

*Далибор Денда*

PhD, экстраординарный профессор, ведущий научный сотрудник Института стратегических исследований Университета обороны, Белград, Сербия. 11000, Beograd, Veljka Lukića Kurjaka, 1. E-mail: dalibor.denda@mod.gov.rs

## **Дунай как важная коммуникационная артерия и стратегическая преграда для Сербии и Югославии в первой половине XX в.**

В первой половине XX в. Дунай был исключительно важен для Сербии, а затем и Югославии в двух смыслах. Во-первых, он служил коммуникационной линией, игравшей значительную роль в экономике, прежде всего Королевства Сербия. Во-вторых, он выполнял функцию стратегического барьера в военное время. Важность Дуная стала особенно очевидна в период так называемой Таможенной, или Свиной, войны с Австро-Венгрией в 1906–1911 гг., в результате которой Сербия завоевала экономическую независимость. Во время Первой мировой войны Дунай стал не только естественным препятствием на австрийском фронте, но и стратегической линией связи и снабжения как для стран Антанты, так и для Центральных держав. Контроль над рекой, вместе с установлением полного контроля над линией железной дороги Белград – Ниш – София – Константинополь стали главной причиной совместной австро-венгерской, немецкой и болгарской кампании против Сербии в октябре 1915 г. В ходе нее немцы пересекли Дунай на своем отрезке линии фронта, что на тот момент стало крупнейшей операцией по форсированию реки в военной истории. После Первой мировой войны Королевство Югославия благодаря репарациям получило крупнейший коммерческий флот на Дунае. В период между двумя мировыми войнами более 40% югославских товаров экспортировалось по Дунаю. В конце 1930-х годов возросла роль Дуная в снабжении нацистской Германии сырьем с Балкан, в особенности румынской нефтью. Единственным местом, пригодным для диверсионных операций с целью дестабилизации снабжения германской военной машины, было ущелье Железные Ворота – сужение течения Дуная на югославо-румынской границе. Важность Дуная показала Апрельская война 1941 г., когда Германия напала на Югославию в ночь с 5 на 6 апреля 1941 г., захватив охранявшийся армией Югославии Сипский канал – самый важный из семи каналов, прорубленных в Железных Воротах. Во время Второй мировой войны союзники бомбили многие порты на Дунае и германские корабли, перевозившие нефть. Снабжение было прервано совместной

советско-югославской наступательной операцией, завершившейся освобождением Белграда. Наконец, крупнейшее сражение Второй мировой войны в Югославии, данное Красной армией и Народно-освободительной армией Югославии, произошло 11–29 ноября 1944 г. близ деревни Батина в Баранье, на правом берегу Дуная.

*Ключевые слова:* Дунай, коммуникации, стратегический барьер, Сербия, Югославия, история, первая половина XX в.

Цитирование: Денда Д. Дунай как важная коммуникационная артерия и стратегическая преграда для Сербии и Югославии в первой половине XX в. // Центральноевропейские исследования. 2022. Вып. 5(14). М.: Институт славяноведения РАН; СПб.: Нестор-История, 2022. С. 57–79. DOI: 10.31168/2619-0877.2022.5.3.

В начале XX в. северная граница между Сербией и Австро-Венгрией проходила по рекам Дунай и Сава. Сербь контролировали 325 км течения Дуная, из которых 255 км приходились на границу с монархией Габсбургов (от Белграда до Текии) и около 70 км — с Румынией (от Текии до Радуетаца). После окончания Первой мировой войны новосозданному Королевству сербов, хорватов и словенцев досталось 588 км берега, протянувшегося от границы с Венгрией до Румынии и Болгарии<sup>1</sup>. В первой половине XX в. контроль над Дунаем приносил Сербии и Югославии двойную выгоду. Во-первых, он представлял собой важную с экономической точки зрения транспортную артерию, значение которой для Королевства Сербия было трудно переоценить, так как река обеспечивала ему выход в открытое море. Во-вторых, она служила стратегическим препятствием в военное время.

Хотя Сербия состояла членом Европейской дунайской комиссии со времени ее основания, — сначала как вассальное княжество в составе Османской империи, а с 1878 г. как независимое и международно признанное государство, — ей не удавалось вплоть до конца XIX в. создать торговый флот и воспользоваться собственным статусом придунайского государства. Главными конкурентами, препятствовавшими развитию сербского флота, стали мощное австрийское Первое дунайское пароходное общество и (с 1896 г.) венгерское пароходство *MFTR (MAHART)*<sup>2</sup>, которые располагали более чем

<sup>1</sup> Гулић 2014: 15.

<sup>2</sup> *Magyar (Királyi) Folyam- és Tengerhajózási RT* (ООО «Венгерское (королевское) речное и морское пароходство»), сокращенно *MFTR*, в 1954 г. преобразованное

200 пароходами и 1000 грузовых барж. Им принадлежала монополия на перевозку всех сербских товаров и пассажиров по Дунаю, который из-за неразвитости железнодорожной сети в Сербии представлял собой ее главную транспортную артерию. Высокие тарифы этих компаний, которые в четыре раза превосходили цены на аналогичные услуги в других регионах, должны были сделать Сербию зависимой от торговых кругов Вены, Будапешта и Триеста, а также в принципе помешать установлению торговых связей с Причерноморьем. Препятствием для последнего также служила, наряду с отсутствием собственного торгового флота и указанным состоянием железных дорог, низкая проходимость Дуная в районе Джердапского ущелья. Впрочем, обстановка начала стремительно меняться в 1890-е годы. В значительной степени этому поспособствовало строительство железной дороги в предыдущее десятилетие. А именно, во второй половине 1889 г. Сербия располагала 532,2 км железных дорог, 51 железнодорожной станцией, 27 паровозами, 127 пассажирскими и 701 грузовым составами<sup>3</sup>.

Позитивный опыт строительства и использования железных дорог все больше открывал сербской элите глаза на то, какие выгоды сулит развитие транспортной инфраструктуры. Решения сербской Народной скупщины, принятые в апреле 1890 г., а также льготы, предоставленные с целью основания Сербского пароходного общества, позволили тому приступить к работе уже три года спустя — 1 октября 1893 г.<sup>4</sup> Импульс развитию речного транспорта в Сербии придало открытие в 1896 г. Сипского канала, который, как предполагалось, «привяжет» сербскую торговлю к Австро-Венгрии. Это гидротехническое сооружение длиной в 1843 м и шириной в 80 м появилось на правом (сербском) берегу Джердапского ущелья. Трехметровая глубина в межень обеспечивала проход даже крупных речных судов. Цель строительства состояла в повышении пропускной способности Дуная. Работы обошлись в пять раз дороже, чем прокладка технически более совершенного Кильского канала. Если сравнивать тарифы обоих каналов, то в два раза были выше сборы за проход по первому и в три раза — за

*Magyar Hajózási Részvénytársaság* (ООО «Венгерское речное пароходство»), сокращенно *MAHART* (нрим. *непев.*).

<sup>3</sup> Stojanović 2011: 3–4.

<sup>4</sup> Гулић 2014: 151.

каждую тонну перевезенных грузов<sup>5</sup>. И все-таки благодаря Сипскому каналу, навигация по наиболее опасным участкам Джердапского ущелья стала легче и безопасней. В течение следующих 20 лет развитие Сербского пароходного общества происходило постепенно. К началу Первой мировой войны оно располагало шестью пассажирскими пароходами, шестью буксирами и 57 баржами общей мощностью 4880 лошадиных сил и грузоподъемностью в 27 380 т. В то время на Королевство Сербия приходилось 3,66 % моторных мощностей и 1,86 % грузоподъемности совокупного речного флота на Дунае<sup>6</sup>.

Для Сербии, воспринимавшейся в контексте международной торговли едва ли не как австро-венгерская колония, значение Дуная особенно выросло в начале XX в., а именно, в 1906–1911 гг., когда Белград повел борьбу за экономическую эмансипацию от двуединой монархии. К тому времени, когда Вена ввела запрет на ввоз сербской продукции, Австро-Венгрия была для Белграда главным торговым партнером, на долю которого приходилось 85 % сербского экспорта<sup>7</sup>. В тот момент Дунай сыграл важную роль для Сербии, озабоченной поиском новых рынков и поддержанием экономической стабильности. Дабы открыть путь своим товарам, Сербия планировала строительство железнодорожных путей, которые соединили бы с адриатическим побережьем порты на Дунае Радужевац (с портами Дуррес или Бар) и Кладово (через Ниш и турецкую территорию). А в соответствии с конвенцией о строительстве моста между Кладово и Турну-Северином, подписанной в Бухаресте 3 июля 1898 г., новая ветка была бы напрямую связана с румынской железнодорожной сетью<sup>8</sup>. В то время сербская продукция чаще всего перевозилась по Дунаю по двум маршрутам: к Черному морю (Сулина) и средним течением реки до Германии (Регенсбург). По Дунаю, Средиземному и Черному морям в основном переправляли зерно, чернослив и повидло. В результате предпринятой кампании Австро-Венгрия перестала выступать в роли главного торгового партнера Сербии, которым теперь стала Германия, потреблявшая более 40 % сербского экспорта<sup>9</sup>. Так

<sup>5</sup> Stojanović 2011: 3.

<sup>6</sup> Гулић 2014: 152–153.

<sup>7</sup> Stojanović 2011: 8.

<sup>8</sup> Гулић 2014: 191.

<sup>9</sup> Ђорђевић 1962: 504.

Сербия добилась экономической независимости. Хотя мощностей флота Сербского пароходного общества не хватало, оно сыграло важную роль в достижении этого результата.

### Доля в сербском экспорте, %<sup>10</sup>

Страна	до 1906 г.	1906 г.	1907 г.
Австро-Венгрия	86,5	41,96	15,78
Германия	5,63	26,64	40,4
Бельгия	0,49	8,75	15,97
Прочие	7,38	22,65	27,85

Стратегическое значение Дуная отчетливо проявилось в начале Первой мировой войны. Великая европейская река из-за своей ширины представляла мощное препятствие на пути нападавших на Сербию. Ведь для ее форсирования требовались огромные людские, технические и организационные ресурсы. Агрессору приходилось предпринимать масштабные и долгосрочные приготовления к переправе, что предоставляло оборонявшимся необходимое время для организации отпора<sup>11</sup>.

По сути, Первая мировая война и началась на Дунае, когда вечером 28 июля 1914 г. мониторы австро-венгерской речной флотилии *Temes*, *Bodrog* и *Szamos* открыли огонь по сербской столице Белграду. Тогда обстрелу подверглись позиции около железнодорожного моста, а также села на Топчидерском холме, а на рассвете следующего дня — станция беспроводного телеграфа, расположенная в Белградской крепости. К концу сентября городу был нанесен значительный материальный ущерб. По словам очевидца, «23 сентября, когда взошло солнце, крепость и город нельзя было узнать. Все разрушено, разрыто и изуродовано разрывами снарядов»<sup>12</sup>. В первые месяцы войны австро-венгерская Дунайская флотилия продемонстрировала эффективность в обстреле и остальных сербских прибрежных городов и оборонительных позиций сербских войск, а также в уничтожении сербских судов. Снаряды падали на Велико-Градиште, а в районе Костолаца обстрелу подверглись сербские патрули<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Подробнее см.: Денда 2021.

<sup>12</sup> Шаренац 2014: 105–106.

<sup>13</sup> Гулић 2014: 25.

В тот период Дунай как судоходный путь использовался для снабжения сербской армии необходимым оружием и снаряжением, поставляемым из России. С этой целью в сентябре 1914 г. российская сторона сформировала Дунайскую экспедицию особого назначения во главе с капитаном 1-го ранга М. М. Веселкиным. Экспедиция действовала от российского порта Рени на Дунае до сербской пристани Прахово. Два первых конвоя с помощью прибыли в Сербию 21 октября и 24 ноября 1914 г.<sup>14</sup>, благодаря чему сербской армии удалось остановить австро-венгерское наступление и очистить государственную территорию Сербии от войск неприятеля. После этого, дабы парализовать действия австро-венгерской Дунайской флотилии и обезопасить навигацию сербских и российских судов по нижнему течению Дуная, союзники в конце 1914 — начале 1915 г. отправили в Сербию несколько батарей тяжелой береговой артиллерии, русский отряд моряков-минеров<sup>15</sup> и патрульные катера.

Первыми в ноябре 1914 г. прибыли два французских орудия, в конце года — два российских, а в марте 1915 г. — четыре британских батареи по два орудия в каждой, а также еще одна французская береговая пушка. Орудия расположились на доминирующих высотах вдоль берега. Одна британская батарея в составе двух длинных орудий калибра 120 мм поставлена под Белградом — справа от разрушенного железнодорожного моста через Саву, а еще два орудия — в районе Велики-Врачар (в настоящее время — верхняя точка Звездарского леса в Белграде)<sup>16</sup>. Одна русская батарея в составе двух орудий калибра 152 мм, прибывших из Очакова, находилась рядом с церковью Ружица на Калемегдане, а вторая (две пушки калибра 75 мм) — в нижней крепости<sup>17</sup>. Французская береговая батарея в составе трех орудий калибра 140 мм располагалась на Топчидерском холме вместе с еще двумя английскими батареями калибра 120 мм<sup>18</sup>. В феврале 1915 г. из России в Сербию под командованием старшего лейтенанта Семенова отправился отряд саперов, которому предстояло расставлять мины и железные сети вблизи австрийского

<sup>14</sup> Вишняков 2019: 78–79.

<sup>15</sup> Каширин 2010.

<sup>16</sup> Шаренац 2014: 75–77.

<sup>17</sup> Руска војна помоћ Србији за време Првог светског рата / приред. Д. Кремић, А. Ј. Тимофејев. Београд: Институт за новију историју Србије, 2014. С. 44.

<sup>18</sup> Шаренац 2014: 75–77.

берега и в Джердапском ущелье, а также бронированные патрульные катера «Кинжал» и «Сабля» под командованием мичманов Иванова и Шахова<sup>19</sup>. Необходимо, разумеется, упомянуть русских инженеров под командованием инженер-полковника Доброва, которые налаживали и поддерживали речные переправы в тылу сербской армии, готовили понтонный парк для форсирования Савы и Дуная, а также российскую зенитную батарею орудий калибра 76 мм под командованием капитана М. С. Миклашевского, которая, находясь на позициях у села Велика-Каменица, прикрывала дунайский порт Кладово (в августе-сентябре 1915 г. ей удалось сбить три вражеских самолета)<sup>20</sup>. Благодаря их действиям навигация по нижнему течению Дуная оставалась почти безопасной для кораблей союзников вплоть до падения Сербии осенью 1915 г.

Не должно удивлять то, какое значение Россия придавала защите сербского берега Дуная, так как в конце 1914 г. тот превратился в важный коридор снабжения ее военными материалами, поставлявшимися союзниками. Причиной послужило вступление Османской империи в войну на стороне Центральных держав, в результате чего Босфор и Дарданеллы оказались закрытыми для кораблей Антанты. С этого времени союзники стали использовать территорию Сербии и Дунай для осуществления «тайных поставок». Тот факт, что Сербия располагала в порту Салоник свободной таможенной зоной, сделал возможным отправку французского и британского оружия и военного оборудования, прибывавших в Россию под этикеткой «товаров из Сербии». Эти поставки включали важнейшие компоненты, необходимые российской военной промышленности, а именно, автомобильные и авиационные двигатели, самолеты, автомобили и автозапчасти, прожектора, бинокли, оптику, радио и телеграфное оборудование и т. д. Все это перевозилось французскими пароходами до формально нейтрального порта Салоники, а оттуда — по железной дороге до города Парачин в Сербии. От Парачина до Заечара груз транспортировали в фургонах и по узкоколейке, а от Заечара — по обычной железной дороге до порта Прахово на Дунае. Оттуда суда и баржи экспедиции под командованием Веселкина плыли до

<sup>19</sup> Вишняков 2019: 80.

<sup>20</sup> Руска војна помоћ Србији за време Првог светског рата / приред. Д. Кремић, А. Ј. Тимофејев. Београд: Институт за новијисторију Србије, 2014. С. 45–46.

Рени<sup>21</sup>. В противоположном направлении 45 конвоев перевезли из России в Сербию артиллерийские орудия, понтонные мосты, материалы для налаживания телефонной связи, боеприпасы, винтовки, бензин и спирт. Со времени Колубарской битвы (середина декабря 1914 г.) до 15 марта 1915 г. из России в Сербию прибыли военные материалы общей стоимостью в 15 млн рублей. В то же время Франция через Сербию поставила России 206 тыс. винтовок разного калибра и 231 544 снаряда для полевой артиллерии<sup>22</sup>. Также по Дунаю осуществлялась переброска добровольцев — попавших в русский плен австро-венгерских солдат, преимущественно сербов. Их вербовка, одобренная российским правительством, началась летом 1915 г.<sup>23</sup> Первая тысяча добровольцев прибыла в Сербию по Дунаю 27 сентября 1915 г. Они сформировали 4-й добровольческий батальон в составе Добровольческого отряда под командованием подполковника Воина Поповича — воеводы Вука<sup>24</sup>. Переброска добровольцев по Дунаю продолжалась до вступления в войну Болгарии осенью 1915 г. Именно в этот момент в Сербию направлялась группа добровольцев в составе семи офицеров и 250 унтер-офицеров и солдат, которым из-за решения Болгарии, закрывшей Дунай для российских судов, пришлось вернуться в Одессу<sup>25</sup>.

Центральные державы придавали огромное значение установлению контроля над Дунаем, который, наряду с Моравско-Вардарской долиной, рассматривался после вступления в войну Османской империи в качестве важнейшей транспортной артерии. Германия и Австро-Венгрия использовали Дунай как один из главных маршрутов поставок вооружений и боеприпасов новому союзнику, контроль которого над проливами имел стратегическое значение. Закрытие выхода в теплые моря не позволяло России поддерживать связи с союзниками по Антанте. Поэтому требовалось «очистить от сербов берег Дуная от Оршовы до Видина»<sup>26</sup>. Это и послужило главной причиной

<sup>21</sup> Вишняков 2019: 88–89.

<sup>22</sup> Вишняков 2019: 92.

<sup>23</sup> Југословенски добровољачки корпус у Русији. Прилог историји добровољачког покрета (1914–1918). Београд: Војноисторијски институт ЈНА, 1954. С. 12–13.

<sup>24</sup> Мишић 2014: 38–39.

<sup>25</sup> Југословенски добровољачки корпус у Русији. Прилог историји добровољачког покрета (1914–1918). Београд: Војноисторијски институт ЈНА, 1954. С. 13.

<sup>26</sup> Гулић 2014: 21.



совместного австро-венгерско-германского и болгарского наступления на Сербию в октябре 1915 г.

Австро-венгерско-германские силы, намеревавшиеся форсировать приграничные реки Дунай, Саву и Дрину, 5 октября приступили к артиллерийской подготовке, которая началась с пристрелки и продолжилась на следующий день после полудня шквальным огнем из орудий всех калибров.<sup>27</sup> Наиболее сильному обстрелу подверглись Белград и Смедерево, а также Текия, Рам, Обреновац и Шабач (на Саве). Немцы тогда с целью огневой поддержки 11-й армии, форсировавшей Дунай, использовали и батарею супертяжелых осадных гаубиц М14 калибра 420 мм, известных как «Большая Берта». По словам очевидца, «Смедерево охватил огонь, белградские предместья превратились в развалины, а траншеи и укрытия наполнились трупами». Переправа началась ночью с 6 на 7 октября в районе Рама, где 10-й резервный корпус 11-й германской армии после отступления подвергшихся артиллерийскому обстрелу сербов беспрепятственно форсировал Дунай между впадения в него рек Караш и Нера, а также в районе Базияша. Действовавший по соседству 4-й резервный корпус до 9 октября занимался возведением надежных предмостных укреплений. Западнее 3-й армейский корпус 8–9 октября приступил к переправе по обе стороны острова Смедеревская ада (с западной и восточной стороны Смедерево) и к вечеру 9 октября уже занял позиции на правом берегу Дуная. Таким образом, к 9 октября 11-я армия располагала тремя предмостными укреплениями на отрезке от Смедерево до Велико-Градиште. На левом фланге неприятельской 3-й армии действовавший в районе Белграда австро-венгерский 8-й корпус в ночь с 6 на 7 октября перебросил часть своих сил на правый берег к востоку от Калемегдана, которым удалось закрепиться благодаря огневой поддержке речных мониторов. Одновременно германский 22-й резервный корпус сумел переправить небольшой отряд на южный берег Савы непосредственно вверх по течению от острова Ада-Циганлия и занял его западную и восточную часть. Несмотря на

---

<sup>27</sup> О наступлении Центральных держав на Сербию в 1915 г. подробнее см., например: *Недевъ Н.* България въ свѣтовната война (1915–1918). София: Армейски военнo-издателски фондъ, 1927. 167 с.; *Gallwitz M.* Meine Führertätigkeit im Weltkriege 1914–1916, Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 1929. 528 S.; Glaise-Horstenau (Hrsg.) 1931; Glaise-Horstenau (Hrsg.) 1932; Зеленика 1954; Reichsarchiv (Hrsg.) 1931, Reichsarchiv (Hrsg. 1932).

большие потери, оба неприятельских корпуса продолжили переправу 7–8 октября. В результате после отступления отрядов Обороны Белграда на окраины города 9 ноября австро-венгерские и германские войска заняли сербскую столицу. Таким образом форсирование оказалось успешным на главных направлениях: 3-я австро-венгерская армия уже 10 октября соорудила два моста через Саву в районе Белграда. Однако возведение моста через Дунай представляло собой гораздо более тяжелую задачу, решить которую 11-я германская армия не могла без подвоза тяжелых понтонных материалов. Кроме того, для этого требовалось овладеть всем правым берегом Дуная от Белграда до Смедерево, а также обезвредить минные поля. Поэтому фельдмаршал Макензен направил правый фланг своей 11-й армии на запад от Смедерево, полагая, что неспешное планомерное наступление гарантирует достижение цели<sup>28</sup>. Хотя Дунай представлял собой мощное препятствие, и сооружение переправы через него требовало значительных людских, технических и организационных ресурсов, а также заблаговременных приготовлений, на этот раз великая река не смогла остановить многочисленные, хорошо подготовленные и снаряженные силы противника. Следует подчеркнуть, что переход 11-й германской армии через Дунай на участке фронта между Смедерево и Рамом стал крупнейшей речной десантной операцией в военной истории на тот момент.

Поражение Сербии в 1915 г. позволило установить прямое транспортное сообщение между Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией. Наряду с железной дорогой Центральные державы получили возможность задействовать и дунайский коридор, который стал использоваться как никогда ранее. Навигация судов перечисленных государств через Джердап активно продолжалась с 1916 по 1918 г. Только в течение 1917–1918 гг. через ущелье прошло 7925 барж, которые перевезли 3 002 465 т грузов<sup>29</sup>.

После Первой мировой войны Королевство СХС превратилось в центральный узел всей навигационной системы на Дунае. Югославия контролировала 12,5% судоходного течения Дуная и 37,5% судоходного течения рек дунайского бассейна<sup>30</sup>. На ее территории

<sup>28</sup> Томас 1973: 285–287.

<sup>29</sup> Гулић 2014: 32.

<sup>30</sup> Гулић 2014: 15.

находились некоторые наиболее значимые для навигации сооружения, как, например, Сипский канал, который обеспечивал безопасный проход через Джердапское ущелье (Железные Ворота). Благодаря военным репарациям королевство располагало мощнейшим торговым флотом на Дунае. После окончательного раздела австро-венгерского флота югославы получили 97 речных судов совокупной мощностью 27 235 лошадиных сил, а также 807 барж и танкеров грузоподъемностью 354 428 т<sup>31</sup>. Белграду также достались четыре вражеских монитора. Благодаря этому в течение всего межвоенного периода более 40 % югославского экспорта товаров осуществлялось через Дунай, а основные речные порты, по сравнению с «конкурентами», находившимися на Адриатическом побережье, отличались более высокой торговой активностью и уровнем развития. Согласно данным Международной дунайской комиссии от 1936 г., Югославия располагала 1109 плавсредствами, что составляло 32,17 % совокупного флота на Дунае, который насчитывал 3448 судов<sup>32</sup>.

В конце 1930-х годов Дунай играл исключительно важную роль в поставках с Балкан полезных ископаемых, в первую очередь румынской нефти, а также сельскохозяйственных продуктов, предназначенных нацистской Германии. Росту стратегического значения дунайского бассейна способствовали планы строительства канала Рейн — Майн — Дунай, который связал бы Дунай с Северным морем и Атлантическим океаном, а также с Балтийским морем через канал Дунай — Одер<sup>33</sup>. Значение дунайского судоходного маршрута для германской военной промышленности иллюстрируется тем фактом, что еще до войны 39,6 % югославского экспорта в Третий рейх и 33,1 % импорта осуществлялось по реке, а Румыния в 1938 г. отправила в Германию по морю 682 652 т товаров, а по Дунаю — 748 381 т<sup>34</sup>.

Накануне Второй мировой войны Дунай как транспортный коридор и Джердапское ущелье стали объектами противостояния разведывательных служб противоборствующих сторон. Британская разведка готовила диверсионные акции, направленные на то, чтобы в районе Джердапского ущелья воспрепятствовать транспортному

<sup>31</sup> Гулић 2014: 52.

<sup>32</sup> Гулић 2014: 186.

<sup>33</sup> Гулић 2014: 225.

<sup>34</sup> Ristović 1991: 272–273.

сообщению в интересах Германии<sup>35</sup>. Согласно разработанному плану, имелось три варианта действий. Первый состоял в выкупе плававших под германским флагом кораблей, что ослабило бы торговый флот рейха. Второй предусматривал подкуп корабельных команд и убеждение лоцманов отказаться от прохода судов через ущелье в обмен на полную плату, которую бы им выплачивали британцы. Согласно третьему, наиболее радикальному, следовало с помощью взрывчатки обрушить в протекавшую по дну ущелья реку нависавшие над ней скалы<sup>36</sup>.

С 1939 г. британцы предприняли немало попыток в указанном направлении, однако все они закончились неудачно. Согласно донесению сотрудника Управления специальных операций Джорджа Тейлора, отправленному из Афин 26 февраля 1941 г., британцы развернули диверсионную деятельность на Дунае в сентябре 1939 г. Предполагалось заминировать высокую скалу на южной стороне ущелья Казан, дабы обрушилась достаточная масса камней и земли, чтобы полностью заблокировать Дунай на несколько месяцев. Тайная подземная прокладка британцами туннелей была обнаружена в декабре 1939 г., когда удалось завершить лишь десятую часть необходимых работ. После этого подготовкой минирования занялся югославский Генеральный штаб. Вплоть до Апрельской войны 1941 г. британцы посредством своих связей в югославских военных кругах безуспешно пытались убедить Генштаб закончить приготовления и в нужный час совершить подрыв, невзирая на позицию гражданских властей. Однако правительство и Генштаб в первые месяцы 1941 г. твердо придерживались позиции, что не следует провоцировать немцев, которым было разрешено срубить деревья, росшие на скалах над Казаном. Раньше эта растительность служила маскировкой для британцев, активность которых оставалась незаметной для наблюдателей с северной стороны ущелья. В феврале 1941 г. для завершения приготовлений по минированию казанского хребта требовалось еще около трех месяцев, если бы работы проводились тайно, и около шести недель, если бы их не приходилось скрывать. Лондон не прекращал оказывать политическое давление на князя-регента Павла Карагеоргиевича, который издавна был настроен пробритански, а также подкупать

<sup>35</sup> Barker 1978: 51.

<sup>36</sup> Гулић 2014: 225–226.

югославских высших чиновников, от которых требовалось возобновить выполнение плана «Казан». Параллельно британцы предложили югославному Генштабу новый план, который им казался более реалистичным. Предполагалось одновременно подорвать плотину на Гребене и стремнине Юц, результатом чего стало бы такое снижение уровня воды в канале Гребен, что он перестал бы быть судоходным. Согласно этому плану, непосредственно перед взрывом следовало пустить вниз по течению 16 кораблей флотилии Шульца, купленных британцами в начале 1940 г. для проведения диверсий и переданных затем югославному Генштабу. Нагруженные цементом суда были бы затоплены в Казанском ущелье, что сделало бы реку между Гребеном и Юцом слишком мелкой. После этого немцам потребовалось бы много времени, чтобы убрать корабли со дна. Эту операцию могли реализовать только югославы, а задача британцев состояла в том, чтобы убедить Генштаб и князя-регента закончить подготовку к ней. Воздействовать на офицеров, от которых непосредственно зависело выполнение задуманного, предполагалось через воеводу Илию Трифуновича-Бирчанина (1877–1943), который возглавлял Объединение четников и сотрудничал с британцами. В качестве последней подготовительной меры Трифунович должен был отправить группу подчинившихся ему чехов-диверсантов совершить диверсию на железной дороге, проходившей по дну Джердапского ущелья. Чехам следовало разрушить железнодорожное полотно и направить в реку два паровоза, которые перетаскивали вверх по течению буксиры и баржи<sup>37</sup>. Ввиду того, что Югославия находилась в экономической зависимости от Третьего рейха, а его политическое и военное давление становилось все более заметным, Белграду приходилось тщательно взвешивать каждый свой шаг на международной арене в целом и по дунайскому вопросу в частности. О вероятности британского саботажа в районе Джердапа германскому МИД докладывал посланник в Белграде Виктор фон Херен. Эти действия предотвращались в сотрудничестве с югославскими разведывательными службами. Из-за опасности диверсий на Джердапском отрезке предпринимались меры в интересах безопасности передвижения как людей, так и судов. По предложению югославского МИД, был сформирован Постоянный комитет по безопасности судоходства на Дунае. Кроме того, югославские власти

---

<sup>37</sup> Pivac 2010: 211–212.

отправили для охраны Сипского канала пехотную роту, артиллерийский взвод, а также взвод зенитных пулеметчиков из состава 9-го пехотного полка. Из Нови-Сада прибыли речные мониторы «Драва» (в Текию) и «Сава» (в Велико-Градиште), а также четыре моторных катера в Кладово, Текию, Дони-Милановац и Велико-Градиште<sup>38</sup>. Все перечисленное сделало невозможным выполнение британских планов до начала Апрельской войны.

В конце 1939 — начале 1940 г. французский генерал Максим Вейган (1867–1965), поддерживавший связи с югославским, румынским, греческим и турецким генштабами, разработал планы открытия балканского фронта на Дунае против немцев. Эти планы утратили смысл после поражения Франции в мае-июне 1940 г.<sup>39</sup> Дунай как стратегическая преграда фигурировал и в югославских планах, которые составлялись в годы, предшествовавшие вторжению сил Оси. Так, согласно плану Р40, оборонительная линия проходила по следующим географическим объектам: Дунай — Сава — Уна — Велебит. После генерального сражения предполагалось отступление в южном направлении<sup>40</sup>.

Апрельская война 1941 г. показала, какое значение придавали силы Оси Дунаю, с которого началось вторжение немцев в Королевство Югославия. В ночь с 5 на 6 апреля в 2 часа утра усиленная германская полурота — авангард усиленного батальона из состава полка «особого назначения» Бранденбург — из Турну-Северина (Румыния) форсировала Дунай и, атаковав югославские силы (пехотную роту и взвод орудий калибра 80 мм), заняла Сипский канал — важнейший из семи каналов, которые вели через Джердапское ущелье. Прибегнув к шпионажу и саботажу, немцы сумели обеспечить беспрепятственное судоходство по Дунаю, а именно, взяли в плен большую часть гарнизона, дислоцированного в секторе Сип — Кладово, и помешали югославской речной флотилии перекрыть Сипский канал, что предусматривал имевшийся план<sup>41</sup>.

Вслед за оккупацией Югославии перед странами Оси встала задача охраны побережья Дуная и обеспечения безопасности прохода по реке германских конвоев. В этот момент румынские месторождения

<sup>38</sup> Гулић 2014: 227–228.

<sup>39</sup> См.: Денда 2020: 601–619.

<sup>40</sup> Денда 2019: 645–646.

<sup>41</sup> Terzić 1984: 279–280.

служили едва ли не единственным источником снабжения германской военной машины нефтью. Почти 80 % поставок горючего осуществлялось Румынией по Дунаю. Согласно данным югославской разведки, относящимся к июлю 1943 г., ежедневно мимо Белграда проходило от 100 до 200 барж, груженных нефтью<sup>42</sup>. Поэтому неудивительно, что югославский берег Дуная охранялся весьма строго. В разведывательном и контрразведывательном отношении надзор над навигацией осуществлялся Центром связи в Белграде, а контроль — судоходной и речной полицией, отделения которой находились в Земуне, Белграде, Панчево, Смедерево, Велико-Градиште, Дони-Милановаце, Кладово и Прахово<sup>43</sup>. Немецкие гарнизоны имелись даже в небольших придунайских городках Голубац, Добра и Дони-Милановац, а военные корабли рейха регулярно патрулировали сербский участок Дуная<sup>44</sup>.

Несмотря на многочисленные диверсии, совершенные югославским движением сопротивления, германским оккупационным силам вплоть до сентября 1944 г. удавалось надежно контролировать район Джердапского ущелья. В результате налетов авиации союзников, предпринятых в апреле-сентябре 1944 г., ущерб был нанесен как некоторым городам на Дунае, так и, разумеется, немецким транспортам, перевозившим нефть. За это время Белград подвергся бомбежкам 11 раз, Земун — 4, Нови-Сад — 3 и Смедерево — 2. В столице были разрушены два моста на Дунае<sup>45</sup>. Неудержимое наступление Красной армии в конце августа — начале сентября 1944 г. и ее приближение к югославской границе имели следствием отступление германских сил из районов нижнего течения Дуная, а также переход Румынии и Болгарии на сторону антигитлеровской коалиции. С этого времени снова увеличилось значение Дуная как стратегической преграды, однако на этот раз — в интересах немцев. Что касается советской стороны, важную роль в наступательных операциях сыграли не только соединения 3-го и 2-го Украинских фронтов, но и Дунайская речная флотилия, сформированная летом 1944 г. В ее состав входила бригада бронекатеров (22 бронекатера, 10 полуглиссеров и 10 катеров «ЗИС»), 4-я самостоятельная бригада речных кораблей (монитор

<sup>42</sup> Терзић 2009: 76.

<sup>43</sup> Гулић 2014: 244.

<sup>44</sup> Терзић 2009: 74.

<sup>45</sup> Гулић 2014: 253–255.

«Железняков», 14 бронекатеров, 12 катеров, вооруженных системами залпового огня «Катюша», 22 минных катера и 15 полуглиссеров), 5 сухопутных артиллерийских батарей, зенитный дивизион, батальон морской пехоты и тыловые службы. Всего около 6500 человек<sup>46</sup>.

20 октября 1944 г. совместная операция соединений 3-го Украинского фронта Красной армии и НОАЮ закончилась освобождением столицы Югославии Белграда<sup>47</sup>. После этого, 22 октября, разведывательная группа советских морских пехотинцев из состава Дунайской флотилии, не встречая серьезного сопротивления, вошла в Нови-Сад, из которого отступали последние германские части. Тем не менее немцы не отказывались от намерения использовать Дунай как широкую природную водную преграду, дабы как можно дольше удерживать Красную армию. Поэтому крупнейшее сражение Второй мировой войны на территории Югославии, в котором участвовали Красная армия и НОАЮ, состоялось 11–29 ноября 1944 г. в районе села Батина в Баранье — на правом берегу Дуная. А именно, после формирования Сремского фронта частям 3-го Украинского фронта пришлось обходить германскую линию обороны и снова форсировать Дунай. Переправа должна была состояться в трех местах: Вуковаре, Апатине и Батине. Главный удар пришелся на последнее село, которое находилось на правом (хорватском) берегу Дуная у подножья Беломанастирской гряды, с востока и запада доминировавшей над равниной.

Немцы превратили Батину в мощное укрепление с несколькими линиями обороны. Ширина Дуная в районе села составляет 500 м, а левый (сербский) берег низкий и болотистый, что дополнительно затрудняло форсирование реки и переброску войск. Важность овладения этими позициями состояла в том, что позади Беломанастирской гряды простиралась широкая равнина без природных препятствий, на которой можно было в полной мере использовать возможности бронетанковых войск Красной армии. В Батинском сражении с германской стороны участвовало около 60 тыс. солдат (200 артиллерийских орудий), в числе которых находилась 13-я дивизия СС «Ханджар», составленная из мусульман Боснии и Герцеговины, а также небольшие хорватские и венгерские части. Им противостояла 57-я армия

<sup>46</sup> Тимофе́ев 2011: 320, 323.

<sup>47</sup> Подробнее: Hamović, Biriuzov 1989.



3-го Украинского фронта, усиленная двумя бригадами НОАЮ (21-я и 51-я Воеводинские бригады). Общая численность советско-югославских войск составляла 90 тыс. солдат (1200 орудий), воздушную поддержку которым оказывала 17-я воздушная армия. После продолжительных и изнурительных боев частям КА и НОАЮ, форсировавшим Дунай в районе Батины и Апатина, удалось соединиться, что открыло путь для наступления от селения Кнежеви-Виногради к городу Бели-Манастир. После занятия последнего перед частями КА открылся оперативный простор вплоть до озера Балатон. Дунай все-таки оказался трудно преодолимым препятствием, что выразилось в упорстве, с которым германские и хорватские части обороняли подступы к городу Вуковар. При этом артиллерия противника, размещенная в городе, не позволяла кораблям Дунайской флотилии подняться вверх по течению реки. Штурм Вуковара, предпринятый Красной армией и НОАЮ 9 декабря 1944 г., не принес успеха. Поэтому проход по Дунаю оставался заблокированным вплоть до прорыва Сремского фронта в апреле 1945 г.<sup>48</sup> Только после этого Дунай на всем его югославском отрезке открылся для судоходства. По окончании войны река снова стала играть роль важнейшей международной транспортной артерии, имевшей первостепенное значение для народного хозяйства социалистической Югославии.

Для Сербии Дунай приобрел транспортное и торговое значение только в конце XIX — начале XX в., хотя страна являлась членом Дунайской комиссии, еще будучи вассальным княжеством в составе Османской империи. До указанного времени вся навигация по сербскому участку реки находилась в руках австро-венгерских пароходных компаний. Транспортная зависимость Сербии от Двуетидной монархии уменьшилась в конце XIX в. благодаря развитию железнодорожной сети в стране и на Балканах в целом, а также сооружению Сипского канала на Дунае и строительству собственного торгового флота. Для внешнеторговых связей Сербии значение Дуная как международной судоходной артерии особенно проявилось во время Таможенной войны с Австро-Венгрией (1906–1911). Тогда значимая часть сербского экспорта, который ранее по большей части предназначался Австро-Венгрии, стала перевозиться по реке в Германию, а также в румынские и российские порты на Черном море. Решающее

---

<sup>48</sup> Тимофе́ев 2011: 326–333.

значение для экономической независимости Сербии от мощного соседа, достигнутой в указанные годы, имело транспортное сообщение с Салониками, Варной и Константинополем, обеспечивавшееся как по Дунаю, так и посредством балканских железных дорог. После окончания Первой мировой войны Дунай, немалый отрезок которого приходился на вновь сформированное Королевство сербов, хорватов и словенцев, стал его главным торговым коридором. При этом Югославия, будучи одной из наследниц Австро-Венгрии, получила в свое распоряжение крупнейшую дунайскую коммерческую флотилию.

В первой половине XX в., и особенно в ходе войны Сербии с Центральными державами, Дунай играл важную роль как канал снабжения и как стратегическая преграда. По реке в Сербию прибывали военные поставки из России, а в обратном направлении от союзников шли поставки военного снаряжения, которое от Салоник перевозилось по сербским железным дорогам и по Дунаю до российского порта Рени — на судах экспедиции особого назначения под командованием капитана 1-го ранга Веселкина. О роли Дуная как стратегической преграды говорит тот факт, что переправа австро-германских войск в ходе наступления Центральных держав на Сербию осенью 1915 г. стала крупнейшей на тот момент операцией по форсированию водной преграды в военной истории. Стратегическое значение реки в международном плане особенно отчетливо проявилось незадолго до начала Второй мировой войны. По Дунаю Третий рейх получал львиную долю нефти из Румынии, а также руды и продовольствия из Югославии и Болгарии. Поэтому особое значение немцы придавали поддержанию судоходности Дуная, прежде всего в районе Джердапского ущелья и Сипского канала, которую могла бы на длительный срок нарушить умело осуществленная диверсия. Поэтому первой задачей германских сил в ходе вторжения в Королевство Югославия, состоявшегося в апреле 1941 г., был именно захват и предотвращение минирования Сипского канала. В период германской оккупации Сербии (1941–1944) на Дунае принимались особые меры безопасности, что позволило немецким судам беспрепятственно использовать Дунай вплоть до лета-осени 1944 г., когда Красная армия прорвалась к реке в ее нижнем течении. После освобождения Белграда и северных областей Сербии (территория современного автономного края Воеводина) на Дунае — в районе Батины — состоялось крупнейшее сражение на территории Югославии, в котором силам Оси вместе противостояли соединения Красной армии и Народно-освободительной

армии Югославии. О том, насколько значительной стратегической преградой был Дунай, говорит тот факт, что, несмотря на совместные усилия советских и югославских войск, стремившихся разблокировать реку, свободное судоходство по ней возобновилось только после прорыва Сремского фронта в апреле 1945 г. После войны Дунай вновь стал играть для Югославии роль важнейшего с экономической точки зрения международного транспортного пути.

*Перевод с сербского А.А. Силкина*

### Список сокращений

КА — Красная армия

КСХС — Королевство сербов, хорватов и словенцев

НОАЮ — Народно-освободительная армия Югославии

### Литература

Вишняков 2019 — *Вишняков J. B.* На таласима Дунава: руско-српска војноекономска сарадња пре и у току Првог светског рата // Војноисторијски гласник. 2019. № 2. С. 70–96.

Гулић 2014 — *Гулић М.* Краљевина Југославија и Дунав: Дунавска политика југословенске краљевине 1918–1944. Београд: Институт за савремену историју, 2014. 275 с.

Денда 2019 — *Денда Д.* Шлем и шајкача: војни фактор и југословенско-немачки односи (1918–1941). Нови Сад: Матица српска, 2019. 734 с.

Денда 2020 — *Денда Д.* Королевство Югославия и французские планы открытия балканского фронта в 1939–1940 гг. // Русский Сборник: Исследования по истории России. Т. 29. 2020. С. 601–619.

Денда 2021 — *Денда Д.* Сербская армия. 1804–1918 / пер. с сербск. и коммент. А. А. Силкина. М.: Институт славяноведения РАН; СПб.: Нестор-История, 2021. 160 с.

Борђевић 1962 — *Борђевић Д.* Царински рат Аустро-Угарске и Србије 1906–1911. Београд: Историјски институт, 1962. 733 с.

Зеленика 1954 — *Зеленика М.* Рат Србије и Црне Горе 1915. Београд: Војноиздавачки завод «Војно дело», 1954. 582 с.

Каширин 2010 — *Каширин В.* Дунайская одиссея лейтенанта Григоренко. Воспоминания командира русского отряда моряков-минеров в Сербии // Родина. 2010. № 11. С. 132–138.

Мицић 2014 — *Мицић М.* Српско добровољачко питање у Великом рату (1914–1918). Ново Милошево: Банатски културни центар; Београд: РДУ Радио-телевизија Србије, 2014. 264 с.

- Терзић 2009 — *Терзић М.* Дунав, најважнији пловни пут између Европе и Истока (извештаји југословенској краљевској влади у другом светском рату) // Војноисторијски гласник. 2009. № 1. С. 72–80.
- Тимофејев 2011— *Тимофејев А.Ј.* 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. 464 с.
- Шаренац 2014— *Шаренац Д.* Топ, војник и сећање: Први светски рат и Србија 1914–2009. Београд: Институт за савремену историју, 2014. 311 с.
- Barker 1978— *Barker E.* Britanska politika prema Jugoistočnij Evropi u II svjetskom ratu. Zagreb: Globus, 1978. 508 s.
- Glaise-Horstenau (Hrsg.) 1931 — Österreich-Ungarns Letzter Krieg 1914–1918 / hrsg. von E. Glaise-Horstenau. 2. Bd. *Brauner J., Czegka E., Diakov J.* [et al.]. Das Kriegsjahr 1915, erster Teil. Vom Ausklang der Schlacht bei Limanowa-Łapanów bis zur Einnahme von Brest-Litowsk. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mittelungen, 1931. 814 s.
- Glaise-Horstenau (Hrsg.) 1932 — Österreich-Ungarns Letzter Krieg 1914–1918 / hrsg. von E. Glaise-Horstenau. 2. Bd. *Brauner, J., Czegka, E., Diakov, J.* [et al.]. Das Kriegsjahr 1915, zweiter Teil. von der Einnahme von Brest-Litowsk bis zur Jahreswende. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mittelungen, 1932. 624 s.
- Hamović, Biriuzov 1989 — *Hamović R., Biriuzov S.* Beogradska operacija. Beograd: Institut za vojnu istoriju Ministarstva odbrane SSSR i Vojnoistorijski institut JNA, 1989. 368 s.
- Pivac 2010— *Pivac M.* Rad britanske tajne službe u Jugoslaviji u predvečerje Aprilskog rata 1941. godine // Istorija 20. veka. 2010. № 3. S. 192–212.
- Reichsarchiv (Hrsg.) 1931 — Der Weltkrieg 1914–1918 / begl. bei Reichsarchiv. Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 1931. Bd. VII. Die Operationen des Jahres 1915. Die Ereignisse im Winter und Frühjahr. 493 s.
- Reichsarchiv (Hrsg.) 1931 — Der Weltkrieg 1914–1918 / begl. bei Reichsarchiv. Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 1932. Bd. VIII. Die Ereignisse im Westen im Frühjahr und Sommer, im Osten vom Frühjahr bis zum Jahreschluß. 666 s.
- Ristović 1991 — *Ristović M.* Nemački «Novi poredak» i Jugoistočna Evropa 1940/41–1944/45. Beograd: VINC, 1991. 418 s.
- Stojanović 2011 — *Stojanović T.* “Racionalizacija” ekonomije malog prostora: Srbija i velike sile 1881–1914 // Агенција за заштиту животне средине. URL: <http://www.sepa.gov.rs/download/odrziviRazvoj/Trajan.pdf> (дата обраћања: 07.06.2022) (рукопис).
- Terzić 1984 — *Terzić V.* Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. godine. Uzroci i posledice poraza. Beograd: Narodna knjiga; Ljubljana: Partizanska knjiga; Titograd: Pobjeda, 1984. Knj. 2. 963 s.
- Tomac 1973 — *Tomac P.* Prvi svetski rat: 1914–1918. Beograd: Vojnoizdavački zavod, 1973. 733 s.

## References

- Barker, E., 1978. *Britanska politika prema Jugoistočnoj Evropi u II svjetskom ratu*. Zagreb: Globus, 508 p. (In Serb.-Croat.)
- Denda, D., 2019. *Šlem i šajkača: vojni faktor i jugoslovensko-nemački odnosi (1918–1941)* [The helmet and the šajkača: the military factor and Yugoslav-German relations (1918–1941)]. Novi Sad: Matica srpska, 734 p. (In Serb.)
- Denda, D., 2020. Korolevstvo Jugoslavija i frantsuzskie plany otkrytiia balkanskogo fronta v 1939–1940 gg. [The Kingdom of Yugoslavia and the French plans for the opening of the Balkan Front in 1939–1940]. In: *Russkii Sbornik: Issledovaniia po istorii Rossii*, vol. 29, pp. 601–619. (In Rus.)
- Denda, D., 2021. *Serbskaia armia. 1804–1918* [The Serbian army. 1804–1918]. Moscow: Institut slavianovedeniia RAN; Saint Petersburg: Nestor-Istoriia, 160 p. (in Rus.)
- Dorđević, D., 1962. *Carinski rat Austro-Ugarske i Srbije 1906–1911* [The Customs war between Austria-Hungary and Serbia 1906–1911]. Beograd: Historijski institut, 733 p. (In Serb.-Croat.)
- Glaise-Horstenau, E., ed. 1931. Österreich-Ungarns Letzter Krieg 1914–1918. 2 Bde. *Brauner, J., Czegka, E., Diakov, J.* [et al.]. Das Kriegsjahr 1915, erster Teil. Vom Ausklang der Schlacht bei Limanowa-Lapanów bis zur Einnahme von Brest-Litowsk. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mittelungen, 1931, 814 p.
- Glaise-Horstenau, E., ed. 1932. Österreich-Ungarns Letzter Krieg 1914–1918. 2. Bde. *Brauner, J., Czegka, E., Diakov, J.* [et al.]. Das Kriegsjahr 1915, zweiter Teil. von der Einnahme von Brest-Litowsk bis zur Jahreswende. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mittelungen, 1932, 624 p.
- Gulić, M., 2014. *Kraljevina Jugoslavija i Dunav: Dunavska politika jugoslovenske kraljevine 1918–1944* [The Kingdom of Yugoslavia and the Danube: The Danube policy of the Yugoslav Kingdom 1918–1944.]. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 275 p. (In Serb.)
- Hamović, R., Biriuzov, S., 1989. *Beogradska operacija*. Beograd: Institut za vojnu istoriju Ministarstva odbrane SSSR i Vojnoistorijski institut JNA, 368 p. (In Serb.-Croat.)
- Kashirin, V., 2010. Dunaiskaia odiseia leitenanta Grigorenko. Vospominaniia komandira russkogo otriada moriakov-minerov v Srbii [The Danube Odyssey of Lieutenant Grigorenko. The Memoirs of the Commander of the Russian Detachment of Sailors-Miners in Serbia]. *Rodina*, 11, pp. 132–138. (In Rus.)
- Mićić, M., 2014. *Srpsko dobrovoljačko pitanje u Velikom ratu (1914–1918)* [The Serbian volunteer issue in the Great War (1914–1918)]. Novo Miloševo: Banatski kulturni centar; Beograd: RDU Radio-televizija Srbije, 264 p. (In Serb.)

- Pivac, M., 2010. Rad britanske tajne službe u Jugoslaviji u predvečerje Aprilskog rata 1941. godine. *Istorija 20. veka*, 3, pp. 192–212. (In Serb.)
- [Reichsarchiv], ed., 1931. *Der Weltkrieg 1914–1918*, 7, *Die Operationen des Jahres 1915. Die Ereignisse im Winter und Frühjahr*. Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 493 p.
- [Reichsarchiv], ed., 1932. *Der Weltkrieg 1914–1918*, 8, *Die Operationen des Jahres 1915. Die Ereignisse im Westen im Frühjahr und Sommer, im Osten vom Frühjahr bis zum Jahresschluß*. Berlin: E. S. Mittler und Sohn, 666 p.
- Ristović, M., 1991. *Nemački “Novi poredak” i Jugoistočna Evropa 1940/41–1944/45*. Beograd: VINC, 418 p. (In Serb.)
- Stojanović, T. “Racionalizacija” ekonomije malog prostora: Srbija i velike sile 1881–1914. In: *Agencija za zaštitu životne sredine*. URL: <http://www.sepa.gov.rs/download/odrziviRazvoj/Trajan.pdf> (accessed: 7.06.2022) (manuscript). (in Serb.)
- Šarenac, D., 2014. *Top, vojnik i sećanje: Prvi svetski rat i Srbija 1914–2009* [Cannon, soldier and memory: The First World War and Serbia 1914–2009]. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 311 p. (In Serb.)
- Terzić, M., 2009. Dunav, najvažniji plovni put između Evrope i Istoka (izveštaji jugoslovenskoj vladi u Drugom svetskom ratu). *Vojnoistorijski glasnik*, 1, pp. 72–80. (In Serb.)
- Terzić, V., 1984. *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941. godine. Uzroci i posledice poraza* [The collapse of the Kingdom of Yugoslavia in 1941. Causes and consequences of defeat], 2. Beograd: Narodna knjiga; Ljubljana: Partizanska knjiga; Tigrad: Pobjeda, 963 p. (In Serb.-Croat.)
- Timofejev, A. J., 2011. *Rusi u Drugi svetski rat u Jugoslaviji: uticaj SSSR-a i ruskih emigranata na događaje u Jugoslavije 1941–1945*. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 464 p. (In Serb.)
- Tomac, P., 1973. *Prvi svetski rat: 1914–1918*. [The First World War: 1914–1918] Beograd: Vojnoizdavački zavod, 733 p. (In Serb.-Croat.)
- Višnjakov, J. V., 2019. Na talasima Dunava: rusko-srpska vojnoekonomska saradnja pre i u toku Prvog svetskog rata [On the waves of the Danube: Russian-Serbian military and economic cooperation before and during the First World War]. *Vojnoistorijski glasnik*, 2, pp. 70–96. (In Serb.)
- Zelenika, M. *Rat Srbije i Crne Gore 1915* [The war of Serbia and Montenegro in 1915]. Beograd: Vojnoizdavački zavod “Vojno delo”, 1954, 582 p. (in Serb.-Croat.)

*Dalibor Denda*

PhD, Extraordinary Professor, Senior Research Fellow, Strategic Research Institute, University of Defence, Belgrade, Serbia. 11000, Beograd, Veljka Lukića Kurjaka, 1. E-mail: dalibor.denda@mod.gov.rs

## **The Danube as a Significant Line of Communication and Strategic Barrier for Serbia and Yugoslavia in the First Half of the Twentieth Century**

In the first half of the twentieth century, the Danube was extremely important to Serbia and Yugoslavia in two ways. Firstly, it served as a communication line that played a significant role in the economy, especially that of the Kingdom of Serbia. Secondly, it served as a strategic barrier in wartime. The Danube's importance became even more evident during the so-called "Customs War", or "Pig War" with Austria-Hungary between 1906 and 1911, which resulted in Serbia's economic independence. During the First World War, the Danube was not only a natural obstacle on the Austrian front, but also a strategic communication and supply line for both the Entente and the Central Powers. The control of the river, together with gaining full control of the Belgrade – Niš – Sofia – Constantinople railway line, was the main reason for the joint Austro-Hungarian, German and Bulgarian campaign against Serbia in October 1915. During the campaign, the Germans crossed the Danube in their section of the front line, which at the time was the largest crossing operation of the river in military history. After the First World War, the Kingdom of Yugoslavia gained the largest commercial fleet on the Danube through reparations. Between the two world wars, more than 40% of Yugoslavian goods were exported along the Danube. In the late 1930s, the Danube's role in supplying Nazi Germany with raw materials from the Balkans, especially Romanian oil, increased. The only place suitable for sabotage operations to destabilize the supply of the German war machine was the Iron Gate, a narrowing of the Danube at the Yugoslav-Romanian border. The importance of the Danube River was demonstrated during the April 1941 war, when Germany actually attacked Yugoslavia on the night of 5–6 April 1941, capturing the Sipa Canal, the most important of the seven canals cut through the Iron Gate Gorge, guarded by the Yugoslav Army. In the Second World War, the Allies bombed many ports on the Danube and German ships carrying oil. Supplies were interrupted by the joint Soviet-Yugoslav offensive, which ended in the liberation of Belgrade. Finally, the largest battle of the Second World War in Yugoslavia, fought by the Red Army and the Yugoslav People's Liberation Army, took place from 11 to 29 November 1944, near the village of Batina, on the right bank of the Danube.

*Keywords:* Danube, communication line, strategic barrier, Serbia, Yugoslavia, history, first half of the twentieth century

*How to cite:* Denda, D., 2022. Dunai kak vazhnaia kommunikatsionnaia arteriia i strategicheskaia pregrada dlia Serbii i Iugoslavii v pervoi polovine 20 v. *Tsentral'noevropeiskie issledovaniia*, 2022, 5(14). Moscow: Institut slavianovedeniia RAN; Saint Petersburg: Nestor-Istoriia, pp. 57–79. doi: 10.31168/2619-0877.2022.5.3.