвене армије. Захваљујући томе, највећа битка на територији Југославије у Другом светском рату коју су водиле Црвена армија и Народноослободилачка војска Југославије одиграла се код села Батина у Барањи, на десној обали Дунава од 11. до 29. новембра 1944. године. Наиме, након формирања Сремског фронта јединице III украјинског фронта морале су да заобиђу немачку линију одбране и да поново пређу Дунав. За прелазак велике реке изабрана су три места: код Вуковара, Апатина и Батине. Главни удар био је планиран да се изведе код села Батина, које се налази на десној (хрватској) страни Дунава у подножју Беломанастирске греде која доминира са истока и запада над равницом. Немци су претворили Батину у јако упориште са неколико одбрамбених линија. Чињеница да је Дунав код Батине широк 500 метара те да је лева (српска) обала ниска и мочварна представљали су додатне проблеме за форсирање тог правца и пребацивање трупа. Значај заузимања ових положаја био је велики јер се иза Беломанастирске греде простирала широка равица без природних препрека на којој би у пуном залету и снази могло да се искористи дејство оклопних јединица Црвене армије. У Батинској бици учествовало је са немачке стране око 60.000 бораца и око 200 артиљеријских оруђа. Међу њима се поред Намаца борила и 13. СС «Хандар» дивизија састављена од босанско-херцеговачких муслимана као и мање хрватске и мађарске јединице. Са совјетске стране у бици је учествовала 57. армија III украјинског фронта ојачана са две бригаде Народноослободилачке војске Југославија (12. и 51.

⁴⁴ Алексеј Ј. Тимофејев, *Руси и Други светски рат у Југославији. Утицај СССР-а и руских емиграната на догађаје у Југославији 1941 – 1945* (Београд: Институт за новију историју Србије, 2011), 320, 323.

⁴⁵ Видети више: *Београдска операција* (Београд: Институт за војну историју Министарства одбране СССР и Војноисторијски институт ЈНА, 1989).²

војвођанска бригада) са око 90.000 војника и око 1.200 артиљеријских оруђа, док је ваздушну подршку пружала 17. ваздушна армија. Након дуготрајних и исцрпљујућих борби борци Црвене армије и НОВЈ успели су да споје батински и апатински мостобран, чиме је отворен пут на потезу Кнежеви Виногради – Бели Манастир, након чијег освајања је Црвена армија избила на операцијску просторију све до Балатонског језера. Дунав се ипак показао као снажна баријера и остао блокиран, јер су немачке и хрватске јединице упорно браниле прилазе граду Вуковару, а непријатељске артиљеријске јединице позиционирале у граду су сметале бродовима Дунавске флотиле да се попну узводно. Препад снага Црвене армије и НОВЈ на Вуковар 8. децембра 1944. године није успео, па је овај положај остао сметња за пловидбу на Дунаву све до пробоја Сремског фронта, априла 1945. године.⁴⁶ Тек након тога, читав ток Дунава на југословенској територији био је слободан за пловидбу. По завршетку рата Дунав је поново добио улогу прворазредне међународне комуникације од огромног значаја за привреду социјалистичке Југославије.

Река Дунав као важна саобраћајна и трговинска артерија за Србију је почела да игра значајну улогу тек крајем 19. и почетком 20. века, иако је она још као трибутарна кнежевина Отоманског царства била чланица Дунавске комисије. До тада је сав саобраћај на српском делу Дунава био у рукама аустроугарских паробродарских компанија. Осамостаљењу Србије у саобраћајном смислу у односу на Двојну монархију крајем 19. века допринео је како развој железница у Србији и на Балкану, тако и изградња Сипског канала и сопствене трговачке флоте на Дунаву. Значај Дунава као међународног пловног пута за српску спољну трговину дошао је нарочито до изражаја у време „Царинског рата” са Аустроугарском (1906 – 1911), када је том реком према Немачкој и румунским и руским ликама на Црном мору преусмерен велики део српског извоза, који је до тада углавном ишао у Двојну монархију. Саобраћајне могућности Дунава и балканских железница према Солуну, Варни и Константинопољу били су од пресудног значаја за српско привредно осамостаљење у односу на Аустроугарску које је тада извојевано. Након завршетка Првог светског рата Дунав који је великим делом свога тога пролазио кроз новонасталу Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца (Југославију) постао је главна жила куцавица југословенског трговачког саобраћаја,

⁴⁶ А. Ј. Тимофејев, *Руси и Други светски рат у Југославији. Утицај СССР-а и руских емиграната на догађаје у Југославији 1941 – 1945*, 326 – 333.

док је Краљевина као један од сукцесора Аустроугарске наследила и највећу комерцијалну флоту на Дунаву. Дунав је у првој половини 20. века одиграо значајну улогу као рута за снабдевање и стратегијска препрека у време рата Србије и и Централних сила. Дунавом се одвијало снабдевање Србије ратним материјалом из Русије, али су највећом европском реком у контра смеру ишле и испоруке савезничке војне опреме Русији која је преко Солуна и српских железница била даље усмеравана Дунавом бродовима експедиције посебне намене под командом капетана бојног брода Весјолкина, ка руској луци Рени. О значају Дунава као стратегијске препреке говори и чињеница да је аустроугарски и немачки прелазак Дунава у време офанзиве Централних сила на Србију у јесен 1915. године представљао и највећу амфибијску операцију у дотадашњој историји ратовања. Стратегијски значај југословенског дела Дунава на међународном плану нарочито је дошао до изражаја у периоду који је непосредно претходио Другом светском рату. Тај пловни пут био је најважнији за снабдевање Трећег рајха нафтом из Румуније као и рудама и прехранбеним производима из Југославије и Бугарске. Због тога је за Немце од посебног значаја било очување проходности Дунава пре свега у Ђердапској клисури и на Сипском каналу, где се она вештом диверзијом најлакше могла прекинути на дужи рок. Из тих разлога је и први задатак немачких инвазионих снага приликом напада на Краљевину Југославију априла 1941. године било баш заузимање и спречавање минирања Сипског канала. У току немачке окупације Србије од 1941. го 1944. године посебне мере безбедности примењиване су на Дунаву, тако да је он остао плован за немачку флоту све до продора трупа Црвене армије на доњи Дунав у лето и јесен 1944. године. Након ослобођења Београда и северних делова Србије (Војводина) код Батине на Дунаву се одиграла и највећа битка између Црвене армије и НОВЈ са једне и снага Осовине са друге стране на тлу Југославије. О томе колико је значајна стратегијска препрека Дунав био сведочи и чињеница да се и поред заједничких напора совјетских и југословенских трупа да ослободе Дунав за несметану пловидбу, то није десило све до пробоја Сремског фронта, априла 1945. године. Након рата Дунав је поново добио улогу прворазредне међународне привредне комуникације од прворазредног значаја за социјалистичку Југославију.

Colonel Prof. Dr. Dalibor Denda*

Senior Research Fellow

Strategic Research Institute, University of defense,

Belgrade, Serbia

THE DANUBE AS A SIGNIFICANT COMMUNICATION LINE AND STRATEGIC BARRIER FOR SERBIA/ YUGOSLAVIA IN THE FIRST HALF OF THE TWENTIETH CENTURY

Summary

At the beginning of twentieth century, the Danube, together with Sava River, formed the northern border of Serbia with Austria-Hungary. After the First World War ended, the newly established Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes controlled 588 km of the Danube, the second longest European river, which flowed through its territory from the border with Hungary to the border with Romania and Bulgaria. During the first half of the twentieth century, the Danube had two significant benefits for Serbia and Yugoslavia. First of all, it was a first-class international communication line of great importance for the national economy, especially for the Kingdom of Serbia that had no direct access to the sea. Secondly, it played the role of a strategic barrier during wartime. Its significant role was especially important for Serbia during the "Custom-" or "Pig"-War with Austria-Hungary from 1906 to 1911. In that period, Serbian goods were exported mostly via the Danube trade route in two directions: toward the Black Sea (Sulina) and Germany (Regensburg). As a result of this, Germany

* Email: dalibor.denda@mod.gov.rs

became the main trade partner of Serbia instead of the Dual Monarchy.

During the First World War, the Danube was a natural obstacle along the Austrian front and a strategic communication and supply line, not only for supplying Serbia from Russia, but also for supplying Russia with war materials from the allies (from Thessalonica via the Serbian railroads to the Danube port of Prahovo, and thence to Reni). It was also of significance for the Central Powers for the supply of Turkey and later Bulgaria. This was the main reason for the launch of a joint Austro-Hungarian, German, and Bulgarian campaign against Serbia in October 1915. During that campaign, the Germans crossed the Danube in what was at that time the greatest amphibious operation in history. After the First World War, the newly established Yugoslav Kingdom, thanks to war reparations, obtained the largest commercial fleet on the Danube.

During the interwar period more than 40% of Yugoslav goods were exported via the Danube. In the late 1930s, the Danube also played an important role in supplying Nazi Germany with raw materials from the Balkans and in particular with oil from Romania. The only suitable place to disable the supply of German war machinery was the Iron Gates gorge on the Yugoslav–Romanian Danube border. From 1939 on, there were many attempts by the Allies to disable this river passage. During 1939 and 1940, plans were developed by the French general Maxime Weygand, in concert with the Yugoslav, Romanian, Greek and Turkish General Staffs, on opening the Balkan front against the Germans on the Danube.

The significant value of the Danube was seen in April 1941, when the Germans actually began the Invasion of Yugoslavia; on the night of 5th April 1941, they captured the Yugoslav Army company guarding the Sip canal, the most important of 7 canals cut through the Iron Gates gorge. During the Second World War, the Allies bombed many ports on the Danube as well as German transports carrying oil. This supply line was definitively cut with

the joint Soviet and Yugoslav offensive that ended with the liberation of Belgrade. Furthermore, the biggest battle that occurred during the Second World War in Yugoslavia, fought by the Red Army and Yugoslav Peoples Liberation Army, took place at the village of Batina in Baranja on the right bank of the Danube from 11 to 29 November 1944.
