

*Милан Н. Гулич*

PhD, ведущий научный сотрудник, Институт современной истории, Белград, Сербия. 11000, Beograd, Trg Nikole Pašića, 11/4.  
E-mail: milan.gulic@gmail.com

## **Разрушения дунайских мостов в Югославии в XX в.**

За «короткий XX век» югославское государство несколько раз участвовало в крупных международных конфликтах, в результате которых оно на какой-то срок прекращало существовать. Так, Вторая мировая война уничтожила королевскую Югославию. Она была оккупирована, разделена на части, а общественно-политическая система страны полностью изменилась. Когда в апреле 1941 г. боевые действия начались на территории Югославии, от них страдали и дунайские мосты. Во время отступления их уничтожала югославская армия, стремясь замедлить продвижение немецких войск. Были разрушены мосты в Белграде и Нови-Саде, ставшие символами двух крупнейших югославских городов на Дунае. В 1944 г. на заключительном этапе войны мосты, временные или восстановленные, еще раз сильно пострадали, теперь в результате бомбардировок союзников или действий немецких войск, пытавшихся замедлить наступление сил советской армии и югославских партизан. В 1999 г. во время агрессии НАТО против Союзной республики Югославии целью ударов стали в том числе и важные транспортные узлы. Были разрушены все три моста через Дунай в Нови-Саде, как и многие другие. Таким образом, мосты разделяли судьбу страны, которая их строила. Они разрушались и восстанавливались, а рассказ о них — небольшая часть истории того государства на берегах Дуная, которого больше нет.

*Ключевые слова:* Дунай, Югославия, Вторая мировая война, агрессия НАТО, мосты, разрушение, строительство

Цитирование: *Гулич М.* Разрушения дунайских мостов в Югославии в XX в // Центральноевропейские исследования. 2022. Вып. 5(14). М.: Институт славяноведения РАН; СПб.: Нестор-история, 2022. С. 80–106. DOI: 10.31168/2619-0877.2022.5.4.

**Н**а протяжении десятилетий Дунай был границей двух великих держав — монархии Габсбургов и Османской империи, отделяя Восток от Центральной Европы. В начале XIX в. в результате национальной революции на берегах Дуная в границах Османской

империи появилось автономное Сербское княжество. Формально находясь под властью султана, Сербия крепла, расширяла границы, создавала собственные институты власти. Кульминацией этого процесса стало признание ее независимым государством на Берлинском конгрессе (1878). С 1878 по 1918 г. часть границы между Австро-Венгрией и Королевством Сербия проходила по Дунаю, однако на этом участке реки не было ни одного моста.

1 декабря 1918 г. было провозглашено объединение югославянских народов, а в Европе появилось новое государство — Королевство сербов, хорватов и словенцев. В этот момент никто еще до конца не понимал, какую территорию оно охватит. Его частями определенно должны были стать прежние территории сербского и черногорского королевств, а также ряд земель Австро-Венгрии, распадавшейся на глазах. Залогом будущих границ Югославии стали успешные действия сербской армии, форсировавшей некогда пограничные реки — Дунай, Саву и Дрину — и продвинувшейся в Банат, Баранью, Бачку, Срем и Славонию вплоть до побережья Адриатического моря. Благодаря этому югославское государство захватило 588 км (12,5%) Дуная, из которых 358 км река текла внутри страны, а на протяжении 230 км служила границей с Румынией. Это была важная, а возможно, даже самая значимая часть Дуная. На территории Югославии в него впадали важнейшие притоки: Драва, Тиса, Сава, Тимиш и Велика-Морава; в совокупности это составляло около 37% водных путей в бассейне Дуная. Кроме того, югославы контролировали Сипский канал, через который суда проходили на паровозной тяге. С конца XIX в. он стал ключом к навигации по району Джердапа и, следовательно, по всему Дунаю<sup>1</sup>.

Один из важнейших европейских водных путей, Дунай имел огромное значение для югославского государства. Он связывал северные районы страны с морем, а всю Югославию — с Центральной и Восточной Европой. Благодаря этому через Дунай проходили важнейшие маршруты для экспорта югославской продукции, а также доставки дефицитных товаров из-за границы. Кроме того, река соединяла несколько югославских регионов, позволяя обмениваться товарами и связывая различные народы, которые жили на этом пространстве.

---

<sup>1</sup> ДАМСП ПА. 1948, Дунав. Ф. 38. Д. 7. № 432077; АЈ. Кабинет Маршала Југославије. I–4–е/1. Географија Подунавља; Дукић 1976: 129–176; Дукић 1983: 15–49.

Югославское государство унаследовало три австро-венгерских моста через Дунай, два постоянных и один временный. Самым старым из них был железнодорожный мост Франца Иосифа I, соединявший Нови-Сад и Петроварадин, то есть Бачку и Срем. Его построили как часть железной дороги Будапешт — Суботица — Нови-Сад — Земун, связывавшей столицу Венгерского королевства с крайней южной точкой империи. Проект разработал венский архитектор Карл Бауман, а строительство моста началось 9 сентября 1881 г. Работы вела французская компания *Fives Lites*; общая стоимость строительства оценивалась в 1,37 млн форинтов. Стальная решетчатая конструкция, имевшая форму удлиненного прямоугольника, была установлена на шести бетонных столбах, четыре из которых находились в воде, а два — на берегу. Мост был построен в очень узком месте, на 1253-м км Дуная, так что его длина составляла всего 432 м. Он был торжественно открыт 11 ноября 1883 г. и назван в честь императора Австрии и короля Венгрии Франца Иосифа I (1848–1916 гг.)<sup>2</sup>.

В 1911 г. ниже по течению, на 1366-м км Дуная между Эрдутом (недалеко от Осиека) и Боегово (около Оджака) был построен еще один железнодорожный мост, 620 м длиной, состоявший из семи простых решетчатых балок. Он имел исключительно важное транспортное значение: в этом месте поезда пересекали Дунай по специально спроектированной конструкции. Он появился незадолго до начала Первой мировой войны и очень недолго прослужил стране, которая его построила<sup>3</sup>.

С декабря 1914 до марта 1915 г. между Нови-Садом и Петроварадином велось строительство временного дорожно-пешеходного моста. Он имел длину 384 м и представлял собой легкую металлическую конструкцию, которая опиралась на шесть деревянных столбов, четыре из которых стояли в воде, а два — на берегу. Он был возведен для военных нужд, поэтому в просторечии его называли военным мостом Потioreка, в честь австро-венгерского генерала Оскара Потioreка (1853–1933), командовавшего войсками во время балканской кампании 1914 г. В беспорядке краха Австро-Венгрии армия

<sup>2</sup> Уже после вхождения в состав югославского государства, в 1929 г., он был официально переименован в мост Королевича Андрея, в честь третьего, самого младшего сына югославского короля Александра Карагеоргиевича, родившегося 28 июня того года. Вукмановић 2009: 91–98; Гулић 2014: 198–199.

<sup>3</sup> Вукмановић 2009: 392–393; Гулић 2014: 198.

«распадавшегося государства» планировала уничтожить мост, но вооруженные сербы из Нови-Сада сорвали эту попытку. 9 ноября 1918 г., перейдя по военному мосту Потioreка, победоносная сербская армия вошла в Нови-Сад. До 3 января 1921 г. он использовался для военных целей, а после был передан для гражданских нужд, пока 18 февраля 1924 г. под давлением льда его опоры не рухнули, а полотно не обвалилось в реку. Об этом случае писала пресса:

Утром произошла катастрофа, в результате которой половина пролетов моста обрушилась в воду. В ночной тишине внезапно раздался страшный треск. Огромная льдина длиной 250, шириной около 80, а толщиной 6 м врезалась в опору железнодорожного моста, распалась на две части и поплыла дальше по направлению к дорожному мосту. Столбы из подгнившей древесины, к тому же недавно оставшиеся без металлических заграждений, не выдержали сильного напора льда. Кусок расколовшейся льдины врезался в мост с нови-садской стороны и потащил за собой его опору вместе с металлической частью арки пролета. Другой кусок льдины врезался во вторую опору с металлической аркой и около 150 м нес их по Дунаю. После этого в реку рухнул пролет посередине моста. Оставшиеся его части с сохранившимися тремя пролетами с петроварадинской стороны сейчас ожидают той же участи, как только появятся новые большие льдины.

Обрушение этого моста приостановило сообщение между Бачкой и Сремом, что ставило под угрозу снабжение Нови-Сада. В общей сложности он использовался почти девять лет (март 1915 — февраль 1924 г.) и стал первым разрушенным югославским мостом, впрочем, в результате явлений природы, а не действий человека. Это событие символически положило начало разрушению югославских мостов в XX в.<sup>4</sup>

В межвоенный период в королевской Югославии было построено два моста через Дунай. Оба они имели большое значение, потому что через них шло сообщение между Бачкой и Сремом, а точнее, Банатом и Белградом. Строительство постоянного дорожного моста, соединяющего Нови-Сад и Петроварадин, планировалось еще до начала Первой мировой войны. Было определено его местоположение,

---

<sup>4</sup> Политика. 1924. 19 II. С. 6; Време. 1924. 19 II. С. 4; Вукмановић 2009: 111–122; Гулић 2014: 200.

проект разработал инженер Силард Зелинский, началась экспроприация земли под строительство, на эти цели был одобрен кредит в размере 2,8 млн крон. Однако начало Великой войны (1914–1918) остановило дальнейшие работы над проектом. Учитывая, какое значение имело установление постоянного сообщения между Бачкой и Сремом, уже в апреле 1919 г. строительное управление в Нови-Саде выступило с новым предложением о возведении постоянного моста, а 16 сентября в Министерство строительства Королевства СХС был доставлен соответствующий проект. 14 декабря 1920 г. на заседании Совета министров по предложению министра строительства Йована П. Йовановича было принято окончательное решение, а 2 сентября 1921 г. начались соответствующие работы<sup>5</sup>.

К августу 1925 г. белградская фирма *Ђајс и Мајзл* установила четыре бетонных опоры, две в воде и две по берегам. Нижняя часть моста была построена благодаря инвестиционному займу под 7% годовых, а верхняя — за счет германских репараций. С 20 октября 1926 г. до 15 июля 1927 г. немецкие фирмы *J. Golnow & Sohn* из Штеттина и *August Klönne* из Дортмунда монтировали железную конструкцию. 20 мая 1928 г. после почти семи лет строительства постоянный дорожно-пешеходный мост между Нови-Садом и Петроварадином был торжественно введен в эксплуатацию. На церемонии присутствовали около 15 тыс. человек. Этот день был назван одним из самых значительных «для сербов в Воеводине и Среме» после освобождения. Мост имел 341 м длины, находился на 1255-м км Дуная, а на его строительство было потрачено около 39 млн динаров. Он получил официальное название мост Королевича Томислава в честь второго сына Александра Карагеоргиевича, родившегося 19 января того же года<sup>6</sup>.

Второй мост через Дунай, построенный королевской Югославией, связал Белград и Панчево. В 1923 г. договор о его строительстве был заключен с некой немецкой фирмой, однако работы так и не начались. Поэтому югославское правительство расторгло это соглашение, а 15 января 1927 г. подписала новое, которое предусматривало

<sup>5</sup> АЈ. Ф. 62. К. 1250. Мост преко Дунава у Новом Саду; Политика. 1926. 30 X. С. 5; Вукмановић 2009: 125–127; Гулић 2014: 200–201.

<sup>6</sup> АЈ. Ф. 62. К. 1250.; Политика. 1928. 20 V. С. 5; 1928. 21 V. С. 9; Време. 1928. 21 V. С. 5; Правда. 1928. 21 V. С. 4; Вукмановић 2005: 22–27; Вукмановић 2009: 127–144; Гулић 2014: 201.

выполнение проекта в четырехлетний срок. На XVIII заседании Международной дунайской комиссии, прошедшем в Праге (15–29 июня 1927 г.), на основании доклада группы экспертов было сделано заключение, что мост через Дунай около Белграда не мешает судоходству. Это давало возможность начать строительство<sup>7</sup>.

Конструкция моста опиралась на десять столбов, восемь из которых были установлены в воде, а два — на берегах. Опоры изготовила немецкая фирма *Siemens Bauunion* из Берлина, а металлические конструкции — консорциум из семи немецких компаний. В ходе строительства применялись самые передовые технологии мостостроения, поэтому работы привлекли большое внимание белградской общественности<sup>8</sup>. Однако, они продолжались много дольше, чем ожидалось, поэтому торжественный ввод моста в эксплуатацию произошел только 10 ноября 1935 г. Это событие было приурочено к годовщине вступления сербской армии в Панчево в 1918 г. Мост открыл принц-регент Павел Карагеоргиевич (1934–1941 гг.), на церемонии присутствовали премьер-министр Милан Стоядинович (1888–1961), председатель Народной скупщины Стеван Чирич (1886–1955), два других регента, а также ряд министров, сенаторов и народных депутатов. Автомобильно-железнодорожный мост на 1166-м км Дуная около Белграда был 1516 м в длину, на нем располагались одна проезжая часть и одна железнодорожная колея. Это был самый сложный объект на линии железной дороги, связывающей Белград и Панчево, а через него — югославскую столицу и Банат. Он получил название мост Короля Петра II в честь юного югославского монарха, взшедшего на престол в детстве, так как его отец был убит во время официального визита во Францию в октябре 1934 г. Однако еще во время строительства его неофициально стали называть Панчевский мост<sup>9</sup>.

После этого в королевской Югославии не было построено ни одного моста через Дунай, хотя планировалось еще несколько: в Апатине, чтобы соединить Бачку и Баранью; автостом между Богоево

<sup>7</sup> АЈ. Ф. 334. К. 660. Ј. 1941. № 2464; АЈ. Ф. 369. К. 11/. Procès-verbaux des séances tenues à Prague les 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28 et 29 juin 1927; Политика. 1927. 16 I. С. 2; Гулић 2014:202.

<sup>8</sup> Политика. 1927. 27 XI. С. 7; 1928. 20 V. С. 6; 1931. 30 VI. С. 7; Antić, Marković, Šarenac (red.) 2012: 127; Гулић 2014: 202–204.

<sup>9</sup> Политика. 1935. 08 XI. С. 8; 1935. 11 XI. С. 1–2; Правда. 1935. 11 XI. С. 1–2; Гулић 2014: 204–206.

и Эрдутом, чтобы наряду с железной дорогой между Бачкой и Славонией также осуществлять автомобильное сообщение; между Бачкой-Паланкой и Илотом (около Вуковара), чтобы связать Бачку и Срем; между Смедерево и Ковином, чтобы улучшить сообщение Баната со Сремом и Поморавьем. Однако начало войны сделало невозможной реализацию хотя бы части этих планов. В нее Югославия вступила всего с четырьмя мостами через Дунай, по одному на каждые 147 км реки<sup>10</sup>.

### **Разрушение мостов в годы Второй мировой войны**

Королевской Югославии удавалось держаться в стороне от военного конфликта с сентября 1939 по апрель 1941 г. Однако 27 марта 1941 г. в результате переворота пало югославское правительство, подписавшее соглашение о присоединении к Тройственному пакту, а ранним утром 6 апреля немецкие и итальянские войска перешли государственную границу. Югославия подверглась нападению такой силы, что не могла серьезно сопротивляться. Север страны, в основном равнинный, был быстро оккупирован. Чтобы хоть немного приостановить продвижение немецких войск, югославское Верховное командование отдало приказ подготовиться к уничтожению мостов, «прежде чем их пересечет вражеская боевая техника». Учитывая, что после разрушительных бомбардировок мосты остались нетронутыми, было ясно, что они имеют большое значение для немецкой армии<sup>11</sup>.

Исполняя полученный приказ, югославские военные взорвали все мосты через Дунай: железнодорожный между Эрдутом и Богоево; мосты Королевича Андрея и Королевича Томислава около Нови-Сада; мост Короля Петра II рядом с Белградом. Железнодорожный мост рухнул в воды Дуная, в год, когда ему исполнилось 30 лет (1911–1941 гг.). Новисадские мосты были уничтожены за несколько минут до наступления полуночи 11 апреля. Взрывчатку заложили саперы 7-го пехотного полка «Король Петр I». Приказ об этом отдал командир третьей четы капитан первого класса Светозар Попов. Мост

<sup>10</sup> АЈ. Ф. 74. К. 85. Ј. 126. Пројекат о подизању мостова на Дунаву, Сави и Тиси; Политика. 1928. 22 XII. С. 10; Гулић 2014: 211–212.

<sup>11</sup> ВА. ВКЈ. К. 3. Ф. 4 № 29.



*Разрушенный мост Королевича Томислава  
(Частная коллекция Душана Натияла)*

Королевича Андрея разрушили после 57 лет использования (ноябрь 1883 г. — апрель 1941 г.), а мост Королевича Томислава — символ развития межвоенного Нови-Сада — успел прослужить почти 13 лет (май 1928 г. — апрель 1941 г.). При взрыве моста Королевича Томислава погибли один гражданский (Йосип Марольд) и один военный, невовремя оказавшиеся на нем, хотя мост заминировали несколькими днями ранее и, очевидно, готовили к уничтожению<sup>12</sup>.

Самый новый дунайский мост, названный в честь короля Петра II, был разрушен 12 апреля в первом часу ночи, после всего пяти лет эксплуатации (ноябрь 1935 — апрель 1941 г.), когда последние солдаты югославской шестой армии уходили из Баната. О судьбе мостов Королевича Александра на Саве между Белградом и Земунем и Короля Петра II на Дунае между Белградом и Панчево свидетельствовал майор Велимир Курич: «Красивые мосты, украшение моего родного города, нашли покой на дне своих рек. Враг не будет использовать вас, говорю я в утешение»<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Вукмановић 2005: 15–17, 23, 29–35; Вукмановић 2009: 149–153; Gulić 2012: 39–62.

<sup>13</sup> Miletić 1987: 845; Petranović 1992: 105; Пилетић 2002: 45; Гулић 2014: 241–242.





*Поврежденный мост короля Петра II (Частная коллекция Душана Напьяла)*

Летом 1942 г. для улучшения транспортной ситуации немецкие оккупационные власти восстановили железнодорожное сообщение и вновь соединили Нови-Сад и Петроварадин. Конструкция была создана из опор разрушенного моста Королевича Андрея на Дунае и частей демонтированного советского моста с Дона. Военный мост, как его называли в просторечии, состоял из трех различных решетчатых конструкций и связывал Бачку и Срем, то есть Венгерское королевство и Независимое государство Хорватию. Он не предназначался для передвижения пешеходов или автомобилей, но использовался исключительно для нужд немецких оккупационных войск, поэтому находился под строгим наблюдением: любое движение возле него или фотографирование не допускались. Хотя авиация союзников несколько раз пыталась бомбить мост, он был уничтожен только во второй половине дня 22 октября 1944 г., когда немецкие войска отступали из Нови-Сада. Его опоры можно увидеть и сегодня как памятник бурной истории города и его мостов<sup>14</sup>.

В июне 1942 г. коллаборационистское правительство Сербии инициировало процесс восстановления сильно поврежденного моста Короля Петра II. Это имело большое значение и для оккупационных властей, и для оккупированной страны, поскольку новый мост должен был установить связь между ее двумя разделенными частями как

<sup>14</sup> Вукмановић 2009: 155–156; Гулић 2014: 246.

в географическом, так и в административном смысле — Центральной Сербией и Банатом. Восстановленный мост между Белградом и Панчево использовался до 7 мая 1944 г., пока в результате действий 15-й авиационной армии США не получил два прямых попадания бомб. 8 сентября 1944 г. он снова стал мишенью для авиации союзников, было разрушено 180 м поверхности, что делало его непригодным для использования. Однако наибольший ущерб ему нанесли отступавшие немецкие части незадолго до вступления в Белград Красной армии, а также Народно-освободительной армии и партизанских отрядов Югославии (НОА и ПОЮ)<sup>15</sup>.

К концу Второй мировой войны в Югославии не осталось ни одного моста через Дунай, а остатки их конструкций торчали из реки, мешая нормальной навигации<sup>16</sup>. Для того чтобы сделать возможным хоть какое-то движение через Дунай, были наведены две понтонные переправы. 28 мая 1945 г. движение между Нови-Садом и Петроварадином вновь запустил министр строительства во Временном правительстве Демократической Федеративной Югославии Стеван Зечевич, а в июне того же года завершилось сооружение понтонного моста между Эрдутом и Богоево. Мост в Нови-Саде, установленный на 13 понтонах, играл очень важную роль, по нему двигались поезда, автомобильный транспорт и пешеходы. 28 декабря 1945 г. из-за движения льда использование этой переправы стало опасным, поэтому 17 января 1946 г. конструкцию демонтировали<sup>17</sup>.

### **Строительство мостов через Дунай после Второй мировой войны**

Как только в Югославии наступил мир, началось строительство первых постоянных послевоенных мостов, в ходе которого использовались опоры или части конструкции их предшественников,

<sup>15</sup> АЈ. Ф. 62. К. 1255. Дунавски мост код Београда; АЈ. Ф. 62. К. 1257. Дунавски мост код Београда; Dželebdžić 1970: 7–61; Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije. Dokumenti nemačkog Rajha 1944–1945. Beograd: Vojnoistorijski institut 1979, Т. XII/4. S. 458–459; Трипковић 1987: 175–195; Трипковић 1999: 63; Митровић 2010: 159–167; Гулић 2012: 59–60; Гулић 2014: 246–247, 253–254.

<sup>16</sup> АЈ. Ф. 331. К. 2. Месечни извештај о стању пловног пута за март 1945.

<sup>17</sup> Слободна Војводина. 1945. 29 V. С. 3; Политика. 1945. 16 VI. С. 6; Вукмановић 2009: 163–164; Гулић 2015: 73–74.

разрушенных в годы войны. Прежде всего, 1 августа 1945 г. на опорах прежнего моста Королевича Томислава стали возводить новые конструкции с целью связать Бачку и Срем, то есть плодородные поля Воеводины с остальной частью изголодавшейся страны. Мост имел три пролета и был 345 м длиной. Спроектировали его югославские инженеры Джордже Проданович, Миодраг Живкович, Пантелиа Яковлевич и Сава Атанацкович. Конструкция состояла из остатков разрушенного Военного моста и деталей, изготовленных на металлургических заводах в Мариборе, Зенице и Смедерево. Строительство вели около 200 югославских рабочих и около 200 немецких военнопленных. Этот автомобильно-железнодорожный мост между Нови-Садом и Петроварадином получил официальное название мост Маршала Тито. 20 января 1946 г. его торжественно открыл премьер-министр ФНРЮ Йосип Броз Тито (1892–1980) в присутствии 15 тыс. граждан<sup>18</sup>. Поскольку работы были закончены всего за пять месяцев, он считается первым постоянным дунайским мостом, построенным после войны<sup>19</sup>.

В конце 1945 г. на опорах моста Короля Петра II в Белграде начались подготовительные работы для нового строительства. Основную их часть выполнило советское строительное управление № 300 под руководством генерал-лейтенанта Владимира Александровича Головки (1895–1956) и главного инженера полковника Н. М. Колоколова. На объекте трудились около 800 советских и 400 югославских рабочих, а также около 700 немецких военнопленных. Часть конструкций была доставлена из СССР, а часть — выполнена на югославских фабриках в Мариборе, Смедеревска-Паланке и Славонски-Броде. Также были использованы извлеченные из Дуная две части старого моста общим весом около 2300 т. Мост представлял собой решетчатую непрерывную конструкцию 1260 м длиной. 29 ноября 1946 г. состоялось его торжественное открытие. Дата была выбрана в ознаменование годовщины Второй сессии Антифашистского вече народного освобождения Югославии (АВНОЮ) (29 ноября 1943 г.),

<sup>18</sup> В июле 1998 г. решением скупщины города Нови-Сад мост Маршала Тито был переименован в Варадинский мост.

<sup>19</sup> АЈ. Ф. 331. К. 3. № 5002; Слободна Војводина. 1946. 20 I. С. 3; Политика. 1946. 20 I. С. 5; Борба. 1946. 20 I. С. 3; Политика. 1946. 21 I. С. 4; Борба. 1946. 21 I. С. 3; Бродарски гласник. 1946. I–II. С. 66–70; Вукмановић 2002: 416–417; Вукмановић 2009: 164–183; Гулић 2015: 74–76.

на котором были заложены основы нового государства, а также дня провозглашения республики (29 ноября 1945 г.). Мост, названный в честь Красной армии, открывал Тито в присутствии ряда министров и советского посла. На церемонии присутствовали около 100 тыс. человек<sup>20</sup>.

Как только строительство в Белграде было завершено, советские специалисты взялись за разработку проекта реконструкции железнодорожного моста между Эрдутом и Богоево, а в январе 1947 г. начались строительные работы. Этот мост был в особенно плохом состоянии, так как немцы использовали в своих целях часть его конструкций, а оставшаяся часть пролежала на дне Дуная более пяти лет. Ситуацию усугубляло и то, что его опоры были повреждены. Новая конструкция состояла из частей двух разрушенных мостов через Тису, реставрировавшихся в Тителе и Смедеревска-Паланке. Наряду с советскими и югославскими рабочими в строительстве были задействованы около 670 немецких военнопленных. 24 августа 1947 г. мост был торжественно открыт в присутствии около 50 тыс. человек. Он представлял собой стальную решетчатую конструкцию длиной 620 м и, помимо инфраструктурного, имел политическое значение. Он соединил две крупнейшие югославские республики — Сербию и Хорватию, поэтому получил официальное название мост Братства и Единства<sup>21</sup>.

В дальнейшем Югославия построила еще десять мостов через Дунай. 15 февраля 1957 г. на 1254-м км Дуная между Нови-Садом и Петроварадином началось строительство автомобильно-железнодорожного моста. Он был торжественно открыт для движения 23 октября 1961 г. и также назван мост Братства и Единства. Построенный из железобетона и предварительно напряженного бетона, он был 466 м в длину и в народе назывался Жежелевым (по имени главного конструктора академика Бранко Жежеля (1910–1995)), или Бетонным, мостом

---

<sup>20</sup> АЈ. КМЈ. I–3–6/630; АЈ. Ф. 162. Ф. 37. № 85617; Борба. 1946. 16 X. С. 5; Политика. 1946. 08 XI. С. 8; Политика. 1946. 29 XI. С. 6; Политика. 1946. 30 XI. С. 1–2; Гулић 2015: 77–80. После начала советско-югославского конфликта (1948 г.) мост утратил свое официальное название, в употреблении сохранилось только разговорное — Панчевский мост, которое используется и сейчас. Следует отметить, что нынешний вид он приобрел после масштабной реконструкции и значительного расширения в 1961 г.

<sup>21</sup> АЈ. Ф. 162. Ф. 1. J. 6; АЈ. Ф. 162. Ф. 10. J. 7; Борба. 1946. 08 X. С. 4; Политика. 1947. 25 VIII. С. 3; Zečević 2004: 103–104; Гулић 2015: 81–82.

(из-за материала, из которого был сделан). Он стоил около 2 млрд 300 млн динаров и имел большое транспортное значение, поскольку разгрузил трафик железнодорожных перевозок, прежде шедший по мосту Маршала Тито, и обеспечил более быстрый транзит через Нови-Сад. Кроме того, по этому мосту проходили водопроводные и газовые трубы, а также электрические и телекоммуникационные линии<sup>22</sup>.

После нескольких десятилетий планирования и продолжительных переговоров 7 сентября 1964 г. был заложен первый камень при строительстве гидроэлектростанции в югославно-румынском пограничном секторе Дуная. Проект имел не только энергетическое, но и транспортное значение, поскольку улучшал условия судоходства в районе Джердапа, а также устанавливал сухопутное сообщение между Югославией и Румынией по плотине. Гидроэлектростанция была построена на 942-м км Дуная между Гура-Ваи (недалеко от Дробета — Турну-Северина) и Нови-Сипом (около Кладово). 16 мая 1972 г. гидроэнергетическая и судоходная система Джердап была торжественно открыта в присутствии президента Социалистической Федеративной Республики Югославии (СФРЮ) Йосипа Броза Тито и президента Социалистической Республики Румыния (СРР) Николае Чаушеску (1918–1989)<sup>23</sup>.

В 1974 г. Югославия закончила строительство еще трех новых мостов через Дунай. Между Бачка-Паланкой и Илоком на 1297-м км Дуная был построен автомобильный мост длиной 725 м. Его спроектировал инженер Драган Симич; работы велись с 7 июня 1971 г. до 19 мая 1974 г. Он был открыт Йосипом Брозом Тито в присутствии 70 тыс. человек и получил название мост 25 мая. Эта дата считалась днем рождения президента Югославии и отмечалась как государственный праздник — День молодости. Таким образом появился еще один путь, соединявший Бачку и Срем, то есть две югославские республики — Сербию и Хорватию<sup>24</sup>.

Дорожный мост 636 м длиной был построен между Безданом (около Сомбора) и Батиной (около Бели-Манастира) на 1427-м км Дуная. Он был назван мост 51-й Дивизии, в честь подразделения НОВ и ПОЮ, которое сыграло важную роль в знаменитой Батинской

<sup>22</sup> В июле 1998 г. решением скупщины города Нови-Сад мост Братства и Единства был официально переименован в Железев мост, см.: Вукмановић 2009: 185–206.

<sup>23</sup> Gulić 2015: 511–528.

<sup>24</sup> Вукмановић 2009: 394–396.

операции в ноябре 1944 г., и торжественно открыт для движения в 30-ю годовщину битвы — 10 ноября 1974 г. Таким образом, была установлена дорожная связь между Бачкой и Бараньей.

И, наконец, по третьему дунайскому мосту, построенному Югославией в 1974 г., проходил трубопровод для транспортировки нефти и газа. Он связал Смедерево и Ковин на 1112-м км Дуная, имел 865 м в длину и был единственным мостом, по которому не осуществлялось какое-либо транспортное сообщение<sup>25</sup>.

В 1975 г. в рамках первого этапа строительства автострады Белград — Нови-Сад — Суботица был открыт мост между Бешкой (около Инджии) и Ковилем (около Нови-Сада), что означало появление еще одной дорожной магистрали между Бачкой и Сремом. Автором проекта стал Бранко Жежел, а работы вела белградская строительная компания *Мостоградња*. Построенный на 1232-м км Дуная из предварительно напряженного бетона, он был самым длинным югославским и одним из крупнейших бетонных мостов в мире (2250 м). Проезжая часть находилась на высоте 50 м над поверхностью реки. Конструкция моста была размещена на двух опорах в воде, пяти на сремском и еще 20 на бачском берегу. Он играет важнейшую роль в транспортной системе всего региона, находящегося между Белградом и Нови-Садом, поэтому имеет большое значение для всей страны. Поскольку он так и не получил официального названия, обычно его называют мост около Бешки<sup>26</sup>.

25 ноября 1976 г. на 1112-м км Дуная, между Ковином и Смедерево, недалеко от трубопроводного моста, был открыт автомобильный мост, еще в одном месте соединивший Банат и Поморавье, то есть Воеводину с центральными районами Сербии. Его длина составляет 1424 м, он не имеет официального названия, обычно его называют мост Ковин — Смедерево, или Ковинский мост<sup>27</sup>.

Как уже неоднократно отмечалось, между Богоево и Эрдутом много десятилетий существовало железнодорожное сообщение, а с июня 1980 г. Бачка и Славония в этом месте были также соединены и автомобильной дорогой. На 1366-м км Дуная появился мост Эрдут — Богоево 668 м в длину. Он был спроектирован инженером Йосипом

<sup>25</sup> Вукмановић 2009: 391–393.

<sup>26</sup> Неђић, Перин, Шрам 1994: 29–34; Вукмановић 2009: 396–398.

<sup>27</sup> Нешић, Павловић, Пауновић 1977; Вукмановић 2009: 393–394.

Вукшей, а двухкомпонентную стальную конструкцию изготовила фабрика колесного транспорта, промышленных и энергетических установок и стальных конструкций им. Джуро Джаковича в Славонски-Броде. Строительство моста обошлось примерно в 370 млн динаров, а движение по нему запустил председатель Президиума Союзной Республики Хорватии Яков Блажевич (1912–1996)<sup>28</sup>.

Последний построенный социалистической Югославией мост через Дунай соединил Нови-Сад и Сремска-Каменицу. Он был сооружен на 1257-м км Дуная, и стал первым вантовым мостом в Югославии. Его длина составляла 1312 м, а конструкция была украшена двумя пилонами, выступающими над проезжей частью на 57 м. Проект был разработан в Институте Кирила Савича в Белграде, автором и главным проектировщиком стал академик Никола Хайдин, а проектировщиками — Гойко Ненадич, Предраг Желалич и Благое Зарич. Большую часть строительных работ выполнила компания *Мостоградња*. Он был открыт 23 октября 1981 г. в присутствии около 40 тыс. человек. Появление этого моста позволило продолжить расширение городской черты Нови-Сада и развести транспортные потоки в центре города. Его назвали мост 23 Октября в честь дня освобождения Нови-Сада в годы Второй мировой войны<sup>29</sup>.

После успешного завершения строительства системы Джердап Югославия и Румыния начали работу над строительством второй гидроэлектростанции в пограничном секторе Дуная. Задачи проекта, как и в первом случае, не сводились исключительно к добыче электроэнергии, но предполагали и улучшение навигации в этой части Дуная, а также строительство еще одной дороги между Югославией и Румынией, проходившей по кромке плотины. Гидроэлектростанция была построена на участке Дуная между Прахово (недалеко от Неготина) и Балта-Верде (недалеко от Гогошу), открытие объекта состоялось 12 апреля 1985 г. Его постройка означала, что теперь в Югославии появился тринадцатый мост через Дунай, хотя движение по нему началось не сразу. В общей сложности к моменту начала гражданской войны и распада социалистической Югославии в стране было построено по мосту на каждые 45 км Дуная.

<sup>28</sup> Вукмановић 2009: 392.

<sup>29</sup> В июле 1998 г. решением скупщины города Нови-Сад мост 23 Октября был переименован в мост Свободы, см.: Urban 1981; Hajdin 1986: 70–79; Gojković, Perin, Petković, 1994: 19–24; Вукмановић 2009: 207–234.

## Разрушения мостов во время агрессии НАТО (1999)

Учитывая, что по Дунаю проходит часть границы между бывшими югославскими республиками Сербией и Хорватией, с началом гражданской войны под угрозой оказались четыре моста в этой части реки. Однако Югославская народная армия установила над ними контроль прежде, чем начались боевые действия. Ночью с 6 на 7 мая 1991 г. она заняла мост 51-й Дивизии, на следующий день — мосты между Богоево и Эрдутом, а 8 июня — мост 25 Мая. Поскольку на хорватской стороне реки была создана Сербская автономная область Восточная Славония, Баранья и Западный Срем, которая 19 декабря 1991 г. вошла в состав Республики Сербская Краина, на Дунае не происходило вооруженных столкновений, не считая неудачную попытку диверсии со стороны хорватов на мосту 51-й Дивизии в феврале 1992 г. В 1995–1998 гг. этот район реинтегрировался в состав Республики Хорватия сравнительно мирно, поэтому мосты сохранились.

Через год после того, как процесс реинтеграции подунайской части Хорватии был полностью завершен, начались события, повлекшие за собой новые разрушения югославских мостов. Поскольку многолетние террористические акты Освободительной армии Косова переросли в настоящую войну против полицейских сил и югославской армии, руководство Североатлантического альянса (НАТО) приняло решение вмешаться в конфликт, полностью встав на сторону косовских албанцев. 24 марта 1999 г., после провала переговоров между югославскими и сербскими властями и представителями албанского меньшинства автономной республики Косово и Метохия, произошло нападение 19 стран-участниц НАТО на Союзную Республику Югославию (СРЮ). Во время агрессии, продолжавшейся 78 дней, — с 23 марта по 10 июня 1999 г. — бомбардировкам подверглись военные объекты, заводы, жилые дома, школы, больницы, аэропорты, а также мосты и дороги. По официальным данным югославских властей, были разрушены или повреждены 82 моста, в том числе и те, что вели через Дунай. Из 11 дунайских мостов семь были уничтожены или выведены из строя. Удары по ним наносились в первый месяц операции «Союзная сила». На рассвете 1 апреля 1999 г. прямое попадание получил Варадинский мост между Нови-Садом и Петроварадином. Вся конструкция обрушилась в реку, завершив его более чем 53-летнюю историю (январь 1946 — апрель 1999 г.). Во время



бомбардировки моста погиб молодой человек Олег Насов, а несколько окружающих объектов получили повреждения ударной волной<sup>30</sup>.

3 апреля 1999 г. в 19.55 целью для натовских бомбардировщиков стал Мост Свободы между Нови-Садом и Сремска-Каменицей. Он получил повреждения в трех местах, и движение транспорта по нему стало невозможным после менее чем 18 лет использования (октябрь 1981 — апрель 1999 г.). Полностью была разрушена средняя часть моста, а также пострадали въезды на него на обоих берегах реки. На момент взрыва на мосту было несколько машин и около десяти пешеходов. Семь человек получили ранения. Важную роль в спасении людей сыграл рыбак Велимир Теодорович, который оказался неподалеку<sup>31</sup>.

Мост Жежеля между Нови-Садом и Петроварадином впервые подвергся ракетному обстрелу 5 апреля 1999 г. в 22.20. Его мощная бетонная конструкция не получила значительных повреждений, поэтому дорожное движение удалось восстановить через несколько дней. Его снова бомбили 21 апреля в 02.30, 22 апреля в 02.26 и 24 апреля в 03.15. Окончательно он был разрушен в результате пятого удара натовской авиации 26 апреля в 01:20, и Нови-Сад остался без своего Бетонного моста спустя 38 лет после начала его эксплуатации (октябрь 1961 — апрель 1999 г.). Это означало, что железнодорожное сообщение между Белградом и Суботицей прервалось, а Нови-Сад лишился какой-либо сухопутной связи со Сремом<sup>32</sup>.

Помимо трех новисадских, мишенью бомбардировщиков НАТО стали еще четыре югославских моста через Дунай. Автомобильный мост между Бачка-Паланкой и Илоком (бывший мост 25 Мая) подвергся ракетным обстрелам дважды. В ходе первого, 4 апреля 1999 г., он не получил серьезных повреждений. Гораздо более разрушительным был второй обстрел — 19 апреля, во время которого мост не был полностью разрушен, однако движение по нему стало невозможным, поэтому он был выведен из эксплуатации после почти 25 лет существования (с мая 1974 г. по апрель 1999 г.)<sup>33</sup>. 5 апреля железнодо-

<sup>30</sup> Политика. 1999. 02 IV. С. 15; Вукмановић 2009: 239, 283.

<sup>31</sup> Вукмановић 2009: 239–240.

<sup>32</sup> Вукмановић 2009: 241–242. В 2018 г. на месте старого был построен новый мост Жежеля в память об архитекторе и одной из самых известных его построек — бетонном мосте между Нови-Садом и Петроварадином.

<sup>33</sup> Вукмановић 2009: 242–243, 396.

рожный и автомобильный мосты между Богоево и Эрдутом, также соединявшие Югославию и Хорватию, были серьезно повреждены натовской авиацией. Железнодорожный мост использовался 52 года, а автомобильный — менее 19 лет<sup>34</sup>. Дорожный мост между Ковином и Смедерево был выведен из строя 15 апреля в 22.58, а мост между Бешкой и Ковилем обстреливался дважды. Впервые он попал под прицел 21 апреля, а 28 апреля, после второй бомбардировки, движение по нему прекратилось.

Теперь в Югославии оставалось только четыре переправы через Дунай. А если исключить мост между Безданом и Батиной на границе Югославии, Венгрии и Хорватии и дороги, проложенные по двум плотинам гидроэнергетической и транспортной системы Джердап, оставался только один дунайский мост, соединявший Белград и Панчево. Особенно тяжелой была ситуация в Нови-Саде, втором по величине городе СРЮ, оставшемся без всех своих мостов через Дунай. По этой причине 15 сентября 1999 г. в качестве временной меры была наведена понтонная переправа между Нови-Садом и Петроварадином для того, чтобы связать Бачку и Срем. Она должна была использоваться до момента постройки постоянного моста<sup>35</sup>.

Однако даже мосты свидетельствуют о том факте, что жизнь побеждает смерть. До конца XX в. Югославии удалось во многих местах навести мосты через Дунай. Сообщение между Бешкой и Ковилем было восстановлено вскоре после прекращения бомбардировок, 20 июля 1999 г. Белградское предприятие *Мостоградња* закончило работы всего за 35 дней, поэтому в этом месте трафик через Дунай был прерван только на три месяца<sup>36</sup>. Мост между Ковином и Смедерево также был отремонтирован в кратчайшие сроки. 23 декабря 1999 г. по нему вновь запустили движение, так что в этом месте оно было нарушено только на восемь месяцев. С 12 февраля по 29 мая 2000 г. между Нови-Садом и Петроварадином был построен сборно-разборный автомобильный и железнодорожный мост 432 м длиной.

---

<sup>34</sup> 15 декабря 2006 г. железнодорожный мост между Богоево и Эрдутом был восстановлен и открыт для движения, см.: *Otvoren željeznički most između Erduta i Bogojeva // Republika Hrvatska Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture*. URL: <https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/otvoren-zeljeznicki-most-izmedju-erduta-i-bogojeva/3724> (дата обращения: 15.08.2021).

<sup>35</sup> Вукмановић 2009: 244–247.

<sup>36</sup> Вукмановић 2009: 398–399.

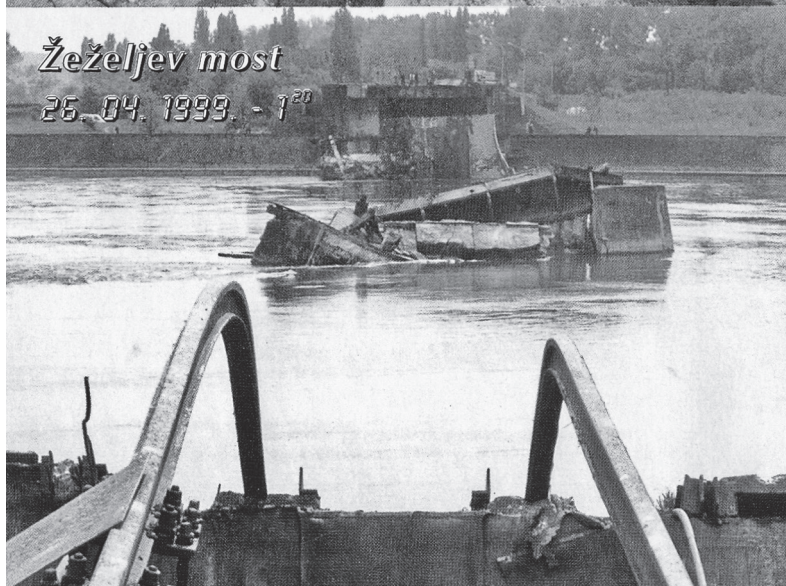


*Разрушенный Варадинский мост  
(Музей города Нови-Сада)*

Он находился на 1254-м км Дуная, в 75 м от разрушенного моста Жежеля. После его появления было восстановлено сообщение между Сремом и Бачкой и железнодорожный транзит по маршруту Белград – Нови-Сад – Суботица. Строительство финансировало Управление по реконструкции страны. Проект был разработан Институтом путей сообщения в Белграде инженером Синишей Михайловичем. Движение по мосту торжественно открыл президент Югославии Слободан Милошевич (1941–2006), по его предложению он получил название Мост Бошко Перошевича в честь председателя Исполнительного вече Воеводины, убитого на ярмарке в Нови-Саде 13 мая 2000 г.<sup>37</sup>

До завершения XX в. Нови-Сад получил еще один мост. С 1 марта до 19 октября 2000 г. на месте бывшего моста Королевича Томислава/Маршала Тито/Варадинского моста был построен мост Варадинская Дуга, по которому снова стало возможным дорожное сообщение между Нови-Садом и Петроварадином. Он имеет 356 м в длину, был спроектирован Институтом путей сообщения в Белграде, а финансировался Управлением по реконструкции страны. Проектировали работы Гойко Ненадич и Лиляна Джукич, а монтаж вел завод оборудования *Гоша* из Смедеревска-Паланки, машиностроительное предприятие *Ниш*, фабрика «14 октября» из Крушеваца

<sup>37</sup> Gospić, Lukić 2000: 131–136; Вукмановић 2009: 257–268. Мост Бошко Перошевича использовался 18 лет, до октября 2018 г., когда он был демонтирован в связи с постройкой нового моста Жежеля.



*Поврежденный, позднее разрушенный Жежелев мост  
(Музей города Нови-Сада)*

и белградская компания *Мостоградња*. Варадинская дуга стала последним югославским мостом, построенным через Дунай<sup>38</sup>.

Однако ко времени конца существования югославского государства в последней форме — Союзная Республика Югославия/Сербия и Черногория — были восстановлены еще два моста, пострадавших от агрессии НАТО. 30 апреля 2002 г. открылся для движения мост между Бачка-Паланкой и Илоком, а 2 сентября 2002 г. началась реконструкция моста Свободы. 7 октября 2005 г. он был открыт мэром Нови-Сада Майей Гойкович, снова соединив этот город со Сремска-Каменицей<sup>39</sup>.

В последующие годы были восстановлены другие дунайские мосты, связывавшие его берега, области страны или отдельные государства. В это же время закончилась история югославского государства, а на берегах Дуная остались две его бывшие республики — Хорватия и Сербия. После всех разрушений и восстановлений сегодня в этой части течения реки есть 14 мостов, которые связывают Сербию и Хорватию, расположены внутри Сербии или соединяют Сербию и Румынию. Из-за исчезновения государства, в котором они возникли, мосты, которые сегодня соединяют Сербию и Хорватию, потеряли то значение, которое они имели во время строительства, хотя и представляют собой связующее звено для двух независимых государств. Вместе с тем существует реальная потребность в строительстве новых мостов, особенно в районе Белграда. Насколько существенна эта проблема для сегодняшней Сербии, нагляднее всего иллюстрирует тот факт, что на Дунае между Белградом и Нови-Садом, крупнейшими городами страны, есть только один мост. В самой сербской столице, городе, расположенном на обоих берегах Дуная, в котором живет каждый четвертый житель страны (без учета Косова и Метохии) — только два моста. А от Белграда до Джердапа переправиться через Дунай по мосту можно только в одном месте. И только кое-где в Сербии нехватку мостов пытаются компенсировать плохо развитыми паромными переправами между двумя берегами.

<sup>38</sup> Đukić, Lađinović, Nenadić 2001a: 65–72; Đukić, Lađinović, Nenadić 2001b: 117–124; Вукмановић 2009: 269–284.

<sup>39</sup> Вукмановић 2009: 285–307.



## Югославские мосты на Дунае

№	Название моста	Год строительства	Какие населенные пункты соединяет	Год разрушения	Год восстановления
1	1) Мост Франца Иосифа (до 1929 г.) 2) Мост Королевича Андрея (с 1929 г.) 3) Военный мост (с 1942 г.)	1883	Нови-Сад — Петроварадин	1941/ 1944	1942
2	1) Железнодорожный мост (до 1941 г.) 2) Мост Братства и Единства (с 1947 г.) 3) Железнодорожный мост	1911	Эрдут — Богоево	1941/ 1999	1947/ 2006
3	Военный мост Потнорека	1915	Нови-Сад — Петроварадин	1924	—
4	1) Мост Королевича Томислава (до 1941 г.) 2) Мост Маршала Тито (с 1946 г.) 3) Вардински мост (с 1998 г.)	1928	Нови-Сад — Петроварадин	1941/ 1999	1946
5	1) Мост Короля Петра II (до 1941 г.) 2) Автомобильно-железнодорожный мост (с 1942 г.) 3) Мост Красной Армии (с 1946 г.) 4) Панчевский мост (с 1949 г.)	1935	Белград — Панчево	1941/ 1944	1942/ 1946
6	1) Мост Братства и Единства (до 1998 г.) 2) Мост Жежеля (с 1998 г.)	1961	Нови-Сад — Петроварадин	1999	2018
7	Гидроэнергетическая и транспортная система Джердап	1972	Нови-Сип — Гура-Вай	—	—
8	1) Мост 25 Мая 2) Дорожный мост	1974	Бачка-Паланка — Илок	1999	2002
9	1) Мост 51-й Дивизии 2) Дорожный мост	1974	Бездан — Батина	—	—
10	Трубопроводный мост	1974	Смедерево — Ковин	—	—
11	Мост около Бешки	1975	Бешка — Ковиль	1999	1999
12	Ковинский мост	1976	Смедерево — Ковин	1999	1999
13	Дорожный мост	1980	Эрдут — Богоево	1999	1999
14	1) Мост 23 Октября 2) Мост Свободы	1981	Нови-Сад — Сремска-Каменица	1999	2005
15	Гидроэнергетическая и транспортная система Джердап II	1985	Прахово — Балта-Верде	—	—

№	Название моста	Год строительства	Какие населенные пункты соединяет	Год разрушения	Год восстановления
16	Мост Бошко Перошевича	2000	Нови-Сад — Петроварадин	2018	—
17	Мост Варадинская Дуга	2000	Нови-Сад — Петроварадин	—	—

*Перевод с сербского Б. С. Новосельцева*

## Список исторических географических названий

Штеттин — ныне Щецин в Польше

## Список сокращений

АВНОУО — Антифашистское вече народного освобождения Югославии

ФНРЮ — Федеративная Народная Республика Югославия

АЈ — Архив Југославије

ВА — Војни архив

ДАМСП ПА — Дипломатски архив министарства спољних послова. Политичка архива

НОА — Народно-освободительная армия

ПОЮ — Партизанские отряды Югославии

СРР — Социалистическая Республика Румыния

СРЮ — Союзная Республика Югославия

СФРЮ — Социалистическая Федеративная Республика Югославия

## Литература

Вукмановић 2002 — *Вукмановић В.* Нови Сад на Дунаву. Скеле и понтонски мостови 294–2001. Нови Сад: Прометеј, 2002. 466 с.

Вукмановић 2005 — *Вукмановић В.* Мостови Новог Сада. Нови Сад: Прометеј, 2005. 127 с.

Вукмановић 2009 — *Вукмановић В.* Дунавски мостови: од извора до ушћа. Нови Сад: Прометеј, 2009. 593 с.

Гојковић, Перин, Петковић 1994 — *Гојковић Љ., Петковић С., Перин У.* Изградња моста Слободе преко Дунава у Новом Саду // Пут и саобраћај. 1994. №3. С. 19–24.

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

- Гулић 2015 — *Гулић М.* Од Батине до Галца. Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу 1944–1953. Београд: Институт за савремену историју, 2015. 332 с.
- Дукић 1976 — *Дукић Д.* Дунав: хидрографске особине и саобраћајни значај // Научни преглед. 1976. № 3. С. 129–176.
- Дукић 1983 — *Дукић Д.* Дунав: хидрографски преглед // Пловидба на Дунаву и његовим притокама кроз векове / ур. В. Чубриловић. Београд: Српска академија наука и уметности, 1983. С. 15–49.
- Митровић 2010 — *Митровић М.* Београд 20. октобра 1944. године // Ослобођење Београда 1944. године / ур. А. Животић. Београд: Институт за новију историју Србије, 2010. С. 159–167.
- Недић, Перин, Шрам 1994 — *Недић В., Перин У., Шрам С.* Друмски мост преко Дунава код Бешке // Пут и саобраћај. 1994. № 3. С. 29–34.
- Нешић, Павловић, Пауновић, 1977 — *Нешић М., Павловић Л., Пауновић Р.* Мост на Дунаву: Смедерево-Ковин 1976. Смедерево: Димитрије Давидовић, 1977. 68 с.
- Пилетић 2002 — *Пилетић В.* Судбина српског официра. Крагујевац: Нови погледи, 2002. 351 с.
- Трипковић 1999 — *Трипковић Ђ.* Београд под бомбама. Београд: Скупштина града, 1999. 131 с.
- Antić, Marković, Šarenac (red.) 2012 — *Korak ispred vremena. 125 godina Simensa u Srbiji / Č. Antić, P.J. Marković, D. Šarenac.* Београд: Simens; Institut za savremenu istoriju, 2012. 235 s.
- Đukić, Lađinović, Nenadić 2001a — *Nenadić G., Đukić Lj., Lađinović D.* Varadinska duga — most preko Dunava u Novom Sadu // *Izgradnja.* 2001. № 3. С. 65–72.
- Đukić, Lađinović, Nenadić 2001b — *Đukić Lj., Lađinović D., Nenadić G.* Varadinska duga — dinamička analiza glavne mostovske konstrukcije // *Izgradnja.* 2001. № 4. С. 117–124.
- Đželebdžić 1970 — *Đželebdžić M.* Dejstva na komunikacije u Jugoslaviji od 1. do 7. septembra 1944. godine — operacija “Ratweek” // *Vojnoistorijski glasnik.* 1970. № 3. С. 7–61.
- Gospić, Lukić 2000 — *Gospić Ž., Lukić D.* Novi montažno-demontažni drumsko-železnički most preko Dunava u Novom Sadu // *Izgradnja.* 2000. № 5–6. С. 131–136.
- Gulić 2012 — *Gulić M.* Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941–1944 // *Istorija 20. veka.* 2012. № 3. С. 39–62.
- Gulić 2015 — *Gulić M.* Yugoslav Authorities and Construction of the Iron Gates hydroelectric power plants // *Tibiscum.* 2015. № 5. P. 511–528.
- Hajdin 1986 — *Hajdin N.* Most “23. oktobar” preko Dunava u Novom Sadu // *Izgradnja.* 1986. № 11–12. С. 70–79.



- Miletić 1987 — *Miletić A.* Aprilski rat 1941. Beograd: Vojnoistorijski institut, 1987. T. 1058 s.
- Petranović 1992 — *Petranović B.* Srbija u Drugom svetskom ratu 1939–1945. Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1992. 789 s.
- Tripković 1987 — *Tripković D.* Izveštaj generala F. Maklejna — Beograd pod partizanima // *Istorija 20. veka.* 1987. № 1. S. 175–195.
- Urban 1981 — *Urban V.* Most slobode. Novi Sad: Urbis, 1981. 16 s.
- Zečević 2004 — *Zečević R. R.* Brodarstvo i carina na Dunavu. Beograd: Institut za međunarodnu politiku i privredu, 2004. 219 s.

## Reference

- Antić, Č., Marković, P. J., Šarenac, D., eds, 2012. *Korak ispred vremena. 125 godina Simensa u Srbiji.* Beograd: Simens; Institut za savremenu istoriju, 235 p. (In Serb.)
- Dukić, D., 1976. Dunav: hidrografske osobine i saobraćajni značaj. *Naučni pregled*, 3, pp. 129–176. (In Serb.)
- Dukić, D., 1983. Dunav: hidrografski pregled. In: Čubrilović, V., ed. *Plovidba na Dunavu i njegovim pritokama kroz vekove.* Beograd: Srpska akademija nauka i umetnosti, 1983, pp. 15–49. (In Serb.)
- Đukić, Lj., Lađinović, Đ., Nenadić, G., 2001a. Varadinska duga — most preko Dunava u Novom Sadu. *Izgradnja*, 3, pp. 65–72. (In Serb.)
- Đukić, Lj., Lađinović, Đ., Nenadić, G., 2001b. Varadinska duga — dinamička analiza glavne mostovske konstrukcije. *Izgradnja*, 4, pp. 117–124. (In Serb.)
- Dželebdžić, M., 1970. Dejstva na komunikacije u Jugoslaviji od 1. do 7. septembra 1944. godine — operacija “Ratweek”. *Vojnoistorijski glasnik*, 3, pp. 7–61. (In Serb.)
- Gojković, Lj., Perin, U., Petković, S., 1994. Izgradnja mosta Slobode preko Dunava u Novom Sadu. *Put i saobraćaj*, 3, pp. 19–24. (In Serb.)
- Gospić, Ž., Lukić, D., 2000. Novi montažno-demontažni drumsko-železnički most preko Dunava u Novom Sadu. *Izgradnja*, 5–6, pp. 131–136. (In Serb.)
- Gulić, M., 2012. Važnost Dunava i Đerdapa u ratnim operacijama na području Jugoslavije 1941–1944. *Istorija 20. veka*, 3, pp. 39–62. (In Serb.)
- Gulić, M., 2014. *Kraljevina Jugoslavija i Dunav. Dunavska politika jugoslovenske kraljevine 1918–1944.* Beograd: Institut za savremenu istoriju, 275 p. (In Serb.)
- Gulić, M., 2015. *Od Batine do Galca. Dunav u jugoslovenskoj politici prema Sovjetskom Savezu 1944–1953.* Beograd: Institut za savremenu istoriju, 332 p. (In Serb.)
- Gulić, M., 2015. Yugoslav Authorities and Construction of the Iron Gates hydroelectric power plants. *Tibiscum*, 5, pp. 511–528. (In Serb.)

- Hajdin, N., 1986. Most “23. oktobar” preko Dunava u Novom Sadu. *Izgradnja*, 11–12, pp. 70–79. (In Serb.)
- Miletić, A., 1987. *Aprilski rat 1941*. Beograd: Vojnoistorijski institut, 1058 p. (In Serb.)
- Mitrović, M., 2010. Beograd 20. oktobra 1944. godine. In: Životić, A., ed. *Oslobodjenje Beograda 1944. godine*. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, pp. 159–167. (In Serb.)
- Nedić, V., Perin, U., Šram, S., 1994. Drumski most preko Dunava kod Beške. *Put i saobraćaj*, 3, pp. 29–34. (In Serb.)
- Nešić, M., Pavlović, L., Paunović, R., 1977. *Most na Dunavu: Smederevo-Kovin 1976*. Smederevo: Dimitrije Davidović, 68 p. (In Serb.)
- Petranović, B., 1992. *Srbija u Drugom svetskom ratu 1939–1945*. Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1992, 789 p. (In Serb.)
- Piletić, V., 2002. *Sudbina srpskog oficira*. Kragujevac: Novi pogledi, 351 p. (In Serb.)
- Tripković, Đ., 1987. Izveštaj generala F. Maklejna — Beograd pod partizanima. *Istorija 20. veka*, 1, pp. 175–195. (In Serb.)
- Tripković, Đ., 1999. *Beograd pod bombama*. Beograd: Skupština grada, 1999, 131 p. (In Serb.)
- Urban, V., 1981. *Most slobode*. Novi Sad: Urbis, 1981, 16 p. (In Serb.)
- Vukmanović, V., 2002. *Novi Sad na Dunavu. Skele i pontonski mostovi 294–2001*. Novi Sad: Prometej, 466 p. (In Serb.)
- Vukmanović, V., 2005. *Mostovi Novog Sada*. Novi Sad: Prometej, 127 p. (In Serb.)
- Vukmanović, V., 2009. *Dunavski mostovi: od izvora do ušća*. Novi Sad: Prometej, 593 p. (In Serb.)
- Zečević, R. R., 2004. *Brodarstvo i carina na Dunavu*. Beograd: Institut za međunarodnu politiku i privredu, 219 p. (In Serb.)

Milan N. Gulić

PhD, Senior Research Fellow, Institute for Contemporary History, Belgrade, Serbia. 11000, Beograd, Trg Nikole Pašića, 11/4. E-mail: milan.gulic@gmail.com

## The Damage Suffered by Danube Bridges in Yugoslavia During the Twentieth Century

During the “short” twentieth century, the Yugoslav state on several occasions faced wars or conflicts in which it temporarily or permanently disappeared. The Second World War irrevocably destroyed the Kingdom of Yugoslavia. It was occupied, fragmented, and came out of the war with a changed socio-political structure. When the fire of war spread again to Yugoslavia in April 1941, the Danube bridges were also damaged. They were destroyed by the Yugoslav army in an attempt to slow down the advance of German troops. At that time, the symbolic bridges of Belgrade and Novi Sad – the Bridge of King Peter the Second and the Bridge of Prince Tomislav – were destroyed. Temporary or rebuilt bridges were also damaged in the final phase of the war in 1944, either by Allied bombing raids or during the withdrawal of German troops, who demolished them in order to slow the invasion of the Yugoslav People’s Liberation Army and the Red Army. Half a century later, the bridges were damaged again. During the NATO aggression on the Federal Republic of Yugoslavia in 1999, the most important roads were also hit. Among others, several Danube bridges were damaged, including all three bridges in Novi Sad – Varadin Bridge, Žeželj’s Bridge, and the Bridge of Freedom. The Danube bridges in Yugoslavia shared the fate of the state that built them. They were demolished and rebuilt, and their story is a metaphor for the history of a country that no longer exists, and which once covered a significant part of the course of the Danube.

*Keywords:* Danube, Yugoslavia, Second World War, NATO bombing campaign, bridges, destruction, building

*How to cite:* Gulić, M., 2022. Razrusheniia dunaiskikh mostov v Iugoslavii v XX v. *Tsentral’noevropeiskie issledovaniia*, 2022, 5(14). Moscow: Institut slavianovedeniia RAN; Saint Petersburg: Nestor-Istoriia, pp. 80–106. doi: 10.31168/2619-0877.2022.5.4.